

УДК: 656.61

Biblid 1451-3188, 17 (2018)

Год XVII, бр. 64, стр. 111–123

Изворни научни рад

ЕВРОПСКИ СИСТЕМ ЗА СИГУРНОСТ ПЛОВИДБЕ

Доц. др Ирис БЈЕЛИЦА ВЛАЈИЋ¹

Апстракт: Водни саобраћај, осим значаја за привредни развој одређене државе или регије, има и велики утицај на загађивање и уништавање човекове околине, оштећење имовине и губитак људских живота. Велике хаварије, које су се крајем претходног и почетком овог века догодиле поред европских обала, подстакле су ЕУ да почне да придаје већу пажњу питању безбедности водног саобраћаја. У овом раду направљен је осврт на најзначајнију легислативу ЕУ која регулише питање безбедности поморског и унутрашњег водног саобраћаја и обавезе у погледу образовања и обуке посаде како чланица и кандидата ЕУ, тако и трећих држава чији бродови упловљавају у европске луке или чији држављани плове на тим бродовима. Потреба заштите људских живота и човекове околине довела је до повезивања најзначајних организација на глобалном и регионалном нивоу, како би се онемогућиле поморске несреће и незгоде. Усклађени су прописи о сигурности пловидбе и услови за обављање пловидбе које су ове организације усвојиле. Такође, представљен је степен усклађености домаћег права са међународним стандардима.

Кључне речи: Поморство, сигурност, EMSA, инспекција.

1) УВОД

Сигуран и брз транспорт један је од услова за несметано одвијање робне размене. Међу различитим врстама транспорта људи и роба водни саобраћај је све заступљенији, пре свега, због економичности. Може се користити самостално

¹ Доц. др Ирис Бјелица Влајић предавач је правне групе предмета у Виској бродарској школи академских студија у Београду. Висока бродарска школа академских студија, Београд. Контакт: E-mail: iris_bjelica_vlajic@yahoo.com

или у оквиру мултимодалног транспорта. Водном саобраћају и његовој сигурности Европска унија поклања посебну пажњу. Из тог разлога у Генералном директорату за мобилност и транспорт Европске комисије постоји Одсек за поморску сигурност, који покреће политичке и законодавне иницијативе, припремајући стратешке циљеве и препоруке за политику поморског саобраћаја и његовог усклађивања са осталим видовима транспорта. Међу задацима Одсека је предлагање социјалних програма за поморски саобраћај и праћење рада Међународне поморске организације, односно измена и допуна STCW и MARPOL конвенција.² Поред тога, основана је Европска агенција за поморску сигурност (EMSA) са седиштем у Лисабону која основни акценат ставља на превенцију поморских незгода. У свом раду EMSA се ослања на независна тела као што су класификациона друштва, национални образовни системи за поморце и бродаре и лучке инспекције у државама чланицама.³ Дозволу за рад класификационим друштвима даје Европска комисија. Уколико се у раду класификационог друштва примете недостаци, дозвола се може повући.

Због значаја образовања бродара и помораца обављају се инспекције образовних институција у државама чланицама, али и државама које нису чланице ЕУ. Циљ је отклањање недостатака који се односе на систем квалитета, обуку, употребу симулатора, надзор од стране националних органа управе и слично. Инспекција у лукама држава чланица кључни је елемент за контролу сигурности и поштовања прописаних стандарда. Како би инспекцијски надзор био хармонизован у целом региону, EMSA прописује програм обуке лучких службеника, увођење електронских алата и дигиталних библиотека са текстовима Конвенција, успоставља централну базу података у коју се уносе налази свих инспекција чланица и посећује и проверава ниво, квалитет и правичност лучких инспекција на лицу места. Коначно, у име Комисије EMSA учествује у раду Париског меморандума о разумевању.⁴ Разлог за овако

² Међународна конвенција о стандардима за обуку, сертификацију и држање бродске страже (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers – STCW) усвојена је у Лондону 1978. године од стране Међународне поморске организације,

Међународна конвенција о спречавању загађења са бродова (The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships – MARPOL), усвојена је 1973. године и измењена и допуњена Протоколом (MARPOL 73/78) из 1978. године

³ У ЕУ тренутно постоји 12 признатих класификационих друштава које врше прегледе бродова чланица по њиховом овлашћењу. Њихову контролу у име Европске комисије обавља ЕМСА и своје извештаје доставља Комисији. Контролишу се седишта и филијале класификационих друштава. Уколико се пронађу неки пропусти Комисија може изрећи новчану казну или повући дозволу за рад.

