

1. MEĐUNARODNA ZNANSTVENA KONFERENCIJA  
POMORSKOG PRAVA  
„SUVREMENI IZAZOVI POMORSKE PLOVIDBE „  
SPLIT, HRVATSKA 29.-30. rujna 2016.  
(MZKPP Split 2016)



*1<sup>st</sup> INTERNATIONAL SCIENTIFIC CONFERENCE  
OF MARITIME LAW  
„MODERN CHALLENGES OF MARINE NAVIGATION“  
SPLIT, CROATIA 29-30 September 2016  
(ISCML Split 2016)*

Split, 2017.

**ZBORNİK RADOVA 1. MEĐUNARODNE ZNANSTVENE  
KONFERENCIJE POMORSKOG PRAVA – ISCML 2016**

*Nakladnik / Publisher:*

Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu/ *Faculty of Law University of Split*

*Za nakladnika / For publisher:*

Izv. prof. dr. sc. Željko Radić, dekan Pravnog fakulteta Sveučilišta u Splitu

*Uredništvo / Editorial Board*

Izv. prof. dr. sc. Petra Amižić Jelovčić, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu

Izv. prof. dr. sc. Željko Radić, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu

Prof. dr. sc. Dragan Bolanča, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu

Prof. dr. sc. Silvija Petrić, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu

Izv. prof. dr. sc. Petar Bačić, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu

Dr. sc. Mara Barun, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu

*Glavni i odgovorni urednik / Editor –in–chief:*

Izv. prof. dr. sc. Petra Amižić Jelovčić, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu

*Lektor i korektor / Language editor & Proof-reader:*

*Uredništvo / Editorial Board*

*Tisak / Print:*

Dalmacijapapir - Split

*Naklada / Edition:*

100 komada / 100 copies

ISBN 978-953-8166-17-9

CIP zapis dostupan u računalnom katalogu  
Sveučilišne knjižnice u Splitu pod brojem 170124008

Dr.sc. DOROTEJA ĆORIĆ, redovita profesorica  
Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci

## ZAŠTITA MORSKOG OKOLIŠA U MARINAMA – HRVATSKI PRAVNI OKVIR\*

UDK: 504 : 797.1 (497.5)  
izvorni znanstveni rad / *original scientific paper*

Razvoj nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj znatno je povećao broj marina i drugih luka nautičkog turizma. U skladu sa Strategijom razvoja nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj za razdoblje 2009.-2019. planira se izgradnja većeg broja marina i drugih luka nautičkog turizma. Imajući u vidu interes Republike Hrvatske u očuvanju i zaštiti morskog okoliša u radu se daje kratak prikaz zakonskih rješenja vezanih za sprječavanje onečišćenja u marinama i drugim lukama nautičkog turizma. Posebno se analiziraju instrumenti zaštite okoliša i gradnje marina, standardi prevencije onečišćenja mora s jahti i brodica, kao i u marinama. Naglašava se da je važeća regulativa u pogledu niza pitanja, pa tako i zaštite morskog okoliša zbog specifičnog statusa marina i drugih luka nautičkog turizma kao luka posebne namjene, disperzirana u više zakonskih tekstova i podzakonskih akata što dovodi do pravne nesigurnosti te se u tom pravcu predlažu odgovarajuće izmjene.

### 1. Uvodne napomene

Posljednjih je godina Republika Hrvatska postala poželjna turistička, ali i nautička destinacija. Važan dio nautičkog turizma predstavlja luka nautičkog turizma koja se definira kao poslovno funkcionalna cjelina u kojoj pravna ili fizička osoba posluje i pruža turističke usluge u nautičkom turizmu te druge usluge u funkciji turističke potrošnje (trgovačke, ugostiteljske i dr.).<sup>1</sup> Najprepoznatljivija

<sup>1</sup> Čl. Zakon o turističkoj djelatnosti, NN br. 68/07,88/10,30/14,89/14,152/14. Nautički turizam je plovidba i boravak turista nautičara na plovnim objektima, kao i boravak u lukama nautičkog turizma radi odmora i rekreacije.

\* Rad je prezentiran na *Međunarodnoj konferenciji iz pomorskog prava – Suvremeni izazovi pomorske plovidbe*, održanoj u Splitu, 29. i 30. rujna 2016. Rezultat je istraživanja autorice u okviru projekta Jadranskog zavoda – HAZU, financiranog od Hrvatske zaklade za znanost pod nazivom *Razvoj suvremenog pravnog i osigurateljnog režima za hrvatske marine – unaprjeđenje konkurentnosti, sigurnosti, sigurnosne zaštite i zaštite morskog okoliša*, (DELICROMAR, UIP -11-2013-3061, razdoblje projekta 01.03.2016.-28.02.2019. ). Više o projektu dostupno na mrežnim stranicama [www.delicromar.hazu.hr](http://www.delicromar.hazu.hr).

luka nautičkog turizma nedvojbeno je marina. Kao posebna vrsta luke nautičkog turizma marina je dio morskog prostora i obale posebno izgrađen i uređen za pružanje usluga veza i čuvanja plovnih objekata te smještaj turista na plovnim objektima.<sup>2</sup> Za razliku od ostalih luka nautičkog turizma (sidrište, odlagalište plovnih objekata) u marinama se, uz gore navedene, pružaju i druge uobičajene usluge turistima nautičarima (ugostiteljske, trgovačke, smještajne, itd).<sup>3</sup> Razvoj nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj znatno je povećao broj marina i drugih luka nautičkog turizma koje su u 2015. godine ostvarile ukupan prihod od 753 milijuna kuna.<sup>4</sup> Navedeni podatak pokazuje kolika je uloga nautičkog turizma u razvoju nacionalnog gospodarstva pa ne čudi strateško planiranje daljnje izgradnje većeg broja marina i drugih luka nautičkog turizma.<sup>5</sup> Međutim, uz sve pozitivne učinke, nautički turizam ima i one negativne, a jedan od njih je svakako onečišćenje morskog okoliša. S obzirom da je Republika Hrvatska postala atraktivna nautička destinacija zahvaljujući upravo prirodnim ljepotama Jadranskog mora i svoje obale vrlo je važno osigurati da se daljni razvoj nautičkog turizma odvija uz racionalno korištenje prostora te uvažavajući visoke standarde očuvanja i zaštite morskog okoliša. U tom pravcu, svrha je ovoga rada pružiti kratak prikaz ekoloških standarda u okviru važećeg hrvatskog zakonodavstva unutar kojeg se

<sup>2</sup> Kategorizacija luka nautičkog turizma u RH provodi se na temelju Zakona o turističkoj djelatnosti i Pravilnika o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma, NN br.72/08. *Marina*, čl.10. Pravilnika. *Suba marina* je dio kopna ograđen i uređen za pružanje usluga skladištenja plovnih objekata na suhom te pružanje usluga transporta, spuštanja u vodu i dizanja iz vode plovnog objekta, mogu boraviti turisti i **može se obavljati priprema plovnog objekta za plovidbu kao i pružati usluge pića, napitaka i prehrane** (čl.9.Pravilnika).

