OBALNE STRAŽE DIPLOMSKI RAD SPLIT,

Čonda, Martina

Master's thesis / Diplomski rad

2017

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

Permanent link / Trajna poveznica: https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:164:356954

Rights / Prava: In copyright / Zaštićeno autorskim pravom.

Download date / Datum preuzimanja: **2024-03-28**

Repository / Repozitorij:

Repository - Faculty of Maritime Studies - Split - Repository - Faculty of Maritime Studies Split for permanent storage and preservation of digital resources of the institution

zir.nsk.hr

UNIVERSITY OF SPLIT

dabar
DIGITALNI AKADEMSKI ARHIVI I REPOZITORIJI

SVEUČILIŠTE U SPLITU
POMORSKI FAKULTET

MARTINA ČONDA

OBALNE STRAŽE

DIPLOMSKI RAD

SPLIT,2017.

SVEUČILIŠTE U SPLITU

POMORSKI FAKULTET

STUDIJ: POMORSKE TEHNOLOGIJE JAHTA I MARINA

OBALNE STRAŽE

DIPLOMSKI RAD

MENTOR: **STUDENT:**

Prof.dr.sc. Josip Kasum **Martina Čonda(MB:0171258026)**

SPLIT,2017.

SAŽETAK

Obalna straža ima važnu funkciju nadzora pomorskog suvereniteta granica određene države. Njome se jamči sigurnost građana i dobara, sprečavaju ilegalni prodori u državu, kao i kriminalne radnje i eksploatacija prirode. Značajni primjeri obalnih straža u svijetu su Sjedinjene Američke Države, Francuska i Ujedinjeno Kraljevstvo. Republika Hrvatska pokušava održati korak sa modernim državama u pogledu zakonske regulative i tehnologije, svjesna koliki je njezin značaj na kontinentu Europe i unutar zajednice Europske Unije. U radu su se koristile odgovarajuće znanstveno istraživačke metode. Doprinos ovog rada je pregledni uvid u razvoj značajnih obalnih straža u Svijetu, te upoznavanje s modelom obalne straže Republike Hrvatske.

Ključne riječi: obalna straža, suverenitet, sigurnost, zakon, tehnologija

ABSTRACT

The Coast Guard has an important function of overseeing the maritime sovereignty of a certain country. It guarantees the security of citizens and goods, preventing illegal penetration into the state, as well as criminal activities and exploitation of nature. Significant examples of coastal guards in the world are the United States, France and the United Kingdom. The Republic of Croatia is trying to keep up with modern states in terms of legislation and technology, aware of its importance on the continent of Europe and within the European Union.

Key words: coastal guard, sovereignty, security, law, technology

SADRŽAJ

1. UVOD 2

2. RAZVOJ OBALNE STRAŽE 4

2.1 SAD 5

2.2 Velika Britanija 9

2.3 Francuska 10

3. SIGURNOST JADRANA 11

3.1. Značajke Jadranskog mora 12

3.2. Sigurnost i zaštita 14

3.3.1 Unutarnja plovidba 17

3.3.2 Strategije i nacrti EU sa utjecajem na RH 19

4. OBALNA STRAŽA RH 24

4.1 Razvoj 25

4.2 Zakonodavna regulativa 26

4.3 Organizacijska struktura 32

ZAKLJUČAK 36

LITERATURA 37

PRILOZI 41

1. UVOD

U pogledu suvereniteta na vodama, Republika Hrvatska se proteže nad unutarnjim morskim vodama i teritorijalnim morem u iznosu od 31 757 km^2. To je više od polovice površine kopnene granice. Gospodarski pojas Republike Hrvatske obuhvaća morske prostore od vanjske granice teritorijalnoga mora u smjeru pučine do njegove vanjske granice dopuštene općim i međunarodnim pravom. Ukupni prostor morske površine iznosi 56 964 km^2, što je gotovo jednako kopnenoj površini Republike Hrvatske. Hrvatska obala je razvedena sa više od tisuću otoka i otočića na kojima je otprilike 130 000 stanovnika.

Od početka državnog osamostaljenja Hrvatska primjenjuje model djelovanja više državnih tijela koji reguliraju promet i sigurnost na moru: lučke kapetanije, pomorska policija, Nacionalna središnjica za traganje i spašavanje, Državni inspektorat i ostale službe. Njihove zadaće su raznolike, od akcija traganja i spašavanja, kontrole i nadzora u unutarnjim morskim vodama i u teritorijalnom moru.

Obalna straža ima dužnost (Zakon o Obalnoj straži, Narodne novine, br. 109/07.):

- provoditi mjere kontrole sigurnosti pomorskog prometa putem komunikacijskih stanica
- omogućavati nesmetan i siguran prilaz lukama teretnim i putničkim brodovima
- izvršavati inspekcijski nadzor brodova za vrijeme plovidbe i u lukama
- donositi mjere za sprečavanje i uklanjanje posljedica onečišćenja uzrokovanih havarijom broda.

Obalna straža mora surađivati u provedbi i nadzoru zakona na moru i izmjenjivati informacije s ostalim državnim tijelima, prikupljati i analizirati podatke i izvještaje, kao i donositi mjere za poboljšanje sigurnosti na moru (Zakon o Obalnoj straži, Narodne novine, br. 109/07.).

Bez obzira na ovo, činjenica je kako Hrvatskoj treba sofisticirana i svrsihodna služba koja će samostalno obavljati sve zadaće na moru i biti sposobna djelovati u gospodarskom pojasu, a po potrebi i na čitavom Jadranu.

Izvršit će se tako i usporedba obalne straže u RH sa obalnim stražama SAD-a, Francuske i Velike Britanije.

Obalna straža SAD-a (*engl. United States Coast Guard; USCG*) grana je Oružanih snaga SAD-a. Za razliku od ostalih područja, Obalna straža jedinstvena je po tome što ujedinjuje poslove pomorske policije, vojnopomorske podrške, te agencije Ministarstva domovinske sigurnosti, dok u vrijeme rata potpada pod Ratnu mornaricu obavljajući vojne operacije. Većini država uzor predstavlja Obalna straža SAD-a i obalne straže zemalja koje su u većoj ili manjoj mjeri uspješno ustrojene po uzoru na Obalnu stražu SAD-a. U okviru britanskog modela se ustrojava agencija koja koordinira manje zahtjevne dijelove sustava kao što su dragovoljačke spasilačke službe te brodovi specijaliziranih poduzeća koji se angažiraju na nekim zadaćama. Lanac međusobno povezanih institucija čine Obalna straža, Kraljevski nacionalni institut za spasilačka plovila, Kraljevska pošta i Ministarstvo obrane [1].

Francuska ima više od 11 milijuna kvadratnih kilometara morskog prostora. Iako nema klasičnu obalnu stražu, jasno su određene dužnosti obalne straže; sveukupno ih je 45. Kako bi se te zadaće izvršile, djeluje 10 odjela odnosno uprava više ministarstava, službeni je naziv *Gendarmerie Maritime* [20].

Vidljivo je da države imaju različitu uređenost pomorskih puteva i odnosa, ali svima je cilj univerzalan – zaštita domaćih granica, neometane trgovine i prometa dobara te ljudi.

Rad je raspoređen na više poglavlja. Prvo poglavlje je Uvod u kojem se objašnjava interesno područje. Iduće, drugo poglavlje se dotiče razvoja obalne straže u svijetu, napose SAD-a. Ujedinjenog kraljevstva i potom Francuske. Želja je spoznati kako te, naprednije i teritorijalno prostornije države uređuju navedenu interesnu sferu. Treće poglavlje je vezano uz sigurnost Jadrana, analizu postojeće zaštite, kako se ista može unaprijediti te kakva je prometna povezanost RH sa EU zahvaljujući morskim putevima, kako će to utjecati na poziciju unutar EU i slično. Četvrto poglavlje analizira obalnu stražu u Hrvatskoj, kako se provodi kroz godine te zakonske regule koje omogućuju djelovanje obalnoj straži. Peto poglavlje je zaključno koje sažima do tada određene spoznaje.