⁴ Париски меморандум о разумевању је споразум који је потписан 1. јула 1982. године. Потписнице ПМР су: Исланд, Португал, Шпанија, Ирска, Велика Британија,

детаљан рад на унапређењу водног и поморског саобраћаја треба тражити пре свега у значају ове привредне гране за економски развој и размену материјалних добара, али и велике материјалне губитке који настају услед поморских незгода.

2) ПАРИСКИ МЕМОРАНДУМ О РАЗУМЕВАЊУ (РМОУ)

Париски меморандум о разумевању је посебна међународна организација чије је седиште у Хагу. Основана је 1982. године, потписивањем Меморандума којим се чланице обавезују да ће дозволити инспекцијски преглед страних бродова у лукама држава потписница, а ради искључивања из саобраћаја бродова који не одговарају стандардима који су неопходни за безбедност људи и пловидбе, те очување и заштиту природне околине. Пловила која не испуњавају стандарде називају се субстандарна пловила. Под појмом безбедности људи подразумева се безбедност путника и чланове посаде. Основ за свој рад Меморандум изводи из низа међународних конвенција и њихових протокола које су усвојиле Међународна поморска организација (ИМО) и Међународна организација рада (ILO).⁵ На челу организације је председавајући који се једногласно бира на период од две године. По истом систему једногласности, бира се и Генерални секретар, који руководи административним апаратом организације. Број потписница Меморандума стално расте, нарочито од кад је Директивом ЕУ 95/21/ЕС елиминисање нестандарних пловила инспекцијским надзором који се спроводи под окриљем Париског меморандума постало обавеза свих чланица ЕУ. Пошто Русија и Канада нису чланице ЕУ, а јесу чланице Меморандума, оне уживају посебан режим који их не обавезује на усвајање ЕУ легислативе о безбедности пловидбе, већ само на поштовање

Француска, Белгија, Холандија, Немачка, Норвешка, Шведска, Данска, Финска, Пољска, Естонија, Летонија, Литванија, Русија, Малта, Италија, Кипар, Словенија, Хрватска, Бугарска, Грчка, Румунија и Канада, док Црна Гора има статус придруженог члана од 2011. године. По угледу на Париски споразум, сачињена су слична удружења у Токију, Абуџи, за Индијски океан и Карибе.

⁵ Међународна конвенција о заштити људских живота на мору (SOLAS), Протоколи из 1978. и 1988. године који се односе на међународну конвенцију о заштити људских живота на мору (SOLAS Протокол 78 и протокол 88), Међународна конвенција о спречавању загађења са бродова (MARPOL) из 1973. године, Протоколи уз MARPOL из 1978. године и 1997. године, Међународна конвенција о стандардима за обуку помораца, сведочанствима и вршењу бродске страже (STCW), Конвенција о међународним правилима за избегавање судара на мору (COLREG) из 1972. године, Међународна конвенција о баждарењу бродова из 1969. године (Tonnage), Међународна конвенција о теретним линијама (Load Lines) из 1966. године, Протокол из 1988. године који се односи на међународну конвенцију о теретним линијама (Протокол LL), Конвенција о раду помораца и друге.

одредби текста Меморандума. Чланице плаћају годишњу чланарину, али и казне уколико не спроводе инспекцијски надзор у складу са захтевима Меморандума. Према Меморандуму, послови инспекције укључују: наутички, бродомашински, хидрограђевински, као и прегледе радио-службе и заштите околине од загађења с бродова. То значи да се прегледају бродске књиге и исправе, али и комплетно стање пловила, мотора и опреме, укључујући простор за живот и рад посаде. Међународним инспекторима у раду помажу лучке капетаније које се старају о несметаном одвијању пилотаже и одржавању лука и лукобрана, као и проходности пловних путева у свом подручју. Представници лучке капетаније обављају преглед бродова који пристану у њиховој луци. Када се уочи неки пропуст, заповеднику пловила налаже се његово отклањање и рок у ком уочену неправилност треба отклонити. Ако се недостатак не може отклонити или се заповедник оглуши о налог, лучка капетанија забрањује броду испловљавање или одузима исправе о способности брода за пловидбу. Истовремено, предвиђено је да исти брод неће бити прегледан у року од шест месеци након обављеног прегледа, како би се избегла непотребна задржавања брода и дуплирање послова. Из тог разлога од 1. јануара 2011. године у употреби је накнадно успостављена специјална база података THETIS. У базу овлашћена лица уносе податке о извршеном прегледу брода у року од 24 часа од његовог испловљавања из луке у којој је преглед извршен. Мада приступ бази није могућ лицима која немају овлашћење за то, статистички и неки други подаци о бродовима могу се учинити доступним јавности према потреби. Ради бољег праћења бродова, посебно оних који превозе опасне терете, THETIS је умрежен са друге две базе података SafeSeaNet и CleanSeaNet које води Европска агенција за поморску безбедност (EMSA). Поред ње, сарадња се остварује и са другим агенцијама које се баве заштитом мора или безбедности на мору, као што су Европска агенција за контролу рибарства (EFCA), Европска агенција за границе и обалску стражу (FRONTEx), Међународно удружење поморских навигационих објеката и светионика (IALA) и сл.

