

# Europski planovi oporavka pomorstva nakon pandemije COVID-19

---

**Kožić, Zlatka**

**Master's thesis / Diplomski rad**

**2023**

*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:187:092187>

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

*Download date / Datum preuzimanja:* **2024-07-28**



**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](#)



**SVEUČILIŠTE U RIJECI  
POMORSKI FAKULTET**

**ZLATKA KOŽIĆ**

**EUROPSKI PLANovi OPORAVKA POMORSTVA NAKON  
PANDEMIJE COVID-19**

**DIPLOMSKI RAD**

Rijeka, 2023.

**SVEUČILIŠTE U RIJECI  
POMORSKI FAKULTET**

**EUROPSKI PLANovi OPORAVKA POMORSTVA NAKON  
PANDEMIJE COVID-19  
EUROPEAN PLANS FOR THE RECOVERY OF MARITIME  
AFTER THE COVID-19 PANDEMIC  
DIPLOMSKI RAD**

Kolegij: Pomorska i prometna politika

Mentor: dr. sc. Ines Kolanović

Studentica: Zlatka Kožić

Studijski smjer: Tehnologija i organizacija prometa

JMBAG: 0112073280

Rijeka, rujan 2023.

Studentica: Zlatka Kožić

Studijski program: Tehnologija i organizacija prometa

JMBAG: 0112073280

#### IZJAVA O SAMOSTALNOJ IZRADI DIPLOMSKOG RADA

Kojom izjavljujem da sam diplomski rad s naslovom:

EUROPSKI PLANovi OPORAVKA POMORSTVA NAKON PANDEMIJE COVID-19  
(naslov diplomskog rada)

izradila samostalno pod mentorstvom dr. sc. Ines Kolanović.  
(prof. dr. sc. / izv. prof. dr. sc. / doc dr. sc Ime i Prezime)

U radu sam primijenila metodologiju izrade stručnog/znanstvenog rada i koristila literaturu koja je navedena na kraju diplomskog rada. Tuđe spoznaje, stavove, zaključke, teorije i zakonitosti koje sam izravno ili parafrazirajući naveo/la u diplomskom radu na uobičajen, standardan način citirala sam i povezala s fusnotama i korištenim bibliografskim jedinicama, te nijedan dio rada ne krši bilo čija autorska prava. Rad je pisan u duhu hrvatskoga jezika.

Studentica

  
\_\_\_\_\_  
(potpis)

Ime i prezime studenta/studentice

Studentica: Zlatka Kožić

Studijski program: Tehnologija i organizacija prometa

JMBAG: 0112073280

IZJAVA STUDENTA – AUTORA  
O JAVNOJ OBJAVI OBRANJENOG DIPLOMSKOG RADA

Izjavljujem da kao student – autor diplomskog 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 diplomskim radovima trajno objavljenim u javno dostupnom digitalnom repozitoriju Pomorskog fakulteta, ovom izjavom dajem neisključivo imovinsko pravo iskorištavanja bez sadržajnog, vremenskog i prostornog ograničenja mog diplomskog rada kao autorskog djela pod uvjetima *Creative Commons* licencije CC BY Imenovanje, prema opisu dostupnom na <http://creativecommons.org/licenses/>

Studentica - autor

  
\_\_\_\_\_  
(potpis)

## **SAŽETAK**

Pojavom korona virusa cijeli svijet suočio se njegovim utjecajima na razne aspekte ljudskog života. Tako je ova bolest imala utjecaja i na pomorstvo. U ovome radu opisani su utjecaji pandemije COVID-a 19 na pomorstvo koji su uglavnom negativni, no kroz rad prikazane su i neke pozitivne promjene. Negativni učinci su pogodili cijeli svijet, pa tako i Europsku uniju. Stoga je Europska unija donijela određene planove za oporavak, kojima želi pomoći svojim državama članicama da se što prije i lakše oporave od ove krize uzrokovane pandemijom. Također su prikazani i utjecaji na pomorstvo u Republici Hrvatskoj kao članici Europske unije te na koji način će raditi na oporavku. Rad sagledava sve planove oporavka te daje uvid u to kako ti planovi utječu na pomorstvo.

Ključne riječi: COVID-19, pomorstvo, planovi oporavka, Europska unija

## **SUMMARY**

With the appearance of the corona virus, the whole world faced its effects on various aspects of human life. This disease has also had an impact on maritime and shipping. This paper describes the impacts of the COVID-19 pandemic on shipping, which are mostly negative, but it also shows some positive changes. The negative effects hit the entire world, including the European union. Therefore, the European union has adopted certain recovery plans to help its member states recover as quickly and easily as possible from this crisis caused by the pandemic. Also there are shown the impacts on shipping in the Republic of Croatia as a member of the European union and how they will work towards recovery. The paper examines all recovery plans and provides insight into how these plans affect maritime and shipping.

Keywords: COVID-19, maritime industry, recovery plans, European union

# SADRŽAJ

<b>SAŽETAK</b> .....	<b>I</b>
<b>SUMMARY</b> .....	<b>I</b>
<b>SADRŽAJ</b> .....	<b>II</b>
<b>1. UVOD</b> .....	<b>1</b>
1.1. PROBLEM, PREDMET I OBJEKTI ISTRAŽIVANJA .....	1
1.2. RADNA HIPOTEZA .....	2
1.3. SVRHA I CILJEVI ISTRAŽIVANJA .....	2
1.4. ZNANSTVENE METODE .....	2
1.5. STRUKTURA RADA .....	2
<b>2. UTJECAJ PANDEMIJE NA POMORSTVO U EUROPSKOJ UNIJI</b> <b>4</b>	
2.1. UTJECAJ PANDEMIJE NA POMORSKU TRGOVINU EUROPSKE UNIJE ...	4
2.2. UTJECAJ PANDEMIJE NA PRIJEVOZ PUTNIKA MOREM .....	9
2.3. UTJECAJ PANDEMIJE NA PRISTAJANJE BRODOVA .....	11
2.4. UTJECAJ PANDEMIJE NA BRODOGRADNJU .....	12
2.5. UTJECAJ PANDEMIJE NA POMORCE .....	13
2.6. UTJECAJ PANDEMIJE NA OKOLIŠ .....	15
2.7. UTJECAJ PANDEMIJE S PRAVNOG I DIGITALNOG ASPEKTA .....	17
<b>3. UTJECAJ PANDEMIJE NA POMORSTVO U REPUBLICI HRVATSKOJ</b> .....	<b>20</b>
3.1. UTJECAJ PANDEMIJE NA POMORSKI PROMET TERETA .....	20
3.2. UTJECAJ PANDEMIJE NA POMORSKI PUTNIČKI PROMET .....	22
3.3. UTJECAJ PANDEMIJE NA PRISTAJANJE BRODOVA U RH .....	24
3.4. UTJECAJ NA OKOLIŠ .....	25
3.5. UTJECAJ NA NAUTIČKI TURIZAM .....	26
3.6. UTJECAJ NA POMORCE .....	29
<b>4. EUROPSKI PLANOWI OPORAVKA POMORSTVA NAKON PANDEMIJE COVID-19</b> .....	<b>31</b>
4.1. NEXT GENERATION EU I NACIONALNI PLANOWI OPORAVKA .....	32

4.2.	NACIONALNI PLAN OPORAVKA REPUBLIKE HRVATSKE .....	36
4.3.	EUROPSKI ZELENI PLAN.....	39
4.3.1.	<i>Spremni za 55%</i> .....	41
4.3.2.	<i>FuelEU MARITIME</i> .....	43
4.4.	CONNECTING EUROPE FACILITY (CEF).....	45
<b>5.</b>	<b>ZAKLJUČAK .....</b>	<b>47</b>
	<b>LITERATURA .....</b>	<b>49</b>
	<b>KAZALO KRATICA.....</b>	<b>53</b>
	<b>POPIS GRAFIKONA .....</b>	<b>54</b>
	<b>POPIS SLIKA .....</b>	<b>55</b>



## **1. UVOD**

U prosincu 2019. godine u Kini pojavio se određeni broj ljudi zaraženih nepoznatim virusom. Ubrzo se broj zaraženih ljudi drastično povećao, a kod nekih ljudi zaraza je rezultirala smrću. Vrlo brzo virus se proširio diljem svijeta, ostavljajući iza sebe velik broj smrtnih slučajeva, ali i onih koji su preboljeli bolest. Nakon što se bolest znatno proširila i počela ometati normalan život ljudi Svjetska zdravstvena organizacija proglasila je pandemiju u ožujku 2020. godine i službeno je nazvala „COVID-19“. Ova pandemija se smatra vrlo teškom i ozbiljnom javnozdravstvenom krizom koja je pogodila čitav svijet u novije vrijeme.

Vrlo brzo globalno su se mogle uočiti društvene, političke, ekonomske i gospodarske posljedice koje su uslijedile gotovo jednako brzo kao i samo širenje virusa. Kako su se vijesti o bolesti širile tako su vlade diljem svijeta na svojim teritorijima donosile odluke kojima se željelo spriječiti širenje bolesti, ali i zaštititi zdravlje ljudi. Odluke su uglavnom bile vezane za ograničenja putovanja van granica države i ograničenja kretanja općenito, a donesene su i preporuke vezane za socijalnu distancu, karantene i samoizolacije.

Ova ograničenja su za rezultat imala značajne posljedice na sve građane i društvo općenito te na svjetsko, ali i gospodarstvo Europske unije. Poseban utjecaj pandemije se uočio u vidu prometa koji je takva djelatnost čija je glavna karakteristika svladavanje prostornih i vremenskih udaljenosti u svrhu prijevoza ljudi i roba te prijenosa informacija i slično s jednog mjesta na drugo. Sukladno tome pogođeno je i pomorstvo. Na svjetskoj razini pomorski promet vrlo je značajna karika u području trgovine iz razloga što se po volumenu značajna količina tereta prevozi morem.

S obzirom na sve negativne posljedice koje je pandemija ostavila u svim pogledima, planovi za oporavak trebaju uzeti u obzir i krize koje se mogu pojaviti i ponovno u budućnosti. Tako je Europska unija još za vrijeme trajanja pandemije počela raditi na planovima za oporavak gospodarstva, društva, ekonomije i ostalih bitnih segmenata a u isto vrijeme radila je i na planovima za suočavanje s budućim krizama.

### **1.1. PROBLEM, PREDMET I OBJEKTI ISTRAŽIVANJA**

Pojavom pandemije COVID-19 u svijetu je došlo do mnogih poremećaja radi restrikcija koje su vlade donijele kako bi spriječile širenje bolesti. Stoga se može definirati glavni problem, a on je vezan za razne negativne utjecaje pandemije u smislu pomorstva na

razini Europske unije i Republike Hrvatske. Dok je predmet istraživanja vezan za planove oporavka kojima će se nastojati ublažiti te negativne utjecaje.

## **1.2. RADNA HIPOTEZA**

Radna hipoteza kojom se vodi prilikom pisanja ovog rada je da su planovi oporavka nužni kako bi se pomorski promet EU što brže i lakše oporavio od negativnih utjecaja pandemije. U ovom su radu utjecaji pandemije prikazani analizom statističkih podataka s aspekata prijevoza tereta, prijevoza putnika, pristajanja brodova, brodogradnje, pomoraca, okoliša, nautičkog turizma i pravnog i digitalnog aspekta.

## **1.3. SVRHA I CILJEVI ISTRAŽIVANJA**

U ovom diplomskom radu svrha je uočiti negativne utjecaje pandemije na pomorski promet i pomorstvo, dok će glavni cilj istraživanja biti razaznati koje planove oporavka Europska unija planira provoditi s obzirom na utjecaje pandemije na pomorstvo te će oni biti istraženi i izloženi u ovome radu.

## **1.4. ZNANSTVENE METODE**

Istraživanje je provedeno u dva dijela, odnosno prvi dio koji se odnosi na utjecaj pandemije, a istražen je kroz usporedbu statističkih podataka u razdoblju između 2019. i 2021./2022. godine, odnosno uspoređuju se brojke prije, za vrijeme i nakon pandemije. Dok se drugi dio odnosio na istraživanje planova oporavka na razini Europske unije. Tako su korištene činjenice iznesene od strane raznih autora i nadležnih tijela u sektoru pomorstva te su temeljem njih metodama analize i sinteze, istraživanja te indukcije i dedukcije objedinjene u jednu cjelinu.

## **1.5. STRUKTURA RADA**

Ovaj diplomski rad strukturiran je na način da je u uvodnom dijelu iznesen motiv pisanja rada te glavni problem i predmet kojim će se tijekom pisanja baviti. Zatim je definirana radna hipoteza kojom se autor vodi prilikom pisanja rada, obrazložene su korištene metode istraživanja pomoću kojih se istraživanje provelo te je definirana struktura rada.

U drugom poglavlju obrađena je tema vezana za utjecaj pandemije na pomorski promet Europske unije, a u potpoglavljima su određeni utjecaji detaljnije razrađeni pomoću statističkih podataka.

Treće poglavlje bavi se utjecajem pandemije na pomorstvo u Republici Hrvatskoj te je također raspoređeno na potpoglavlja u kojima su određeni utjecaji detaljnije razrađeni, također pomoću statističkih podataka.

Četvrto poglavlje zaokružuje cijelo istraživanje tako što je njegova tema vezana za planove oporavka od pandemije, a u potpoglavljima opisani su glavni planovi koje je Europska unija donijela kako bi svojim državama članicama olakšala oporavak u svim segmentima. Te je za svaki plan oporavka istraženo kako se on odnosi na pomorski promet. Unutar ovog poglavlja prikazan je i osvrt na plan oporavka Republike Hrvatske kao članice EU te se tako svi planovi koji su doneseni na razini EU odnose i na RH.

Na kraju rada u petom poglavlju izveden je zaključak koji temeljem provedenih istraživanja iznosi autorove zaključke i zapažanja do kojih je došao prilikom pisanja ovog rada.

## **2. UTJECAJ PANDEMIJE NA POMORSTVO U EUROPSKOJ UNIJI**

Tijekom pandemije COVID-a 19 pomorski sektor na globalnoj razini, ali i na razini Europske unije bio je izrazito pogođen. Dogodili su se poremećaji koji su se očitovali kroz disbalans opskrbnih lanaca i odnosa ponude i potražnje. Također cijeli sektor je zahvatila velika ekonomska neizvjesnost i suočavanje s gospodarskim gubitcima. Imajući u vidu kako se gotovo 80% svjetske trgovine obavlja pomorskim putem lako je zaključiti u kojoj mjeri je ova grana prometa pogođena tijekom pandemije, ali je usprkos tome u isto vrijeme morala funkcionirati radi njenog posebnog značaja u smislu opskrbe tada najtraženije robe kao što su hrana, lijekovi i gorivo. <sup>1</sup> No baš iz tih razloga pomorski promet bez obzira na sveprisutnu zarazu u smislu trgovine i prijevoza niti u jednom trenutku nije potpuno stao.

Pandemija je utjecala na sve oblike pomorskog prometa, no najveće štete uočene su u otpremi, pristajanju brodova, kružnim putovanjima, transferu pomorskih radnika i brodogradnji. Ove informacije zapravo ne trebaju čuditi, pošto su tijekom pandemije uvedene nacionalne karantene i stroge zabrane putovanja koje su ograničile kretanja ljudi. Hudson navodi kako su i promjene posade zbog ovih restrikcija bile gotovo nemoguće te je oko 150.000 pomoraca „zaglavilo“ na brodovima što je učinilo štetu za njihovo fizičko i mentalno zdravlje.<sup>2</sup>

### **2.1. UTJECAJ PANDEMIJE NA POMORSKU TRGOVINU EUROPSKE UNIJE**

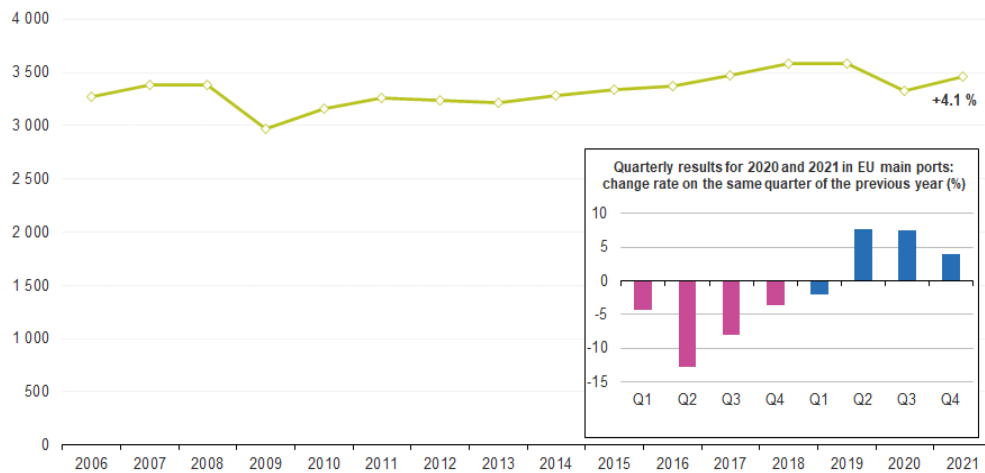
Pomorska trgovina Europske unije tijekom pandemije, temeljem prikupljenih podataka vezanih za prekrcanu robu kojom se rukovalo u lukama EU zabilježila je tijekom 2020. godine znatni pad. Zatim je u 2021. godini zabilježen porast prekrcane količine robe za 4,1%. Razine prekrcanog tereta još uvijek su nešto niže od količine u 2017. godini, no nakon 2020. nastavlja se pozitivan trend što upućuje na put prema oporavku nakon krize uzrokovane pandemijom.

---

<sup>1</sup> EMSA, „Impact of COVID-19 on the maritime sector in the EU“, 2021., p. 4, online: <https://www.emsa.europa.eu/newsroom/item/4407-covid19.html> (24.06.2023.)

<sup>2</sup> Hudson A., „The Ocean and COVID-19“, 2020., online: <https://www.undp.org/blog/ocean-and-covid-19> (24.06.2023.)

**Grafikon 1: Prekrncani teret u svim morskim lukama EU između 2006 i 2021. godine**

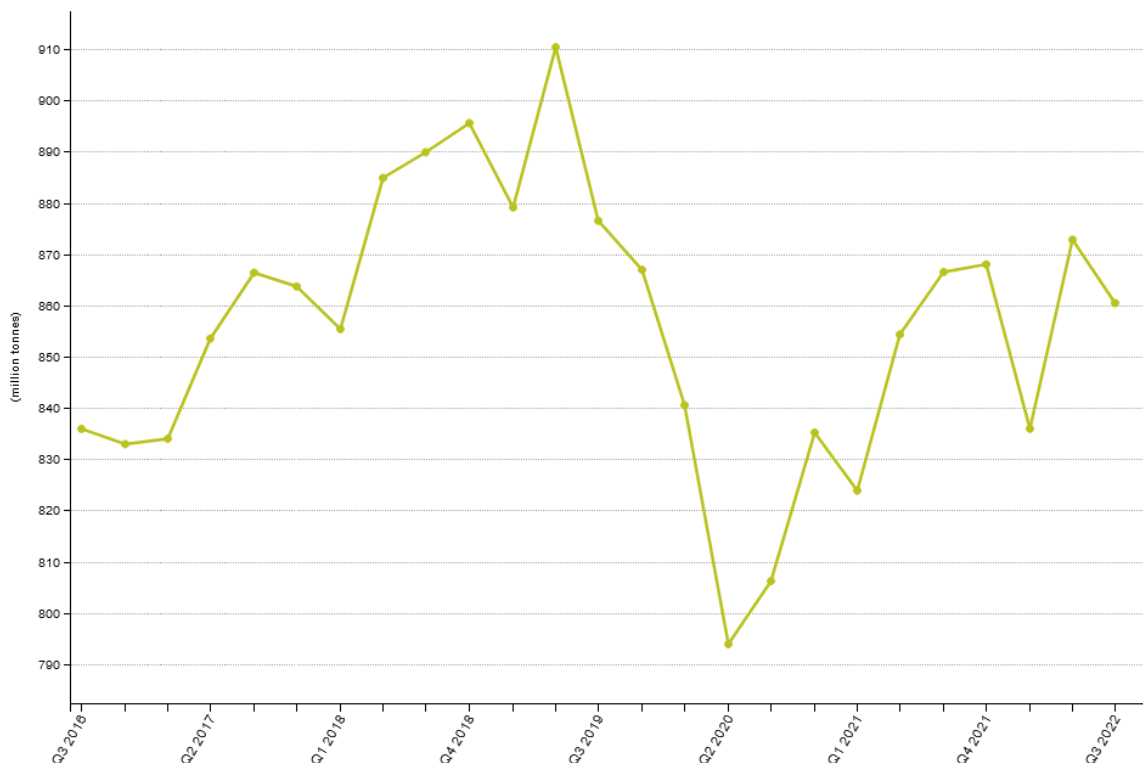


Izvor: Eurostat, online: [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/dana.php?title=File:Gross\\_weight\\_of\\_seaborne\\_freight\\_handled\\_in\\_all\\_ports,\\_EU,\\_2006-2021\\_\(million\\_tonnes\).png](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/dana.php?title=File:Gross_weight_of_seaborne_freight_handled_in_all_ports,_EU,_2006-2021_(million_tonnes).png) (24.06.2023.)