2. RAZVOJ OBALNE STRAŽE

Najučestalija forma kojom se pokušava organizirati nadzor i zaštita državnih interesa na vodi jest obalna straža. Obalna straža ima više dužnosti od kojih se ističu [1]:

- *provedbe zakona*
- *traganje i spašavanje*
- *pomoć pri navigaciji*
- *vojne operacije manjeg intenziteta*
- *ekologija*
- *nadzor ribolova*
- *hidrografija.*

Različiti autori i literatura definiraju pojam "obalna straža" na razne načine, što je razumljivo jer različite države imaju relativno drugačiji odnos prema ovoj dužnosti. Američka literatura tako pojašnjava pojam obalne straže (*engl. coast guard*) vojnom aktivnošću tokom mira i ratnog stanja, ističući kako je pet glavnih obveza nacionalne obalne straže. Britanska literatura definira terminologiju "obalne straže" pomoću ratnih brodova koji imaju dužnost čuvati i braniti domaće, nacionalne interese na moru; njihova dužnost je također spašavati brodove i ljude u nesrećama u blizini obale. Ruska i njemačka izdanja enciklopedija krajem 20. stoljeća pojam obalne straže faktično i nema. Jedna od definicija koje odlikuju ovaj pojam jest da se pod njom smatraju manevarske i stacionarske snage civilnih i vojnih struktura koje su namjenjene potekciji gospodarskih interesa države u teritorijalnim vodama, ali i superviziji prometa te pružanju adekvatne pomoći na moru [11].

Prvu obalnu stražu osnovala je Švedska 1638. godine. U svijetu se najčešće govori o četiri temeljna modela organizacije obalne straže [1]:

1. *američki model,*
2. *britanski model,*
3. *model mornarička obalna straža i*
4. *model mornarica kao obalna straža.*

Kada se govori o obalnoj straži, prva je pomisao obalna straža u SAD-u, i općenito Sjevernoj Americi. Istražujući literaturu, otkriva se kako je Finska jedina zemlja zatvorenog mora koja ima obalnu stražu, pa čak Island, iako nema ratnu mornaricu, ima ustrojenu obalnu stražu [11].

Općenito govoreći, obalne straže imaju univerzalnu obvezu spriječiti sve potencijalne oblike kriminala (npr. ilegalnu trgovinu, ilegalnu emigraciju, otmicu plovila, pljačku podmorja i slično). Kako bi uspješno obavljali dužnost, pripadnicima obalne straže su potrebni brzi, laki topovi i strojnicama naoružani brodovi. Svakako je jedan od primarnih poslovna obalne straže traganje i spašavanje, za što su potrebni posebno opremljeni i brzi patrolni brodovi, helikopteri opremljeni za traganje i spašavanje te gliseri koji se ne mogu prevrnuti. U pogledu regulacije navigacije, dužnost obalne straže je osigurati da se sva plovila drže propisanih i unaprijed određenih pravila plovidbe, koja su jednako obvezatna za sve sudionike prometa na vodi. Obalna straža mora biti osposobljena i za spašavanje profesionalnih pomoraca i plovila, kao i za spašavanje nautičara. Kako bi uspješno obavljala te poslove nužni su prostrani i višenamjenski brodovi te helikopteri kako bi se dužnosti uspješno obavljale i daleko od obale [1].

U moderno doba pak postoje tri svjetska modela pomorskih država koje [11]:

- *imaju prepoznatljivu obalnu stražu*
- *nemaju obalnu stražu jer umjesto nje rabe policijske formacije*
- *nemaju obalnu stražu i policijske formacije jer njezine dužnosti obavlja granična služba.*

Nužno je napomenuti kako od 120 zemalja koje se mogu klasificirati kao pomorske, tek 15 ih ima klasičan model pomorske straže. Iznenađujuće je da to nisu države poput Australije, Španjolske, Irana, Rusije, Kine, Meksika, Izraela, Novog Zelanda i Južnoafričke Republike. Niti jedna od bivših komunističkih zemalja nikad nije imala obalnu stražu niti ju je pokušaval oformiti. Čak i danas, u bogatijim i sigurnosti željnim državama Europske unije se ne pokazuje veliki interes za razvoj klasičnog modela obalne straže jer gotovo sve koriste različite načine za organizaciju službe na moru [11].

2.1 SAD

Povijest Obalne straže SAD-a (skraćeno USCG) započinje 1790. godine kada je Prvi kongres tadašnjeg države podupro ideju za građenjem desetak brodova koji će provoditi carinske i trgovačke zakone, zaustaviti nezakonitu trgovinu i zaštiti prikupljanje federalnog prihoda [9].

Političari su smatrali kako je najprimjerenije, obzirom na očekivane zadaće obalne straže, postaviti ju pod nadležnost Ministarstva financija, dajući joj naziv Carinska mornarica i Državna carinska služba [14].

Obalna služba SAD-a svoj kompletan naziv dobiva 1915. godine aktom Kongresa SAD-a kojim se ujedinjuje Državna carinska služba sa Američkom službom za spašavanje. USCG – u se 1939. godine pridružuje i Američka svjetioničarska služba odlukom predsjednika Franklina Roosvelta, koja je do tada djelovala samostalno. Tako USCG započinje i s održavanjem sredstava za navigaciju uključujući i svjetionike. 1946. dio Obalne straže SAD-a postaje i Biro pomorske inspekcije i navigacije što postavlja sigurnost plovidbe trgovačke mornarice u nadležnost USCG-a [14].

Od 1967. godine do 2003. godine USCG je u sastavu Ministarstva prometa, a 2003. godine postaje dio Ministarstva domovinske sigurnosti. Inače, vječni moto USCG-a je "Semper Paratus" (hrv. Uvijek spreman) [9].

USCG je najstarija kontinuirana pomorska služba u SAD-u, i obzirom na teritorij i povijest SAD-a, sasvime je razumljiva uloga ove službe u domovinskoj sigurnosti SAD-a sa funkcijama:

- *provedbi zakona na moru*
- *provedbi akcija traganja i spašavanja*
- *pravodobnom reagiranju na morska ekološka onečišćenja*
- *održavanju riječkih, unutar obalnih i priobalnih sredstava za pomoć u navigaciji.*

Ova služba se mora nositi sa emigrantima, narko-kartelima, terorizmom, ekološkim problemima, izrabljivanjima morskog života i okoliša, i naravno spašavanjima ljudi i plovila. Uistinu širok opus dužnosti za ovu službu čine ju svakako zanimljivim uzorkom u raspravi ovog interesnog područja.

Pripadnici USCG-a se dijele u: časnike, dočasnike, pričuvni sastav, civile i pomoćno osoblje. Časnik ove službe se postaje uspješnim završetkom na Akademiji USCG, završetkom

Škole za časničke kandidate ili neposredno kroz jedan od više komisijskih programa. Akademija USCG-a je jedna od pet federalnih vojnih akademija, smještena je u New Londonu i godišnje upisuje oko 300 završenih srednjoškolaca. Nakon četiri godine se završava sa dodjelom diplome tehničke znanosti ili činom poručnika korvete. Škola za časničke kandidate uključuje 17 tjedana obuke s posebnim osvrtom na pomorske znanosti, provedbu zakona, pomorske vještine i rukovođenje. Uvjeti za upis su iznimno visoki, a njezinim završetkom osoba dobiva čin poručnika korvete sa obvezom trogodišnje pripravničke službe u pričuvnom sastavu USCG-a. Dočasnici USCG-a obavljaju veliki broj različitih poslova, poput: poslova sigurnosti i provedbe zakona, pomorskih ophodnji, zrakoplovnih ophodnji i dr. Svaki dan u USCG-u zajedno s vojnim osobljem rade i civili pri poslovima spašavanja života, kontroli luka i plovnih putova, zaštiti okoliša, provedbi zakona. *Kolika je ovo služba, govori i podatak da USCG-u ima više od 6 000 civilnih zanimanja i više od 200 različitih vrsta poslova koji se rade na više od 100 lokacija u SAD-u* [11].