3) ЕВРОПСКА АГЕНЦИЈА ЗА ПОМОРСКУ СИГУРНОСТ (EMSA)

Европска агенција за поморску сигурност основана је 2002. године после три поморске несреће које су, свака за себе, представљале прекретницу у дотадашњем схватању значаја сигурности.⁶ Због тога је посебан акценат

⁶ Ради се о несрећама трајекта „Естонија“ 1994. године у коме је било 852 жртве, те танкерима „Ерика“ 1999. године и „Престиж“ у новембру 2002. године који су довели до изливања великих количина сирове нафте недалеко од обала Шпаније, односно Француске.

стављен на превентивне мере којима се треба умањити могућност настајања поморских незгода и несрећа. После хаварије танкера „Ерика“, Комисија је предложила успостављање техничког тела с циљем да осигура једнообразан, ефикасан ниво безбедности и превенције загађења са бродова ЕУ.⁷ EMSA је основана усвајањем пакета законских прописа као специјализовано тело.⁸ Задаци EMSA, у складу са тим схватањем, су да помаже Европској комисији у припреми законодавства које се бави питањима поморске сигурности и њеној имплементацији након усвајања. Ово се постиже надзором над радом лучких инспекција држава чланица и пружањем техничке подршке у имплементацији усвојеног законодавства.⁹ Дато јој је и 16 специјалних бродова и електронске опреме за сателитски надзор над спречавањем загађења мора нафтом и погонским уљима или за чишћење након загађења.¹⁰ За те послове одређена је трећина укупног буџета који јој се годишње одобрава, чиме је EMSA добила услове да адекватно реагује у случају загађења, али и да помогне Комисији у инспекцији провођења Уредбе 725/2004 о сигурности бродова и лучких постројења. Том изменом, обука помораца и бродара је обухваћена захтевом Комисије за усаглашавањем њихове обуке са STCW Конвенцијом (Конвенцијом о стандардима обуке, сертификације и држања страже Међународне поморске организације). Поред тога, EMSA је развила заједничку методологију истраживања поморских незгода и несрећа, али и креирала базу података о загађењу с бродова, како би се унапредила идентификација и трагање за бродовима који недозвољеним испуштањима загађују природну средину, без обзира да ли се ради о води или ваздуху.¹¹ Током 2009. године, EMSA је спровела: 114 инспекција у погледу безбедности и спречавања загађивања с бродова, 34 различита тренинга, 65 техничких извештаја, набавку 18 пловила за чишћење мора након изливања нафте.¹² Европска комисије је крајем октобра 2010. године припремила предлог за Европски парламент и Савет о измени Уредбе о успостављању EMSA (Regulation (EC) No 1406/2002). Успостављен је систем за идентификацију и праћење бродова (LRIT) који истовремено мотри на више од 6.000 бродова који вију заставу ЕУ. Трећа измена се односила на одобравање седмогодишњег буџетског оквира за

⁷ Европски парламент и Савет усвојили су Уредбу 27. јуна 2002. године. Од тада, Уредба је мењана три пута у складу са развојем европске поморске политике и хаваријом „Престижа“.

⁸ Уредба 1406/2002 која је усвојена 27. јуна 2002. године, Уредба 724/2004, Уредба 2038/2006.

⁹ Инспекције у државама чланицама и трећим државама започете су 2004. године .

¹⁰ Овај сателитски надзор познат је под именом CleanSeaNet.