<sup>3</sup> *Sidrište* je dio morskog ili vodenog prostora pogodnog za sidrenje plovnih objekata opremljeno napravama za sigurno sidrenje (čl.7. Pravilnika). *Odlagalište plovnih objekata* je dio kopna ograđen i uređen za pružanje usluga odlaganja plovnih objekata na suhom te pružanje usluga transporta, spuštanja u vodu i dizanja iz vode plovnog objekta. U vrsti odlagalište plovnih objekata ne mogu boraviti turisti i ne može se obavljati priprema plovnog objekta za plovidbu (čl.8. Pravilnika).

<sup>4</sup> Prema Priopćenju Državnog zavoda za statistiku – Nautički turizam, kapaciteti i poslovanja luka nautičkog turizma u 2015. (25.03.2016.), na obali Republike Hrvatske ima 121 luka nautičkog turizma, i to 70 marina (od toga 13 suhih marina i 51 ostala luka nautičkog turizma. Ukupna površina njihova akvatorija jest 3 614 784 m<sup>2</sup>. V. Dundović, Č., Kovačić, M., Badurina-Tomić, P., *Prilog istraživanju postojećeg stanja i tenedencije razvitka nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj*, Pomorski zbornik, 49-50 (2015), str. 207.-224.

<sup>5</sup> Strategija razvoja nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj za razdoblje 2009.-2019. Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, Zagreb, <http://www.mppi.hr/UserDocsImages/Strategija%20razvoja%20nautickog%20turizma%20.HR%201.pdf> (01.02.2017.).

obavlja djelatnost nautičkog turizma. Kako je nautički turizam po svojoj prirodi spoj turističke i pomorske djelatnosti zakonodavni okvir obilježava veliki broj zakonskih tekstova te podzakonskih akata, kao i međunarodnih ugovora koji su na snazi za Republiku Hrvatsku te europskih propisa koje je kao punopravna članica Europske unije dužna primjenjivati. U cilju jasnijeg i sveobuhvatnijeg sagledavanja zakonskog okvira prikaz će obuhvatiti zakonska rješenja koja propisuju izradu ekoloških studija u fazi planiranja i izgradnje marina. Nadalje, prikazat će se tehnički zahtjevi sprječavanja onečišćenje mora koji se primjenjuju na plovne objekte koji se koriste u nautičkom turizmu. Naposljetku, iznijet će standardi prevencije onečišćenja u marinama kroz obvezu opremanja marine uređajima za prihvrat broskog otpada. Napominjem, da prikaz neće obuhvatiti pitanje nadzora primjene zakonski postavljenih standarda zaštite morskog okoliša te odgovarajuće sankcioniranje. Navedena problematika bit će rezultat posebnog istraživanja i rada.

## 2. Marina i instrumenti zaštite okoliša

Luke nautičkog turizma kao i druge luke dio su pomorskog dobra. Na temelju čl.80 Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama (ZPDML) spadaju u tzv. luke posebne namjene koje se određuju odlukom o koncesiji.<sup>6</sup> Sa svrhom da se osigura razumno i ekološki prihvatljivo gospodarsko korištenje (kao i posebna upotreba) pomorskog dobra, njegovo koncesioniranje mora biti u skladu s propisima o zaštiti okoliša.<sup>7</sup> Nadalje, odluka o osnivanju luka posebne namjene mora biti utemeljena na prostornim planovima. Prostorni planovi prema Zakonu o zaštiti okoliša<sup>8</sup>, kao općem ekološkom propisu, spadaju u planove za koje je potrebno provesti odgovarajuću stratešku procjenu utjecaja na okoliš (SPUO).<sup>9</sup> Strateška procjena je postupak kojim se procjenjuju vjerojatno značajni utjecaji na okoliš koji mogu nastati provedbom odgovarajućeg plana (programa i strategije). Provođi je državno upravno tijelo nadležno za izradu odgovarajućeg plana, i to tijekom izrade, a prije utvrđivanja konačnog prijedloga plana i njegovog upućivanja u postupak prihvaćanja. Obveza provođenja strateške procjene propisana je, *inter alia*, za planove, strategije i programe na državnoj, županijskoj i lokalnoj razini, a koji se između ostalog odnose na prostorne planove, turizam, promet i dr. Za planove

<sup>6</sup> Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, NN br. 158/03,100/04,141/06,38/09,123/11,56/16.

<sup>7</sup> Čl.7.st.3. ZPDML.

<sup>8</sup> Zakon o zaštiti okoliša, NN br.80/13,153/13,78/15. Za SPUO v.čl.63.-75.ZZO.

<sup>9</sup> SPOU se provodi temeljem čl.63. i 64. ZZO. Za provođenje postupka SPUO v.Uredbu o strateškoj procjeni utjecaja strategije, plana i programa na okoliš, NN br.3/17. Ovom se Uredbom u pravni poredak Republike Hrvatske prenosi Direktiva 2001/42/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 27. lipnja 2001. o procjeni učinaka određenih planova i programa na okoliš (SL L 197, 21. 7. 2001.). Do usvajanja Uredbe iz 2017. postupci SPUO provodili su po Uredbi NN br.64/08.

za koje se određuje upotreba manje površine kao i manje izmjene ili dopune plana na lokalnoj razini provodi se ocjena o potrebi provođenja strateške procjene (OSPUO). Strateškom procjenom stvara se osnova za promicanje održivog razvitka kroz objedinjavanje uvjeta za zaštitu okoliša u planove i programe pojedinog područja i prirode. Uz to, mjerodavne odluke o prihvaćanju konkretnog plana donose se uz poznavanje mogućih značajnih utjecaja koje bi on svojom provedbom mogao imati na okoliš te razumne alternative vezane za zaštitu okoliša koje uzimaju u obzir ciljeve i obuhvat samog plana. Ukoliko bi provedba plana mogla imati značajniji utjecaj na očuvanje i cjelovitost područja ekološke mreže, onda se u okviru strateške procjene provodi i postupak prihvatljivosti plana na ekološku mrežu.<sup>10</sup> Zakonsko rješenje kojim se traži usklađenost odluke o koncesiji za gradnju marine kao luke posebne namjene s prostornim planovima osigurava se poštivanje elemenata zaštite okoliša pri donošenju odluka o osnivanju luke posebne namjene, a nositeljima zahvata pružaju se okviri djelovanja. Na taj se način postiže gospodarsko iskorištavanje pomorskog dobra, u ovom slučaju osnivanjem marine kao luke posebne namjene, uz očuvanje izvornosti obalnog prostora kao i morskog okoliša.<sup>11</sup>