Zajedno s velikim i malim brodovima u službi na moru se rabe zrakoplovi i helikopteri. *USCG posjeduje ukupno 211 zrakoplova s tim da se taj broj neprestano mijenja ovisno o periodičkom održavanju*. Njihove glavne zadaće su traganje i spašavanje, ekološka zaštita, operacije u zaleđenim područjima i presretanje.

Na čelu USCG-a se nalazi zapovjednik kojemu pomaže zamjenik zapovjednika i dva pomoćnika zapovjednika. *Oni su također zapovjednici Atlantske i Pacifičke zone te pobočnik koji je neposredno odgovoran za područje ljudskih resursa, obavještajne i kriminalističke istrage, provedbu operacija, inženjering i logistiku, planiranje, zapovijedanje i nadzor komunikacijske informatike i informacijske tehnologije te nabavu*. Zapovjednici dviju zona, Atlantske i Pacifičke, su neposredno odgovorni za provedbu zadaća USCG-a u svojim zonama. USCG ima mogućnost provedbe vojnih, redarstvenih i humanitarnih zadaća. Njezinih pet osnovnih zadaća su [11]:

1. *sigurnost na moru* - to su akcije traganja i spašavanja i pomorske sigurnosti zbog čega je USCG prepoznata kao vodeća svjetska sila u ovom području djelovanja. USCG djeluje zajedno s drugim federalnim državnim i lokalnim agencijama, kako bi mogla pružiti brži i činkovitiji odgovor na poziv u pomoć. Primarno nastojanje USCG-a je smanjenje broja smrtno stradalih i ozlijeđenih na američkim trgovačkim plovilima, smanjenje broja nesretnih slučajeva vezanih uz putnike, kao i broja sudara i nasukavanja u vodama pod jurisdikcijom USCG-a.

   USCG također istražuje pomorske nesreće s analizom razloga koji su doveli do pomorske nesreće. Kao međunarodni lider USCG surađuje s drugim državama i agencijama kako bi

promovirala više standarde sigurnosti za komercijalna plovila i njihove posade. Posebnu pozornost USCG posvećuje i sigurnosti plovidbe za više od 76 milijuna rekreacijskih plovila kojima američki nautičari krstare američkim plovnim putovima

2. *kontrola poštivanja zakona na moru* - kako USCG ima ovlasti provođenja zakona, smije spriječiti strane ribarske brodove u nedozvoljenom ulasku na područje pod američkom jurisdikcijom, presretati plovila s drogom i ilegalnim useljenicima, kao i zaustaviti neodgovorne nautičare. USCG traži načine smanjenja rizika od terorističkih napada na američke putnike u stranim i domaćim lukama, suočavajući se s izuzetno teškom zadaćom sprječavanja visoko sofisticiranih protivnika. Desantni timovi USCG-a kontinuirano sprječavaju kršenje međunarodnih ribarskih ugovora, kao i pokušaje krijumčarenja opojnih sredstava u SAD. USCG ima ključnu ulogu u implementaciji strategije državnog vrha SAD-a sprječavanja trgovine drogom. Zaštita bioloških pomorskih resursa, prvenstveno kroz detekciju i sprječavanje ilegalnog ribarstva, je još jedna od zadaća USCG-a koju ona obavlja od svojih početaka pa do danas. Protok ilegalnih imigranata u čamcima je opasnost za ljudske živote i ujedno kršenje američkih i međunarodnih zakona pa misije presretanja ovakvih plovila imaju redarstveni kao i humanitarni karakter. USCG je vodeća agencija u provođenju američkih imigracijskih zakona na moru, bilo da se radi o masovnoj imigraciji, zahtijevanju statusa azilanta ili izbjeglice, krijumčarenja ljudima ili repatrijaciji
3. *održavanje sigurnosti plovnih putova* - obuhvaća sigurnost protoka ljudi i dobara američkim vodenim putovima. Moderni američki pomorski transportni sustav u sebi sadržava brojne plovne putove, luke i poveznice s obalnim transportom, kao što su kontejnerski terminali, koji svi zajedno omogućuju različite načine prijevoza, kako bi se prevezli ljudi i dobra s mora i na more. USCG je stalno fokusirana na prevenciju pomorskih nesreća, ali i na sprječavanje ostalih oblika katastrofa (prirodnih ili uzrokovanih ljudskim faktorom). USCG je odgovorna za održavanje i ophodnju plovnih putova, potrebnog da bi se održala unutarnja trgovina, olakšala međunarodna trgovina, te održala dostupnom vojna flota za nacionalnu obranu. Ledolomci drže plovnim prolaze za trgovačku mornaricu u zimi, a prometni pomorski servis koordinira sigurnu i učinkovitu plovidbu komercijalnih plovila. USCG održava putokaze i prometne znakove više od 50 000 federalnih navigacijskih oznaka, uključujući plutače, svjetionike, dnevne farove i radio navigacijske signale na američkim plovnim putovima.

   Ova pomoćna sredstva za navigaciju nužna su za plovidbu morem. Diferencijalna GPS *(engl. Global Position System*) mreža USCG-a je potpuno operativna i pomorcima trenutačno pruža najprecizniji elektronički navigacijski sustav. USCG je također odgovorna

za otprilike 18 000 cestovnih i željezničkih mostova koji prelaze preko plovnih putova u čitavoj zemlji. USCG izdaje dozvolu za gradnju mostova, naređuje uklanjanje onih koji smetaju plovidbi i nadgleda rad pokretnih mostova.

4. *nacionalna obrana* - po statutu USCG je vojna sila koja sudjeluje u udruženim vojnim snagama, a funkcionira kao specijalizirana služba pod mornaricom u vrijeme rata ili ako tako naredi predsjednik SAD-a. USCG ima također i zapovjednu odgovornosti za američku pomorsku obrambenu zonu sprječavajući potencijalne prijetnje američkoj obali, lukama i unutarnjim plovnim putovima kroz djelatnosti lučke sigurnosti, obrane vojnih luka i operacije i vježbe vezane uz obalno ratovanje. USCG provodi domovinsku sigurnost u vojnim i trgovačkim lukama i duž američke obale. Komercijalni, tankerski, putnički i trgovački brodovi su pod pojačanim mjerama zaštite koje provodi USCG. Četiri važne zadaće vezane uz nacionalnu obranu dodijeljene su USCG-u (operacije presretanja na moru, lučke aktivnosti vezane uz obranu i sigurnost, mirnodopske operacije i operacije zaštite okoliša). Izvan američkih obalnih voda USCG pruža potporu stranim pomorskim i vojno-pomorskim snagama kroz obuku i udružene operacije.
5. *zaštita prirodnih resursa* - USCG danas štiti vrijedne pomorske resurse. U nastojanju da se zaštiti biomasa u američkom gospodarskom pojasu USCG djeluje na različitim poljima, npr. obavlja ophodnje u neribolovnim zonama u blizini New Englanda kako bi se ugroženim vrstama pružila mogućnost povećanja brojnosti. Bliskom suradnjom s drugim federalnim i stranim agencijama USCG također poduzima korake protiv nezakonitog korištenja oceanskih poteznih mreža na Tihom oceanu. USCG igra važnu ulogu u nastojanjima zaštite ugroženih vrsta, a jedan je od začetnika borbe protiv zagađenja voda. Danas su udarni timovi USCG-a na raspolaganju 24 sata kako bi brzo djelovali u slučaju nezgoda i onečišćenja pomorskog okoliša. Ova služba također provodi federalne zakone onečišćenja mora otpadom sa svih vrsta plovila. USCG surađuje s pomorskom industrijom kako bi se razvili novi sigurnosni standardi za komercijalna plovila i njihove posade te provodi te standarde kroz rigorozna testiranja i sveobuhvatnu istragu pomorskih nesreća i onečišćenja.