¹¹ Ова база података позната је под именом SafeSeaNet.

¹² Више о томе <http://www.emsa.europa.eu>

спречавање загађења. Учествојући у раду Париског меморандума о разумевању, EMSA је развила информациони систем под називом THETIS који стоји на располагању чланицама ЕУ, али и потписницама Париског меморандума, а односи се на налазе инспекције током лучке контроле бродова (PSC). Из тог разлога, овај систем је повезан са SafeSeaNet системом. Најзначајнији допринос THETIS-а је да даје индикаторе који бродови имају приоритет за преглед и чува све налазе инспектора, који су онда свима доступни. На челу EMSA налази се генерални директор, коме у раду помажу три шефа одељења и административни апарат. У наведена три одељења распоређено је девет самосталних јединица. Директор EMSA одговоран је Административном одбору који чине представници различитих интересних група, а деле се на оне који имају право гласа (владе свих држава чланица ЕУ и четири представника Европске комисије), те они који учествују у раду одбора, али без права гласа (представници Исланда и Норвешке, и четири представника поморске индустрије). Чланови одбора се састају три пута годишње како би усвојили буџет, програм рада, те одговарајуће планове и политике и годишњи извештај. Одлуке доносе 2/3 већином чланова са правом гласа. Почетком сваке године, EMSA објављује листу „трећих“ држава чијим држављанима се дозвољава упловљавање у европске луке.¹³

4) РЕЛЕВАНТНО ЕУ ЗАКОНОДАВСТВО

Најзначајнији документи Европске уније, којима се уређује област пловидбе и њене сигурности су уредбе и директиве. Основни разлог за њихово доношење био је напред наведена заштита људских живота и имовине, али и стварање оквира који ће уклонити недоследности и разлике међу дефиницијама или пољима примене, а што је до тада утицало да примена правила буде непотребно отежана и за бродоградитеље и за бродаре.¹⁴

¹³ Тренутно листу чини 45 држава. Међу њима су Бангладеш, Чиле, Еквадор, Србија, Русија, Хонг Конг, Индија, Иран, Израел, Јамајка, али не и Црна Гора. Због неиспуњавања стандарда ЕУ у области образовања и обуке помораца, морнари који су држављани Црне Горе не могу да плове на бродовима чланица ЕУ јер оне не признају њихова овлашћења о оспособљености за пловидбу. Такође, црногорски држављани као капетани не могу да уплове бродовима у европске луке што доводи до застоја у пловидби и великих штета које у том случају компаније плаћају у виду стојница и прекостојница, те пенала због кашњења са испоруком робе примаоцу. Пре увођења ове врсте санкција, ЕМСА је неколико пута упозоравала ЦГ да усклади своје домаће захтеве са европским стандардима, али то није учињено.

¹⁴ Под термином бродара овде користимо значење које има у члану 4 Закона о поморској пловидби „Службени гласник РС“, бр. 87/2011, 104/13, 18/15: „бродар је власник пловила, закупац, чартерер или менаџер, који је као држалац пловила, носилац пловидбене одговорности.“

Уредба 1406/2002 је правни акт којим је EMSA успостављена.¹⁵ Према Уредби, ради се о посебном органу ЕУ које има својство правног лица, које у обављању својих задатака има овлашћење да посећује државе чланице и проверава испуњавање преузетих обавеза, док су представници чланица у обавези да помогну запосленим у овој агенцији извршавање њихових послова. Запослени у Европској агенцији за поморску сигурност уживају све привилегије и имунитете као и запослени у Европској комисији. Уредба 724/2004 је документ који уводи измене у погледу обуке бродара и помораца и представља измену и допуна Уредбе 1406/2002.¹⁶ Њено усвајање уседило је након што је Међународна поморска организација усвојила низ измена и допуна и Међународни правилник о безбедности бродова и лучких постројења (ISPS Code). Због тога је Европска комисија овластила Агенцију да сачини план активности којима би се све поморске несреће и незгоде истраживале на једнообразан начин и да у спорвођењу измена и допуна националних законодавстава помогне државама чланицама. Трећа измена уредбе о оснивању EMSA је Уредба 2038/2006. којом се одређује буџет EMSA за борбу против загађења.¹⁷ Европска комисија је одобрила овај буџет у износу од 154 милиона евра за период од седам година (2007–2013). Основ за доношење ове уредбе су регионални споразуми који се баве борбом против загађења мора.¹⁸ Уредбом 2099/2002 која је донета 5. новембра 2002. године, успостављен је Комитет за сигурна мора и спречавање загађења са бродова (Committee on Safe Seas and the Prevention of Pollution from Ships – COSS) који је централизовао задатке свих сталних и *ad hoc* комитета који су постојали по дотадашњем законодавству о поморској сигурности, спречавању загађења околине и заштити радника на бродовима у погледу услова живота и рада.¹⁹ Комитет је саветодавно тело Европске комисије које прати измене и допуне међународних инструмената и стара се да те измене не буду у супротности са усвојеним законодавством или политиком ЕУ у погледу поморске сигурности и безбедности. Задатак COSS је двојак. С једне стране, стара се да усвојени амандмани на међународне споразуме буду укључени у европско законодавство на начин да се избегне прописивање различитих обавеза, односно њихова неусклађеност. С друге стране, ти међународни амандмани не