Na grafikonu su prikazani podaci o količini prekrnanog tereta kojim se rukovalo u svim lukama EU u razdoblju od 2006. do 2021. godine. Podaci su izraženi u milijunima tona. Iz grafikona lako je uočiti da su najveća odstupanja zabilježena uslijed kriza, poput gospodarske krize 2009. te krize uzrokovane COVID-om 2020., no uočava se i pozitivan trend u 2021. godini, a posebice u zadnja tri tromjesečja. <sup>3</sup>

<sup>3</sup> Eurostat, „Maritime freight and vessels statistics“, 2022., online: [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Maritime\\_freight\\_and\\_vessels\\_statistics&oldid=583292#A\\_rebound\\_of\\_the\\_seaborne\\_freight\\_handled\\_in\\_European\\_ports\\_was\\_observed\\_in\\_2021](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Maritime_freight_and_vessels_statistics&oldid=583292#A_rebound_of_the_seaborne_freight_handled_in_European_ports_was_observed_in_2021) (24.06.2023.)

**Grafikon 2: Prekrcaj robe u glavnim lukama EU po kvartalima od 2016. – 2022. godine**



Izvor: Eurostat, online: [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/dana.php?title=Maritime\\_transport\\_of\\_goods\\_-\\_quarterly\\_data#Gross\\_weight\\_of\\_goods\\_handled\\_in\\_the\\_main\\_EU\\_ports\\_decreased\\_by\\_0.7\\_25\\_in\\_the\\_third\\_quarter\\_of\\_2022\\_compared\\_with\\_the\\_same\\_quarter\\_of\\_2021](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/dana.php?title=Maritime_transport_of_goods_-_quarterly_data#Gross_weight_of_goods_handled_in_the_main_EU_ports_decreased_by_0.7_25_in_the_third_quarter_of_2022_compared_with_the_same_quarter_of_2021) (24.06.2023.)

U glavnim lukama EU pod kojima se smatraju one luke u kojima se godišnje prekrcava više od 1 milijuna tona tereta. Količina prekrcane robe u tim lukama dosegla je svoj vrhunac u trećem kvartalu 2019. godine odnosno u razdoblju od lipnja do rujna prekrcano je najviše robe. Zatim se bilježi negativan trend koji je svoj vrhunac dosegao u prvih 6 mjeseci, odnosno u drugom kvartalu 2020. godine. Taj negativan trend se postepeno smanjuje te nakon prve polovice 2021. godine, prekrcani teret ponovno počinje imati blagi porast s manjim oscilacijama. Detaljniji prikaz ovih podataka je vizualno prikazan na grafikonu 2.<sup>4</sup>

U smislu trgovine na području EU važno je spomenuti i pojam Short Sea Shipping. Ovaj pojam obuhvaća luke unutar europskog prostora u geografskom smislu i luke koje se nalaze u Europi no nisu dio Europske unije, ali s njom dijeli obalnu liniju. Osim zemalja

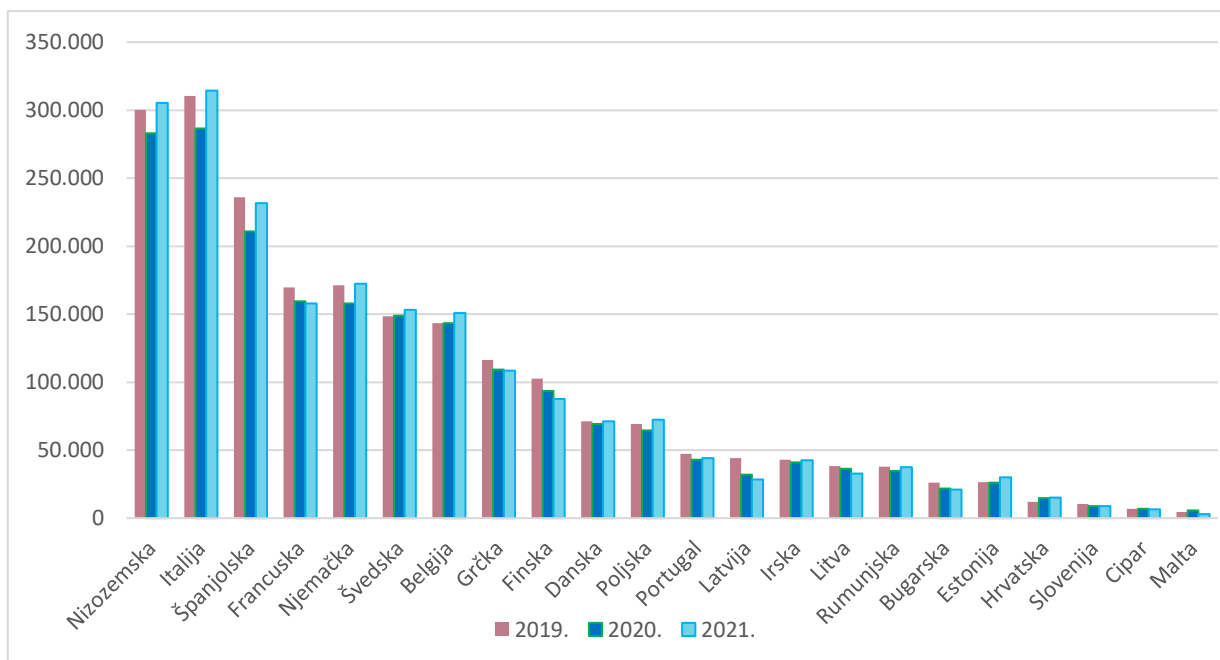
<sup>4</sup> Eurostat, „Maritime transport of goods“, 2023., online: [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Maritime\\_transport\\_of\\_goods\\_-\\_quarterly\\_data#Gross\\_weight\\_of\\_goods\\_handled\\_in\\_the\\_main\\_EU\\_ports\\_decreased\\_by\\_0.7\\_25\\_in\\_the\\_third\\_quarter\\_of\\_2022\\_compared\\_with\\_the\\_same\\_quarter\\_of\\_2021](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Maritime_transport_of_goods_-_quarterly_data#Gross_weight_of_goods_handled_in_the_main_EU_ports_decreased_by_0.7_25_in_the_third_quarter_of_2022_compared_with_the_same_quarter_of_2021) (24.06.2023.)

članica obuhvaća i pomorski promet između Norveške, Islanda i zemalja na Mediteranu te Baltičkom i Crnom moru. Ovaj se pojam u duhu hrvatskog jezika nije mogao doslovno prevesti, već se koristi termin međuobalno prometno povezivanje.<sup>5</sup>

Međuobalni pomorski prijevoz u EU bilježio je rast tijekom godina sve do 2019. kada je dosegao vrhunac. U 2020. godini ovaj oblik prometa doživio je značajan pad što je bilo uzrokovano pandemijom COVID-19.

Nakon što je pandemija „popustila“ u 2021. bilježi se djelomičan oporavak te se procjenjuje da je ukupna količina prekrcanog tereta međuobalnim pomorskim prijevozom iznosila 1,8 milijardi tona, što predstavlja povećanje od 6% u odnosu na prethodnu godinu. No bez obzira na povećanje prekrcanog tereta, još nije dosegnut promet ostvaren u 2019. godini.

**Grafikon 3: Međuobalno pomorsko povezivanje- razina po državama -teret koji se prevozi do/iz glavnih luka**



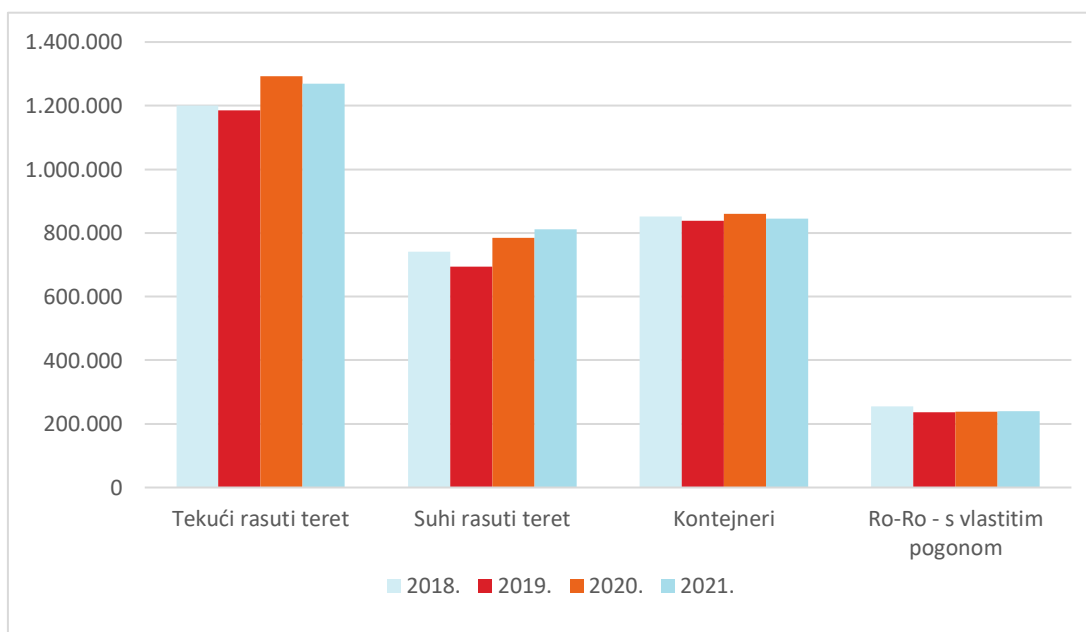
Pripremila studentica prema: Short sea shipping – county level – gross weight of goods, Eurostat, [https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/mar\\_sg\\_am\\_cw/default/table?lang=en](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/mar_sg_am_cw/default/table?lang=en) (24.06.2023.)

<sup>5</sup> Bukša J., „Prikaz značenja short sea shipping-a i modaliteti uključivanja u projekt short sea shipping“, 2006., online: <https://core.ac.uk/download/pdf/14423134.pdf> (24.06.2023.)

Rast međuobalnog pomorskog prijevoza između 2020. i 2021. uočen je u 14 do 22 zemlje članice koje imaju pomorske luke te je prikazan u grafikonu 3. Najveći porast bilježi: Estonija od 15,1%, Poljska s 11,9%, Španjolska 9,8%, Italija 9,7% i Njemačka 9,2%. No u ovom obliku pomorskog prometa najznačajnija zemlja bila je Italija koja je u 2021. godini prevezla 314 milijuna tona tereta, što je ujedno i 15% od ukupnog međuobalnog pomorskog prijevoza na razini Europske unije. Zatim ju je slijedila Nizozemska s 305 milijuna tona tereta. Pad u međuobalnom pomorskom prijevozu među državama članicama bilježile su: Malta od 43,2%, Latvija 11,8%, Litva 9,2%, Cipar 6,2% te Finska 6,8%.<sup>6</sup>

S obzirom na vrstu tereta kojom se manipulira u glavnim lukama EU tu su najzastupljeniji tekući rasuti teret, kontejneri, zatim suhi rasuti teret i Ro-Ro teret. U niže prikazanom grafikonu mogu se vidjeti kretanja količine tih vrsta tereta u glavnim europskim lukama po godinama (Grafikon 4).

**Grafikon 4: Prekrcana roba u glavnim lukama EU (27) prema vrsti tereta izražena u tisućama tona**



Pripremila studentica prema: Country level - gross weight of goods handled in main ports, by type of cargo, Eurostat,

[https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/MAR\\_MG\\_AM\\_CWHC\\$DEFAULTVIEW/default/table](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/MAR_MG_AM_CWHC$DEFAULTVIEW/default/table)  
(25.06.2023.)

<sup>6</sup> Eurostat, „Maritime transport statistics – short sea shipping of goods“, 2023., online: [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Maritime\\_transport\\_statistics\\_-\\_short\\_sea\\_shipping\\_of\\_goods#EU\\_short\\_sea\\_shipping\\_decreased\\_by\\_6.0\\_25\\_in\\_2021\\_compared\\_to\\_2020](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Maritime_transport_statistics_-_short_sea_shipping_of_goods#EU_short_sea_shipping_decreased_by_6.0_25_in_2021_compared_to_2020) (24.06.2023.)



Iz grafikona se može iščitati kako je najzastupljeniji tekući rasuti teret. Tekući rasuti teret čini ukapljeni plin, sirova nafta, naftni proizvodi te ostala tekuća roba. Tijekom pandemije 2020. godine ovog tereta ima više nego prethodne 2019. godine. Razlog ovom povećanju je taj što je nakon „lock downa“ i ograničenja koja su vlade nametnule, došlo do stvaranja viška nafte na europskoj i globalnoj razini. Tijekom 2020. godine porasle su cijene prijevoza kontejnera, no to nije uzrokovalo smanjenu potražnju, ali je dovelo do neuravnoteženosti između ponude i potražnje na tržištu. Manipulacija i opticaj kontejnera u lukama nije se mogao skladno razvijati radi zastoja u pomorskim lukama do kojih je došlo radi mjera vezanih za COVID-19.<sup>7</sup> Također za ostali teret se može uočiti kako tijekom godine pandemije nije došlo do nekih drastičnih smanjenja količine tereta, a u godini nakon ta razina je gotovo ista ili je čak porasla što se može vidjeti u slučaju suhog rasutog tereta.

## **2.2. UTJECAJ PANDEMIJE NA PRIJEVOZ PUTNIKA MOREM**

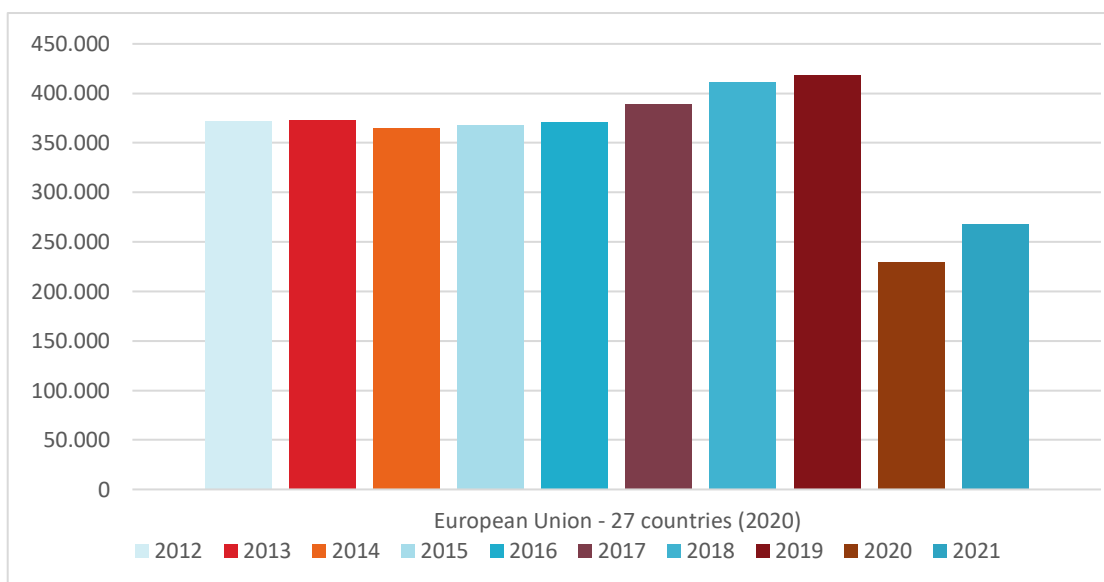
S obzirom na ograničenja kretanja ljudi i zabrane putovanja na razini Europske unije, može se zaključiti kako je pandemija utjecala i na prijevoz ljudi morem. Prijevoz ljudi odvijao se putničkim brodovima koji primaju više od 12 putnika, a u te brodove spadaju brodovi za kružna putovanja i Ro-Ro brodovi.

Tijekom godina u Europskoj uniji broj putnika je dosegao svoj vrhunac tijekom 2019. godine, odnosno prevezeno je 418 milijuna putnika na razini EU. Za vrijeme pandemije u 2020. godini u svim pomorskim lukama EU osjetno se smanjio broj prevezenih putnika. Taj se broj gotovo prepolovio u odnosu na prethodnu godinu te je u 2020. godini dosegao svoju najnižu točku u posljednjih 10 godina, a taj broj je iznosio 230 milijuna putnika, što ujedno predstavlja i pad od 45%. Početkom 2021. godine mjere opreza zbog pandemije još su uvijek bile na snazi, no krajem te godine postupno se počinje povećavati broj putnika te to povećanje iznosi 16,42% u odnosu na prethodnu godinu, što osim povećanja ujedno ukazuje i na djelomičan oporavak od utjecaja pandemije.

---

<sup>7</sup> Lipošek, T.: „Utjecaj pandemije (COVID-19) na organizaciju prijevoza tereta“, Sveučilište u Zagrebu, Zagreb, 2021., p. 5, online: <https://repozitorij.fpz.unizg.hr/islandora/object/fpz:2546> (25.06.2023.)

**Grafikon 5: Broj ukrcanih/iskrcanih putnika u svim lukama EU (27) u razdoblju od 10 godina**



Pripremila studentica prema: Country level – passengers embarked and disembarked in all ports, Eurostat, [https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/MAR\\_MP\\_AA\\_CPH/default/table?lang=en&category=mar\\_mar\\_m](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/MAR_MP_AA_CPH/default/table?lang=en&category=mar_mar_m) (27.06.2023.)

Prethodno navedeni podaci vizualizirani su u grafikonu gdje su prikazani podaci vezani za broj putnika u svim europskim lukama, a isključuju Veliku Britaniju koja je u veljači 2020. godine izašla iz Europske unije. Također su isključene i zemlje koje nemaju izlaz na more.

U Europskoj uniji pomorski prijevoz putnika, isključujući putnike na kruzerima, većinom se odvija između luka koje se nalaze u istoj zemlji, odnosno odvija se u nacionalnim okvirima. Stoga zemlje koje imaju dobro naseljene otoke i razvijene prometne trajektne veze imaju velik obujam pomorskog putničkog prijevoza, kao što su: Italija, Grčka, Malta, Portugal, Hrvatska, Španjolska i Njemačka. Sličnu situaciju imaju zemlje koje imaju trajektne veze s drugim zemljama članicama EU-a te tako prirodno ostvaruju visok međunarodni promet unutar EU, zemlje koje imaju zastupljen ovakav promet su: Latvija, Litva, Finska, Poljska, Belgija, Estonija i Danska. Najveći udio u pomorskom prijevozu putnika izvan EU imaju Nizozemska, Irska i Francuska jer su trajektnim linijama povezane s Ujedinjenim Kraljevstvom.<sup>8</sup>

<sup>8</sup> Eurostat, „Maritime passenger statistics“, 2022., online: [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Maritime\\_passenger\\_statistics&oldid=583930#Number\\_of\\_seaborne\\_passengers\\_only\\_partially\\_recovered\\_in\\_2021](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Maritime_passenger_statistics&oldid=583930#Number_of_seaborne_passengers_only_partially_recovered_in_2021) (27.06.2023.)