2.2 Velika Britanija

U Velikoj Britaniji postoji velik broj pomorskih službi koje obavljaju poslove zaštite i provođenja vlasti na moru. Najpoznatije su Pomorska služba carine i trošarine, Služba spašavanja, Služba za zaštitu ribolova, i Pilotska služba. Služba obalne straže u Velikoj Britaniji

organizirana je na kopnu u sastavu vladine agencije pod nazivom *Maritime and Coast Guard Agency* [1].

Britanski model zaštite mora nije toliko rasprostranjen u svijetu. U okviru tog modela se ustrojava agencija koja koordinira manje zahtjevne dijelove sustava kao što su dragovoljačke spasilačke službe te brodovi specijaliziranih poduzeća koji se angažiraju na nekim zadaćama. Lanac međusobno povezanih institucija čine Obalna straža, Kraljevski nacionalni institut za spasilačka plovila, Kraljevska pošta i Ministarstvo obrane. Britanci iznajmljuju i strane brodove i strane posade, ali ipak glavni i najdelikatniji posao obavljaju patrolne snage britanske ratne mornarice, koja je odgovorna za ukupno stanje sigurnosti na moru, obranu i zaštitu britanskih interesa. Dobrovoljne spasilačke službe osim u Velikoj Britaniji postoje i u Finskoj, Novom Zelandu, Nizozemskoj, Južnoafričkoj Republici, Švedskoj i Španjolskoj [11].

2.3 Francuska

Nakon SAD-a Francuska je iduća država po broju kvadratnih kilometara kvadratnog prostora za kojeg mora brinuti. Iako nema tradicionalno ustrojenu obalnu stražu, funkcije iste su određene. U Francuskoj su ustrojene brojne pomorske službe na moru koje pored ratne mornarice obuhvaćaju pomorsku policiju, carinu i službu spašavanja na moru [19]. Djelokrug odgovornosti ovih službi je priobalje, dok se na otvorenom moru o zaštiti interesa brine francuska ratna mornarica [11].

U provođenju tih dužnosti sudjeluje preko deset odjela raznih ministarstava službenog naziva *Gendarmerie Maritime*. Mehanizam državnog djelovonja u primjeni zakona na moru se tvori od dva elementa [20]:

1. *na koordinaciji između različitih organizacija sa odgovarajućim sposobnostima i sredstvima*
2. *na sudjelovanju Ministarstva obrane i mornarice.*

Na temelju ovlasti premijera je osnovano Glavno tajništvo mora koje je međuresorno tijelo utemeljeno krajem 1995. godine. Funkcije obalne straže ne zamjenjuje organizaciju ostalih pomorskih aktivnosti države jer je utemeljena sa ciljem jačanja međuresorne suradnje omogućujući spajanje administracije i sredstava, kao i poboljšanja učinkovitosti. Kod obavljanja funkcija obalne straže sudjeluju [20]:

1. *Francuska mornarica (Ministarstvo obrane), što uključuje i pomorsku žandarmeriju*
2. *Carina – Ministarstvo gospodarstva i financija*

3. *Nacionalna granična policija (Ministarstvo unutarnjih poslova), Nacionalna žandarmerija (Ministarstvo unutarnjih poslova) i Građanska siguronosna direkcija (Ministarstvo unutarnjih poslova)*
4. *Direkcija za pomorske poslove (Ministarstvo ekologije, energetike, održivog razvoja i more).*

Ovi odjeli su dio CODIR-a (engl. Directorate Committee for the Coast Guard Function; hrv. *Uprava odbora za funkciju obalne straže), utemeljene po direktivi Glavnog tajništva za more; pod ovim resorom se raspravljaju sigurnost, zaštita i upravljanje morskim dobrom*[20]. Da mornarica adekvatno djeluje u dužnostima obalne straže, određena je dvojnom namjenom [20]:

1. *za funkciju obalne straže*
2. *obrane.*

Za koordinaciju dužnosti obalne straže dežurno je Tajništvo za more. Na čelu područnih koordinacija (Mediteran, Atlantik, Le Manche) su admirali Francuske mornarice, dok su na čelu pomorskih teritorija guverneri (predstavnici Vlade za teritorij). Nadalje, Francuska ima šest prekomorskih teritorija [20].

3. SIGURNOST JADRANA

Sigurnost Jadrana je uvjetovana interesima raznih državnih i regionalnih sfera koje koreliraju sa pravilima Europkse Unije. U domaćem, hrvatskom kontekstu, područje je obilato učestalim razmjenama dobara, ljudi i plovila za čiju sigurnost RH mora garantirati.

3.1. Značajke Jadranskog mora

Republika Hrvatska na zapadu je oslanja na Jadransko more, morsku površinu kojom joj je osiguran izlaz na Sredozemno more. Ukupna duljina hrvatske obale iznosi 6.278 km uključujući i obalu koja se proteže oko 1.244 otoka, otočića, grebena i hridi. Od ukupnog broja otoka 49 ih je naseljeno. Od ukupne površine Republike Hrvatske koja iznosi 87.661 km^2, unutrašnje morske vode i teritorijalno more proteže se na površini od 31.479 km^2 (unutrašnje morske vode 12.498 km^2 te teritorijalno more 18.981 km^2). Hrvatska ima višestoljetnu pomorsku tradiciju, dok je sektor pomorstva oduvijek imao ključnu ulogu u gospodarskom, trgovinskom i društvenom razvoju zemlje [15].

Podaci za 2012. godinu ističu kako se u hrvatskim lukama godišnje pretovari oko 19 milijuna tona tereta te se preveze više od 12 milijuna putnika. Hrvatske luke integrirane su u sveobuhvatnu mrežu europskih prometnih koridora, što predstavlja razvojni potencijal koji omogućuje uključivanje u trgovinske tokove na europskom, ali i na svjetskom tržištu. Ovime se omogućuje i transformacija lučkih sustava u suvremene logističke i distribucijske gospodarske centre [15].

Prema podacima udruge hrvatskih brodara MARE NOSTRUM za 2012. godinu, hrvatsku flotu čine 1245 broda 1.274.833,36 GT od čega 121 brod plovi u međunarodnoj plovidbi. Obzirom na smanjenje broja plovila u floti, nužno je usvojiti mjere koje će osigurati opstanak i modernizaciju hrvatske flote kako bi bila konkurentna na svjetskom tržištu. Osim toga, s obzirom na tradiciju i postojeći *"know-how"* koji su temeljni preduvjeti za uspjeh, Hrvatska mora voditi računa o pomosrstvu općenito. Prema podacima za 2012. godinu, u hrvatskim upisnicima i očevidnicima upisana su: 72 plutajuća objekta, 4 nepomična odobalna objekta, više od 1 900 jahti te 118 000 brodica.