Uz stratešku procjenu utjecaja na okoliš, kao daljnji instrument zaštite okoliša provodi se i tzv. procjena utjecaja zahvata na okoliš (PUO). Postupak kojim se provodi procjena utjecaja zahvata na okoliš provodi se na pisani zahtjev nositelja zahvata prije izdavanja lokacijske dozvole.<sup>12</sup> U postupku se izrađuje odgovarajuća studija zahvata na okoliš. Studija je stručna podloga koja obuhvaća sve potrebne podatke, dokumentaciju, obrazloženja i opise u tekstualnom i grafičkom obliku, prijedlog ocjene prihvatljivosti zahvata i mjere zaštite okoliša u odnosu na zahvat te po potrebi, program praćenja stanja okoliša. Procjena se izrađuje se na temelju najnovijih, vjerodostojnih i dostupnih podataka sa svrhom da se osigura ostvarenje načela predostrožnosti u ranoj fazi planiranja zahvata. U okviru postupka procjene zahvata na okoliš može se provesti i ocjena prihvatljivosti zahvata na ekološku mrežu. U slučaju da se ocjeni da zahvat ima značajan negativan utjecaj na ekološku mrežu i da ne postoje druge pogodne mogućnosti za njegovu

<sup>10</sup> V.čl.64.st.5. ZZO. Ekološka mreža je sustav međusobno povezanih ili prostorno bliskih ekološki značajnih područja koja uravnoteženom biogenskom raspoređenošću značajno pridonose očuvanje prirodne ravnoteže i bioraznolikosti, a utvrđuje se prema posebnom propisu iz područja zaštite prirode (čl.4.toč.4.ZZO).

<sup>11</sup> Više v. Dogan K., Mršić, T., Očuvanje prirodnih resursa nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj, Pomorski zbornik 47-48 (2013), str.73.-85.

<sup>12</sup> Procjena utjecaja zahvata na okoliš provodi se sukladno čl.76.-94. ZZO te Uredbi o procjeni utjecaja zahvata na okoliš, NN br.61/14. Donošenjem tih propisa postupak je sustavno uređen i usklađen Direktivom 2011/92/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 13. prosinca 2011. o procjeni učinaka određenih javnih i privatnih projekata na okoliš (kodifikacija) (Tekst značajan za EGP) (SL L 26, 28. 1. 2012). Postupci prije usvajanja Uredbe iz 2014. provodili su se po Uredbi o PUO, NN br.64/08, 67/09.



provedbu, zahvat se ipak može provesti ako se utvrdi prevladavajući javni interes uz obveznu provedbu kompenzacijskih uvjeta.<sup>13</sup>

Prema važećim zakonskim odredbama procjenu utjecaja zahvata na okoliš obvezno se provodi za gradnju marina kao luka od posebne namjene od interesa za RH, što prema posebnom propisu znači za marine od 200 i više vezova u moru.<sup>14</sup> Za marine i druge luke nautičkog turizma s manjim prihvatnim kapacitetom (od županijskog značaja i druge) ne postoji zakonska obveza provođenja postupka procjene utjecaja zahvata na okoliš već je moguće pokrenuti postupak procjene o potrebi provođenja navedenog postupka.<sup>15</sup> Kriteriji, na temelju kojih se odlučuje o potrebi procjene utjecaja zahvata na okoliš odnose se na obilježja samog zahvata, lokaciju kao i mogući utjecaj na okoliš, navedeni su u posebnom prilogu koja je sastavni dio Uredbe.<sup>16</sup>

### 3. Sprječavanje onečišćenja mora s jahti i brodica

Pitanje onečišćenja mora s brodova na međunarodnoj razini regulirano je odredbama MARPOL 73/78 konvencije.<sup>17</sup> Osnovna je svrha MARPOL konvencije spriječiti onečišćenje mora s brodova bez obzira je li isto posljedica izvanrednih događaja ili redovitih operacija na brodu. Tehnički zahtjevi sprječavanja onečišćenja mora prema onečišćujućim tvarima propisani su posebnim prilogima MARPOLA koji obuhvaćaju onečišćenje uljem (Prilog I), štetnim tekućim tvarima (Prilog II) kao i onima koji se prevoze u upakiranom stanju (Prilog III), sanitarnim vodama (Prilog IV) i smećem (Prilog V).<sup>18</sup> Kao osnovni preventivni instrument sprječavanja onečišćenja mora s brodova MARPOL standardi primjenjuju se na sve brodove koji viju zastavu država stranaka MARPOL konvencije te na brodove koji obavljaju putovanja do luka ili odobalnih terminala na području drugih stranaka.<sup>19</sup> Republika Hrvatska primjenjuje navedene standarde na brodove koji se upisuju u hrvatski upisnik brodova te putem nadzora države luke na sve brodove koji posjećuju hrvatske luke. Međutim, kad govorimo o onečišćenju mora u marinama i drugim lukama nautičkog turizma onda prvenstveno podrazumijevamo onečišćenja s jahti i brodica kao rekreacijskih plovila koja se javljaju kao najčešći korisnici marina. Uzimajući u obzir da se MARPOL standardi prvenstveno primjenjuju na brodove, proizlazi da veliki broj plovnih objekta koji

<sup>13</sup> V.čl.77. ZZO.

<sup>14</sup> V.toč.19. iz Priloga I Uredbe o PUO i s tim u svezi čl.9. i 11. Uredbe o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene, NN br.110/04.

<sup>15</sup> V.toč.9.9. Priloga II. Uredbe o PUO.

<sup>16</sup> V. Prilog V. Uredbe o POU.

<sup>17</sup> Međunarodna konvencija o sprječavanju onečišćenja mora s brodova, MARPOL 73/78, NN-MU br.1/92, 4/05.

<sup>18</sup> MARPOL sadrži i prilog VI, ali on se odnosi za sprječavanja onečišćenje zraka s brodova.

<sup>19</sup> Čl.3.(1) MARPOL-a.

se koriste za potrebe nautičkog turizma ne potpada pod njihovu primjenu. Izuzetak će biti veće jahte (duljine 24 m ili više ili one koje, neovisno o duljini, prevoze više od 15 osoba) koje glede sprječavanja onečišćenja mora, u većini slučajeva, slijede standarde prevencije predviđene za brodove. Imajući u vidu razvoj nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj i preopterećenost naših marina i drugih luka nautičkog turizma, onečišćenje mora s brodica i jahti kao rekreacijskih plovila predstavlja ozbiljnu prijetnju očuvanju morskog okoliša. U tom pravcu, bitno je propisati tehničke standarde prevencije kroz nacionalne propise za sve brodice i jahte koje se upisuju u hrvatske upisnike ili očevidnike kao i za one koje plove ili borave u našem obalnom području.