¹⁵ Regulation (EC) No 1406/2002, „Official Journal“ L 208 од 5. августа 2002. године.

¹⁶ Regulation 724/2004, „Official Journal“ L 129 од 29. априла 2004. године, у примени од 21. маја 2004. године

¹⁷ Regulation 2038/2006, „Official Journal“ L 394/1 од 30.12.2006. године, у примени од 1.1.2007. године

¹⁸ Ради се о конвенцијама из Хелсинкија 1992. године и Барселоне из 1976. године

¹⁹ Regulation (EC) No 2099/2002 „Official Journal“ L 324 од 29.11.2002. године, у примени од 21.12.2002. године.

би требало да спуштају ниво усвојених стандарда о поморској безбедности која је постављена у ЕУ. Коначно, чланице добијају могућност да примењују најновије измене и допуне међународних инструмената уколико европска легислатива није ажурирана на начин да су те измене већ укључене у уредбе или директиве, без чекања на измену европског акта. Уредба 392/2009 уводи нова правила у вези накнаде штете и ограничавања одговорности за смрт или телесну повреду путника или оштећење и губитак њиховог пртљага или возила.²⁰ Уредба се позива на Протокол уз Атинску конвенцију о превозу путника из 1974. године, који је усвојен 1. новембра 2002. године. Мада сам Протокол још није ратификован од стране чланица и ЕУ, неке његове одредбе ће се примењивати према овој уредби. Ово се пре свега односи на обавезно осигурање путника пре започињања путовања, али и несреће које су повезане са терористичким нападима. Посебно се подвлачи обавеза превозника да путнике на адекватан начин обавести о правима која имају према важећим међународним споразумима. Уредба се односи и примењује на све бродове који вију заставу чланица Уније, бродове којима је уговор о закупу или преузимању путовања закључен у држави чланици Европске уније и бродове који путовање започињу или завршавају у луци државе чланице. Директива 95/21/ЕС је један од аката Европског савета посвећен поморској сигурности.²¹ Представља међународне стандарде за спречавање загађења и услове за живот и рад на броду с циљем да усклади услове за извршавање међународних стандарда безбедности за бродове, спречавање загађења и услове живота и рада на броду за чланице ЕУ и бродове трећих држава које користе европске луке. Циљ је спречавање коришћења субстандардних бродова за пловидбу водама под јурисдикцијом држава чланица и упловљавања у њихове луке. Из тог разлога државе чланице имају обавезу да успоставе релевантне поморске надлежне органе који би имали надзорну функцију и прегледали бар 25% бродова трећих држава који уплове у њихове луке, а који нису прегледани у последњих шест месеци.²² Сви недостаци се уносе у извештај. Поред инспекцијских органа, примећене недостатке обавезни су да пријаве и пилоти и лучке власти. Надлежне службе имају обавезу кварталног објављивања статистичких резултата прегледа и размене података са надлежним телима осталих чланица. Директива 98/25/ЕС прописује који ће се поступци примењивати када брод не поседује сертификат о испуњавању услова из Међународног правилника о

²⁰ Regulation (EC) No 392/2009 "Official Journal" L 131/24 од 28.5.2009. године, у примени од 31.12.2012. године.

²¹ Directive 95/21/EC "Official Journal" L 157 од 7.7.1995. године у примени од 27.7.1995. године.

²² Ово се посебно односи на путничке бродове, танкере за нафту и расуте терете старије од 12 година, танкере за гас и хемикалије старије од 10 године.