U Republiku Hrvatsku prosječno godišnje uplovi oko 60 000 stranih rekreacijskih plovila (ova brojka je također prema podacima za 2012. godinu). Hrvatska ima oko 22 000 pomoraca, od čega je oko 7 500 pomoraca koji plove u nacionalnoj plovidbi, i oko 14 500 pomoraca koji plove u međunarodnoj plovidbi na brodovima hrvatskih i stranih zastava. Pomorci se obrazuju u sustavu koji uključuje osam srednjih pomorskih škola, četiri pomorska visoka učilišta i 22 specijalizirana pomorska učilišta [15].

Šest glavnih luka (Rijeka, Zadar, Šibenik, Split, Ploče i Dubrovnik) su pozicionirane duž kopnene obale i sve se smatraju lukama od osobitog tj. međunarodnog gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku. Hrvatske morske luke povoljno su smještene olakšavajući pomorski promet između središnje i istočne Europe i južne Azije, Australije i Oceanije i Europe (preko Sueskog kanala). Zahvaljujući ovome, putovanje je izrazito skraćeno od pet do osam dana ili minimalno 2 000 km u usporedbi s lukama sjeverne Europe. Trenutno na tržištu Europske unije na jadranske luke otpada samo 3% ukupnog tereta što govori o velikom potencijalu za rast teretnog prometa u svim jadranskim lukama. Luka Rijeka i luka Ploče, a sustiže ih i luka Split, imaju najveći tržišni potencijal za pretovar tereta. Luka Rijeka je luka osnovne TEN-T mreže i dio Mediteranskog koridora: Ljubljana/Rijeka – Zagreb – Budimpešta – Ukrajinska granica, a luka Ploče je luka sveobuhvatne TEN-T mreže. Daljnji razvoj luke Rijeka i luke Ploče dijelom ovisi o razvoju njihove povezanosti sa željeznicom pa je izrazito bitan projekt u zajedničkom interesu za sektor teretnog pomorskog prometa razvoj i izgradnja željezničkog pravca od Rijeke do Mađarske; daljnji razvoj željeznice u Bosni i Hercegovini je od presudne važnosti za razvoj luke Ploče. Luke Pula, Zadar, Šibenik, Split, Dubrovnik i Ploče klasificirane su kao luke sveobuhvatne TEN-T mreže [15].

Javni prijevoz u obalnom linijskom pomorskom prometu smatra se važnim faktorom u segmentu pomorske plovidbe, jer isti osigurava trajno i redovito povezivanje otoka s kopnom i otoka međusobno. Bez ovoga je nemoguće ostvariti održiv razvoj naseljenih otoka u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske. Ovaj sektor pruža redovitu linijsku plovidbu između hrvatskih otoka (73 otočne luke) i kopnene obale (22 kopnene luke). Razvoj usluge prijevoza u obalnom linijskom pomorskom prometu smatra se izuzetno važnim iz razloga što bez istog nema daljnjeg gospodarskog razvoja otoka i priobalja, što se posljedično odražava i na depopulaciju otočkog stanovništva. Nužno je stoga optimizirati kapacitete i učinkovitost postojeće i nove infrastrukture, poticati intermodalnost i poboljšanje sigurnosti i pouzdanosti prometne mreže otvaranjem i poboljšanjem infrastrukture za prihvat brodova koji obavljaju uslugu prijevoza u obalnom linijskom pomorskom prometu i njihove pristupne infrastrukture (pristupnih cesta i sl.).

Nužno je održavati i razvijati adekvatnu razinu sigurnosti plovidbe i zaštite mora od onečišćenja u skladu s međunarodnim i europskim standardima kao i potrebama sudionika u pomorskom prometu [15].

U segmentu javnih usluga sigurne plovidbe, a u skladu s Međunarodnom konvencijom o zaštiti ljudskih života na moru *(SOLAS),* UN-ovoj Konvenciji o pravu mora *(UNCLOS),* Konvenciji Međunarodne hidrografske organizacije *(IHO)* te Zakonu o hidrografskoj

djelatnosti uspostavljena je i operativna hidrografska služba. Hidrografska služba je skup aktivnosti koje sustavno i kontinuirano provodi nacionalni hidrografski ured (Hrvatski hidrografski institut). Osnovni cilj hidrografske službe je osiguranje dostupnosti hidrografsko-navigacijskih informacija koje su u izravnoj vezi sa sigurnošću plovidbe krajnjim korisnicima na brodovima. Hidrografska služba organizira se i djeluje kao trajna aktivnost kroz cijelu godinu, neprestano i svaki dan. Prioritetni cilj je i sustavno i kontinuirano unapređenje hidrografske službe, smanjenje sigurnosno plovidbenih i ekoloških rizika prikupljanjem hidrografskih podataka, korištenje najnovije tehnologije u skladu s relevantnim standardima, objava podataka u službenim papirnatim i elektroničkim navigacijskim kartama i publikacijama, održavaanje objavljenih podataka i osiguranje dostupnosti službenih karata i publikacija diljem svijeta [15].

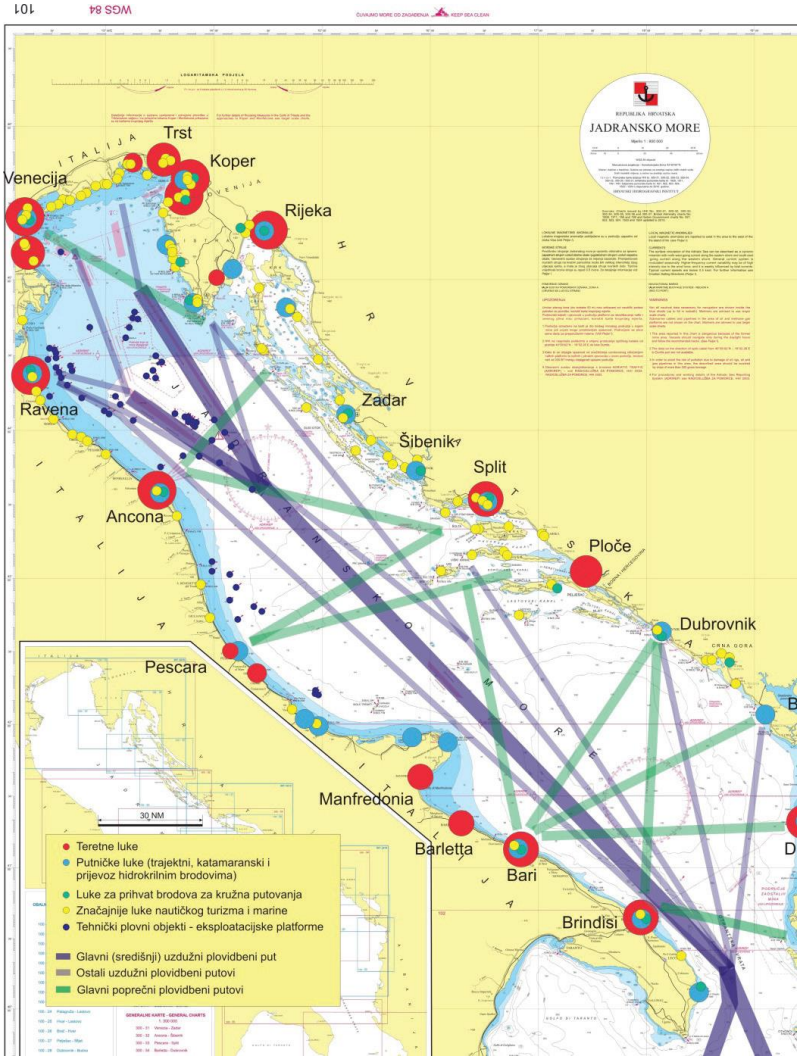
Glavni prioriteti sektora pomorstva usredotočeni su na [15]:

- *specijalizaciju luka u skladu s mogućom potražnjom*
- *povećanje održivosti sustava reorganizacijom sektora, unapređenjem učinkovitosti održavanja, smanjenjem utjecaja na okoliš i uvođenjem mjera za povećanje sigurnosti i interoperabilnosti sustava*
- *unapređenje pristupa lukama i njihovo povezivanje s drugim prijevoznim sredstvima kako bi se potaknuo razvoj intermodalnog prometa.*

3.2. Sigurnost i zaštita

Ulaskom Republike Hrvatske u Europsku zajednicu, u pravni poredak države su, između ostalog, prenesene i smjernice koje se odnose na uspostavu i održavanje službe za nadzor i upravljanje pomorskim prometom na hrvatskom dijelu Jadranskog mora. *Trenutno su VTMIS (engl. Vessel Traffic Management and Information System; hrv. upravljački i informacijski sustav plovnog prometa) službe u Hrvatskoj uređene sukladno smjernicama Zajednice.*

Pomorski promet na Jadranu sastoji se od više kategorija, od kojih je, sa stajališta sigurnosti plovidbe, najznačajnija plovidba trgovačkih brodova u međunarodnoj plovidbi [14].