### 2.3. UTJECAJ PANDEMIJE NA PRISTAJANJE BRODOVA

Također utjecaj pandemije se može sagledati i iz podataka o pristajanju brodova prema njihovoj vrsti. Tako podaci za 2019. i 2020. godinu pokazuju smanjenje pristajanja brodova. Od čega putnički brodovi za linijski prijevoz putnika bilježe pad od 39%, brodovi za kružna putovanja pad od 85,8% i brodovi za ro-ro teret bilježe pad od 22,1%. Manji pad pristajanja, do 5% bilježe brodovi koji prevoze rasuti teret, generalni teret, kontejnerski brodovi, tankeri za ukapljeni plin, naftni tankeri, tankeri za kemikalije i brodovi za prijevoz ro-ro tereta. Iznimka su Hrvatska, Francuska, Island i Španjolska koje bilježe pad pristajanja brodova veći od 20% za isti period, no razlog tom smanjenju je obalni promet koji je vezan za kružna putovanja i putničke brodove. Time se ove zemlje smatraju najviše pogođenima.<sup>9</sup>

U smislu pristajanja brodova pogođeni su i brodovi za kružna putovanja. Tijekom pandemije ova „pomorska mobilna zajednica“ bila je smatrana jednim od značajnih žarišta jer je zbog velikog kapaciteta putnika, velikog broja osoblja, ograničenog prostora kretanja i sveobuhvatnog itinerara pristajanja u luke bilo teško kontrolirati mogućnost izbijanja zaraze. Zbog toga su nacionalne vlasti diljem svijeta svoje luke zatvorile i ograničile uplovljavanje brodovima za kružna putovanja. Jer u suprotnom, pristajanje broda za kružna putovanja na kojem je prisutna zaraza uz to što su putnici izloženi jer se nalaze na plovilu i nemaju mogućnost napustiti ga, postoji dodatna opasnost da se zaraze stanovnici mjesta gdje brod pristaje i da se na taj način zaraza dalje širi.<sup>10</sup>

Na globalnoj razini proveden je i pregled učinka na brodskim linijama između Europe i Kine te Europe i Sjedinjenih Američkih Država (SAD). Tako je u smislu pristajanja brodova u lukama između Kine i Europe tijekom 2020. godine zbog pandemije zabilježen pad od 62%. Dok u suprotnom smjeru iz Europe u Kinu tijekom 2020. godine to smanjenje je iznosilo 65%. Situacija s SAD-om koji je za Europu najvažnije odredište za izvoz robe, vrlo je slična te je broj pristajanja brodova koji plove između Europe i SAD-a znatno manji nego broj onih između Europe i Kine. Smanjenja su i u ovom slučaju pripisuju pandemiji te je tako tijekom 2020. godine pad iznosio 58%. Pad pristajanja brodova koji plove iz Europe u SAD također su bila u padu, a tijekom 2020. taj pad je bilježio brojku od gotovo 70%. U oba slučaja iako je smanjenje prometa je drastično palo tijekom 2020. godine za vrijeme

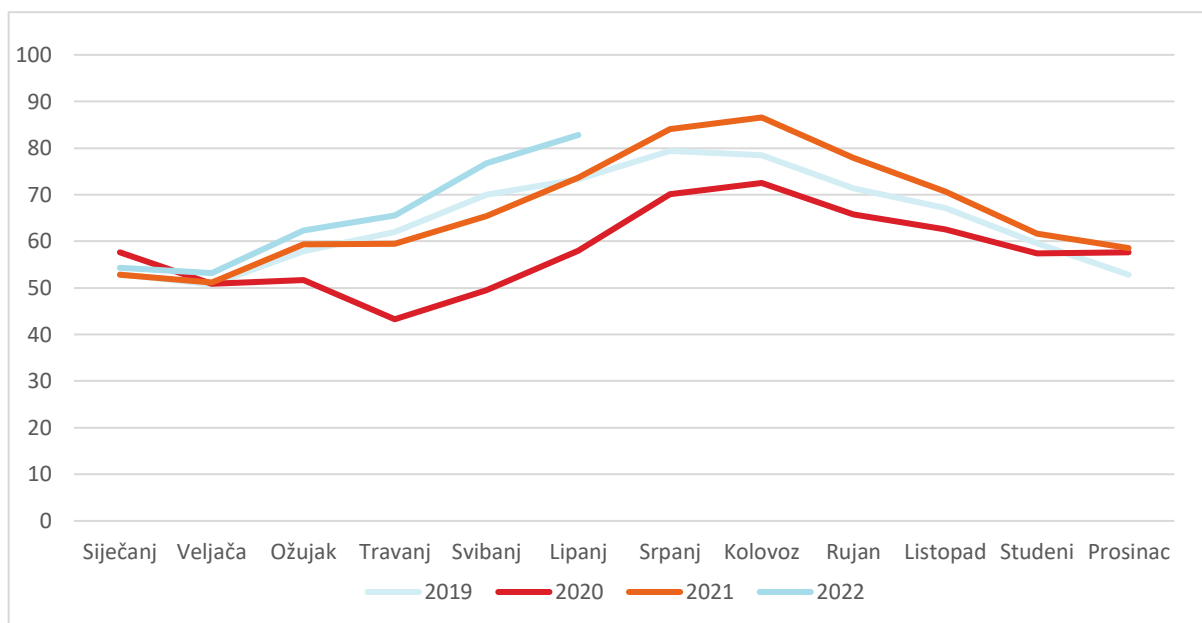
---

<sup>9</sup>EMSA, „Impact of COVID-19 on the maritime sector in the EU“, 2021., op.cit. p. 5

<sup>10</sup> Van Tatenhove, J.P.M. „COVID-19 and European maritime futures: different pathways to deal with the pandemic“, *Maritime Studies*, 2021., online: <https://doi.org/10.1007/s40152-021-00216-3> (10.06.2023.)

trajanja pandemije i bez obzira na manji broj pristajanja između Europe i SAD-a nego između Europe i Kine, to ne dovodi u pitanje vrijednost robe i količinu prevezene robe.<sup>11</sup>

**Grafikon 6: : Broj pristajanja brodova u lukama EU po mjesecima u razdoblju od 2019. do 2022. godine**



Pripremila studentica prema: COVID-19 impact on shipping – 2nd quarter 2022.,

<https://www.emsa.europa.eu/newsroom/covid19-impact/item/4795-july-2022-covid-19-impact-on-shipping-report.html> (23.6.2023.)

Na grafikonu je prikazan broj pristajanja brodova u lukama Europske unije. Može se uočiti smanjenje broja pristajanja brodova tijekom čitave 2020. godine u odnosu na ostale godine. Krajem ožujka 2019. godine uočava se značajniji pad broja pristajanja brodova, što odgovara vremenu kada je COVID-19 proglašen pandemijom. Tijekom lipnja 2021. godine uočava se porast broja pristajanja brodova koji je veći od broja pristajanja u istom razdoblju tijekom referentne 2019. godine koja je bila posljednja godina bez COVID-a u Europi. Također je u lipnju 2022. zabilježen porast pristajanja brodova koji je veći od prethodne tri godine, a daljnji podaci za 2022. nisu ažurirani.<sup>12</sup>

#### 2.4. UTJECAJ PANDEMIJE NA BRODOGRADNJU

Brodograđevna industrija tijekom pandemije COVID-a 19 bila je znatno uzdrmana kako na globalnoj tako i na europskoj razini. Negativni utjecaji su se najviše odrazili na

<sup>11</sup> EMSA, „Impact of COVID-19 on the maritime sector in the EU“, 2021., op.cit. p. 7

<sup>12</sup> EMSA, „COVID-19 impact on shipping – 2nd quarter 2022.“, 2022., online: <https://www.emsa.europa.eu/newsroom/covid19-impact/item/4795-july-2022-covid-19-impact-on-shipping-report.html> (23.06.2023.)

razinama potražnje za brodovima, operativnih kapaciteta i ponude unutar opskrbnog lanca. Neizvjesnost o daljnjem tijeku pandemije dovela je i do smanjenja novih narudžbi.<sup>13</sup>

Industrija brodogradnje u Europi usmjerena je na izgradnju offshore plovila i brodova za kružna putovanja. Tijekom širenja pandemije bilo je pitanje vremena kada će se bolest pojaviti i na brodovima za kružna putovanja i obustaviti normalno funkcioniranje krstarenja. Obustavljanje krstarenja, izravno utječe i na narudžbe novih plovila u europskim brodogradilištima. Početkom 2020. godine proizvodnja novih brodova u većini europskih brodogradilišta je obustavljena ili ograničena, a zaposlenici su morali ići na prisilni odmor. Na ovaj način nanesene su velike štete brodogradilištima, ali i kompanijama koje s njima surađuju.<sup>14</sup>

Na razini EU pad narudžbi novih brodova iznosio je više od 30% uspoređujući narudžbe u godinama prije pandemije. Najveći pad narudžbi novih brodova zabilježen je za brodove za kružna putovanja tijekom 2020., te je taj pad iznosio 98% u usporedbi s prethodnom godinom. Globalni pad narudžbi za nove brodove svih vrsta iznosio je 15%, a brodova za kružna putovanja 34%. U Europskoj uniji brodovi za kružna putovanja smatrali su se vrlo profitabilnom investicijom, a europska brodogradilišta činila su više od 90% udjela u novim brodovima. Zbog toga je brodogradnja u Europskoj uniji bila izrazito pogođena i pretrpjela je velike gubitke radi usredotočenosti na izgradnju brodova za kružna putovanja. Krajem 2020. u europskim brodogradilištima od ukupno 182 naručena plovila, njih 94 bili su brodovi za kružna putovanja, kojima je ukupna vrijednost otprilike 60 milijardi dolara.<sup>15</sup> Europska brodogradilišta brodova za kružna putovanja ne bi mogla opstati nakon pandemije bez državne financijske pomoći.

## **2.5. UTJECAJ PANDEMIJE NA POMORCE**

S aspekta sigurnosti, pandemija je u prvi plan stavila pomorce koji su se našli u vrlo teškoj situaciji, a u isto vrijeme su bili ključ za otpornost pomorskog prometa. U tom smislu glavni akteri u brodarstvu poput međunarodnih tijela, vladi i same industrije izdali su smjernice i preporuke vezane za pomoć pomorcima. Glavni ciljevi tih mjera bili su da se zaštititi pomorce od bolesti COVID-19, da im se osigura zdravstvena sposobnost, osigura

---

<sup>13</sup> Kamola-Cieslik, M., 2021., „Changes in the Global Shipbuilding Industry on the Examples of Selected States Worldwide in the 21st Century“, *European Research Studies Journal*, p. 99, online: <https://ersj.eu/journal/2205#> (26.06.2023.)

<sup>14</sup> Kamola-Cieslik, M.: op.cit., p. 108

<sup>15</sup> EMSA, „Impact of COVID-19 on the maritime sector in the EU“, 2021., op.cit. p. 12

pristup medicinskoj pomoći, a sve to omogućiti na način da u isto vrijeme brodovi i lučka postrojenja poštuju međunarodne sanitarne zahtjeve.

Međutim ono što je pandemija u ovome pogledu najviše otežala je izmjena posade. Posadu je potrebno mijenjati kako bi se izbjegao umor, ali i kako bi se poštovali međunarodni pomorski propisi za sigurnost, zdravlje i dobrobit posade. No kako bi se zaštitilo javno zdravstvo vlade diljem svijeta nameću zatvaranja granica, ograničenja kretanja, razne blokade kojima se također sprječava iskrcaj posade na lučkim terminalima te samim time ne može se niti obaviti izmjena posade. Zbog ovih ograničenja neki pomorci prisiljeni su ostati na brodovima čak i godinu dana nakon isteka ugovora.

Na ovu situaciju partneri, međunarodne organizacije i tijela u pomorskoj industriji poput IMO-a, ILO-a, ICS-a i UNCTAD-a izrazila su svoju zabrinutost za pomorce. Ove organizacije apelirale su na države članice da pomorce kao i ostalo pomorsko osoblje proglase „ključnim radnicima“ te da im se omogući siguran i nesmetan ukrcaj ili iskrcaj s plovila. Također se smatra kako bi se pomorcima trebala prihvatiti priznata dokumentacija uključujući i osobne identifikacijske dokumente te razmotriti privremena izuzeća, zahtjeve za vizom i slično. Posebno se naglašava kako im se bez obzira na nacionalnost treba pružiti adekvatna medicinska skrb, ukoliko za to postoji potreba.<sup>16</sup>

U siječnju 2021., kao odgovor na gore navedene zahtjeve više od 600 kompanija i pomorskih organizacija potpisalo je Neptunovu deklaraciju o dobrobiti pomoraca i promjeni posade. Ovom deklaracijom prihvaća se odgovornost promjene posade te definira četiri glavne akcije za pomoć pomorcima. Te akcije obuhvaćaju, identificiranje pomoraca kao ključnih radnika te im omogućiti prioritetan pristup cjepivu, uspostaviti i implementirati zdravstvene protokole, povećati suradnju između brodara i brodova za najam radi lakše izmjene posade te osigurati zračnu povezanost između ključnih pomorskih čvorišta za pomorce. Iz potrebe za stalnim podizanjem svijesti o važnosti pomoraca i njihovoj ulozi u globalnoj trgovini, svjetska pomorska tema za 2021. godinu glasila je: Pomorci, središte pomorske budućnosti.<sup>17</sup>

---

<sup>16</sup> UNCTAD, „Review of maritime transport 2021“, 2021., p. 21, online: <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2021> (16.06.2023.)

<sup>17</sup> Ibidem, p. 114

**Slika 1: Indikator promjene posade po Neptunovoj deklaraciji, srpanj 2021.**

	Percentage of seafarers on board beyond the expiry of their contracts		Percentage of seafarers on board for over 11 months	
	Monthly percentage	Percentage point change from previous month	Monthly percentage	Percentage point change from previous month
May 2021	5.8	-	0.8	-
June 2021	7.2	+1.4	0.4	-0.4
July 2021	8.8	+1.6	1.0	+0.6

Izvor: <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2021> (16.06.2023.)

Prema tablici izrađenoj na temelju izvješća nakon prihvaćene Neptunove deklaracije, u srpnju 2021. godine može se zaključiti kako se situacija s pomorcima nije uvelike promijenila. Tablica prikazuje kako raste broj pomoraca koji su na brodu nakon isteka ugovora, odnosno taj broj je rastao s 5,8% na 8,8% na mjesečnoj razini što čini povećanje od preko 50%, također raste i broj pomoraca koji su na brodu duže od 11 mjeseci, odnosno taj udio se povećao s 0,4% na 1% te je to povećanje od 150%. Prema MLC (Konvenciji o radu pomoraca) 2006. propisano je maksimalno razdoblje službe na brodu (11 mjeseci) te nakon tog razdoblja pomorac ima pravo na repatrijaciju.<sup>18</sup>

## 2.6. UTJECAJ PANDEMIJE NA OKOLIŠ

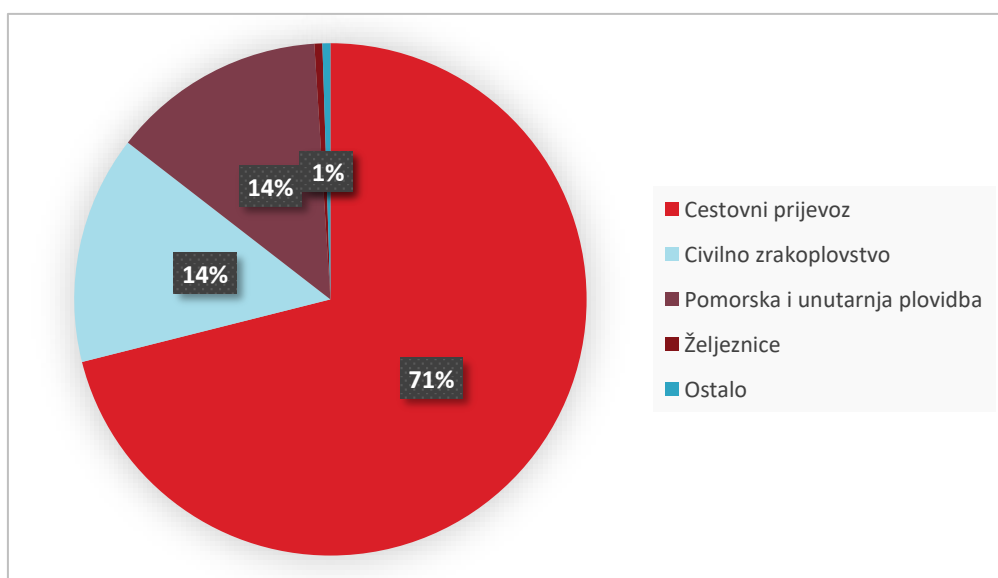
U rujnu 2021. godine Europska agencija za okoliš i Europska agencija za pomorsku sigurnost objavile su prvo izvješće o utjecaju pomorskog prometa Europske unije na okoliš. Izvješće donosi sveobuhvatni pregled učinka pomorskog prometa na okoliš te ocjenjuje trenutno stanje pomorskog prometa i prisutna rješenja za održiv način odvijanja ove vrste prijevoza. S aspekta održivosti i izazova koje donose klimatske promjene pomorskom prijevozu, proučene su solucije poput alternativnih goriva, baterija te električne energije s kopna.

Ključni podaci koje je izvješće prikazalo vezani su za: emisije stakleničkih plinova, onečišćenje zraka, podvodnu buku, onečišćenje naftom te unos stranih vrsta u europska mora.

<sup>18</sup> Ibidem, p. 113

U razdoblju između 1990. i 2019. godine emisije stakleničkih plinova porasle su za 24% na razini EU u sektoru transporta. S obzirom na grane prometa, emisije stakleničkih plinova u EU raspoređene su na sljedeći način: najviše emisija proizvodi cestovni promet odnosno 71%, zatim zračni 14,4% i pomorski promet 13,5%. Ovaj omjer prikazan je vizualno u sljedećem grafikonu.

**Grafikon 7: Emisije stakleničkih plinova svih grana prometa**



Pripremila studentica prema: Činjenice i brojke: Izvješće o utjecaju europskog pomorskog prometa na okoliš (EMTER), <https://www.eea.europa.eu/publications/maritime-transport> (26.06.2023)

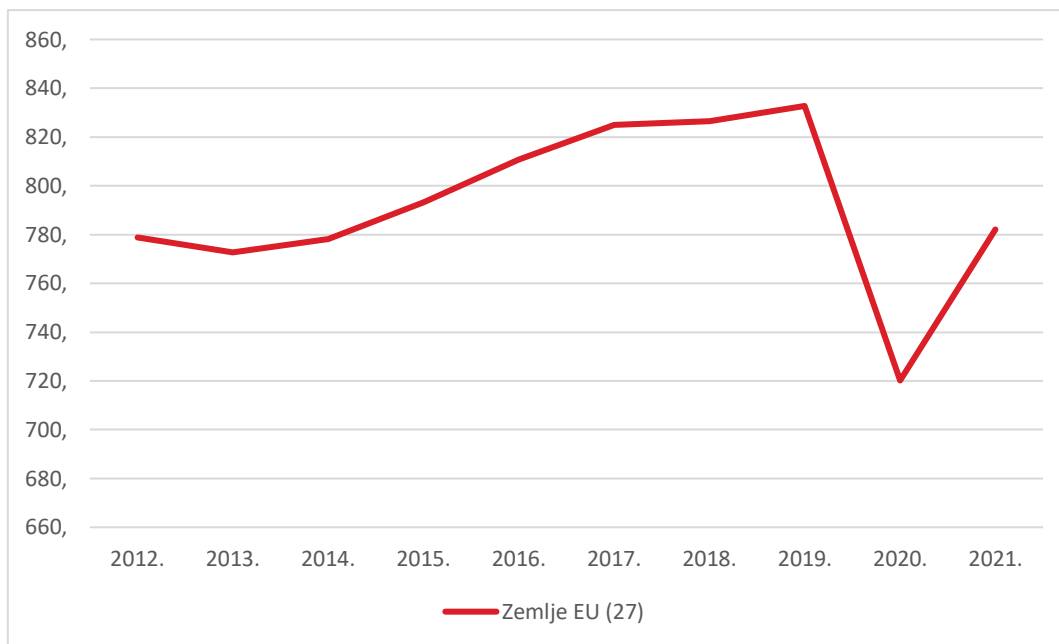
Izvješće navodi kako su brodovi u europskim lukama i unutar europskog gospodarskog prostora tijekom 2018. godine u odnosu na pomorski promet na svjetskoj razini učestvovali s otprilike 18% u proizvodnji CO<sub>2</sub>, što je oko 140 milijuna tona emisija.<sup>19</sup> Tijekom pandemije COVID-19 zbog ograničenja kretanja i zabrana putovanja, dolazi do smanjenja potražnje za prijevozom u svim granama prometa odnosno smanjena je aktivnost u smislu prijevoza. S tom činjenicom mogu se povezati statistike koje pokazuju kako je tijekom 2020. godine došlo do snažnog smanjenja emisija CO<sub>2</sub>, odnosno za razliku od 2019. razina emisija se smanjila za 13,6%. U sljedećem grafikonu vizualno su prikazani podaci o emisijama stakleničkih plinova u milijunima tona na razini EU za razdoblje od posljednjih 10 godina.

<sup>19</sup> EMTER, „Činjenice i brojke: Izvješće o utjecaju europskog pomorskog prometa na okoliš“, 2021., p. 4, online: <https://www.eea.europa.eu/publications/maritime-transport> (26.06.2023.)



Može se vidjeti taj spomenuti pad emisija, ali i porast tijekom 2021. godine, što je svojevrsan pokazatelj oporavka prometnih aktivnosti.

**Grafikon 8: Emisije stakleničkih plinova u EU(27) (2012.-2021.)**



Pripremila studentica prema: Greenhouse gas emissions by source sector, Eurostat,

[https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ENV\\_AIR\\_GGE\\_custom\\_6700364/default/table](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ENV_AIR_GGE_custom_6700364/default/table)

(26.06.2023.)

Predviđa se kako će potpuni oporavak svih grana prometa od posljedica COVID-a, prouzročiti ponovni znatni rast emisija štetnih plinova. Stoga je EU donijela određene ekološke zahtjeve u sektoru transporta o kojima će se detaljnije govoriti kasnije u ovome radu.<sup>20</sup> Hoće li emisije stakleničkih plinova nastaviti rasti ili će postupno opadati, ovisiti će o tome hoće li zemlje članice inzistirati na zelenim energijama i poštovati strategije EU vezane za održivo gospodarstvo, društvo i ekologiju.