бродским операцијама и спречавању загађења (ISM). Овим се још једном истиче значај Међународне поморске организације у настојањима да се умањи и спречи загађење с бродова. На неки начин она је допуна претходне Директиве у коју су укључене измене и допуне MARPOL, SOLAS и STCW Конвенција, те ступања на снагу измена и допуна Париског меморандума о разумевању.²³ Директива 98/42/ЕС такође представља допуну Директиве 95/21/ЕС јер предвиђа услове под којим се предност даје инспекцијама бродова наведеним у првом делу првог Анекса (Annex I).²⁴ Према овој директиви, приоритетом за инспекцију сматрају се бродови за које пилоти или лучке власти извештавају као да имају недостатке који могу угрозити њихову безбедну пловидбу, или су предмет извештаја или жалбе капетана, члана посаде или било које особе или организације са легитимним интересом за сигурно функционисање брода, услове живота и рада на броду или спречавање загађења, осим ако заинтересована земља чланица сматра да је извештај или жалба очигледно без основа. Идентитет особе која подноси извештај или жалбу не сме се открити бродару. Пре свега, ово су бродови који су били: укључени у судар или насукавање на путу до луке; оптужени за наводно кршење одредби о испуштању штетних супстанци или отпадних вода; маневрисани на неуједначен или небезбедан начин; или бродови који су из безбедносних разлога суспендовани из своје класе током претходних шест месеци. Директива 1999/97/ЕС обавезује државе чланице да предузму потребне кораке и мере како би се отклониле препреке за објављивање листе прегледаних бродова, као и бродова који су задржани или им је онемогућено пристајање у луку те државе.²⁵ Од чланица се захтева достављање детаљнијих информација о разлозима задржавања бродова, али и о недостацима у раду класификационих друштава задужених за издавање сведочанстава. Предвиђено је да се информације достављају и објављују месечно. Директива 2001/106/ЕС појачава притисак на државе да се инспекцијски прегледају потенцијално опасни бродови, пре свега субстандардни бродови чиме би се ефикасније примењивала Директива 95/21/ЕС.²⁶ Међу њима посебну пажњу заслужују бродови који плове под заставом државе која је на црној листи објављеној у годишњем извештају Париског меморандума. Таквим бродовима би требало

²³ Directive 98/25/EC "Official Journal" L 133 од 7.5.1998. године, у примени од 1.7.1998. године.

²⁴ Directive 98/42/EC "Official Journal" L 184 од 27.6.1998. године, у примени од 30.9.1998. године.

²⁵ Directive 1999/97/EC "Official Journal" L 331 од 23.12.1999. године, у примени од 13.12.2000. године.

²⁶ Directive 2001/106/EC "Official Journal" L 19 од 22.1.2002. године, у примени од 22.7.2003. године.

одбити приступ пристаништима Заједнице, осим ако се не може доказати да се могу безбедно управљати у водама. Морају се утврдити смернице које одређују процедуре које се примењују у случају изрицања такве забране приступа и укидања забране. У интересу транспарентности, листа бродова којима је одбијен приступ пристаништима треба да се објави. Директива 2002/84/ЕС односи се на минимум услова које мора да испуњава пловило које превози опасан товар, а које упловљава или напушта неку од европских лука.²⁷ Под опасним товаром у смислу ове директиве подразумевају се танкери који превозе хемикалије и течни гас. Директива је донета након успостављања Комитета и представља измене и допуне постојећег законодавства у вези са тим. Директива 2003/103/ЕС од 17. новембра 2003. године представља измене и допуне на Директиву 2001/25/ЕС у погледу признавања уверења о оспособљености за поморце који долазе из трећих држава, а плове на бродовима који вију заставу ЕУ.²⁸ Према одредбама овог правног акта, уверење о оспособљености мора да потврђује стручна знања која одговарају захтевима STCW конвенције из 1978. године. Стога се предвиђају једнообразни поступци за признавање ових уверења. За држављане треће државе која није ускладила свој образовни систем за обуку помораца са захтевима Међународне поморске организације и ЕУ, уводи се забрана пловидбе на европским бродовима. Спровођење ове директиве поверава се Европској агенцији за поморску сигурност. Директива 2009/16/ЕС о инспекцији државе луке фокус ставља на услове живота и рада чланова посаде, али и проблеме у вези учесталих поморских несрећа и незгода са људским жртвама и великим загађењима околине до којих долази због пропуста у инспекцијском надзору државе којој пловило припада.²⁹ Из тог разлога, инспекција државе луке се јавља као заштитни механизам, посебно од кад је опасност од терористичких напада у порасту. Директива 99/35/ЕС о го-го трајектима и брзим путничким бродовима уводи правило обавезног инспекцијског надзора над овим врстама пловила од стране државе луке уколико то није држава заставе.³⁰ Под појачаним инспекцијским надзором подразумева се учесталост прегледа, али и израчунавање ризика који то пловило представља. Директива 2009/17/ЕС о праћењу саобраћаја усвојена је на основу иницијативе Међународне поморске организације да се успостави систем за даљинску контролу, идентификацију и