Slika 1. Značajnije luke i glavni plovidbeni pravci Jadranskog mora.
Izvor: Komadina i sur.; 2013: 28.

Gornja slika (1.) prikazuje luke Jadranskog mora podijeljene u kategorije: teretne i putničke luke, marine, luke nautičkog turizma i luke za prihvat brodova za kružna putovanja. Također, prikazani su tehnički plovni objekti - bušotine na eksploatacijskim plinskim poljima. Ovime se naglašava kompleksnost područja, prometa, dobara i ljudi čija se sigurnost mora konstatno osiguravati. Sukladno smjernicama Europske komisije Republika Hrvatska se obvezala uspostaviti VTMIS službu na svom obalnom području.

Donošenjem Zakona o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika stvoren je temelj za uspostavu cjelovite službe nadzora i upravljanja pomorskim prometom u sastavu Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture, s pridruženim VTMIS sustavom [14].



Slika 2. Temeljna geografska obilježja Jadrana.
Izvor: Žužul Vokić, Filipović, 2015: 14

Jadransko more (slika 2.) je duboko usječeno u europsko kopno, poluzatvoreno, relativno plitko i usko; proteže se između Maranske lagune na sjeverozapadu i Otrantskih vrata na jugoistoku, zauzimajući površinu od 138 595 četvornih kilometara, što je 4,6% površine Sredozemnog mora. Njegova južna granica, koja uključuje Otrantska vrata, u cijelosti ide spojnicom rt Santa Maria di Leuca u Italiji – sjeverna obala grčkoga otoka Krfa – ušće rijeke Butrintit u Albaniji. Uzdužna os mjerena od ušća te rijeke do Porto di Lido pokraj Venecije iznosi 475 milja, a širinska os okomita na uzdužnu, od Omiša na hrvatskoj obali do luke Vasto na obali Italije iznosi 117 milja [16].

Veličina i kompleksnost ovoga prostora se moraju uzeti u obzir kada se raspravlja o službama za nadzor, kojima je krajnji cilj osiguravanje površine Jadranskog mora.

Služba nadzora pomorskog prometa (VTS služba) ima funkciju unaprjeđenja u pogledu zaštite ljudskih života na moru, sigurnosti plovidbe, učinkovitosti održavanja pomorskog prometa i zaštite morskog okoliša na određenom području. Stupajući u interakciju s pomorskim prometom, VTS služba djeluje i utječe na razvoj i ostvarenje plovidbene situacije [14].

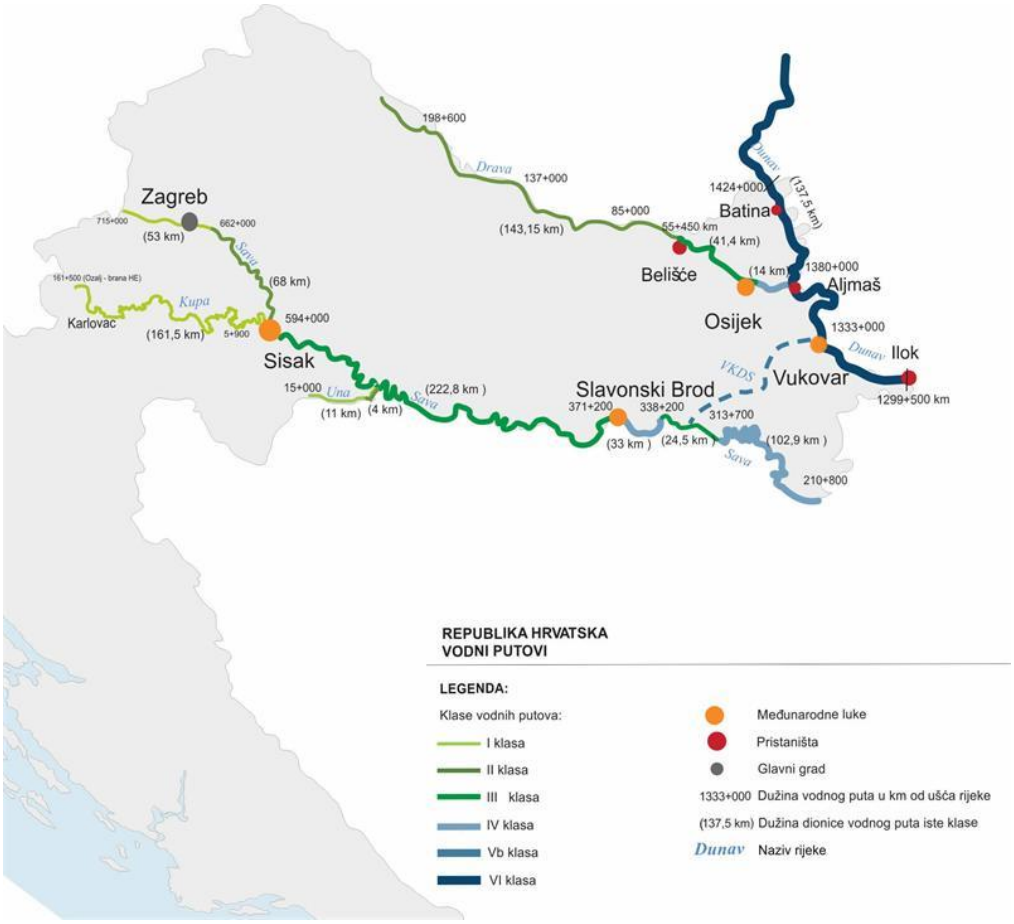
Služba za nadzor i upravljanje pomorskim prometom s pridruženim tehničko - informacijskim sustavom (VTMIS služba) je upravna, organizacijska i institucionalna struktura u sastavu Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture Republike Hrvatske koja obavlja poslove prikupljanja podataka, praćenja, nadzora, upravljanja i organizacije pomorskog prometa u području odgovornosti. Navedene djelatnosti se obavljaju pomorskim obalnim sustavom automatske identifikacije brodova, pomorskim radarskim sustavom, pomorskim radio - komunikacijskim sustavom te drugim integriranim informacijskim sustavima kojima se osigurava uvid u plovidbene okolnosti na moru i ostvaruje interakcija sa sudionicima pomorskog prometa [14].