## **2.7. UTJECAJ PANDEMIJE S PRAVNOG I DIGITALNOG ASPEKTA**

Tijek međunarodne trgovine kako bi bio neometan potrebno je da adekvatno i pravovremeno opskrbljuje distribucijski lanac. Tijekom pandemije međunarodna trgovina bila je ometena na mnoge načine, što je uključivalo kašnjenja i neučinkovitost koja su znatno

<sup>20</sup> Hrvatski zavod za zaštitu okoliša i prirode, „Objavljeno prvo Izvješće o utjecaju europskog pomorskog prometa na okoliš“, 2021., online: <https://www.haop.hr/hr/novosti/objavljeno-prvo-izvjesce-o-utjecaju-europskog-pomorskog-prometa-na-okolis> (26.06.2023.)

poremetila opskrbne lance.<sup>21</sup> Ovi utjecaji dovode i do određenih pravnih posljedica, koje ovise o vrsti ugovora koji se koristi. Primjerice u ugovorima na putovanje najmoprimac plaća najam za pravo korištenja broda za određeno putovanje unaprijed, no u slučaju kašnjenja mogu se suočiti s visokim računima za ležarinu, koji se bez posebnih klauzula ne mogu izbjeći. To također dovodi do kršenja temeljnih dijelova ugovora, no osim najmodavca ugovor će i osiguravatelje dovesti pod pritisak kako bi se vratili gubitci. Stoga u ovim ugovorima treba pažljivo definirati klauzule koje se odnose na rizike uzrokovane pandemijom, poput klauzula o višoj sili, o zaraznim bolestima i slično. Ovakve i druge komplikacije ukoliko nisu definirane ugovorima dovode do složenih sudskih sporova od međunarodne nadležnosti. Stoga će vlade morati surađivati zajedno s subjektima pomorske industrije kako bi se razriješila pitanja ugovornih prava i obveza te kako bi se pravedno raspodijelili rizici.<sup>22</sup>

Osim kašnjenja isporuka tijekom pandemije vrlo su česta i kašnjenja dokumenata, no u ovom slučaju tijekom pandemije je postignut napredak te su se određeni dokumenti u pomorskom prometu dostavljali elektronski te kao takvi priznavali. Tako su se mnogi procesi poput carinjenja, plaćanja i općenito proces razmjene informacija između brodova i luka digitalizirali. No kod procesa digitalizacije uvijek prijete razni rizici poput kibernetičkih napada, stoga treba redovito poboljšavati sustave zaštite podataka. U smislu ovih rizika BIMCO (Baltičko i međunarodno pomorsko vijeće) je izdao smjernice o kibernetičkoj sigurnosti na brodovima, tako su glavne smjernice vezane za identificiranje prijetnji, identificiranje ranjivosti, procjenu izloženosti riziku, razvitak mjera zaštite, uspostavu planova unaprjeđenja te planova za nepredviđene situacije ili bilo kojeg kibernetičkog incidenta.<sup>23</sup>

U smislu digitalizacije na razini EU već postoji digitalni protok informacija u pomorstvu. U lipnju 2019. godine Europski parlament i Vijeće su izdali uredbu (Regulation (EU) 2019/1239) o uspostavi Europskog pomorskog okruženja jedinstvenog šaltera (EMSWe- European Maritime Single Window environment). Ovaj sustav uspostavljen je kako bi se olakšao pomorski promet u smislu komunikacije između relevantnih tijela, pružatelja lučkih usluga, pristajanja brodova i slično. Također želi se i smanjiti

---

<sup>21</sup> UNCTAD, „Review of maritime transport, 2021.“, 2021., op.cit., p. 143

<sup>22</sup> UNCTAD, „Covid-19 implications for commercial contracts: carriage goods by sea and related cargo claims“, 2021, p. 10, online: [https://unctad.org/system/files/official-document/dtltlbinf2021d1\\_en.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/dtltlbinf2021d1_en.pdf) (16.06.2023.)

<sup>23</sup> UNCTAD, „Review of maritime transport, 2021.“, 2021., op.cit., p. 127

administrativno opterećenje za brodarske tvrtke.<sup>24</sup> Višegodišnji provedbeni plan EMSWe Europska komisija usvojila je 2021. godine i objavila ga u Službenom listu s ciljem da se podrži pravovremena provedba EMSWe-a, kako bi se osigurala kvaliteta usluge i proveli postupci vezani za održavanje i ažuriranje svih elemenata sustava EMSWe. Zbog izrazitog tehničkog sadržaja i složenosti akata očekuje se da će ovaj sustav postati obavezan od 1. siječnja 2024. godine.<sup>25</sup>

Ranije je spomenuto kako tijekom pandemije nije bilo mogućnosti vršiti smjenu posade te kako je velik broj pomoraca morao ostati na brodu i nakon što im je istekao ugovor. Na taj način došlo je do kršenja odredbe iz ugovora o radu u kojem je određeno vrijeme rada pomorca, odnosno ugovornog odnosa s poslodavcem. Prema konvenciji o radu u pomorstvu (MLC), nakon isteka ugovora o radu pomorac ima pravo na repatrijaciju na trošak broдача. No kako je pandemija jedna specifična situacija, za rješavanje ovog problema međunarodne organizacije obratile su se nadležnim tijelima da se donesu dokumenti u smislu smjernica za sigurnu i lakšu promjenu posade i procesa repatrijacije.<sup>26</sup>

---

<sup>24</sup> EMSA, „European Maritime Single Window environment (EMSWe)“, 2023., online: <https://www.emsa.europa.eu/emsw.html> (01.07.2023.)

<sup>25</sup> IMO, Mandatory Maritime Single Window Symposium, 2023., online: [https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/Mandatory-Maritime-Single-Window-Symposium.aspx?utm\\_source=miragenews&utm\\_medium=miragenews&utm\\_campaign=news](https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/Mandatory-Maritime-Single-Window-Symposium.aspx?utm_source=miragenews&utm_medium=miragenews&utm_campaign=news) (01.07.2023.)

<sup>26</sup> Pjaca, M., 2022., „Legal Sources Regulating the Crew Change During the COVID-19 Pandemic“, *Časopis Pomorskog fakulteta Kotor*, vol. 23., no. 2, p. 134, online: [https://www.jms.ucg.ac.me/jms\\_archive/v23\\_2\\_2022/jms\\_23\\_02\\_2022\\_10.html](https://www.jms.ucg.ac.me/jms_archive/v23_2_2022/jms_23_02_2022_10.html) (01.07.2023.)

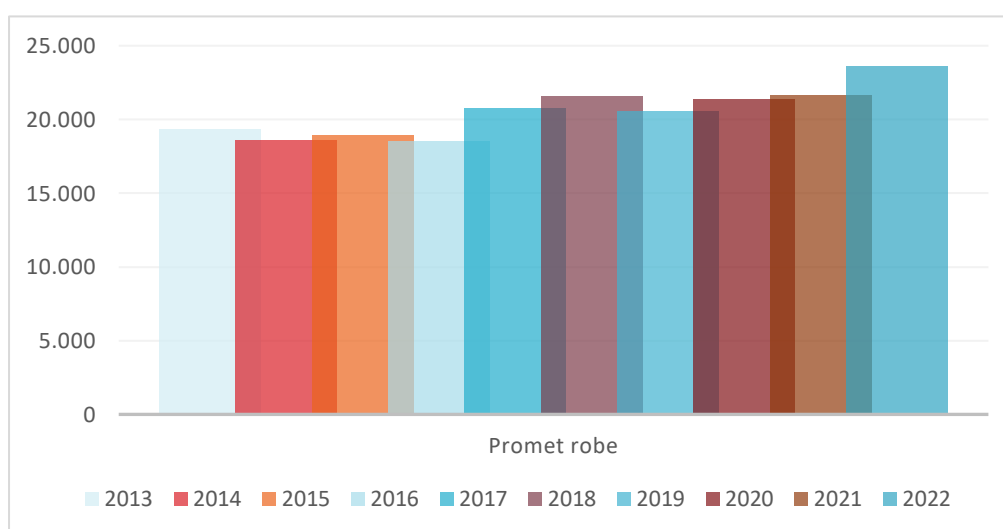
### 3. UTJECAJ PANDEMIJE NA POMORSTVO U REPUBLICI HRVATSKOJ

Republiku Hrvatsku kao članicu Europske unije, ali i pomorsku zemlju također su zahvatile negativne posljedice pandemije COVID-19. U svojih 435 morskih luka otvorenih za javni promet, od kojih su njih 6 od međunarodnog gospodarskog interesa, njih 67 od županijskog interesa i njih 362 od lokalnog značaja bilježi sljedeće brojke u prijevozu robe. Tijekom 2020. godine kada je pandemija bila na samome vrhuncu, ostvaren je promet robe veći nego 2019. godine koja je bila godina početka pandemije, a taj broj nastavio je postepeno rasti sve do 2022.<sup>27</sup>

#### 3.1. UTJECAJ PANDEMIJE NA POMORSKI PROMET TERETA

Promet robe u RH u posljednjih 10 godina nije se značajnije mijenjao. Količina prevezenog tereta uvijek se kretala oko 20 milijuna tona godišnje. Najviše prevezenog tereta prije pandemije zabilježeno je 2018. godine, a ne 2019. godine koja je bila zadnja godina prije pojave pandemije. Nakon nešto nižeg prometa 2019. postupno se promet robe počeo povećavati, a vrhunac je prema podacima Državnog zavoda za statistiku prevezen 2022. godine. Ovi podaci vizualno su prikazani na sljedećem grafikonu.

**Grafikon 9: Promet robe u morskim lukama RH (2013.-2022.)**



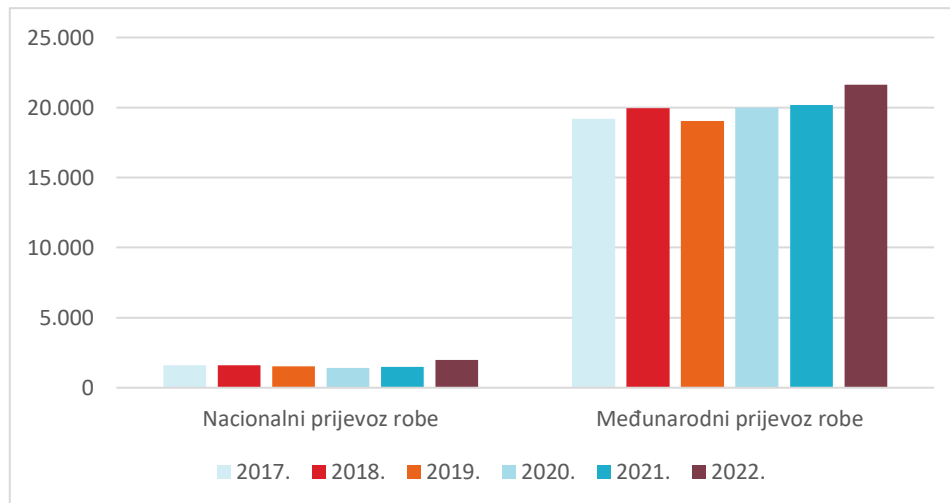
Pripremila studentica prema: Statistika u nizu – Promet u morskim i zračnim lukama, Državni zavod za statistiku, <https://web.dzs.hr/Hrv/Covid-19/transport.html> (26.06.2023.)

Promet robe prema smjeru njenog prijevoza u Hrvatskoj je nacionalni promet robe i međunarodni. U sljedećem grafikonu prikazani su podaci vezani za prijevoz robe prema

<sup>27</sup> Vlada Republike Hrvatske, „Nacionalni plan oporavka i otpornosti 2021.-2026.“, 2021., p. 254, online: <https://planoporavka.gov.hr/> (26.06.2023.)

smjeru prijevoza, odnosno odvija li se prijevoz unutar granice države ili se odvija izvan državnih granica. Nacionalni pomorski prijevoz robe vrlo je nizak, dok je međunarodni promet znatno viši.

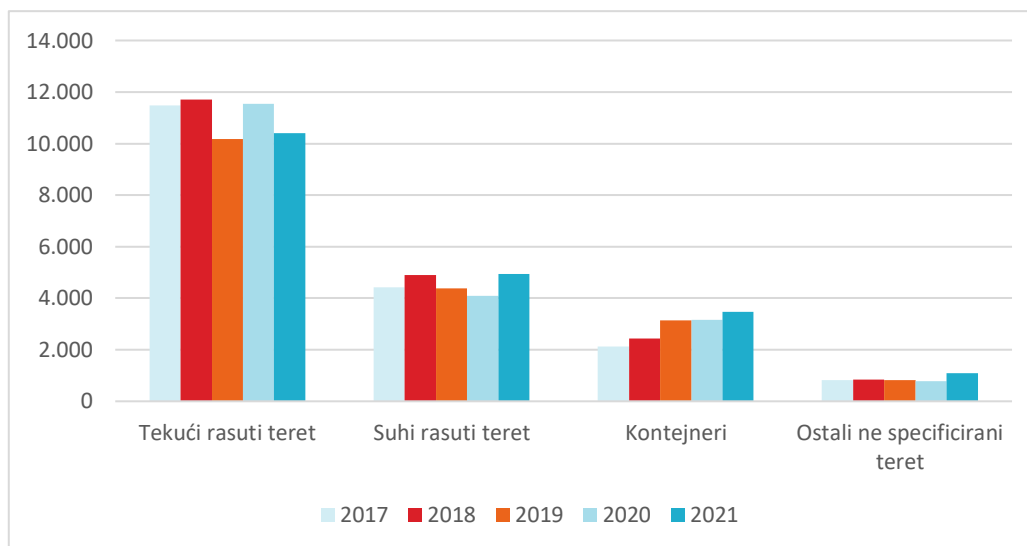
**Grafikon 10: Pomorski promet robe na nacionalnoj i međunarodnoj razini**



Pripremila studentica prema: Statistika u nizu – Promet u morskim i zračnim lukama, Državni zavod za statistiku, <https://web.dzs.hr/Hrv/Covid-19/transport.html> (27.06.2023.)

Iz grafikona se može zaključiti kako i nacionalni i međunarodni pomorski promet robe nisu pretrpjeli značajniji pad tijekom pandemije, odnosno količina robe nije značajnije odstupala, već se količina prevezene robe do 2022. godine znatno povećala.

**Grafikon 11: Prekrcana roba kojom se rukuje u glavnim lukama RH, prema vrsti tereta (2017.-2021.)**



Pripremila studentica prema: Country level – gross weight of goods handled in main ports, by type of cargo, Eurostat, [https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/MAR\\_MG\\_AM\\_CWHC/default/table?lang=en&category=mar.mar\\_m](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/MAR_MG_AM_CWHC/default/table?lang=en&category=mar.mar_m) (27.06.2023.)

Na grafikonu 11 je vizualno prikazana količina prekrcanog tereta prema vrsti tereta u glavnim lukama u Republici Hrvatskoj. Glavne luke podrazumijevaju one luke koje bilježe više od milijun tona prekrcanog tereta. Prikazani su podaci za period od 2017. - 2021. godine. Tako prema vrsti tereta u Hrvatskim glavnim lukama najviše se rukovalo tekućim rasutim teretom, zatim suhim rasutim teretom, kontejnerima te ostalim ne specificiranim teretom. Do 2021. godine u Hrvatskoj je najviše narastao promet suhog rasutog tereta, kontejnera i ostalog ne specificiranog tereta.

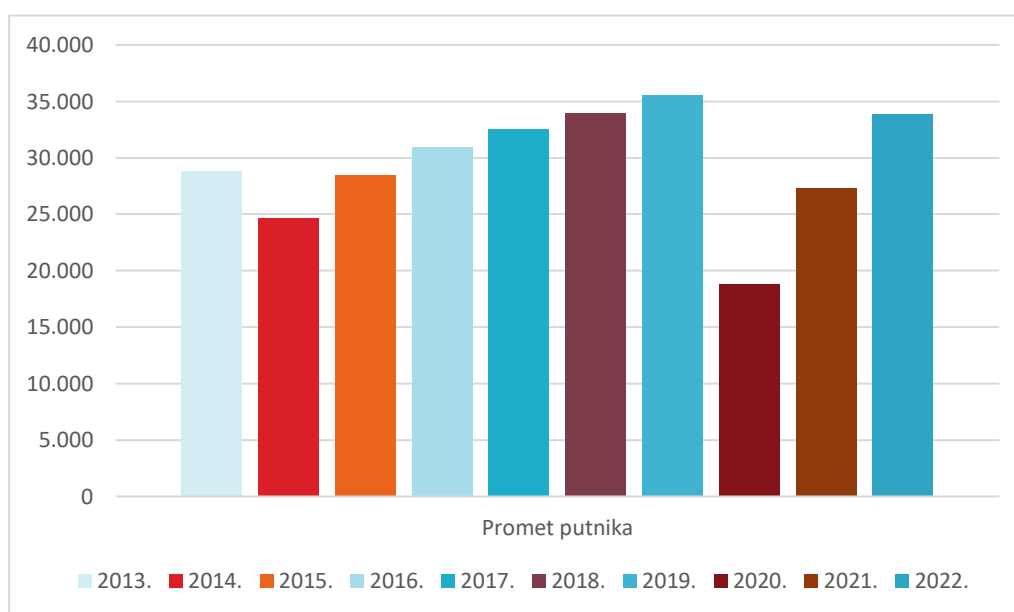
### 3.2. UTJECAJ PANDEMIJE NA POMORSKI PUTNIČKI PROMET

Pomorski putnički prijevoz u Republici Hrvatskoj ima vrlo značajnu ulogu, ponajviše je važan trajektni promet koji povezuje obalu s više od tisuću otoka u hrvatskom dijelu Jadranskog mora. Kako je glavni način širenja virusa kontakt sa zaraženom osobom, mobilnost putnika igrala je ključnu ulogu u širenju bolesti. Zbog ovih implikacija prijevoz putnika morem bio je izrazito pogođen za vrijeme pandemije u 2020. godini. Prema podacima Državnog zavoda za statistiku prijevoz putnika u pomorskom prijevozu gotovo se prepолоvio, odnosno pao je za 47,2%. Ovakav pad prometa putnika u pomorskom prometu

izrazito je velik udarac za jednu pomorsku zemlju, a u ovom smislu Hrvatska je uz Francusku i Španjolsku jedna od najpoogođenijih zemalja u Europskoj uniji.<sup>28</sup>

Nakon izrazito velikog pada broja putnika za vrijeme pandemije, godinu dana kasnije broj putnika se znatno povećao bez obzira na još uvijek prisutne mjere za suzbijanje bolesti te je u odnosu na 2020. godinu znatno porastao broj putnika. U 2022. godini broj putnika približava se sve više rekordnoj 2019. godini koja je imala prevezenih više od 35.500 milijuna putnika, ovim trendom uočava se postepeni oporavak pomorskog putničkog prometa. Broj prevezanih putnika u razdoblju od proteklih deset godina vizualno je prikazan u sljedećem grafikonu.

**Grafikon 12: Promet putnika u morskim lukama RH (2013.-2022.)**



Pripremila studentica prema: Statistika u nizu – Promet u morskim i zračnim lukama, Državni zavod za statistiku, <https://web.dzs.hr/Hrv/Covid-19/transport.html> (27.06.2023.)

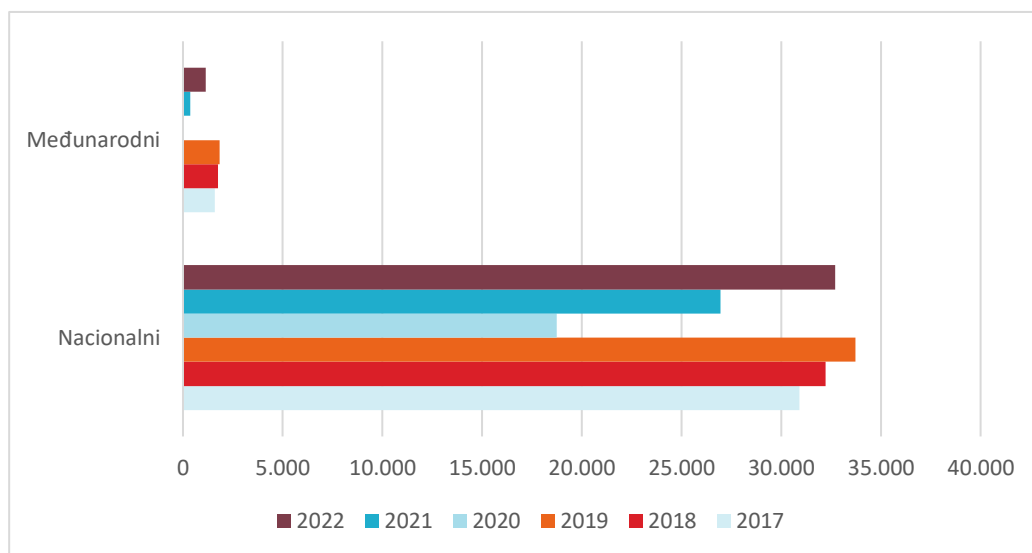
Broj prevezanih putnika izražen je u milijunima, a podaci su vezani za sve Hrvatske morske luke u kojima je zabilježeno kretanje brodova u svrhu obavljanja komercijalnih aktivnosti.

Prema smjeru prijevoza putnika morem u Hrvatskoj taj prijevoz može biti nacionalni i međunarodni. Za razliku od prijevoza robe morem, u slučaju prijevoza putnika nacionalni

<sup>28</sup> EMSA, „Impact of COVID-19 on the maritime sector in the EU“, 2021., op.cit. p. 5

prijevoz je značajno veći nego međunarodni. Ovi podaci imaju smisla, jer u Hrvatskoj većina putničkog prijevoza morem odvija se u nacionalnim granicama, što je prirodno radi velikog broja otoka i trajektnih linija koje ih povezuju s obalom i drugim otocima.

**Grafikon 13: Pomorski putnički promet na nacionalnoj i međunarodnoj razini.**



Pripremila studentica prema: Statistika u nizu – Promet u morskim i zračnim lukama, Državni zavod za statistiku, <https://web.dzs.hr/Hrv/Covid-19/transport.html> (27.06.2023)

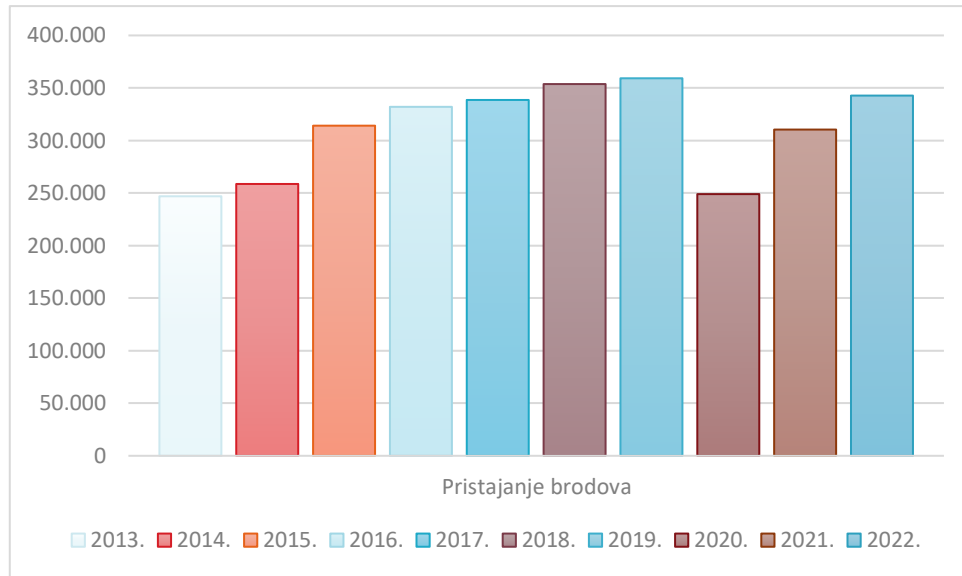
Na grafikonu su prikazani podaci o broju prevezenih putnika u pomorskom putničkom prometu na nacionalnoj i međunarodnoj razini. Tako je nacionalni pomorski promet putnika tijekom 2020. godine doživio je značajan pad prometa od 44,4%, a međunarodnog gotovo da i nije bilo, naravno zbog svih restrikcija vezanih za pandemiju COVID-19. No već tijekom 2021. godine taj broj znatno raste te se u 2022. godini znatno približava rekordnoj 2019. kada je broj prevezenih putnika bio nešto više od 33 700 milijuna. Međunarodni pomorski putnički promet također se oporavlja od pada broja putnika, no ti brojevi još uvijek su niži nego u godinama prije pandemije.