²⁷ Directive 2002/84/EC "Official Journal" L 324 од 29.11.2002. године, у примени од 23.11.2003. године.

²⁸ Directive 2003/103/EC "Official Journal" L 326, 13.12.2003 године, у примени од 14.12.2003. године.

²⁹ Directive 2009/16/EC "Official Journal" L 131/57 од 28.5.2009. године, у примени од 17.6.2009. године.

³⁰ Directive 99/35/EC "Official Journal" L од 29.4.1999. године.

праћење бродова (LRIT).³¹ Чланице ЕУ су 2007. године донеле одлуку о успостављању ЕУ LRIT службе посредством EMSA. Тиме се испуњава циљ Комисије да се унапреди рад Агенције, како би боље технички и научно помагала чланицама и Комисији у области пловидбене сигурности. Покренута је иницијатива да се рад европске обалске страже унапреди сарадњом са Агенцијом, како би се боље откривали и означили бродови који намерно загађују мора испуштањем забрањених супстанци.

5) ИЗВОРИ

Комадина, П. Брчић, Д., Франчић, В., „VTMIS служба у функцији унапријеђења сигурности поморског промета и заштите околиша на Јадрану“, Поморски зборник 47-48 (2013), стр. 27-40.

Комадина, П., Марковчић-Костелац, М., Кипераш, Ж., „Примјена међународних стандарда сигурности на мору и заштите околиша у Републици Хрватској“, Поморски зборник 40 (2002)1, стр. 23-34.

Марушић, Л., „STCW конвенција и Болоњски процес“, Методички огледи, 17 (2010) 1-2, стр. 13-22.

Мијовић, Н., „Инспекцијски надзор страних бродова по Париском меморандуму са освртом на командни мост“, специјалистички рад, Факултет за медитеранске пословне студије, Тиват, 2016.

Ђорић, Д., Шантић, И., „Надзор сигурности пловидбе и утврђивање прекршајне одговорности“, правни вијесник, год. 28, бр. 2, 2012.

Закон о поморској пловидби („Службени гласник РС“ бр.87/11, 104/13, 18/15).

Закон о пловидби и лукама на унутрашњим водама („Службени гласник РС“ бр. 73/10, 121/12, 18/15, 92/16).

6) ЗНАЧАЈ ЗА РЕПУБЛИКУ СРБИЈУ

Република Србија чланица је Међународне поморске организације и Међународне организације рада, тако да су ратификоване најзначајније међународне конвенције које се односе на безбедност пловидбе. Одредбе ових конвенција потом су инкорпориране у позитивно законодавство Републике Србије.³² Мада нема директан излаз на море, Србија користи транзит преко

³¹ Directive 2009/17/EC “Official Journal” L 131/101 од 28.5.2009. године, у примени од 1.6.2009. године.

³² Закон о поморској пловидби („Службени гласник РС“ бр.87/11, 104/13, 18/15) и Закон о пловидби и лукама на унутрашњим водама („Службени гласник РС“ бр. 73/10, 121/12, 18/15, 92/16).

суседних држава и има своју поморску трговачку флоту. Држављани Србије запослени су и у компанијама других држава као капетани и чланови посаде. Мада није потписница Париског меморандума о разумевању, све напред наведено утиче на обавезе Србије у погледу правног положаја и сигурности запослених помораца, али и њихове обуке. У Србији постоји 926 км међународних и међудржавних пловних путева на рекама Дунаву, Сави и Тиси. Из тог разлога, Србија је чланица Дунавске и Савске комисије, те PIANC, UNECE и ICPDR организација.³³ Осим наведеног, Србија је кандидат за чланство у Европској унији и у склопу преговарачких поглавља која се отварају налази се питање хармонизације домаћих прописа са правом ЕУ у погледу безбедности пловидбе. Из тог разлога, од 1. априла 2013. године на рекама Дунав и Сава постоји и примењује се речни информациони систем (РИС).³⁴ То је систем доступан свим корисницима који чине усаглашене телекомуникационе услуге и информациони системи за подршку унутрашњој пловидби. Обухвата системе за лоцирање и праћење бродова, приказ електронских навигационих карата,