Cilj VTS službe je omogućiti siguran prolaz brodova i učinkovitost pomorskog prometa na području odgovornosti, uz zaštitu ljudskih života na moru i morskog okoliša. U područje odgovornosti hrvatske VTS službe ulaze unutarnje morske vode (uključujući lučka područja), teritorijalno more te zaštićeni ekološkoribolovni pojas. Područje odgovornosti se dijeli na sljedeće sastavne dijelove [14]:

1. *sektori nadzora (eng. Surveillance Area) koji obuhvaćaju područja otvorenog mora uzdužnih plovidbenih pravaca i prilaznih ruta unutrašnjih morskih voda. U sektoru nadzora pružaju se isključivo usluge informacijske podrške brodovima u plovidbi, uključujući upozorenja u slučaju pojave izvanrednih događaja. Sektor nadzora A obuhvaća područje zaštitnog ekološko-ribolovnog pojasa Republike Hrvatske. Unutar tog sektora nalazi se sustav odvojene plovidbe Sjevernog Jadrana - istočni i zapadni dio. Sektor nadzora B obuhvaća područje teritorijalnog mora do granica VTS sektora Rijeka, Zadar, Šibenik, Split, Ploče i Dubrovnik. Unutar tog sektora nalazi se sustav odvojene plovidbe Južnog Jadrana - Palagruža*
2. *sektori upravljanja (eng. Routing Area), koji obuhvaćaju međuotočna područja prilaza glavnim lukama. U sektorima upravljanja VTS služba, osim informacijske podrške, pruža usluge organizacije i upravljanja pomorskim prometom. Sektori upravljanja hrvatske VTS službe su Rijeka, Zadar, Šibenik, Split, Ploče i Dubrovnik*
3. *sektori manevriranja (eng. Manoeuvring Area), koji obuhvaćaju uža lučka područja i prilaze, sidrišta i pozicije peljarskih postaja. Sektor manevriranja podrazumijeva lučko peljarenje na odnosnom brodu, manevriranje na sidrištu ili unutar lučkih područja.*

3.3.1 Unutarnja plovidba

Bez obzira što je Republika Hrvatska ponajprije jadranska i mediteranska zemlja okrenuta moru i pomorskom prometu, važnu prometnu ulogu ima i rijeka Dunav, koja Hrvatskoj daje geostrateški položaj i omogućava razvoj intermodalnog prometa i povezivanje središnje i zapadne Europe s Jadranskim morem unutarnjim vodnim putovima, lukama unutarnjih voda i morskim lukama (slika 3.). Hrvatska mreža unutarnjih vodnih putova predstavlja značajan, ali istovremeno i potpuno neiskorišten dio nacionalnih vrijednosti Hrvatske [15].



Slika 3. Vodni putevi u RH.

Izvor: Mppi.hr

http://www.mppi.hr/UserDocsImages/1%20wKarta%20novi%20razvrstaj_ocisceno.jpg

Ukupna duljina unutarnjih vodnih putova u Republici Hrvatskoj iznosi 1.016,80 km, od čega je 601,2 km integrirano u europsku mrežu unutarnjih vodnih putova međunarodne važnosti. Unutarnji vodni putovi Dunavskog sliva u Republici Hrvatskoj dio su TEN-T koridora Rajna-Dunav. Luke Vukovar i Slavonski Brod klasificirane su kao luke osnovne TEN-T mreže dok su Osijek i Sisak luke sveobuhvatne TEN-T mreže [15].

Unutar cjelovitog prometnog sektora koji se odnosi na unutarnju plovidbu u Republici Hrvatskoj postoje dva odvojena podsustava sa specifičnim karakteristikama: podsustav Dunavskog sliva koji obuhvaća unutarnje vodne putove rijeka Dunava i Drave te podsustav Savskog sliva koji obuhvaća unutarnje vodne putove rijeka Save, Kupe i Une. Hrvatske luke na unutarnjim vodama, Vukovar, Osijek, Slavonski Brod, Sisak i njihova pristaništa, obilježene su nerazvijenom infrastrukturom i nepovezanom logističkom lučkom mrežom.

Glavni prioriteti sektora unutarnje plovidbe usredotočeni su na [15]:

1. *uspostavljanje i održavanje uvjeta za siguran i pouzdan promet unutarnjim vodnim putovima, naročito za održavanje međunarodnih plovnih putova u skladu s potrebnim međunarodnim plovidbenim standardima*
2. *razvoj i modernizaciju međunarodnih luka na unutarnjim vodnim putovima u skladu s međunarodnim standardima kako bi se ispunila postojeća i očekivana potražnja prometnih usluga*
3. *povećanje održivosti sustava reorganizacijom sektora, unapređenjem učinkovitosti održavanja, smanjenjem utjecaja na okoliš i uvođenjem mjera za povećanje sigurnosti i interoperabilnosti sustava*
4. *unapređenje pristupa lukama i njihovo povezivanje s drugim vidovima prometa s ciljem razvoja intermodalnosti.*

3.3.2 Strategije i nacrti EU sa utjecajem na RH

Strategija Europske unije za Dunavsku regiju *(EUSDR)* je makroregionalna strategija koju je usvojila Europska komisija u prosincu 2010. godine, a odobrilo Europsko vijeće 2011. godine. Cilj strategije je uspostaviti sinergiju i koordinaciju između postojećih politika i inicijativa koje se odvijaju u Dunavskoj regiji (slika 4.). Dunavska strategija daje strukturu za suradnju s ciljem suočavanja sa zajedničkim izazovima [9].

Dunavskom strategijom obuhvaćeno je 14 država dunavskog riječnog sliva: Njemačka (savezne pokrajine Baden-Württemberg i Bavarska), Austrija, Slovačka, Mađarska, Hrvatska, Srbija, Rumunjska, Bugarska, Moldova, Ukrajina, Češka, Slovenija, Bosna i Hercegovina i Crna Gora. Ukupna populacija regije je preko 110 milijuna stanovnika.

Utvrđena su četiri glavna cilja, odnosno stupa suradnje u okviru te strategije:

1. Povezivanje dunavske regije

2. Očuvanje okoliša u dunavskoj regiji

3. Izgradnja prosperiteta u dunavskoj regiji

4. Jačanje institucionalnih kapaciteta i sigurnost u dunavskoj regiji.



Slika 4. Zemlje uključene u Dunavsku regiju.

Izvor: Acserbia.org https://www.acserbia.org.rs/pub/news/dunavska_regija1.jpg

Ova četiri cilja razrađena su kroz jedanaest prioritetnih područja, a s aspekta prometa prioritetna područja su [9]:

1. *jačanje mobilnosti i intermobilnosti prometa*
2. *unutarnji plovni putovi*
3. *željeznički, cestovni i zračni putevi.*

Glavni razvojni i prioritet Republike Hrvatske u prometu je unapređenje intermodalnog prijevoza i učinkovito povezivanje dunavske regije s jadranskom obalom.

Većina prometnih tokova europske unije (preko 90%) koncentrirana je na sjeverozapadne luke Europe na sjevernom i baltičkom moru. Prometni tokovi iz smjera Sueskog kanala prolaze Sredozemnim morem i odlaze na luke sjeverne Europe. Tako se duljina prijevoza iz tog smjera povećava za preko 2.000 nautičkih milja, odnosno pet do sedam dana plovidbe. Zbog povoljnog geoprometnog položaja, prioritet Republike Hrvatske trebao bi biti jačanje mobilnosti i

intermobilnosti prometa i učinkovito povezivanje dunavske regije s Jadranom, odnosno razvoj unutarnjih plovnih putova i željezničkog prometa. Time bi se otvorio novi južni prometni tok EU, rasteretile luke sjeverne Europe i smanjila duljina prijevoza robe. Luka Rijeka je najveća hrvatska luka. Dio je osnovne TEN-T mreže, dijela mediteranskog prometnog koridora: Ljubljana/Rijeka-Zagreb-Budimpešta-ukrajinska granica. Ona bi znatno dobila na značenju, jer bi dunavsko-jadranska intermodalna mreža postala najpovoljnija veza između dunavske i jadranske regije. Izgradnju višenamjenskog kanala Dunav-Sava trebala bi pratiti i modernizacija željezničkog pravca Rijeka-Zagreb, dijela mediteranskog koridora osnovne prometne mreže Europe te razvoj plovnog puta Save za unaprjeđenje na IV klasu plovnosti [9].