### **3.3. UTJECAJ PANDEMIJE NA PRISTAJANJE BRODOVA U RH**

Podaci vezani za pristajanje brodova u hrvatskim lukama tijekom pandemije bilježe znatan pad usporedno s godinom prije. Tako je u 2019. godini prije pandemije Hrvatska imala najveći broj pristajanja brodova, a u posljednjih 10 godina taj broj je 2019. postigao rekord. No pojavom pandemije koja je ograničila kretanja ljudi te vladinim restrikcijama u smislu zabrane putovanja, broj pristajanja brodova znatno opada.



**Grafikon 14: Broj pristajanja brodova u morskim lukama RH (2013.-2022.)**



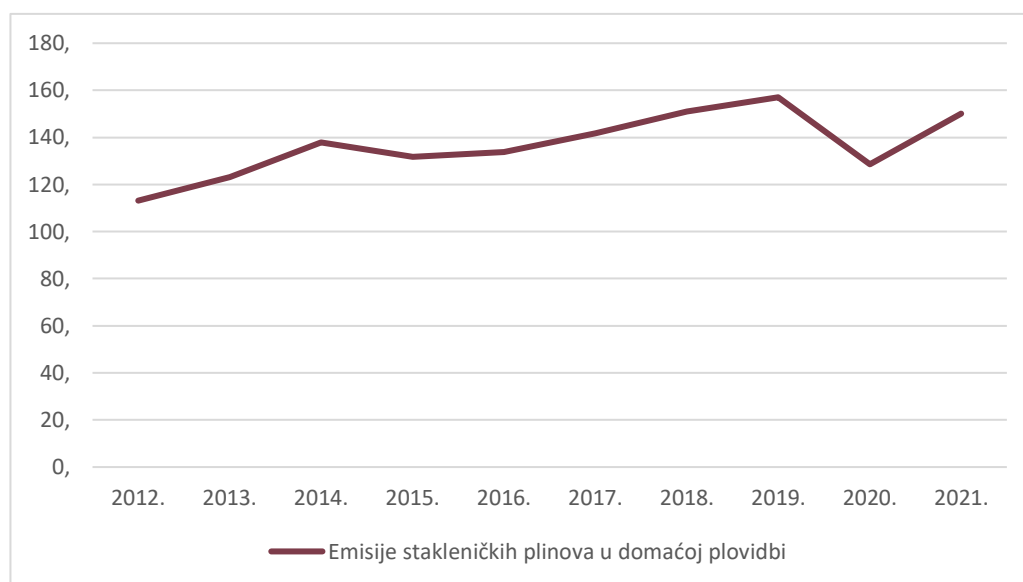
Pripremila studentica prema: Statistika u nizu – Promet u morskim i zračnim lukama, Državni zavod za statistiku, <https://web.dzs.hr/Hrv/Covid-19/transport.html> (27.06.2023)

Grafikon vizualno prikazuje podatke o broju pristajanja brodova u morskim lukama Republike Hrvatske. Može se uočiti kako je broj pristajanja brodova tijekom pandemije pao za 30,6%, što je za Republiku Hrvatsku značajan pad s obzirom na trendove prethodnih godina. Ovakav pad pristajanja brodova najviše se osjetio u sektoru turizma, pošto je Hrvatska pomorska zemlja orijentirana na turizam. Iako je pad pristajanja brodova bio znatno pao tijekom 2020. godine, broj pristajanja brodova se u sljedećoj godini znatno povećao, a u godini nakon taj broj znatno raste te je sve bliže onoj rekordnoj 2019. godini.

### **3.4. UTJECAJ NA OKOLIŠ**

U smislu utjecaja pomorstva na okoliš, za RH dostupni su podaci Eurostata za emisiju stakleničkih plinova u domaćoj plovidbi. Na području Republike Hrvatske kao turističke zemlje obitava značajna količina plovila te stoga ona stvaraju i određenu količinu stakleničkih plinova.

**Grafikon 15: Emisije stakleničkih plinova u domaćoj plovidbi**



Pripremila studentica prema: Green gas emission by source sector, Eurostat,

[https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ENV\\_AIR\\_GGE\\_custom\\_7364357/default/table?lang=en](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ENV_AIR_GGE_custom_7364357/default/table?lang=en)

(04.09.2023.)

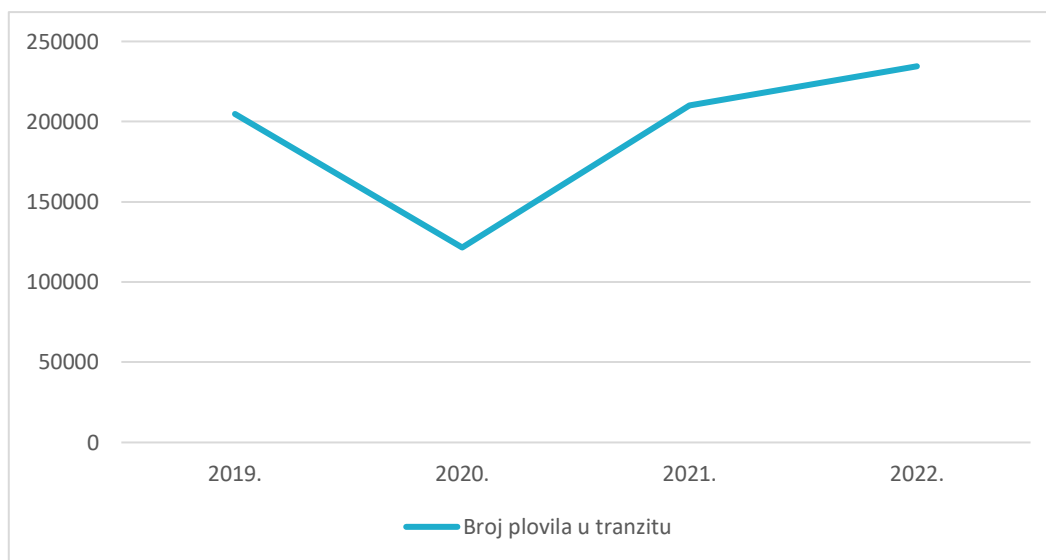
Grafikon 15 prikazuje količinu emisija stakleničkih plinova na području RH za razdoblje od 2012. do 2021. godine. Emisije stakleničkih plinova prikazane su u tisućama tona. Iz grafikona se može uočiti kako su emisije od 2017. godine u kontinuiranom porastu koji svoj vrhunac ima 2019. godine. Godinu dana kasnije odnosno 2020. godine kada je zbog pandemije smanjena količina plovila koja plove i pristaju u luke, uočava se značajan pad emisija stakleničkih plinova. Zatim 2021. godine kada se situacija s pandemijom postupno vraća u normalu i gotovo su ukinute mjere zabrane kretanja, emisije ponovno počinju rasti. Stoga je nužno, da se planovi EU za oporavak koji se odnose i na ekološki aspekt na određeni način usmjere i prema pomorskom prometu.

### **3.5. UTJECAJ NA NAUTIČKI TURIZAM**

Republika Hrvatska zahvaljujući svom prirodnom geografskom položaju ima vrlo razvijen nautički turizam. Uz dugu povijest i tradiciju nautičkog turizma, svojom dobro razvijenom turističkom infrastrukturom te razvedenom obalom na Jadranskom moru s puno otoka, plaža, uvala, prirodnih rezervata te parkova prirode, ovoj vrsti turista nudi vrlo atraktivan turistički proizvod. Tokom godina hrvatski nautički turizam vrlo se brzo razvio te

je Hrvatska mnogim europskim i svjetskim nautičarima postala vrlo poželjna destinacija u tom smislu.<sup>29</sup>

**Grafikon 16: Broj plovila u tranzitu u lukama nautičkog turizma (2019.-2022.-)**



Pripremila studentica prema: Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma, Državni zavod za statistiku, [https://web.dzs.hr/PXWeb/Table.aspx?layout=tableViewLayout1&px\\_tableid=BS\\_TU18\\_06.px&px\\_path=Turizam\\_Kapaciteti%20i%20poslovanje%20luka%20nauti%20c4%8dkog%20turizma&px\\_language=hr&px\\_d b=Turizam&rxid=a1710885-c401-4c2f-9ca5-fafb63cacb0c](https://web.dzs.hr/PXWeb/Table.aspx?layout=tableViewLayout1&px_tableid=BS_TU18_06.px&px_path=Turizam_Kapaciteti%20i%20poslovanje%20luka%20nauti%20c4%8dkog%20turizma&px_language=hr&px_d b=Turizam&rxid=a1710885-c401-4c2f-9ca5-fafb63cacb0c) (27.06.2023.)

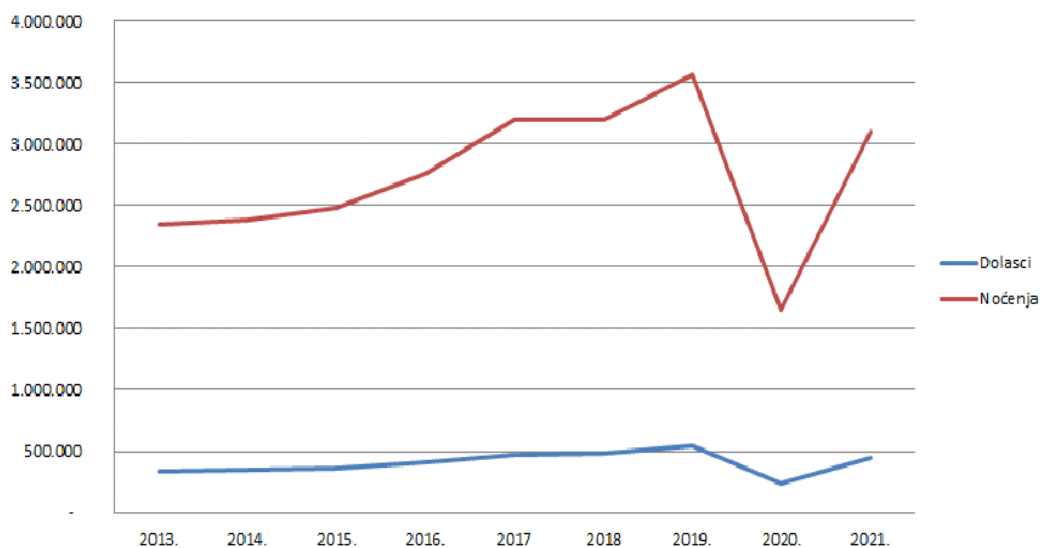
Grafikon 16 prikazuje kretanje broja plovila u lukama nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj u razdoblju od 2019. do 2022. godine. Tako se može uočiti da je rast nautičkog turizma u Hrvatskoj dosegao je svoj vrhunac 2019. godine kada je porastao i broj luka nautičkog turizma i broj plovila nautičkog turizma. Drastičan pad potražnje doživljava tijekom 2020. godine kada se COVID-19 raširio Europom. Prema podacima Državnog zavoda za statistiku u Hrvatskoj 2022. godine ima ukupno 220 luka nautičkog turizma, što je za razliku od 2019. godine 53 luke više. U tih 220 luka 16.176 plovila je na stalnom vezu, dok je broj plovila koja su u tranzitu 234.496.

Iz ovih podataka može se zaključiti kako u Hrvatskoj glavnicu nautičkog turizma čine plovila u tranzitu. Statistike također pokazuju kako je broj plovila u tranzitu tijekom godine pandemije 2020. značajno pao, s obzirom na 2019. godinu prije pandemije, taj pad činio je

<sup>29</sup> Croatia Charter, „Nautical Tourism in Croatia“, online: <https://www.croatiacharter.com/nautical-vacation.asp> (28.06.2023.)

40,6%. No broj plovila je svake sljedeće godine bio sve veći što daje naslutiti kako dolazi do oporavka tranzitnog prometa u smislu nautičkog turizma.<sup>30</sup>

**Grafikon 17: Nautički charter – promet (2013.-2021.)**



Izvor: <https://www.htz.hr/sites/default/files/2022-07/Nauti%C4%8Dki%20turizam%20Hrvatske%20-%20nauti%C4%8Dki%20charter%20-izdanje%202022.pdf> (28.06.2023.)

Na području Hrvatske statistički se prati samo komercijalni promet odnosno nautički charter, što znači da se ne prati promet nautičara koji imaju vlastita plovila. U sustavu eCrew koji u sklopu Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture prikupljaju se podaci vezani za nautički charter. Tako se 2019. godine prije pandemije zabilježilo 538 tisuća dolazaka nautičkih chartera i 3,56 milijuna noćenja, dok je tijekom 2020. godine taj broj blago pao, no taj pad nije toliko značajan koliko pad noćenja u smještajnim kapacitetima na kopnu. Tako da se nautički charter vrlo brzo oporavio od pada prometa te su se brojke vrlo brzo stabilizirale te se vratile trendovima prije pandemije. U prethodnom grafikonu vizualizirane su brojke između noćenja u ostalim vrstama smještaja i brojkama dolazaka nautičkog chartera.<sup>31</sup>

<sup>30</sup> Državni zavod za statistiku, „Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma“, 2022., online: [https://web.dzs.hr/PXWeb/Menu.aspx?px\\_tableid=BS\\_TU18\\_01.px&px\\_path=Turizam\\_Kapaciteti%20i%20poslovanje%20luka%20nauti%20c4%8Dki%20turizma&px\\_language=hr&px\\_db=Turizam&rxid=a1710885-c401-4c2f-9ca5-fafb63cacb0c](https://web.dzs.hr/PXWeb/Menu.aspx?px_tableid=BS_TU18_01.px&px_path=Turizam_Kapaciteti%20i%20poslovanje%20luka%20nauti%20c4%8Dki%20turizma&px_language=hr&px_db=Turizam&rxid=a1710885-c401-4c2f-9ca5-fafb63cacb0c) (27.06.2023.)

<sup>31</sup> Hrvatska turistička zajednica, „Nautički turizam Hrvatske nautički charter – izdanje 2022.“, 2020., p. 6, online: <https://www.htz.hr/sites/default/files/2022-07/Nauti%C4%8Dki%20turizam%20Hrvatske%20-%20nauti%C4%8Dki%20charter%20-izdanje%202022.pdf> (27.06.2023.)

### 3.6. UTJECAJ NA POMORCE

Kako u svijetu tako i u Europskoj uniji, odnosno i Hrvatskoj kao njezinoj članici, pandemija je utjecala i na hrvatske pomorce. U svijetu je zaposleno oko 1,6 milijuna pomorca, od kojih su 22.000 pomoraca hrvati. Pomorci tijekom ove krize trpe mentalnu i fizičku štetu, vrijeme provode na brodu, udaljeni od svojih obitelji i bližnjih, a u isto vrijeme nemaju mogućnost niti na kratko boraviti van broda u lukama gdje pristaju, radi strogih zabrana vezanih za suzbijanje bolesti COVID-19. Na brodu kao ograničenom prostoru pomorci nemaju mogućnost održavati preporučenu distancu niti ostale epidemiološke mjere. Smjene pomoraca zbog pandemije gotovo su nemoguće te su logistički vrlo zahtjevne. Iz ovog razloga u travnju 2020. godine SPH (Sindikata pomoraca Hrvatske) i Hrvatska udruga brodara Mare Nostrum apelirali su na nadležne institucije da provedu određene mjere zaštite pomoraca. Neke od sljedećih mjera vlada RH može samostalno osigurati, dok se neke mjere trebaju osigurati u okvirima Europske unije i drugih nadležnih tijela. Te mjere su sljedeće:

32

1. osigurati sigurnu i nesmetanu smjenu pomoraca iz luka iskrcanja do luka ukrcanja, odnosno do luka Republike Hrvatske.

2. kreirati i učiniti dostupnim procedure vezane za testiranje na COVID-19 svim pomorcima, osobito prilikom dolaska na ukrcaj.

3. osigurati zaštitnu opremu: maske, rukavice i sl., svim pomorcima za potrebe putovanja

4. osigurati financijska sredstva pomorcima koji nemaju mogućnost ukrcanja na brod zbog utjecaja pandemije, budući da u toj situaciji nisu u mogućnosti ostvarivati prihode

5. regulirati porezni status pomoraca međunarodne plovidbe koji zbog pandemije nisu u mogućnosti provesti 183 dana godišnje na brodu

U određenoj mjeri Hrvatska je svojim pomorcima olakšala rad. Tako je Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture tijekom pandemije donijelo niz odluka kojima je nastojalo olakšati život i rad hrvatskih pomoraca i donesene su određene izvanredne mjere za pomorce. Pomorcima se omogućilo opće produljenje valjanosti dokumenata koji su im potrebni za službu na brodu, poput pomorske knjižice, svjedodžbi o zdravstvenoj

---

<sup>32</sup> Sindikat pomoraca Hrvatske, „Tražimo mjere za zaštitu pomoraca - COVID 19“, 2020. online: [https://sph.hr/novosti/aktivnosti-sph/trazimo-mjere-za-zastitu-pomoraca-covid-19-2220/?search\\_q=covid](https://sph.hr/novosti/aktivnosti-sph/trazimo-mjere-za-zastitu-pomoraca-covid-19-2220/?search_q=covid) (28.06.2023.)

sposobnosti, dokumenti o dodatnim sposobnostima i slično do 3 mjeseca, kako bi im se omogućilo zakonito obavljanje posla.<sup>33</sup>

Zatim je pomorcima omogućeno testiranje na COVID-19 radi potreba rada i zaposlenja, kako bi mogli ostvariti ukrcaj na brod te radi olakšavanja cijelog procesa.<sup>34</sup> U međunarodnoj plovidbi prema Pomorskom zakoniku pomorci su dužni provesti minimalnih 183 dana te i ukoliko su proveli manje od toga dužni su prijaviti porez na dohodak vezan za radni odnos van Republike Hrvatske. Ministarstvo je pomorcima koji nisu bili u mogućnosti ploviti minimalnih 183 dana koji su propisani odredbama, odredilo oslobođanje plaćanja poreza na dohodak. Pomorcima koji su plovili potrebnih 183 dana i/ili više od toga i ukoliko su proveli dane u liječenju ili karanteni te ako su ostajali na brodu iz razloga koji nisu poslovno uvjetovani, a odnose se na situacije kada pomorac nije u mogućnosti iskrcati se s broda ili kada nastupi prekid ugovora o radu, ti dani također im se ubrajaju u minimalnih 183 dana međunarodne plovidbe.<sup>35</sup>

Treba spomenuti kako je SPH tijekom pandemije uz pomoć Seafarers trust-a i vlastitog Fonda solidarnosti pomogao svojim članovima kojima su zbog COVID-a 19 bila smanjena primanja te su na taj način bili u financijskim poteškoćama.<sup>36</sup>

---

<sup>33</sup> Koronavirus.hr, „Izvanredne mjere za pomorce“, 2020., online: <https://koronavirus.hr/izvanredne-mjere-za-pomorce/188> (28.06.2023.)

<sup>34</sup> Ministarstvo mora prometa i infrastrukture, „Pomorcima omogućeno testiranje na korona virus“, 2020., online: <https://mmpi.gov.hr/aktualno/prometne-informacije/corona-virus-obavijesti-upute/22110> (29.06.2023.)

<sup>35</sup> Vlada Republike Hrvatske, „Pomorcima oslobođanje od poreza unatoč nemogućnosti ostvarenja kriterija „183 dana““, 2020., online: <https://vlada.gov.hr/vijesti/pomorcima-oslobadjanje-od-poreza-unatoc-nemogucnosti-ostvarenja-kriterija-183-dana/29322> (29.06.2023.)

<sup>36</sup> Sindikat pomoraca hrvatske, „Financijska pomoć članovima“, 2020., online: <https://sph.hr/novosti/aktivnosti-sph/financijska-pomoc-clanovima-2227/> (29.06.2023.)

#### 4. EUROPSKI PLAN OPORAVKA POMORSTVA NAKON PANDEMIJE COVID-19

U prethodnim poglavljima izneseni su utjecaji pandemije COVID-19 na pojedine aspekte pomorstva. Tako su na razini EU obrađeni utjecaji na pomorsku trgovinu, prijevoz putnika, pristajanje brodova u lukama, brodogradnju, pomorce, okoliš u smislu emisija stakleničkih plinova te određene pravne aspekte koji imaju doticaja i s digitalizacijom. Također je u istom pogledu pobliže sagledana situacija utjecaja pandemije na pomorski promet RH, gdje su sagledani utjecaji na promet robe, prijevoz putnika, pristajanje brodova, pomorce te na nautički turizam kao jedan od najznačajnijih hrvatskih turističkih proizvoda.