U Republici Hrvatskoj, utvrđivanje sposobnosti brodice i jahte koje se upisuju u hrvatske upisnike ili očevidnike regulirano je odredbama Pomorskog zakonika (PZ).<sup>20</sup> PZ u čl. 111. navodi da je brodica ili jahta sposobna za plovidbu u određenim područjima plovidbe i za određenu namjenu ako udovoljava odredbama Zakonika, odgovarajućih podzakonskih propisa i Tehničkih pravila koja se, između ostalog, odnose na sprječavanje onečišćenja uljem, štetnim tvarima, sanitarnim vodama i smećem, kao i zaštitom morskog okoliša od štetnog djelovanja sustava protiv obraštanja trupa.<sup>21</sup> Sposobnost za plovidbu, ukoliko je riječ o jahti kao plovnom objektu, utvrđuje Hrvatski registar brodova kao priznata organizacija, a ako je riječ brodici lučka kapetanija obavljanjem tehničkog nadzora.<sup>22</sup> U skladu s čl.113. PZ-a, tehnički nadzor obavlja se i prilikom gradnji ili preinaka jahti i brodica. Posebne uvjete koje moraju ispuniti brodice i jahte prilikom utvrđivanje njihove sposobnosti za plovidbu propisani su Pravilnikom o brodicama i jahtama (Pravilnik) te Pravilima za statutornu certifikaciju brodica i jahti (Pravila)<sup>23</sup>. Valja istaknuti da su odredbe Pravilnika i Pravila usklađene s odredbama Direktive 2013/53/EU o rekreacijskim plovilima i osobnim plovilima na vodomlazni pogon<sup>24</sup> kojima se usklađuju zakoni i drugi propisi država

<sup>20</sup> Pomorski zakonik, NN br.181/04,76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15.

<sup>21</sup> Čl.111.st.1. toč. (2) i (3) PZ-a.

<sup>22</sup> Čl.112.st.(1) PZ-a.

<sup>23</sup> Pravilnik o brodicama i jahtama, NN br. 27/05,57/06,80/07,3/08,18/09,56/10,97/12,13 7/13,18/16. Pravila za statutornu certifikaciju brodica i jahti, NN br.19/2016. Pravila za statutornu certifikaciju brodica i jahti propisuju tehničke zahtjeve za brodice i jahte hrvatske državne pripadnosti u svezi s postupcima ocjene sukladnosti projekta i gradnje, statutornom certifikacijom plovila za sport i razonodu i postupkom ocjene sukladnosti plovila nakon gradnje, tehničkim normama za obavljanje pregleda radi utvrđivanja sposobnosti za plovidbu jahti i brodica.

<sup>24</sup> Direktiva 2013/53/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 20.studenoga 2013. o rekreacijskim plovilima i osobnim plovilima na vodomlazni pogon kojom se mijenja Direktiva 1994/25/EZ (SL L 354,28.12.2013.) Prema čl.55. navedene Direktive do 17.siječnja 2017. na tržište Unije mogu se stavljati rekreacijska plovila koji odgovaraju odredbama Direktivu 94/25/EC.



članica u svezi s tehničkim standardima rekreacijskih plovila i njihovim stavljanjem na unutrašnje tržište Eurospke unije. Svrha je navedene Direktive osigurati da se na europsko tržište mogu stavljati i koristiti plovila pod uvjetom da ne ugrožavaju zdravlje i sigurnost osoba, imovine i okoliša. Odredbe Pravilnika primjenjuju se na jahte upisane u hrvatski upisnik jahti i brodice upisane u hrvatske očevidnike brodica, te na sve brodice i jahte koje plove unutaršnjim morskim vodama i teritorijalnim morem kada je to izričito propisano Pravilnikom.<sup>25</sup> Standarde sprječavanje onečišćenja mora i morskog okoliša predviđeni Pravilnikom (i Pravilima) temeljem izričite odredbe Pravilnika primjenjuju se na sve brodice i jahte koje plove u unutaršnjim morskim vodama, teritorijalnom moru i ZERP-u Republike Hrvatske.<sup>26</sup>

Mišljenja sam da navedena odredba prelazi okvire zakonodavne ovlasti Republike Hrvatske i treba ju vrlo restriktivno tumačiti. Naime, kao država zastave Republika Hrvatska može propisivati standarde sposobnosti za plovidbu jahti i brodica koji imaju hrvatsku državnu pripadnost (kao i onih koji ju namjeravaju steći upisom u odgovarajući hrvatski upisnik ili očevidnik), ali ne i stranih brodica i jahti čije je utvrđivanje sposobnosti za plovidbu podvrgnuto propisima države čiju pripadnost imaju. I odredbom st.7.čl.4. Pravilnika kojima se reguliraju uvjeti plovidbe obalnim područjem Republike Hrvatske navedeno je da strana brodica i jahta može ploviti njezinim unutaršnjim morskim vodama i teritorijalnim morem, ako je sukladno propisima države čiju zastavu brodica i jahta vije sposobna za plovidbu, te ako njima upravljaju ili zapovijedaju osobe osposobljene za upravljanje odnosno zapovijedanje. Jedini slučaj kada će brodica i jahta strane državne pripadnosti (pripadnosti države EU ili neke treće države) biti podvrgnuta standardima sposobnosti za plovidbu propisanim nacionalnim propisima je kada obavlja djelatnost iznajmljivanja plovila u obalnom području Republike Hrvatske. Naime, prema posebnom propisu kojim se regulira djelatnost iznajmljivanja plovila ili tzv. *charter* djelatnost propisano je da brodice i jahte koje se koriste u tu svrhu moraju biti opremljene minimalno opremom kako je propisana odredbama posebnog propisa kojima se uređuje statutorna certifikacija jahti i brodica hrvatske državne pripadnosti za plovila istih tehničkih obilježja i namjene.<sup>27</sup>

### 3.1. Opći tehnički zahtjevi sprječavanja onečišćenja mora

Primjena tehničkih zahtjeva sprječavanja onečišćenja mora prema Pravilima obuhvaća tzv. rekreacijska plovila, što uključuje plovilo bilo koje vrste, isključujući osobno plovilo na vodomlazni pogon, namijenjeno za sport i razonodu duljine

<sup>25</sup> Čl.2. Pravilnika o brodicama i jahtama.

<sup>26</sup> Čl.2.(2) Pravilnika o brodicama i jahtama.