³³ Светска организација за инфраструктуру водног саобраћаја (PIANC) најстарија је међународна организација која се бави техничким аспектима пловидбе, дизајном лука и обала. Основана је 1885. године са седиштем у Бриселу. Чланови организације су државе, компаније и корисници пловних путева. Органи су: Генерална скупштина која се састаје годишње, Генерални секретаријат који броји три члана, Савет и Извршни комитет (ExCom). Више о томе на <http://www.pianc.org/>

Европска економска комисија при Уједињеним нацијама (UNECE) је једна од пет регионалних комисија УН чији је рад организован по одборима, међу којима је и Одбор за унутрашњи транспорт (Inland Transport Committee). Рад у одбору организован је по радним групама, међу којима је и радна група за унутрашњи водни транспорт. Више о томе www.unecese.org

Међународна комисија за заштиту реке Дунав (International Commission for the Protection of the Danube River – ICPDR) сачињена је од представника 13 земаља подунавског региона. Мисија ове комисије је да промовише и координира одрживо и интегрално управљање водама, укључујући и заштиту, побољшање и рационалну употребу вода у циљу добробити земаља дунавског слива и њихових становника. Тадашња Савезна Република Југославија је 30. јануара 2003. године ратификовала Конвенцију о заштити реке Дунав, а пуноправни члан Међународне комисије за заштиту реке Дунав постала је 19. августа 2003. године. Више о томе www.icpdr.org

³⁴ Пројекат имплементације речних информационих сервиса на Дунаву у Републици Србији финансиран од стране ЕУ кроз “IPA 2007”. Започео је 2009. године. Од 2015. године на рекама Дунав и Сава налазе се подсистеми за лоцирање и праћење бродова (15 базних станица), подсистеми за давање електронских саопштења бродарству, подсистеми за електронско пријављивање путовања, подсистеми за пружање корекције “GPD” сигналу према “IALA” стандардима, и др. Због начина на који је конципиран и пројектован, РИС систем у Србији представља један од најсложенијих и најобухватнијих система на целокупном току реке Дунав.

пружање информација о пловном путу и слично. Оператер РИС-а у Србији је Дирекција за водне путеве (Пловпут). Увођење РИС-а у Србији усклађено је са постојећим европским стандардима јер је то био предуслов за интегрисање међународних унутрашњих пловних путева у нашој земљи са европском пловидбеном мрежом, са посебним акцентом на европски Коридор VII (реку Дунав). Такође, Дирекција је развила и учинила доступним електронске навигационе карте (ENC) за цео ток река Дунав (590 км) и Тиса (160 км) кроз Србију, у складу са "Inland ECDIS" стандардом. Због свега тога, можемо рећи да је Република Србија у великој мери усвојила стандарде који се односе на безбедност пловидбе, без обзира да ли је у питању поморска или пловидба унутрашњим водама. Из тог разлога, капетанима и осталим члановима посаде који су држављани Србије дозвољена је пловидба и запошљавање на бродовима који вију заставу ЕУ, али и упловљавање у европске луке уколико су на бродовима трећих земаља.

MARITIME SAFETY AND SECURITY IN EUROPE

Abstract: Waterborne transport, other than the importance for the economic development of a particular country or region, has a major impact on the pollution and destruction of the environment, damage to property and the loss of human lives. The great disasters that occurred near the European coast at the end of XX and the early XXI century prompted the EU to start paying more attention to the issue of waterborne transport safety. This paper reviews the most important EU legislation regulating the issue of maritime and inland waterway safety and obligations regarding the education and training of crew members of EU members as well as the third countries whose ships sail into European ports or whose citizens sail on these ships. The need to protect human lives and the environment has led the most important organizations at the global and regional level to cooperate and prevent marine casualties and accidents. The regulations of navigation safety and the conditions for the conduct of navigation have been harmonized by these organizations. Also, the degree of harmonization of domestic law with international standards has been presented.

Key words: Navigation, maritime security, EU legislation, EMSA, inspections.