Pomorski promet jedna je od ključnih grana prometa koja ima značajan utjecaj na globalno gospodarstvo, gospodarski razvoj te omogućuje globalni prijevoz robe. Sukladno tome pomorski promet se smatra pokretačem svjetskih opskrbnih lanaca te na taj način direktno utječe na više sektora gospodarstva, kao što su primjerice trgovina i turizam. Osim gospodarskog značenja tu je i društveni aspekt, odnosno pomorskim putem povezuju se ljudi i regije te se pruža zaposlenje milijunima ljudi.<sup>37</sup>

Tijekom pandemije COVID-19 svi navedenim aspekti pomorstva doživjeli su određeni utjecaj te je pandemija ostavila znatan trag u ovoj grani prometa. Tako je s obzirom na svakodnevnu promjenu stanja vezanu s pandemijom, Europska komisija stalno ažurirala privremene mjere kojima je željela olakšati i pomoći prevladati poteškoće s kojima se pomorski sektor suočavao. Tako su u travnju 2020. donesene smjernice koje su se odnosile na zaštitu zdravlja, repatrijaciju pomoraca te na putne aranžmane pomoraca, putnika i drugih osoba na brodovima. Također su države članice pozvane da osiguraju mrežu luka u kojima bi se mogla odvijati brza promjena posade. Zatim je u svibnju 2020. donesena uredba kojom bi se zbog specifične situacije vezane za pandemiju, u zakonodavstvu vezanom za promet omogućila odgoda u smislu redovnih obnova ili produljenja određenih potvrda i dozvola. U svibnju je također donesena i uredba o izmjeni uredbe vezane za naplatu pristojbe korištenja lučke infrastrukture, u kontekstu pandemije COVID-19 lučkom upravljачkom ili nadležnom tijelu omogućila se fleksibilnost u tom pogledu.

---

<sup>37</sup> Bosneagu, R., et.al, „Realities and Perspectives of European Maritime Trade“, 2022., *Acta Universitatis Danubius*, vol. 18., no. 4, 2022., p. 118, online: <https://dj.univ-danubius.ro/index.php/AUDOE/article/view/1911> (01.07.2023.)

U kontekstu potpora, Europskoj uniji je u interesu omogućiti i potaknuti što brži i lakši oporavak u svim državama članicama, ali i oblikovati budućnost nakon pandemije. Tako je EU donijela privremeni okvir za državne potpore te se tako članicama omogućuje da svojim poduzećima pomogne potporama, prema već postojećim pravilima o državnim potporama. U ožujku 2023. privremeni okvir je proširen radi podupiranja mjera vezanih za prelazak na nulte stope emisija i potpora u kontekstu rusko-ukrajinskog rata.<sup>38</sup>

Tako je primjerice Republika Hrvatska, odnosno Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, Jadroliniji odnosno društvu za linijski pomorski prijevoz putnika i tereta u prosincu 2021. isplatilo oko 6,9 milijuna eura. Jadrolinija je najveći brodar u Republici Hrvatskoj te je u potpunom državnom vlasništvu. Sudjeluje s 86,1% u ukupnom prometu putnika i s 89,4% u ukupnom prometu vozila. Stoga je jedna od najznačajnijih brodarskih kompanija u RH. Isplata potpore ovom društvu se vršila sukladno mjeri 3.12 Privremenog okvira potpora Europske komisije gdje se državama članicama omogućuje dodatna pomoć gospodarstvu zbog pandemije COVID-19.<sup>39</sup>

Osim privremenih mjera, EU je predvidjela i određene planove oporavka kojima želi usmjeriti svoje financijske resurse u snažniji oporavak gospodarstva, društva i ekonomije. Uz financijske pakete poticaja EU želi pokrenuti cijeli niz mjera kako bi Europa postala otpornija na mogućnosti budućih kriza, također potiče razna zelena rješenja u sektoru prometa te podupire i zagovara digitalnu tranziciju. Kako bi se ovi planovi mogli ostvariti potrebna je međusobna suradnja Europske unije i država članica, ali i država članica međusobno. Prvi europski plan oporavka Europska komisija je predstavila u svibnju 2020. godine te je tada uspostavljen prvi fond za oporavak.<sup>40</sup> Više o planovima i mjerama koje je EU predstavila radi oporavka biti će prikazano u sljedećim potpoglavljima.

#### **4.1. NEXT GENERATION EU I NACIONALNI PLANOVI OPORAVKA**

Jedan od glavnih instrumenata europskog plana oporavka od socioekonomskih posljedica u EU je Next generation EU (NGEU). Ovaj instrument svojim mehanizmom za oporavak i otpornost EU te fondom većim od 800 milijardi eura može pružiti naizmjenične zajmove koji se kroz programe VFO-a (višegodišnji financijski okvir) mogu dalje usmjeriti.

---

<sup>38</sup> Debyser, A., Pernice, D., Europski parlament, „Pomorski promet: strateški pristup“, 2023., online:

<https://www.europarl.europa.eu/factsheets/hr/sheet/124/pomorski-promet-strateski-pristup> (01.07.2023.)

<sup>39</sup> Jadrolinija, „Izveštaj posloводства s izvještajem neovisnog revizora za 2021. godinu“, 2021., p. 3, online: <https://www.jadrolinija.hr/o-nama/poslovanje-jadrolinije/izvjestaj-o-poslovanju> (01.07.2023.)

<sup>40</sup> Vijeće europske unije, Europski plan oporavka, 2023., online:

<https://www.consilium.europa.eu/hr/policies/eu-recovery-plan/#recovery> (02.07.2023.)



Ova bespovratna sredstva pružaju potporu državama članicama EU u njihovim reformama i ulaganjima u oporavak nakon pandemije COVID-a. Ovim instrumentom financira se zelena i digitalna tranzicija Europe te uz dugoročni proračun za razdoblje 2021.-2027. godine čini najveći paket ikada financiran od strane proračuna EU.

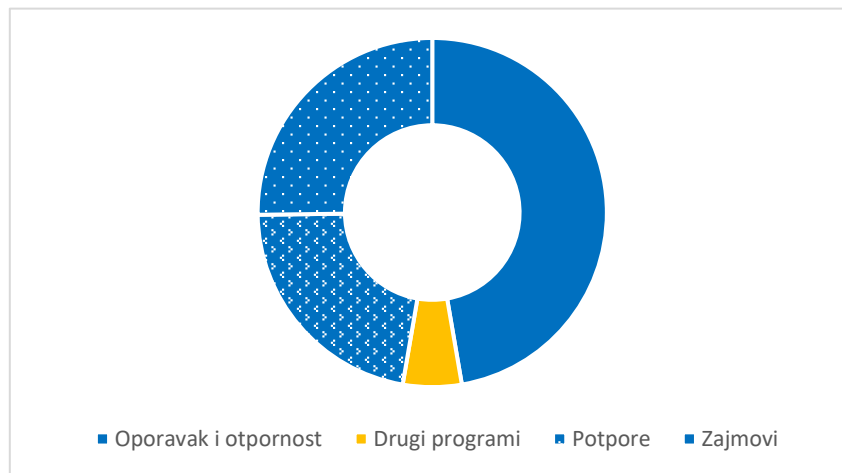
Značajke Next Generation EU instrumenta su da je njegov proračun od 806,9 milijardi eura raspodijeljen na način da je 723,8 milijardi eura namijenjeno za oporavak i otpornost od čega 338 milijardi obuhvaća potpore u obliku bespovratnih sredstava, a 385,8 milijardi pokrivaju povoljni zajmovi koji će imati niske kamate što je od izuzetne pomoći zemljama članicama čiji je kreditni rejting prilično nizak. Sredstva o kojima se govori predložena su prema cijenama za vrijeme početka inflacije u EU 2020. godine.

Oporavak i otpornost obuhvaćaju ulaganja vezana za modernizaciju, digitalizaciju javne uprave, energetska učinkovitost, obnovljive izvore energije i čiste tehnologije, održiv prijevoz i brze širokopočasne usluge. Ostatak od 83,1 milijarde eura namijenjen je za ostale programe poput REACT-EU koji je vezan za kohezijsku politiku, tranzicijski fond koji se odnosi na klimatsku neutralnost, ruralni razvoj u smislu pomoći poljoprivrednicima, InvestEU podrška poduzećima, Horizon Europa obuhvaća financiranja istraživanja te Resceu koji jamči civilnu zaštitu u hitnim slučajevima u EU.<sup>41</sup> Ovi podaci vizualno su prikazani u grafikonu niže.

---

<sup>41</sup> Europska komisija, Ured za publikacije Europske unije, Glavna uprava za proračun, „The EU’s 2021-2027 long-term budget and NextGenerationEU : facts and figures“, 2021., online: <https://data.europa.eu/doi/10.2761/808559> (02.07.2023.)

**Grafikon 18: Raspodjela sredstava NextGenerationEU  
(806,9 milijardi € prema cijenama 2020.)**



Pripremila studentica prema: NextGenerationEU: Key features, Europska komisija, Glavna uprava za proračun, Ured za publikacije Europske unije <https://data.europa.eu/doi/10.2761/808559> (01.07.2023.)

Države članice sredstva namijenjena oporavku mogla su ostvariti na način da tijekom 2021. i 2022. godine dostave nacionalne planove za oporavak i otpornost, odnosno svojevrsne akcijske planove gdje će detaljno utvrditi svoje planove za budućnost u smislu mjera, reformi i javnih ulaganja za razdoblje do 2026. godine. Nacionalni planovi trebaju biti tako uređeni da zadovoljavaju smjernice koje su vezane za prioritete EU. Ti prioriteti obuhvaćaju: poticanje rasta, otvaranje radnih mjesta, gospodarsku i socijalnu otpornost, podupiranje zelene tranzicije na način da je najmanje 37% sredstava namijenjeno području klime i održivosti okoliša, poticati digitalnu transformaciju tako da je najmanje 20% sredstava namijenjeno digitalnoj tranziciji te je u skladu s preporukama za pojedine zemlje ostavljen prostor i za izazove koji su specifični za svaku državu članicu.<sup>42</sup> Ove smjernice daju naslutiti kako je većina financijskih sredstava više usmjereno ka nekim širim ciljevima EU nego samom oporavku od posljedica krize uzrokovane pandemijom.

Nakon dostavljenih nacрта nacionalnih planova, Europska komisija zajedno s državom članicom raspravlja o planovima. Kasnije nakon dostavljenih konačnih nacionalnih planova Komisija ocjenjuje planove i predaje ih Parlamentu i Vijeću. Na temelju prijedloga Komisije Vijeće ocjenjuje i donosi planove, no ukoliko dođe do znatne neusklađenosti u planu Vijeće može suspendirati donošenje plana ili plaćanja. Nakon što Vijeće donese plan počinju plaćanja državama članicama na način da se do 13% bespovratnih sredstava i 13% u

<sup>42</sup> Vijeće europske unije, Europski plan oporavka, 2023., op.cit.

zajmovima prefinansira. Dok su države članice dužne dva puta godišnje u okvirima europskog semestra izvještavati o napretku, a Komisija redovito izvješćuje Parlament i Vijeće o provedbi donesenih planova. Sredstva namijenjena oporavku i otpornosti dodjeljuju se do kraja 2023., a reforme i ulaganja koje su države članice navele u svojim nacionalnim planovima moraju biti provedene do 2026. godine.<sup>43</sup>

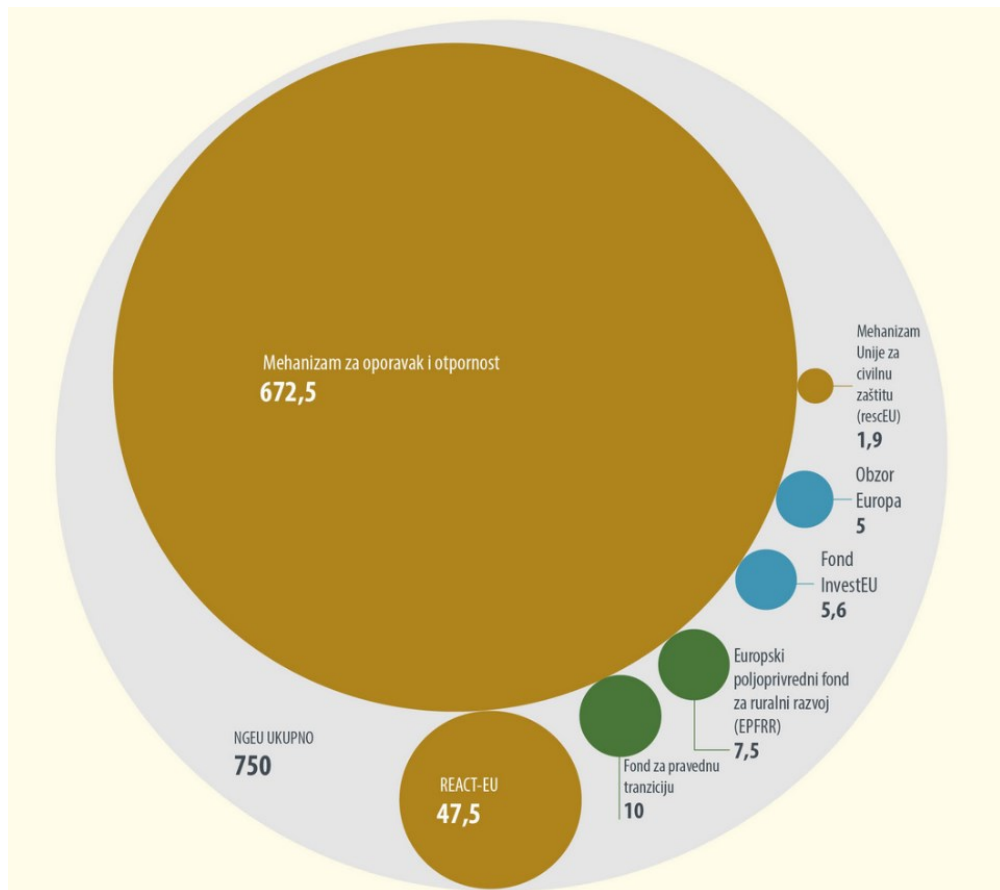
Ovaj instrument nije direktno namijenjen oporavku pomorskog prometa, ali u nacionalnim planovima mogu se kroz smjernice vezane za digitalizaciju, smanjenje emisija stakleničkih plinova i održivost primijeniti i na pomorski prijevoz. Komisija predlaže da unutar nacionalnih planova države istaknu područja vezana za pomorski promet kao što su: uvođenje čistih tehnologija i goriva, prepoznavanje potencijala električne energije, prijelaz pomorske industrije na alternativna goriva, dekarbonizaciju pomorskog prijevoza, ulaganja u industriju u smislu novih ekološki dizajniranih plovila i slično s naglaskom na održiv i otporan oporavak sektora.<sup>44</sup> Tako Komisija poziva države članice da u svojim nacionalnim planovima pomorski promet postave kao prioritet kako bi imale pristup sredstvima iz Mehanizma za oporavak.

---

<sup>43</sup> Ibidem

<sup>44</sup> Rezolucija Europskog parlamenta od 27. travnja 2021. o tehničkim i operativnim mjerama za učinkovitiji i čišći pomorski promet, Službeni list Europske unije, (2019/2193(INI), 2021., online: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/HTML/?uri=CELEX:52021IP0131> (03.07.2023.)

**Slika 2: Next generation EU raspodjela sredstava prema cijenama prije inflacije**



Izvor: Europsko vijeće, Višegodišnji financijski okvir za razdoblje 2021. - 2027. i instrument Next Generation EU, online: <https://www.consilium.europa.eu/hr/infographics/mff2021-2027-ngeu-final/> (01.07.2023.)

Na slici vizualno je prikazan plan raspodjele financijskih sredstava u raznim planovima oporavka i dugoročnim planovima za Europsku uniju. Tako su u okviru NGEU osigurana sredstva za Mehanizam za oporavak i otpornost, REACT – EU, fond za pravednu tranziciju, europski poljoprivredni fond, fond InvestEU, obzor Europa i mehanizam Unije za civilnu zaštitu. Ovakva raspodjela cijena prikazana je prema onima 2018. godine, odnosno prije inflacije uzrokovane COVID-om i rusko-ukrajinskim ratom.

#### **4.2. NACIONALNI PLAN OPORAVKA REPUBLIKE HRVATSKE**

Kao što je prethodno navedeno Mehanizam za oporavak i otpornost ima za glavni cilj ublažiti negativne posljedice pandemije COVID-a 19 te europsko gospodarstvo osnažiti na način da ono bude održivo, otporno i spremno na nove izazove s naglaskom na zelenu i digitalnu tranziciju. Kako bi države članice mogle ostvariti pravo na financijska sredstva EU

namijenjena oporavku, morale su izraditi vlastite nacionalne planove oporavka. Tako je Republika Hrvatska kao članica Europske unije s namjerom da maksimalno iskoristi dostupna sredstva izradila svoj nacionalni plan oporavka prema potrebama hrvatskog društva i potrebama gospodarstva, također su u planu istaknute reforme i planirane investicije.

Hrvatski nacionalni plan oporavka i otpornosti (NPOO) izrađen je tako da prati nacionalne strateške razvojne dokumente, ali i europske prioritete koji su usmjereni na digitalnu i zelenu tranziciju na način da se stvori jedno moderno društvo i gospodarstvo s primjenom novih tehnologija i inovacija. Tako će mjere i aktivnosti u planu pridonijeti povećanju broju radnih mjesta, povećati produktivnost i konkurentnost hrvatskog gospodarstva. U skladu s smjernicama EU koje su vezane za postotke koji su predviđeni za digitalizaciju i zelenu reformu, NPOO sastavljen je od pet komponenti i jedne inicijative<sup>45</sup>:

- gospodarstvo
- javna nabava, pravosuđe i državna imovina
- obrazovanje, znanost i istraživanje
- tržište rada i socijalna zaštita
- zdravstvo
- inicijativa: obnova zgrada

U srpnju 2021. godine EU je prihvatila hrvatski nacionalni plan za oporavak i otpornost te će nakon provedbenih odluka početi s isplatom kako bi se što prije moglo početi raditi na oporavku od pandemije. Hrvatska je svojim nacionalnim planom oporavka i otpornosti iz europskih financijskih sredstava osigurala gotovo 9,9 milijardi eura od čega je 6,3 milijarde bespovratnih sredstava, a 3,6 milijarde eura čine zajmovi. Hrvatskoj je na temelju njenog nacionalnog plana oporavka tijekom 2022. godine u dva navrata isplaćeno po 700 milijuna eura namijenjena oporavku i otpornosti, a ostatak se isplaćuje do kraja 2023. godine na temelju sveukupnog pada BDP-a (Bruto domaćeg proizvoda) u razdoblju između 2020. i 2021., inverzne vrijednosti BDP-a po stanovniku te udjelu stanovništva. Struktura financijskih sredstava vizualno je prikazana u sljedećem grafikonu.

---

<sup>45</sup> Republika Hrvatska, Ministarstvo znanosti i obrazovanja, „Mehanizam za oporavak i otpornost“, 2021., online: <https://mzo.gov.hr/istaknute-teme/eu-fondovi/nacionalni-plan-oporavka-i-otpornosti/mehanizam-za-oporavak-i-otpornost/4887> (01.07.2023.)

**Grafikon 19: Struktura financijskih sredstava namijenjenih RH (ukupno 9,9 milijardi €)**



Pripremila studentica prema: Plan oporavka, Vlada Republike Hrvatske, <https://planoporavka.gov.hr/o-planu/9> (01.07.2023.)

Nacionalnim planom oporavka i otpornosti za razdoblje od 2021. do 2026. godine predviđeni su mnogi planovi vezani za pomorski promet. Jedan od planova je i reforma pomorstva kako bi se postigao konkurentan, energetski održiv i učinkovit prometni sustav. Reforma pomorstva već je započela te ima za cilj razviti održiv i učinkovit pomorski promet koji će povećati sigurnost plovidbe, poboljšati povezanost otoka te lučku infrastrukturu unaprijediti na takav način da se smanje negativni utjecaji na okoliš. U nacionalnom planu predviđeno je kako će se krajem 2022. godine donijeti novi Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, a imati će za cilj reorganizirati ustroj lučkog sustava luka otvorenih za javni promet, zatim će se propisati kriteriji za održivo upravljanje otpadom te će se pružiti podloga za upravljanje komunalnim vezovima. Navedeno je i kako je u procesu donošenja Zakon o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu kojem je cilj učinkovitije obavljanje djelatnosti javnog obalnog pomorskog prometa.<sup>46</sup>

Nadalje u planu je predviđen program modernizacije luka otvorenih za javni promet, gdje se zastarjela, nedostatna i za okoliš neprihvatljiva lučka infrastruktura želi modernizirati. Na taj način želi se povećati kvaliteta javnog pomorskog prijevoza otočnom stanovništvu, osnažiti sigurnost putnika, povećati mobilnost te poboljšati opću kvalitetu

<sup>46</sup> Vlada Republike Hrvatske, „Nacionalni plan oporavka i otpornosti 2021.-2026.“, 2021., op.cit, p. 244

života. Projekti koji su navedeni u planu, a imaju za cilj modernizaciju lučke infrastrukture su sljedeći: novi putnički terminal u bazenu Gradske luke Split i dogradnja luke Bol – Brač.<sup>47</sup>

Kako se obalni linijski putnički promet smatra vrlo značajnim u aspektu pomorske plovidbe, tako je planirana je i nabava/gradnja putničkih brodova za obalni linijski promet. Ovom investicijom se planira nabava/gradnja brodova na električno – solarni pogon, čime bi se znatno povećala razina usluge, ali i ostvario održiv način prijevoza sa smanjenim negativnim utjecajima na okoliš. Planira se nabaviti/izgraditi ukupno 6 brodova od kojih bi 3 bili putnički brodovi, a druga 3 brzi brodovi odnosno katamarani. Temeljem višekriterijske analize tržišta utvrditi će se na kojim linijama postoji najveća potreba za modernizacijom u ovom smislu.<sup>48</sup>

Osim ovih investicija planiraju se i investicije vezane za nautički turizam koje su vezane za zbrinjavanje otpada u lukama, ulaganje u salinizatore, uređaje za pročišćavanje vode i slično, ali i ulaganja u smislu zelene i digitalne tranzicije.<sup>49</sup>

Uz mehanizam za oporavak i otpornost u nacionalnom planu spomenut je i Europski zeleni plan pomoću kojeg se olakšava zelena tranzicija. Više o ovome planu biti će rečeno u sljedećem potpoglavlju.