<sup>27</sup> Pravilnik o uvjetima obavljanja djelatnosti iznajmljivanja plovila sa ili bez posade i pružanja usluga smještaja gostiju na plovilu, NN br.99/13, v.čl.4.

trupa od 2,5 m do 24 m, neovisno o vrsti pogona. Zahtjevi Pravila u odnosu na sprječavanje onečišćenja i sredstva za iskrcaj na kopnu propisuju da plovilo mora biti građeno na način da je onemogućeno ispuštanje štetnih tvari u more (ulje, sanitarne vode, smeće i dr.). Svaki sanitarni čvor ugrađen u rekreacijsko plovilo mora biti povezan samo sa sustavom spremnika otpadnih voda ili sustavom za pročišćavanje voda. Sva rekreacijska plovila s ugrađenim spremnicima za zadržavanje sanitarnih voda moraju biti opremljena standardnom priključnicom za iskrcaj na kopno što omogućava da se cijevi uređaja za prihvat priključe na ispusni cjevovod rekreacijskog plovila. Na cijevima sanitarnih voda koje završavaju na oplati plovila moraju biti ugrađeni ventili s ugrađenim sredstvima osiguranja zatvorenog položaja ventila.<sup>28</sup> Uz navedene opće tehničke zahtjeve primjenjive na sva rekreacijska plovila, Pravila propisuju i dodatne zahtjeve glede sprječavanja onečišćenja mora koja se ispituju u postupku certificiranja jahti i brodica hrvatske državne pripadnosti.<sup>29</sup>

### ***3.1.1. Sprječavanje onečišćenja mora uljem***

Posebne odredbe Pravila o sprečavanje onečišćenja uljem (primjenjuju se na sve jahte) propisuju da nije dopušteno ispuštanje ulja ili mješavine koje sadrže ulje u more. Navedene tekućine moraju biti zadržane na plovilu. S tim u svezi, na jahtama mora postojati sustav kojim se ulje i uljne mješavine iz strojarnice, pomoću ugrađene pumpe (ručno ili mehanički pogonjene), pretaču u za tu svrhu predviđeni tank ili spremnike. Sustav mora biti odvojen od kaljužnog sustava te ostalih sustava kroz koje bi moglo doći do ispuštanja u more. Spomenuti spremnici moraju biti ugrađeni te moraju imati cjevovod koji završava odgovarajućom priključnicom za prekrcaj na kopno. Kod svih jahti duljine trupa do 24 m i jahti s glavnim pogonom na jedra neovisno o području plovidbe mogu se koristiti prenosive posude kapaciteta do 25 litara.<sup>30</sup>

Brodice koje imaju ugrađeni porivni uređaj moraju imati poseban spremnik kao i sredstvo za upijanje i odvajanje zauljenih ostataka.<sup>31</sup>

### ***3.1.2. Sprječavanje onečišćenja sanitarnim vodama***

Nadalje, Pravila sadrže dodatne zahtjeve glede sprječavanja onečišćenja mora sanitarnim vodama.<sup>32</sup> Treba istaknuti da su navedeni tehnički zahtjevi u odnosu na sprječavanje onečišćenja mora sanitarnim vodama odnose se na rekreacijska

<sup>28</sup> Pravilo 2.6.8. Sprječavanje onečišćenja i sredstva za iskrcaj na kopno (Pravila 2.6.8.1.-2.6.8.2.).

<sup>29</sup> Pravilo 5.3.4.

<sup>30</sup> Pravilo 5.3.4.1. Sprječavanje onečišćenja uljem.

<sup>31</sup> Pravilo 6.3.2.2. Zahtjevi za opremanje brodica – Sprječavanje onečišćenja.

<sup>32</sup> Pravila 5.3.4.2. Sprječavanje onečišćenje sanitarnim vodama.

plovila građena poslije 2000 godine.<sup>33</sup> Jahte duljine trupa do 24 metra, građene 1. siječnja 2006. godine i kasnije predviđene za prijevoz 15 i manje osoba (uključujući posadu i putnike) moraju udovoljavati zahtjevima hrvatske norme HRN EN ISO 8009:2004 – *Mala plovila – Sustav za prikupljanje sanitarnog otpada ili jednako-vrijednom tehničkom propisu.*

Postojeće jahte, odnosno jahte upisane u hrvatski upisnik jahti duljine trupa do 24 metra, koje prevoze 15 i manje osoba, građene prije 1. siječnja 2006. godine koje imaju sanitarni čvor s direktnim ispuštom u more moraju biti opremljene tankom za zadržavanje sanitarnih otpadnih voda te priključnicom ili drugom mogućnosti za prihvatanje otpada na kopnu, ne kasnije od datuma prvog redovnog pregleda u 2007. godini. Ako je na ovim jahtama ugrađeno dva ili više toaleta, tank za prikupljanje i mogućnost iskrcaja sanitarnog otpada mora biti osiguran najmanje za jedan toalet koji se jedini smije koristiti dok je jahta u području gdje je zabranjeno ispuštanje otpada u more. Na ostalim toaletima mora stajati natpis *ZABRANJENA UPORABA NA VEZU ILI SIDRIŠTU*. Tu treba istaknuti da Pomorski zakonik zabranjuje u more ispuštati kruti i tekući otpad, zauljene vode, sanitarne vode kao i druge tvari koje onečišćuju more,<sup>34</sup> pa navedenu odredbu Pravila treba izmijeniti na način da zabrana upotrebe toaleta koji nema mogućnost iskrcaja sanitarnog otpada na kopno vrijedi za vrijeme boravka jahte u unutarnjim vodama i teritorijalnom moru RH, a ne samo dok je na vezu ili sidrištu. Nadalje, Pravila propisuju da postojeće jahte građene prije 1. siječnja 2000. godine mogu biti oslobođene od zahtjeva za ugradnjom tanka za zadržavanje sanitarnih voda, pod uvjetom da se Priznatoj organizaciji (HRB-u) dokumentirano dokaže opravdanost istog uzimajući u obzir godinu gradnje jahte, tehničke probleme u svezi naknadne ugradnje te cijene koštanja ugradnje u odnosu na vrijednost jahte. Nove jahte neovisno o duljini, koje prevoze više od 15 osoba moraju udovoljavati zahtjevima Pravila za statutarnu certifikaciju pomorskih brodova, Dio 22. – Sprečavanje onečišćenja, Prilog 5. – Sprečavanje onečišćenja sanitarnim otpadnim vodama.