### **4.3. EUROPSKI ZELENI PLAN**

Naš planet jedini je dom i mjesto za život svijeta, a svakim danom sve smo više svjedoci klimatskih promjena koje uništavaju okoliš i prijete egzistenciji Europe, ali i cijelog svijeta. Iz godine u godinu Zemljina atmosfera sve se više zagrijava, šume i oceani se sve više uništavaju i onečišćuju, a klima mijenja. Time se može zaključiti kako budućnost budućih naraštaja ovisi o zdravlju i stanju planeta, a njegovo stanje ovisi o našem ponašanju prema njemu i okolišu u kojem živimo. Europska unija svjesna tog problema na području Europe, odlučuje se suočiti s izazovima vezanim za područje klime i okoliša. Stoga donosi European Green Deal (Europski zeleni plan) za EU i njene građane.

Europski zeleni plan strategija je EU kojom želi ostvariti viziju Europe kao prvog klimatski neutralnog kontinenta do 2050. godine. Plan pruža inicijative u području politika kojima se nastoji osigurati zelena tranzicija, ali ujedno i da se na području EU stvori moderno i konkurentno gospodarstvo s pravednim i prosperitetnim društvom. Na putu do ostvarenja

---

<sup>47</sup> Ibidem, p. 334

<sup>48</sup> Ibidem, p. 338

<sup>49</sup> Ibidem, p. 471

ovih ciljeva nastojati će se zaštititi zdravlje ljudi, zaštititi dobrobit građana od mogućih utjecaja okoliša na njih te sačuvati i uvećati prirodni kapital EU. Za ostvarenje ovih ciljeva biti će potrebne duboke promjene u čitavom društvu, stoga je potrebno poticati aktivno sudjelovanje građana i javnosti općenito, ali i sektorskog pristupa kako bi politike koje donosi ovaj zeleni plan bile prihvaćene i uspješno provedene. S aspekta očuvanja okoliša EU nije u mogućnosti da sama svojim djelovanjem postigne promjene, već treba potporu i suradnju partnera i susjednih zemalja van granica EU da je kao predvodnicu u globalnoj borbi protiv klimatskih promjena slijede na putu održivosti i klimatske neutralnosti.<sup>50</sup> Paket sadrži snažno povezane inicijative iz područja klime i okoliša, energetike, prometa, industrije, poljoprivrede i održivog financiranja. Ove inicijative zahtijevati će značajna ulaganja i nastojanja da se kapital usmjeri u očuvanje klime i okoliša.<sup>51</sup>

Na slijedećoj slici prikazani su glavni elementi europskog zelenog plana koje se želi preobraziti kako bi europsko gospodarstvo imalo održivu budućnost. Među tim elementima nalaze se politike koje se odnose na gospodarstvo, industriju, proizvodnju i potrošnju, promet, hranu i poljoprivredu, velike infrastrukture, građevinarstvo, oporezivanje i socijalne naknade.

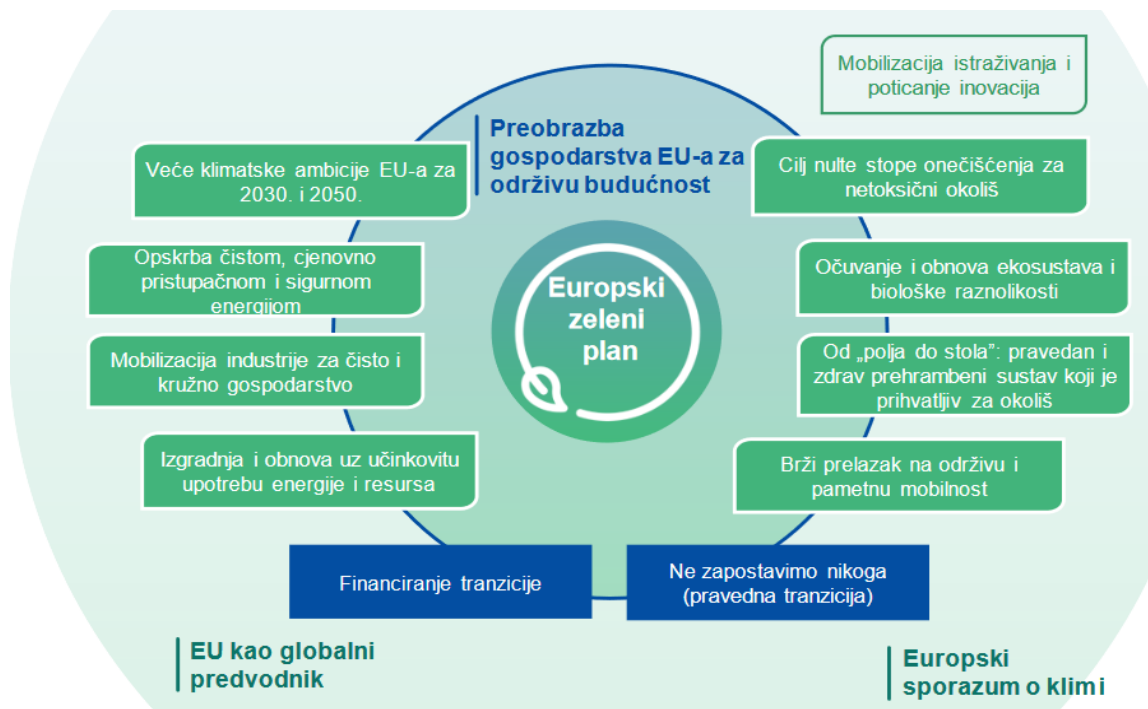
---

<sup>50</sup> Eur-Lex, „Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Europskom vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i odboru regija“, Europski zeleni plan, 2019., online: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/ALL/?uri=CELEX:52019DC0640> (2.07.2023.)

<sup>51</sup> Vijeće Europske unije, „Europski zeleni plan“, 2023., online: <https://www.consilium.europa.eu/hr/policies/green-deal/> (02.07.2023.)



**Slika 3: Elementi zelenog plana**



Izvor: Eur – Lex, online: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/ALL/?uri=CELEX:52019DC0640>  
(01.07.2023.)

Ovaj plan smatra se jednim od alata pomoću kojeg se želi izaći iz krize uzrokovane pandemijom COVID-19. Tako je za određenu količinu financijskih sredstava iz sedmogodišnjeg proračuna u sklopu instrumenta Next Generation EU predviđeno namijeniti za financiranje europskog zelenog plana.<sup>52</sup>

Kako je bilo spomenuto ranije u radu promet najviše sudjeluje u emisijama štetnih plinova, taj udio je ponovno u porastu. Kako bi se postigla klimatska neutralnost do 2050. godine, emisije iz prometnog sektora trebale bi se smanjiti za 90%.

#### **4.3.1. Spremni za 55%**

Među raznim inicijativama koje je obuhvatio europski zeleni plan, bitno je spomenuti inicijativu koja ambicije plana povezuje s zakonodavstvom. Radi se o inicijativi „Spremni za 55%“ koju sačinjavaju prijedlozi za reviziju zakonodavnih okvira koji su vezani za klimu, energetiku i promet, ali i za nove zakonodavne inicijative kojima bi se propisi u EU uskladili s klimatskim ciljevima europskog zelenog plana. Prijedlozi u ovoj inicijativi imaju cilj

<sup>52</sup> Europska komisija, „Europski zeleni plan“, 2023., online: [https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal\\_hr](https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal_hr) (03.07.2023.)

smanjiti emisije stakleničkih plinova za barem 55% do 2030. godine uspoređujući ju s 1990. godinom.

Paket „Spremni za 55%“ sadrži razne prijedloge mjera za postizanje određenih klimatskih ciljeva, a neki od njih vezani su za<sup>53</sup>:

- energetska učinkovitija zgrade
- prijelaz s fosilnih na plinove iz obnovljivih izvora i niskougljične plinove
- reformu europskog sustava trgovanja emisijama
- smanjenje emisija iz prometa, zgrada, poljoprivrede i otpada
- ostvarenje klimatskih ciljeva u sektorima šumarstva i korištenja zemljišta
- postizanje više energetske učinkovitosti
- oporezivanje energije
- smanjiti emisije metana
- povećanje upotrebe zelenijih goriva u zračnom i pomorskom sektoru.

Ovaj paket kao što je već spomenuto ima utjecaj na zakonodavstvo EU, odnosno klimatski ciljevi se prenose u pravo. Cijeli taj proces vrlo je složen i zahtjeva puno međusobne komunikacije i razumijevanja. Proces započinje tako da Europska komisija predloži i predstavi određene nove propise oko kojih se zatim raspravlja između Vijeća i Parlamenta. Zatim se tehničkim raspravama predstavnici 27 država članica sastaju u nekoliko radnih skupina gdje izmjenjuju svoja mišljenja i ideje vezane za prijedlog. O prijedlozima koji se donesu unutar ove inicijative, raspravlja se u više sastava Vijeća koji obuhvaćaju: okoliš, energetiku, promet te ekonomske i financijske poslove. Nakon što je konačno postignut dogovor između ministara i ministrica predstavnika članica, počinje se s trijalozima. Tada slijede sastanci predstavnika i predstavnica Vijeća, Parlamenta i Komisije, koji u redovnom zakonodavnom postupku trebaju postići kompromis kako bi prijedlog postao pravni akt koji se primjenjuje u svim državama članicama.<sup>54</sup>

Ova inicijativa se u nekim od svojih dijelova potpuno ili djelomično veže za pomorski promet. Prijedlozi inicijative koji su vezani za pomorski promet su sljedeći<sup>55</sup>:

---

<sup>53</sup> Europsko vijeće, „Spremni za 55%“, 2022., online: <https://www.consilium.europa.eu/hr/policies/green-deal/fit-for-55-the-eu-plan-for-a-green-transition/> (03.07.2023.)

<sup>54</sup> Europsko vijeće, „Infografika – Spremni za 55%: kako će EU pretvoriti klimatske ciljeve u pravo“, 2023., online: <https://www.consilium.europa.eu/hr/infographics/fit-for-55-how-the-eu-will-turn-climate-goals-into-law/> (03.07.2023.)

<sup>55</sup> Debyser, A., Pernice, D., op.cit.

- prijedlog kojim se emisije iz pomorskog prometa uključuju u sustav za trgovanje emisijskim jedinicama
- prijedlog za reviziju Uredbe o infrastrukturi za alternativna goriva, u kojem se na poseban način zahtjeva da brodovi imaju pristup čistoj električnoj energiji kada se nalaze u velikim lukama.
- prijedlog o uporabi obnovljivih i niskougljičnih goriva u pomorskom prometu (FuelEU Maritime).

#### **4.3.2. FuelEU MARITIME**

U ožujku 2023. godine postignut je privremeni dogovor između Vijeća i Europskog parlamenta vezan za prijedlog o uporabi obnovljivih i niskougljičnih goriva u pomorskom prometu u smislu dekarbonizacije, a službeno usvojenje uredbe očekuje se kasnije ove godine. S obzirom da se uz zračni, pomorski sektor također oslanja na fosilna goriva koja svojim izgaranjem zagađuju zrak, odnosno na razini EU pomorski promet sudjeluje s 13,5% (vezano na Grafikon 7) emisija s obzirom na druge grane prometa. Stoga je EU ovim prijedlogom željela potaknuti korištenje obnovljivih i niskougljičnih goriva u ovim sektorima, kako bi se smanjila emisija stakleničkih plinova na razini Europe, ali i količina plinova koja dolazi s brodova.

Inicijativa pod nazivom „FuelEU Maritime“ dio je europskog zelenog plana, a u sklopu inicijative „Spremni za 55%“ želi se prethodno spomenutim prijedlogom smanjiti ugljični otisak pomorskog sektora na prostoru EU. Glavni cilj je potaknuti potražnju za obnovljivim i niskougljičnim gorivima u međunarodnom pomorskom prometu, ali u isto vrijeme želi se osigurati nesmetano funkcioniranje pomorskog prometa bez znatnih utjecaja na tržište. Dok je krajnji cilj osigurati ekološki prihvatljiv prometni sektor za stanovništvo EU. Ovim privremenim dogovorom želi se osigurati dovoljno vremena opskrbljivačima gorivom, brodovima i brodarima da se prilagode novim klimatskim ciljevima EU te da u tom pogledu imaju ravnopravne uvijete.<sup>56</sup>

Ključni prijedlozi komisije koji se iznose u ovoj inicijativi su<sup>57</sup>:

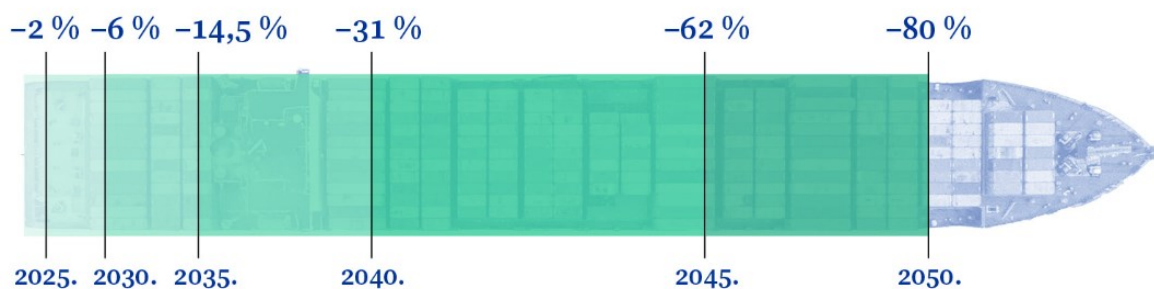
---

<sup>56</sup> Europsko vijeće, „Inicijativa „FuelEU Maritime“: privremeni dogovor o dekarbonizaciji pomorskog sektora“, 2023., online: <https://www.consilium.europa.eu/hr/press/press-releases/2023/03/23/fueleu-maritime-initiative-provisional-agreement-to-decarbonise-the-maritime-sector/> (04.07.2023.)

<sup>57</sup> Ibidem

- uvođenje vremenski ograničenih iznimaka za neudaljenije regije poput malih otoka s manje od 200 000 stanovnika koji ovise o svojoj povezanosti
- uvođenje određenih faktora smanjenja za brodove koji plove u uvjetima leda
- uvođenje mjera kojima se potiče korištenje obnovljivih goriva koja nisu biološkog podrijetla, postavljanje ciljeva za smanjenje stakleničkih plinova na brodovima od 1.siječnja 2035.
- izmjena zahtjeva da se brodovi moraju opskrbljivati s električnom energijom s kopna kada su na vezu dulje od dva sata u luci Trans europske prometne mreže (TEN-t), u smislu da ukoliko brod potrebe za električnom energijom ispunjava pomoću tehnologija s nultom stopom emisija, tada nije obavezan koristiti istu s kopna.
- izuzimanje fosilnih goriva iz postupka certificiranja te poboljšanje odredbe kojom se taj postupak nastoji učiniti otpornijim u budućnosti
- prihodi ostvareni od kazni vezanih za kršenje uredbe o inicijativi FuelEU nastojati će se usmjeriti na projekte koji podupiru dekarbonizaciju pomorskog prometa.

**Slika 4: Prosječno godišnje smanjenje intenziteta ugljikovog dioksida u odnosu na prosječnu vrijednost 2020.**



Izvor: Europsko vijeće, online: <https://www.consilium.europa.eu/hr/infographics/fit-for-55-refueleu-and-fueleu/> (02.07.2023.)

Na prethodnoj slici grafički je prikazano predviđeno godišnje smanjenje ugljikovih emisija počevši od 2025. godine u odnosu na prosječnu vrijednost u 2020. godini, kako bi se postiglo smanjenje emisija do 2050. godine. Ovi podaci odnose se na brodove čija je nosivost veća od 5000 bruto tona, bez obzira na zastavu pod kojom plovi, a pristaju u europskim lukama radi obavljanja prijevoza tereta ili putnika u komercijalne svrhe.<sup>58</sup>

<sup>58</sup> Ibidem

Kao podršku ovoj inicijativi Komisija EU predlaže i da se sustav za trgovanje emisijama proširi i na pomorski sektor te da se preispita Direktiva o oporezivanju energije. Tako da će svaki brod morati početi koristiti alternativna goriva kako ne bi prekoračio dozvoljenu količinu emisija (koju je ostvario u sustavu za trgovanje emisijama). Uz direktivu o oporezivanju energije, plaćati će se dodatan porez na konvencionalna goriva te se na taj način također želi ubrzati prijelaz na alternativna goriva. Godinama će se na te mjere postavljati sve stroža pravila kako bi se postigao krajnji cilj ove inicijative.<sup>59</sup>

Ovu inicijativu podržava i IMO (Međunarodna pomorska organizacija) koja je još 2018. godine donijela svoju „Početnu strategiju za smanjenje emisija stakleničkih plinova iz pomorskog prometa“. Cilj ove strategije je smanjiti emisije stakleničkih plinova za 50% do 2050 s obzirom na razne 2008. godine. U ovoj strategiji IMO je identificirao nekoliko alternativnih goriva za brodove poput amonijaka i vodika no sva alternativna goriva imaju svoje prednosti i nedostatke. Tako iako korištenje ovih goriva ne utječe negativno na okoliš, postoje polemike oko društvenih i sigurnosnih aspekata, uz to potrebna su i velika kapitalna ulaganja u smislu cijene tog goriva, ali i kako bi se ugradili novi motori kojima bi pogon bila ta goriva. Osim toga trenutno je količina tih goriva na tržištu ograničena te stoga ne mogu dugoročno pridonijeti dekarbonizaciji pomorskog prometa.<sup>60</sup>

#### **4.4. CONNECTING EUROPE FACILITY (CEF)**

Osim planova oporavka Europska unija svojim članicama pruža i određene programe financiranja. Tako se pomorski sektor još može financirati iz programa CEF (Connecting Europe Facility) ili Instrumenta za povezivanje Europe. Ovaj instrument pruža bespovratna financijska sredstva u svrhu poticanja rasta, radnih mjesta i konkurentnosti na način da ulaže u infrastrukturu prometa, energetike i telekomunikacija na europskoj razini. Cilj je povezati navedene infrastrukturne mreže na razini cijele Europe, na način da on budu ekološki održive i da pružaju visoke performanse. Time ovaj program podupire provedbu Europskog zelenog plana i njegove ciljeve dekarbonizacije EU. Osim bespovratnih financijskih sredstava ovaj program pruža inovativne financijske instrumente poput jamstava i projektnih obveznica.

Ovaj program koristi svim državama članicama jer povezivanjem olakšava prekograničnu interakciju između javnih uprava, poduzeća i građana, čini putovanja lakšima

---

<sup>59</sup> Christodoulou, A., Cullinane, K., „Potential alternative fuel pathways for compliance with the ‘FuelEU Maritime Initiative‘, 2022., p. 2, online:

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1361920922003182> (04.07.2023.)

<sup>60</sup> Christodoulou, A., Cullinane, K., op.cit. p. 1

i održivijima, energetska sigurnost čini boljom, a u isto vrijeme omogućuje širu upotrebu obnovljivih izvora energije. Prioritet ovog programa je da se njegova glavna tri sektora međusobno jače povežu te da na taj način optimiziraju i povećaju svoju učinkovitost. Predviđeno trajanje programa je od 2021. do 2027. godine.<sup>61</sup>

CEF je dakle podijeljen u tri sektora:

1. Transport
2. Energija
3. Digitalizacija.

Ovim programom u vidu transporta želi se ojačati europska prometna infrastruktura. Tako da financijski podrži ulaganja u izgradnju nove ili obnovu već postojeće prometne infrastrukture s naglaskom na TEN-T (Trans-European Transport Network) mrežu. Do 2030. želi se završiti glavna mreža oko 9 glavnih multimodalnih koridora te se do 2050. želi završiti opsežna prometna mreža kojom bi se pružila dostupnost svim europskim regijama. Proračun namijenjen transportu iznosi 25,81 milijardu eura, od čega je 1,5 milijardi vezano za pomorski promet. Ovim projektom obuhvaćeno je financiranje 119 pomorskih luka koje se nalaze na TEN-T koridorima u 22 države članice.<sup>62</sup> Na ovaj način, razvijanjem pomorske infrastrukture i ulaganjima na tom području zemljama članicama pomoći će se tako da u tom području budu konkurentne i gospodarski privlačne. Time će povoljno utjecati na gospodarstvo i pomoći bržem oporavku od krize uzrokovane pandemijom, ali i promicati ciljeve europskog zelenog plana i NGEU projekta.