Isto tako, Pravila propisuju da se u sustavima sanitarnih voda mogu koristiti samo dezinfekcijska sredstva koja ne smiju biti opasna po morske organizme, a sanitarni otpad ne smije se ispustiti odjednom već jahta mora biti u plovidbi. Uz to, propisuju da je morsko područje udaljeno manje od 0,5 Nm od obale kopna ili otoka ili uzgajališta morskih organizama s dubinom manjom od 10m, zabranjeno područje za ispuštanje sanitarnog otpada. Navedena odredba, kojom se zapravo

<sup>33</sup> Tehnički zahtjevi u odnosu na sprječavanje onečišćenja sanitarnim vodama prvi put su uvedeni u hrvatsko zakonodavstvo Odlukom o tehničkim pravilima HRB za statutarnu certifikaciju brodica i jahti, NN, br.20/2005. Odlukom su preuzeti zahtjevi iz Direktive 1994/25/EZ (SL L 164, 30.VI.2994.) koja je kasnije zamijenjena Direktivom 2013/53/EU (v.bilj.br.23.).

<sup>34</sup> V.čl.49.b i 49.c Pomorskog zakonika.

dopušta ispuštanje sanitarnog otpada u morskom području koje je izvan gore zabranjenog, ne ulazi u sadržaj Pravila koja propisuju standarde sposobnosti za plovidbu brodica i jahti hrvatske državne pripadnosti. Pored toga, pravilo je u izravnoj suprotnosti s već spomenutom odredbom čl.49.b PZ-a kojom se izričito zabranjuje ispuštanje bilo kakvih onečišćujućih tvari u morsko područje pod suverenitetom Republike Hrvatske ili u kojem uživa određena suverena prava. Sa svrhom postizanja pravne sigurnosti navedenu odredbu Pravila *de lege ferenda* treba izbrisati.

Navedeni tehnički zahtjevi sprječavanje onečišćenja mora sanitarnim vodama primjenjuju se na rekreacijska plovila koja su stavljena na tržište odnosno u uporabu od 2000.godine do danas. Međutim, treba imati na umu da je u plovidbi još uvijek značajan broj plovila koja su građena prije navedene godine i ne ispunjavaju nove tehničke zahtjeve glede sprječavanja onečišćenja sanitarnim vodama. Pravila predviđaju „retrofit“ samo za jahte. U tom pravcu, trebalo bi ih izmijeniti i dopuniti na način da se uredi prijelazno razdoblje unutar kojeg će se provesti „retrofit“ odnosno naknadna ugradnja odgovarajućih spremnika za sanitarne vode i na brodicama građanim prije 2000. godine, kao i na onima koje su građene nakon te godine, a koja takav spremnik nemaju.<sup>35</sup>

### ***3.1.3. Sprječavanje onečišćenja smećem***

Glede sprečavanja onečišćenja smećem sve jahte moraju udovoljavati zahtjevima Pravila za statutarnu certifikaciju pomorskih brodova, Dio 22. – Sprječavanje onečišćenja koja primjenjuju odgovarajuće standarde Prilog V MARPOLA – sprječavanje onečišćenja smećem.<sup>36</sup> Jadransko more je dio Sredozemnog mora koje je proglašeno MARPOL posebnim područjem u odnosu na sprječavanje onečišćenja smećem. To znači da je zabranjeno u more izbacivanje svih plastičnih tvari ali i drugih otpadaka kao što su papir, staklo, metal, boce, zemljano posuđe, ostaci od obloga ambalaže, itd. Izbacivanje ostatka hrane (ostaci moraju biti usitnjeni) moguće je, ali što dalje od obale i u svakom slučaju ne manje od 3 NM od najbližeg kopna.<sup>37</sup> U zahtjevima za opremu brodice propisano je da moraju imati spremnik (vrećicu) za kruti otpad.<sup>38</sup>

### ***3.1.4. Zaštitni premazi***

U odnosu na dodatne tehničke zahtjeve Pravila u postupku certificiranja jahti i brodica hrvatske državne pripadnosti treba svakako istaknuti da je na svim

<sup>35</sup> Ćičovački, L., *Upravnopravni nadzor primjene i provedbe postojećih nacionalnih i međunaordnih propisa o zaštiti morskog okoliša*, izlaganja održana na Skupu posvećenom zaštiti mora, HAZU.

<sup>36</sup> Pravilo 5.3.4.3. Sprječavanje onečišćenje smećem.

<sup>37</sup> V. Pravilo MARPOL, Prilog V.

<sup>38</sup> Pravilo 6.3.2.2. Zahtjevi za opremu brodice – Sprječavanje onečišćenja.

jahtama i brodicama zabranjeno korištenje premaza protiv obrastanja podvodnog dijela trupa koji sadrže organske spojeve kositra (tributilkositar – TBT).<sup>39</sup>

Na kraju, vrlo je važno pojačati nadzor rekreacijskih plovila. Naime, prema Pravilniku ovlaštene inspektori lučkih kapetanija obavljaju odgovarajući inspekcijski nadzor.<sup>40</sup> Međutim, za razliku od brodova koji podliježu redovitom nadzoru države luke putem Pariškog memoranduma, inspekcijski nadzor nad domaćim i stranim jahtama i brodicama obavlja se po dojavi ili informaciji, pritužbi u pogledu sposobnosti brodice ili jahte za plovidbu ili onečišćenje mora, što u praksi znači nadzor tek kad dodje do nezgode ili onečišćenja.<sup>41</sup> Bilo bi svakako svrsishodno provoditi ciljane preglede brodica i jahti u pravcu provjere ispunjavanja tehničkih zahtjeva sigurnosti plovidbe i sprječavanja onečišćenja mora uljem, otpadnim vodama i smećem.

#### 4. Standardi sprječavanja onečišćenja mora u marinama

Republika Hrvatska kao stranka MARPOL konvencije dužna je osigurati u svojim lukama dostatne uređaje za prihvata i zbrinjavanje odgovarajućeg otpada s plovnih objekata vodeći računa o posjećenosti luke, veličini luke te vrsti brodova koji najčešće koriste luku. MARPOL propisuje da za zauljene vode, opasne tvari u tekućem stanju, sanitarne vode i smeće treba osigurati prihvatne kapacitete koji trebaju biti dovoljni da se otpad u potpunosti zbrine bez mogućih zastoja u lukama. Uz MARPOL standarde sprječavanja onečišćenja, Hrvatska je kao država članica Europske unije bila dužna odgovarajuće implementirati u nacionalno zakonodavstvo i odredbe Direktive 2000/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o lučkim uređajima za prihvat brodskog otpada i ostatka tereta.<sup>42</sup> Svrha je navedene Direktive osigurati ujednačeno poštivanje ekoloških standarda i smanjiti izbacivanje brodskog otpada i ostataka tereta s brodova i drugih plovnih objekata u svim europskim lukama.