---

<sup>61</sup> Europska komisija, „Connecting Europe Facility About the programme“, 2021. online: [https://commission.europa.eu/funding-tenders/find-funding/eu-funding-programmes/connecting-europe-facility\\_hr](https://commission.europa.eu/funding-tenders/find-funding/eu-funding-programmes/connecting-europe-facility_hr) (04.07.2023.)

<sup>62</sup> Europska komisija, „Mobility and transport Maritime“, 2023., online: [https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime_en) (04.07.2023.)

## 5. ZAKLJUČAK

Pojava pandemije COVID-19 zaprepastila je i uzdrmala cijeli svijet te je dovela do nezapamćene globalne krize u novije vrijeme. Stvorila je mnoge poremećaje koji su zahvatili gotovo sve aspekte ljudskog života. Kao što su to: zdravstvo, gospodarstvo, ekonomija, obrazovanje, društveni život i ostali aspekti života ljudi. Vlade diljem svijeta uvele su nacionalne karantene i zabrane kretanja ljudi te su provodile stroge mjere vezane za socijalnu distancu.

Na ovaj način nameće se veliki pritisak na mnoge gospodarske subjekte, a posebno prijevoznike čija je primarna svrha prijevoz ljudi i roba te prijenos informacija. Prijevoznici svih grana prijevoza bili su prisiljeni prilagoditi se novim mjerama jer su ovisili o potražnji za prijevozom, koja je u vrijeme pandemije drastično pala. Tako se može zaključiti da se ova situacija dogodila i u pomorskoj industriji. Pad potražnje očitovao se kroz mnoge aspekte poput pada količine prevezene robe, pada broja prevezenih putnika, pada broja pristajanja brodova te pada potražnje za novim brodovima. No osim padova koji su vezani za poslovanje došlo je i do implikacija vezanih za ljude koji su se nalazili na brodovima kao što su putnici te osoblje na brodovima, to jest pomorci. Pomorci su bili jedan od značajno pogođenih segmenata pomorstva u smislu da su pomorci „zapeli“ na brodovima jer se zbog restrikcija vezanih za COVID-19 smjene pomoraca nisu mogle odvijati na siguran način. Tako je ova situacija dovela i do određenih pravnih implikacija koje su vezane za kršenje ugovora o radu pomoraca. S pravne strane pandemija je utjecala i na kašnjenja robe te kašnjenja dokumenata. Stoga kako dokumenti nisu mogli biti fizički dobiveni i predani dalje, bili su slani digitalnim putem te je u tom pogledu jedan od pozitivnih utjecaja pandemije jer se na ovaj način znatno olakšala administracija i ostala papirologija u cijelom procesu prijevoza. No osim ovih pozitivnih utjecaja, znatno se ističe pozitivan utjecaj na okoliš. Okoliš je prije pandemije bio u smislu emisija stakleničkih plinova na samom vrhuncu, a tijekom pandemije, s obzirom na smanjenje prometne aktivnosti, emisije stakleničkih plinova osjetno su pale.

S obzirom na sve ukupne utjecaje pandemije, Europska unija je sukladno tome donijela određene planove oporavka kojima je nastojala ublažiti negativne utjecaje te pomoći što bržem oporavku gospodarstva, ali i staviti naglasak na zelene energije i digitalizaciju. Stoga planovi oporavka poput Next Generation EU kojem je glavna okosnica Mehanizam za oporavak i otpornost te Europski zeleni plan imaju za cilj potaknuti oporavak zemalja članica koje su bile najviše pogođene pandemijom, a zatim pružiti pomoć i smjernice za oporavak i

ostalim zemljama članicama. Na ovaj način nastoji se pružiti pomoć na ravnomjieran način, jer sve zemlje nisu pogođene pandemijom na isti način. Države članice trebale su donijeti nacionalne planove oporavka u kojima trebaju iznijeti svoje planove oporavka i otpornosti gdje trebaju istaknuti utjecaje pandemije, ali i navesti svoje planove za budućnost te pritom poštovati naputak EU koji je vezan za to da nacionalni planovi trebaju imati poseban naglasak na zelenu tranziciju i digitalizaciju.

No istraživanjem planova oporavka EU može se uočiti kako su planovi u svojoj suštini više fokusirani na budućnost koja je vezana za zelenu tranziciju i digitalizaciju u svim sferama gospodarstva i društva, a manji je naglasak stavljen na specifične utjecaje pandemije. Uočeno je da su specifični problemi vezani za utjecaj pandemije riješeni kroz razne uredbe, direktive, smjernice te kroz privremene okvire državnih potpora. Na isti način nastojalo se utjecati i na posljedice pandemije u pomorskom prometu. No s ulaganjima kroz planove oporavka koji su bili spomenuti u radu, a tiču se ulaganja u otpornost, infrastrukturu, digitalizaciju i zelena rješenja za očuvanje okoliša, ujedno će se na indirektan način pomoći oporavku od pandemije.

U svakom slučaju pomoć Europske unije, svim njenim zemljama članicama vrlo je dragocjena jer bi se zemlje sa svojim vlastitim sredstvima teško mogle oporaviti od krize ili bi čak posegnule za novim velikim zaduženjima koja bi bila teret državi i građanima.



# LITERATURA

## Internet izvori

1. Bosneagu, R., et.al, „Realities and Perspectives of European Maritime Trade“, 2022., Acta Universitatis Danubius, vol. 18., no. 4, 2022., p. 118, online: <https://dj.univ-danubius.ro/index.php/AUDOE/article/view/1911> (01.07.2023.)
2. Bukša J., „Prikaz značenja short sea shipping-a i modaliteti uključivanja u projekt short sea shipping“, 2006., online: <https://core.ac.uk/download/pdf/14423134.pdf> (24.06.2023.)
3. Christodoulou, A., Cullinane, K., „Potential alternative fuel pathways for compliance with the ‘FuelEU Maritime Initiative‘“, 2022., p. 2, online: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1361920922003182> (04.07.2023.)
4. Croatia Charter, „Nautical Tourism in Croatia“, online: <https://www.croatiacharter.com/nautical-vacation.asp> (28.06.2023.)
5. Debyser, A., Pernice, D., Europski parlament, „Pomorski promet: strateški pristup“, 2023., online: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/hr/sheet/124/pomorski-promet-strateski-pristup> (01.07.2023.)
6. Državni zavod za statistiku, „Kapaciteti i poslovanje luka nautičkog turizma“, 2022., online: [https://web.dzs.hr/PXWeb/Menu.aspx?px\\_tableid=BS\\_TU18\\_01.px&px\\_path=Turizam\\_Kapaciteti%20i%20poslovanje%20luka%20nauti%20c4%8dkog%20turizma&px\\_language=hr&px\\_db=Turizam&rxid=a1710885-c401-4c2f-9ca5-fafb63cacb0c](https://web.dzs.hr/PXWeb/Menu.aspx?px_tableid=BS_TU18_01.px&px_path=Turizam_Kapaciteti%20i%20poslovanje%20luka%20nauti%20c4%8dkog%20turizma&px_language=hr&px_db=Turizam&rxid=a1710885-c401-4c2f-9ca5-fafb63cacb0c) (27.06.2023.)
7. EMSA, „COVID-19 impact on shipping – 2nd quarter 2022.“, 2022., online: <https://www.emsa.europa.eu/newsroom/covid19-impact/item/4795-july-2022-covid-19-impact-on-shipping-report.html> (23.06.2023.)
8. EMSA, „European Maritime Single Window environment (EMSWe)“, 2023., online: <https://www.emsa.europa.eu/emsw.html> (01.07.2023.)
9. EMSA, „Impact of COVID-19 on the maritime sector in the EU“, 2021., p. 4, online: <https://www.emsa.europa.eu/newsroom/item/4407-covid19.html> (24.06.2023.)
10. EMTER, „Činjenice i brojke: Izvješće o utjecaju europskog pomorskog prometa na okoliš“, 2021., p. 4, online: <https://www.eea.europa.eu/publications/maritime-transport> (26.06.2023.)
11. Eur-Lex, „Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Europskom vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i odboru regija“, Europski zeleni plan, 2019., online: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/ALL/?uri=CELEX:52019DC0640> (2.07.2023.)
12. Europska komisija, „Connecting Europe Facility About the programme“, 2021. online: [https://commission.europa.eu/funding-tenders/find-funding/eu-funding-programmes/connecting-europe-facility\\_hr](https://commission.europa.eu/funding-tenders/find-funding/eu-funding-programmes/connecting-europe-facility_hr) (04.07.2023.)
13. Europska komisija, „Europski zeleni plan“, 2023., online: [https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal\\_hr](https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal_hr) (03.07.2023.)

14. Europska komisija, „Mobility and transport Maritime“, 2023., online: [https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime_en) (04.07.2023.)
15. Europska komisija, Ured za publikacije Europske unije, Glavna uprava za proračun, „The EU’s 2021-2027 long-term budget and NextGenerationEU : facts and figures“, 2021., online: <https://data.europa.eu/doi/10.2761/808559> (02.07.2023.)
16. Europsko vijeće, „Infografika – Spremni za 55%: kako će EU pretvoriti klimatske ciljeve u pravo“, 2023., online: <https://www.consilium.europa.eu/hr/infographics/fit-for-55-how-the-eu-will-turn-climate-goals-into-law/> (03.07.2023.)
17. Europsko vijeće, „Inicijativa „FuelEU Maritime“: privremeni dogovor o dekarbonizaciji pomorskog sektora“, 2023., online: <https://www.consilium.europa.eu/hr/press/press-releases/2023/03/23/fueleu-maritime-initiative-provisional-agreement-to-decarbonise-the-maritime-sector/> (04.07.2023.)
18. Europsko vijeće, „Spremni za 55%“, 2022., online: <https://www.consilium.europa.eu/hr/policies/green-deal/fit-for-55-the-eu-plan-for-a-green-transition/> (03.07.2023.)
19. Eurostat, „Maritime freight and vessels statistics“, 2022., online: [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Maritime freight and vessels statistics&oldid=583292#A\\_rebound\\_of\\_the\\_seaborne\\_freight\\_handled\\_in\\_European\\_ports\\_was\\_observed\\_in\\_2021](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Maritime_freight_and_vessels_statistics&oldid=583292#A_rebound_of_the_seaborne_freight_handled_in_European_ports_was_observed_in_2021) (24.06.2023.)
20. Eurostat, „Maritime passenger statistics“, 2022., online: [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Maritime passenger statistics&oldid=583930#Number\\_of\\_seaborne\\_passengers\\_only\\_partially\\_recovered\\_in\\_2021](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Maritime_passenger_statistics&oldid=583930#Number_of_seaborne_passengers_only_partially_recovered_in_2021) (27.06.2023.)
21. Eurostat, „Maritime transport of goods“, 2023., online: [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Maritime transport of goods - quarterly data#Gross weight of goods handled in the main EU ports decreased by 0.7 .25 in the third quarter of 2022 compared with the same quarter of 2021](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Maritime_transport_of_goods_-_quarterly_data#Gross_weight_of_goods_handled_in_the_main_EU_ports_decreased_by_0.7_25_in_the_third_quarter_of_2022_compared_with_the_same_quarter_of_2021) (24.06.2023.)
22. Eurostat, „Maritime transport statistics – short sea shipping of goods“, 2023., online: [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Maritime transport statistics - short sea shipping of goods#EU short sea shipping decreased by 6.0 .25 in 2021 compared to 2020](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Maritime_transport_statistics_-_short_sea_shipping_of_goods#EU_short_sea_shipping_decreased_by_6.0_25_in_2021_compared_to_2020) (24.06.2023.)
23. Hrvatska turistička zajednica, „Nautički turizam Hrvatske nautički charter – izdanje 2022.“, 2020., p. 6, online: <https://www.htz.hr/sites/default/files/2022-07/Nauti%C4%8Dki%20turizam%20Hrvatske%20-%20nauti%C4%8Dki%20charter%20-izdanje%202022.pdf> (27.06.2023.)
24. Hrvatski zavod za zaštitu okoliša i prirode, „Objavljeno prvo Izvješće o utjecaju europskog pomorskog prometa na okoliš“, 2021., online: <https://www.haop.hr/hr/novosti/objavljeno-prvo-izvjesce-o-utjecaju-europskog-pomorskog-prometa-na-okolis> (26.06.2023.)

25. Hudson A., „The Ocean and COVID-19“, 2020., online: <https://www.undp.org/blog/ocean-and-covid-19> (24.06.2023.)
26. IMO, Mandatory Maritime Single Window Symposium, 2023., online: [https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/Mandatory-Maritime-Single-Window-Symposium.aspx?utm\\_source=miragenews&utm\\_medium=miragenews&utm\\_campaign=news](https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/Mandatory-Maritime-Single-Window-Symposium.aspx?utm_source=miragenews&utm_medium=miragenews&utm_campaign=news) (01.07.2023.)
27. Jadrolinija, „Izveštaj posloводства s izvještajem neovisnog revizora za 2021. godinu“, 2021., p. 3, online: <https://www.jadrolinija.hr/o-nama/poslovanje-jadrolinije/izvjestaj-o-poslovanju> (01.07.2023.)
28. Kamola-Cieslik, M., 2021., „Changes in the Global Shipbuilding Industry on the Examples of Selected States Worldwide in the 21st Century“, European Research Studies Journal, p. 99, online: <https://ersj.eu/journal/2205#> (26.06.2023.)
29. Koronavirus.hr, „Izvanredne mjere za pomorce“, 2020., online: <https://koronavirus.hr/izvanredne-mjere-za-pomorce/188> (28.06.2023.)
30. Lipošek, T.: „Utjecaj pandemije (COVID-19) na organizaciju prijevoza tereta“, Sveučilište u Zagrebu, Zagreb, 2021., p. 5, online: <https://repozitorij.fpz.unizg.hr/islandora/object/fpz:2546> (25.06.2023.)
31. Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, „Pomorcima omogućeno testiranje na korona virus“, 2020., online: <https://mmpi.gov.hr/aktualno/prometne-informacije/corona-virus-obavijesti-upute/22110> (29.06.2023.)
32. Pjaca, M., 2022., „Legal Sources Regulating the Crew Change During the COVID-19 Pandemic“, Časopis Pomorskog fakulteta Kotor, vol. 23., no. 2, p. 134, online: [https://www.jms.ucg.ac.me/jms\\_archive/v23\\_2\\_2022/jms\\_23\\_02\\_2022\\_10.htm](https://www.jms.ucg.ac.me/jms_archive/v23_2_2022/jms_23_02_2022_10.htm) (01.07.2023.)
33. Republika Hrvatska, Ministarstvo znanosti i obrazovanja, „Mehanizam za oporavak i otpornost“, 2021., online: <https://mzo.gov.hr/istaknute-teme/eu-fondovi/nacionalni-plan-oporavka-i-otpornosti/mehanizam-za-oporavak-i-otpornost/4887> (01.07.2023.)
34. Rezolucija Europskog parlamenta od 27. travnja 2021. o tehničkim i operativnim mjerama za učinkovitiji i čistiji pomorski promet, Službeni list Europske unije, (2019/2193(INI), 2021., online: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/HTML/?uri=CELEX:52021IP0131> (03.07.2023.)
35. Sindikat pomoraca hrvatske, „Financijska pomoć članovima“, 2020., online: <https://sph.hr/novosti/aktivnosti-sph/financijska-pomoc-clanovima-2227/> (29.06.2023.)
36. Sindikat pomoraca Hrvatske, „Tražimo mjere za zaštitu pomoraca - COVID 19“, 2020. online: [https://sph.hr/novosti/aktivnosti-sph/trazimo-mjere-za-zastitu-pomoraca-covid-19-2220/?search\\_q=covid](https://sph.hr/novosti/aktivnosti-sph/trazimo-mjere-za-zastitu-pomoraca-covid-19-2220/?search_q=covid) (28.06.2023.)
37. UNCTAD, „Covid-19 implications for commercial contracts: carriage goods by sea and related cargo claims“, 2021, p. 10, online: [https://unctad.org/system/files/official-document/dtltlbinf2021d1\\_en.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/dtltlbinf2021d1_en.pdf) (16.06.2023.)
38. UNCTAD, „Review of maritime transport 2021“, 2021., p. 21, online: <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2021> (16.06.2023.)

39. Van Tatenhove, J.P.M. „COVID-19 and European maritime futures: different pathways to deal with the pandemic“, Maritime Studies, 2021., online: <https://doi.org/10.1007/s40152-021-00216-3> (10.06.2023.)
40. Vijeće Europske unije, „Europski zeleni plan“, 2023., online: <https://www.consilium.europa.eu/hr/policies/green-deal/> (02.07.2023.)
41. Vijeće Europske unije, Europski plan oporavka, 2023., online: <https://www.consilium.europa.eu/hr/policies/eu-recovery-plan/#recovery> (02.07.2023.)
42. Vlada Republike Hrvatske, „Nacionalni plan oporavka i otpornosti 2021.-2026.“, 2021., p. 254, online: <https://planoporavka.gov.hr/> (26.06.2023.)
43. Vlada Republike Hrvatske, „Pomorcima oslobađanje od poreza unatoč nemogućnosti ostvarenja kriterija „183 dana““, 2020., online: <https://vlada.gov.hr/vijesti/pomorcima-oslobadjanje-od-poreza-unatoc-nemogucnosti-ostvarenja-kriterija-183-dana/29322> (29.06.2023.)

## KAZALO KRATICA

	<b>KRATICA</b>	<b>PUNI NAZIV NA ENG.JEZIKU</b>	<b>TUMAČENJE NA HRV. JEZIKU</b>
1.	<b>COVID</b>	Corona virus	Korona virus
2.	<b>EU</b>	European Union	Europska unija
3.	<b>SAD</b>	United States of America	Sjedinjene Američke Države
4.	<b>IMO</b>	International maritime organization	Međunarodna pomorska organizacija
5.	<b>ILO</b>	International labour organization	Međunarodna organizacija rada
6.	<b>ICS</b>	International chamber of shipping	Međunarodna komora brodara
7.	<b>UNCTAD</b>	United nations conference on trade and development	Konferencija ujedinjenih naroda o trgovini i razvoju
8.	<b>MLC</b>	Maritime labour Convention	Konvencija o radu pomoraca
9.	<b>BIMCO</b>	Baltic and International Maritime Council	Baltičko i međunarodno pomorsko vijeće
10.	<b>EMSWE</b>	European Maritime Single Window environment	Europsko jedinstveno pomorsko okruženje
11.	<b>NGEU</b>	Next generation EU	Next generation EU
12.	<b>CEF</b>	Connecting Europe Facility	Instrument za povezivanje Europe

## POPIS GRAFIKONA

Grafikon 1: Prekrncani teret u svim morskim lukama EU između 2006 i 2021. godine .....	5
Grafikon 2: Prekrcaj robe u glavnim lukama EU po kvartalima od 2016. – 2022. godine...	6
Grafikon 3: Međuobalno pomorsko povezivanje- razina po državama -teret koji se prevozi do/iz glavnih luka .....	7
Grafikon 4: Prekrncana roba u glavnim lukama EU (27) prema vrsti tereta izražena u tisućama tona .....	8
Grafikon 5: Broj ukrvanih/iskrcanih putnika u svim lukama EU (27) u razdoblju od 10 godina .....	10
Grafikon 6: : Broj pristajanja brodova u lukama EU po mjesecima u razdoblju od 2019. do 2022. godine .....	12
Grafikon 7: Emisije stakleničkih plinova svih grana prometa .....	16
Grafikon 8: Emisije stakleničkih plinova u EU(27) (2012.-2021.) .....	17
Grafikon 9: Promet robe u morskim lukama RH (2013.-2022.) .....	20
Grafikon 10: Pomorski promet robe na nacionalnoj i međunarodnoj razini .....	21
Grafikon 11: Prekrncana roba kojom se rukuje u glavnim lukama RH, prema vrsti tereta (2017.-2021.) .....	22
Grafikon 12: Promet putnika u morskim lukama RH (2013.-2022.).....	23
Grafikon 13: Pomorski putnički promet na nacionalnoj i međunarodnoj razini. Pripremila studentica prema: Statistika u nizu – Promet u morskim i zračnim lukama, Državni zavod za statistiku, <a href="https://web.dzs.hr/Hrv/Covid-19/transport.html">https://web.dzs.hr/Hrv/Covid-19/transport.html</a> (27.06.2023).....	24
Grafikon 14: Broj pristajanja brodova u morskim lukama RH (2013.-2022.) .....	25
Grafikon 15: Emisije stakleničkih plinova u domaćoj plovidbi .....	26
Grafikon 16: Broj plovila u tranzitu u lukama nautičkog turizma (2019.-2022-).....	27
Grafikon 17: Nautički charter – promet (2013.-2021.) .....	28
Grafikon 18: Raspodjela sredstava NextGenerationEU (806,9 milijardi € prema cijenama 2020.).....	34
Grafikon 19: Struktura financijskih sredstava namijenjenih RH (ukupno 9,9 milijardi €) .	38

## **POPIS SLIKA**

Slika 1: Indikator promjene posade po Neptunovoj deklaraciji, srpanj 2021. ....	15
Slika 2: Next generation EU raspodjela sredstava prema cijenama prije inflacije.....	36
Slika 3: Elementi zelenog plana .....	41
Slika 4: Prosječno godišnje smanjenje intenziteta ugljikovog dioksida u odnosu na prosječnu vrijednost 2020.....	44