Uzimajući u obzir navedene obveze prema MARPOL konvenciji, ali i obvezu implementacije Direktive o prihvatnim uređajima, specifične odredbe vezane za postavljanje i upravljanje prihvatnim uređajima za brodski otpad i ostatke tereta postale su dijelom hrvatskog pomorskog zakonodavstva. MARPOL standardi glede prihvata i zbrinjavanja otpada u hrvatskim lukama prihvaćeni su izmjenama

<sup>39</sup> Pravila 5.3.4.4. i 6.3.2.

<sup>40</sup> Čl.85. Pravilnika o brodicama i jahtama.

<sup>41</sup> Članak 80. i 81. Pravilnika o inspekcijskom nadzoru sigurnosti plovidbe, NN br.39/11.

<sup>42</sup> Direktiva 2000/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o lučkim uređajima za prihvat otpada koji stvaraju brodovi i ostataka tereta (Sl L 332, 28.12. 2000.). Isto tako, Direktiva Komisije 2007/71/EZ od 13.XII.2007. o izmjeni Priloga II. Direktive 2005/59/EZ o prihvatnim uređajima (SL L 329, 14.12. 2007.), te Direktiva Komisije 2015/2087 od 18.XI.2015. o izmjeni Priloga II. i Direktive 2005/59/EZ o prihvatnim uređajima (SL L 302, od 19.11.2015.).



Pomorskog zakonika iz 2013.<sup>43</sup> Marine, kao luke posebne namjene, podrvgnute su posebnom pravnom režimu pa su dužne posštivati odredbe o redu na pomorskom dobru prema ZPDML i odgovarajućim podzakonskim aktima. Dužnost opremanja marine potrebnim prihvatnim uređajima tereti ovlaštenike koncesije. Isto tako, s obzirom da su korisnici marina najčešće javljaju jahte i brodice, koje po prirode svoje namjene ne prevoze teret, obvezu postavljanja odgovarajućih prihvatnih uređaja u marinama treba tumačiti isključivo u okviru prihvata otpada s jahti i brodica. Pojam otpada obuhvaća sav otpad, uključujući i sanitarne vode, te ostatke koji nastaju za vrijeme korištenja broda, osim ostataka tereta.<sup>44</sup>

#### **4.1. Postavljanje prihvatnih uređaja**

Na temelju PZ-a i odredbi Pravilnika o redu u lukama<sup>45</sup> nameće se koncesionarima luke posebne namjene dužnost opremanja luke odgovarajućom opremom i uređajima za rukovanje i prihvrat krutog i tekućeg otpada, zauljenih voda i sanitarnih voda kako su definirane odredbama MARPOL konvencije. Isto tako, nameće se im dužnost usvajanja i primjene Plana za prihvrat i rukovanje otpadom i ostacima tereta, kao i osiguranje prihvata i sakupljanja otpada s plovnih objekata. Plan ovjerava nadležna lučka kapetanija svake tri godine. Kapacitet i dostupnost opreme i uređaja mora odgovarati potrebama brodova koji uobičajeno koriste luku bez uzrokovanja nepotrebnog kašnjenja brodova. Ista obveza tereti koncesionare luke posebne namjene i prema odredbama ZPDML i Uredbi o uvjetima kojima moraju udovoljavati luke.<sup>46</sup> Uredbom su propisani temeljni tehnički zahtjevi za sve luke koji, *inter alia*, obuhvaćaju postavljanje prihvatnih uređaja sposobnih za prihvrat otpada s obzirom na vrstu i veličinu plovila koji uobičajeno koriste marinu, te obzirom na veličinu i zemljopisni položaj luke, a na način da ne uzrokuje nepotrebno kašnjenje plovnih objekata. Nadalje, koncesionari su dužni na oglasnoj ploči objaviti plan lokacija prihvatnih uređaja s opisom vrste otpada koji se mogu prihvatiti, te uputom o načinu upotrebe prihvatnih uređaja te listom ponuđenih operatera i usluga te popisom postupka za iskrcaj te izvještavanje. Za veća plovila može se tražiti najava potrebe za korištenje prihvatnih uređaja radi

<sup>43</sup> Zakon o izmjenama i dopunama PZ-a, NN br.56/13.

<sup>44</sup> V.čl.2. Uredbe o uvjetima koje moraju ispunjavati luke, NN br. 110/04.

<sup>45</sup> Pravilnika o uvjetima u načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske. NN br. 90/05, 10/08, 155/08, 127/10, 80/12, 56/13, 7/17. V. čl. 56a PZ-a, čl. 2. (6) i 3. Pravilnika o redu u lukama.

<sup>46</sup> Čl.83. Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama - Lučka uprava i ovlaštenici koncesije u lukama posebne namjene dužni su opremiti luku odgovarajućim uređajima za rukovanje i prihvrat tekućeg i krutog otpada, ostataka tereta s brodova, zauljenih voda i fekalija kako su definirane MARPOL Konvencijom. Ista je obveza ponovljena u članku 3. toč. 6. Uredbe o uvjetima kojima moraju udovoljavati luke.



učinkovitijeg planiranja prihvata i zbrinjavanja otpada.<sup>47</sup> O stanju postrojenja za prihvata otpada ovlaštenici koncesija u marinama dužni su jednom godišnje izvjestiti nadležno ministarstvo za pomorstvo.<sup>48</sup>

Možemo uočiti da dva zakonska akta, PZ i ZPDML, nameću iste obveze i dužnosti glede prikupljanja otpada s brodova. To dovodi do paralelnog režima nadzora, ali i sankcioniranja, što svakako ne pridonosi pravnoj sigurnosti. Pitanje sigurnosti plovidbe i zaštite morskog okoliša u obalnom području Republike Hrvatske, uključujući i luke, regulirano je Pomorskim zakonikom i odgovarajućim, gore spomenutim podzakonskim aktom – Pravilnikom o redu u lukama. U tijeku je izrada novog Pravilnika koji nastoji poboljšati sustav prikupljanja i zbrinjavanja broskog otpada u marinama, ali i drugim lukama. U pravcu jasnije i učinkovitije provedbe nema potrebe da se ista materija regulira u zakonskom tekstu koji regulira pravni status luka pa novi tekst ZPDML, čija je izrada u tijeku, ne bi trebao sadržavati navedene odredbe.

#### ***4.2. Prijavljivanje i prihvata otpada***

Odredbe Pravilnika u redu u luci koje se odnose na prijavljivanje i prihvata otpada s plovnih objekata primjenjuju se na sve brodove, jahte i brodice, bez obzira na zastavu pripadnosti, koji uplovljavaju u hrvatske luke, osim ratnih i javnih brodova, kao i na sve luke koje koriste navedeni objekti.<sup>49</sup> Prema čl.21. Pravilnika jahte i brodice dužne su čuvati smeće i otpadna ulja do dolaska u luku, gdje su ih dužne predati. U navedenoj odredbi nisu spomenute sanitarne vode pa bi se mogao izvesti zaključak da ne postoji obveza njihovog čuvanja do dolaska u luku, odnosno da ih je moguće ispustiti tijekom plovidbe. Međutim, to bi bilo u suprotnosti s već spomenutom odredbom čl.49.b PZ-a koja izričito zabranjuje u more ispuštati kruti i tekući otpad, sanitarne vode i ostatke tereta s plovnih objekata. U prilog tome ide i obveza zapovjednika jahte i voditelja brodice predati sav brodski otpad ( pojam otpad uključuje i sanitarne vode) prije ispuštanja u lučke prihvatne uređaje.<sup>50</sup> Ipak, za razliku od zapovjednika broda (osim ribarskog), zapovjednik jahte ili voditelj brodice nije, tijelu koje upravlja lukom, obavezan dostaviti podatke o broskom otpadu.<sup>51</sup> S tim u svezi, dužnost je koncesionara luke posebne namjene osigurati da se poštuje objavljeni red u luci te da se iskrcaj broskog otpada obavi za vrijeme boravka jahti i brodice u luci, odnosno marini.

<sup>47</sup> V.čl.3. toč.6,7.-8. Uredbe.

<sup>48</sup> V.čl. 14. Uredbe.

<sup>49</sup> Čl.61. Pravilnika o redu u lukama.

<sup>50</sup> Čl.64.st.1. Pravilnika o redu u lukama.

<sup>51</sup> Čl.63. Pravilnika o redu u lukama.

## 5. Zaključne napomene

Na kraju možemo zaključiti da Hrvatska ima vrlo bogat pravni okvir koji se odnosi na zaštitu morskog okoliša u marinama i drugim lukama nautičkog turizma. Rezultat je to same prirode nautičke djelatnosti koja je regulirana kroz pomorskopravne propise, ali i propise koji reguliraju turističku i neke druge povezane djelatnosti, kao i posebnog pravnog statusa marine kao luke posebne namjene. Disperziranost pravne regulative u više zakonskih i podzakonskih tekstova dovodi do neujednačenosti i pravne nesigurnosti pa, *de lege ferenda*, treba izbjegavati paralelno reguliranje jednog pitanja u više zakonskih tekstova, usvajanje pravnih rješenja koja su u međusobnoj suprotnosti te različita tumačenja istih pojmova. Pitanje zaštite morskog okoliša u marinama reguliraju ekološki propisi, propisi o sigurnosti plovidbe kao i oni koji reguliraju pravni status marina i drugih luka nautičkog turizma. Prvi korak u očuvanju i zaštiti morskog okoliša, ali i obalnog područja osigurava se kroz opće ekološke propise primjenom instrumenata zaštite okoliša, odnosno provođenjem postupaka procjene utjecaja na okoliš u postupku izdavanja koncesije za osnivanje luke posebne namjene. Na taj se način osigurava gradnja i korištenje marine na ekološki prihvatljivom morskom području te propisuju odgovarajuće mjere zaštite okoliša. S tim u svezi, vrlo je važno voditi računa da se prilikom prihvaćanja odgovarajućih prostornih planova, kao i prije izdavanja lokacijskih dozvola za gradnju nautičkih kapaciteta donesu odgovarajuće ekološke studije. One predviđaju mjere zaštite morskog okoliša kojih se treba pridržavati kako pri gradnji tako i pri korištenju marina. Treba redovito pratiti stanje morskog okoliša u akvatoriju marine i po potrebi uvoditi nove mjere zaštite sa ciljem održavanja dobrog ekološkog stanja mora. Nadalje, kao država zastave Republika Hrvatska traži da jahte i brodice hrvatske državne pripadnosti ispunjavaju vrlo stroge tehničke zahtjeve glede prevencije onečišćenja mora predviđene MARPOL konvencijom, ali i Direktivom 2013/53/EU o rekeracijskim plovilima. Zahtjevi se odnose na sprječavanje onečišćenja mora otpadnim uljima, sanitarnim vodama i smećem. Navedeni standardi traže se i za strane brodice i jahte kad obavljaju *charter* djelatnost u morskom području pod suverenitetom Republike Hrvatske. U tom pravcu, posebno ističem nove tehničke zahtjeve u odnosu na sprječavanje onečišćenja sanitarnim vodama koja se primjenjuju na sva rekreacijska plovila građana nakon 2000. godine. Kako bi se navedeni zahtjevi primjenili i na plovila građana prije navedene godine, Republika Hrvatska propisala je obvezu naknadne ugradnje posebnih spremnika za jahte, pa se predlaže propisivanje i za brodice građane prije navedene godine, kao i za one koje takav spremnik nemaju.

Novijim izmjenama Pomorskog zakonika, a u skladu s MARPOL standardima, ali i Direktivom 2000/59/EZ o prihvatnim uređajima u lukama, Hrvatska je usvojila poseban sustav prikupljanja i zbrinjavanja otpada u lukama propisujući

ovlaštenicima koncesije u marinama opremanja luke odgovarajućim prihvatnim uređajima. Stanje prihvatnih uređaja u pojedinim marinama (ali i drugim lukama) nije zadovoljavajuće pa se novim pravilima o redu u lukama, čija je izrada u tijeku, nastoji poboljšati lučke prihvatne sustave te ih integrirati u sustav gospodarenja otpadom.

Hrvatska je nedvojbeno postala prepoznatljiva turistička destinacija i treba voditi računa da to i ostane. Razvoj nautičkog turizma treba promatrati kroz stvaranje pravnog okvira koji će postići ravnotežu između gospodarskog razvoja, ali uz očuvanje morskog okoliša i obalnog područja.

## MARINE ENVIRONMENT PROTECTION IN THE MARINAS – CROATIAN LEGAL FRAMEWORK

*The development of nautical tourism in the Republic of Croatia has greatly increased a number of the marinas and other nautical ports. In accordance with the Nautical Tourism Development Strategy for the period 2009–2019 there is a plan for the construction of a number of new marinas and other nautical ports. Croatia became desirable nautical destination because of the natural beauty of the Adriatic Sea. Considering the maritime and tourist orientation of the Republic of Croatia the author emphasizes the Croatian interests in preserving its sea from pollution. In this regard the main purpose of this paper is to provide a brief account of Croatian legal framework relating to the protection of the marine environment in the marinas. The paper specifically discusses the prevention standards as well as rules regulating the liability for pollution damage. The author concludes that the current legal framework contains number of laws and regulations leading to legal uncertainty in the application of the corresponding environmental standards.*