Jadransko - jonska regija (slika 5.) uključuje četiri države članice Europske unije (Hrvatsku, Grčku, Italiju i Sloveniju) i četiri države nečlanice (Albaniju, Bosnu i Hercegovinu, Crnu Goru i Srbiju). Cilj buduće Strategije je promicanje održivog gospodarskog i socijalnog prosperiteta regije kroz rast i stvaranje radnih mjesta, poboljšanjem atraktivnosti, konkurentnosti i povezanosti regije, a uz očuvanje okoliša i osiguravanje zdravih i uravnoteženih morskih i obalnih ekosustava. Od Strategije se također očekuje da će bitno doprinijeti integriranju zemalja Zapadnog Balkana u Europsku uniju [10].

Utvrđena su četiri stupa usmjerena na [8]:

1) upravljanje inovativnim pomorskim i morskim rastom,

2) povezivanje regije (promet i energija),

3) očuvanje, zaštita i poboljšanje kvalitete okoliša te

4) povećanje regionalne atraktivnosti regije (turizam).



Slika 5. Jadransko – jonska regija.

Izvor: Istra-europa.eu http://www.istra-europa.eu/uploads/EUSAIR_2.jpg

Prometni sektor Republike Hrvatske posebno je usmjeren i aktivan u osiguravanju koordinacije i radnji pokrenutih u kontekstu EUSAIR-a u okviru stupa "Povezivanje regije (promet i energija)" koji bi se trebao usredotočiti na tri strateške teme: *poboljšanje pomorskog prometa, razvoj intermodalnih poveznica s unutrašnjošću i po pitanju energije te poboljšanje međusobne povezanosti* [10].

Regija se nalazi na važnom europskom raskrižju pa postoji potencijal za bolju povezanost kopna i mora održivim prometnim vezama, odnosno razvojem intermodalnog prijevoza, što bi povećalo konkurentnost gospodarstava u zaleđu.

Luke Rijeka, Ploče, Šibenik, Split i Zadar nisu u potpunosti iskoristile svoje potencijale u mogućnosti ostvarenja multimodalnog prometa zbog neodgovarajuće povezanosti s unutrašnjošću, naročito korištenjem željezničke mreže.

Prioriteti Republike Hrvatske u okviru područja povezivanja regija trebaju biti usmjereni na poboljšanje pomorskog prometa i razvoj intermodalnih poveznica s unutrašnjošću, osim cestom i željeznicom, zbog svojih izrazitih prednosti u odnosu na ostale vidove prometa [8].

Područja Baltika, Jadrana i Crnog mora (slika 6.) danas su nedovoljno prometno povezana izravnim kopnenim vezama. Ulaskom u EU svih zemalja na području između ta tri mora ostvareni su politički preduvjeti da se ta područja bolje povežu gospodarstveno i prometno:

"U prometnim koridorima Baltik-Jadran, s više od sto milijuna stanovnika i s veoma raznovrsnim gospodarsko - tržišnim potencijalima, slijedom povijesnih zbivanja nisu u znatnijoj mjeri iskorištene prometne mogućnosti. Povezivanje dvaju mora suvremenim prometnim putovima bilo bi posve logično sa stajališta korištenja geoprometnog položaja, ali je ipak do danas izostala takva varijanta, pa tako i položaj šire europske zajednice u tome smislu. [3]"

Pri tome početna inicijativa bila je bolje povezivanje zemalja na uspravnici Baltik – Jadran, a sad je ona proširena zemljama koje se nalaze na poveznici prema Crnom moru. U tu inicijativu do sada je uključeno 12 zemalja članica EU.

Koncepcija boljeg prometnog povezivanja i integracije cijeloga područja između Baltika i Jadrana je u svojim počecima obuhvaćala sedamnaest zemalja, koje su označene različitim razinama gospodarskoga razvitka i demokratizacije društva. Povezivanje znanstvenog i stručnog potencijala u modeliranju konkretne prometne politike europskih zemalja osobito je važno zbog potrebe sustavnoga pristupa razvitku - sagledanja svih utjecajnih čimbenika, detektiranja regionalnih specifičnosti, odnosno razina prometne razvijenosti s infrastrukturnog, tehničko - tehnološkog, institucionalno - upravnog i ekonomskog stajališta, ali i zbog uzimanja u obzir posebnih zahtjeva u sustavu planiranja integralne prometne mreže [3].

Do danas je u inicijativu Baltik - Jadran - Crno more (slika) uključeno 12 zemalja: Estonija, Letonija, Litva, Poljska, Češka, Slovačka, Austrija, Slovenija, Hrvatska, Mađarska, Rumunjska i Bugarska. Inicijativa, koju su podržali SAD i EU, ima više komponenti: sigurnosnu, integrativnu, gospodarstvenu, obrazovnu, energetsku i prometnu, a sve kako bi se omogućio stabilan i brži razvitak svake zemlje u navedenom području te bolja kvaliteta života.

Premda se uočavaju različitosti prometnih sustava i naizgled oprečni naglasci u razvojnim koncepcijama, Europske zemlje obuhvaćene prometnim koridorima Baltik-Jadran, i u

konačnici Crno more, povezuju mogući pozitivni učinci zajedničke prometne strategije, odnosno integrirane prometne mreže [3]:

1. *korištenje geoprometnih pogodnosti - skraćivanje puta i trajanja prijevoznog procesa*
2. *proširenje gravitacijskih zona lučkih terminala na obalama Baltičkog i Jadranskog mora*
3. *neposrednije prometno povezivanje*
4. *rasterećenje postojećih zagušenih prometnih pravaca i racionalnija prostorna distribucija tokova*
5. *usklađivanje tehničko-tehnoloških normativa eksploatacije*
6. *usklađivanje menadžmenta prometnom infrastrukturom.*



Slika 6. Područje koje se povezuje koridorom Baltik – Jadran – Crno more.

Izvor: Novipogledi.hr http://novipogledi.hr/wp-content/uploads/2016/02/Zadar_Gdansk-1024x605.jpg

4. OBALNA STRAŽA RH

4.1 Razvoj

Ideja o novoj organizaciji pomorsko upravne službe u sklopu obalne straže se u Hrvatskoj rodila početkom 90-ih godina kada je bilo očito da će se država izboriti za osamostaljenje. Ipak, bilo je nužno da prođe više od deset godina kako bi se govori o osnivanju obalne straže uistinu i proveli. U svibnju 2003. godine predstavljen je projekt "Obalna straža" koji je trebao biti aktualan u siječnju 2004. godine, ali do realizacije tog projekta nije došlo. Odlukom Vlade Republike Hrvatske od 27. kolovoza 2004. godine utemeljena je Koordinacija Vlade Republike Hrvatske za usklađivanje obavljanja poslova nadzora i zaštite unutrašnjih morskih voda, teritorijalnog mora i zaštićenog ekološko - ribolovnog pojasa Republike Hrvatske kako bi se osiguralo sustavno i učinkovito planiranje i djelovanje tijela državne uprave koja čine i reguliraju poslove nadzora i zaštite na unutrašnjim morskim vodama, teritorijalnom moru i zaštićenom ekološko - ribolovnom pojasu Republike Hrvatske do uspostave obalne straže. Koordinacija u sklopu koje se obavljaju poslovi obalne straže, a u koju je uključeno osam ministarstava, započela je funkcionirati 3. listopada 2004. godine, kada je snagu aktualizirana Odluka o proglašenju zaštićenog ekološko - ribolovnog pojasa [1, 2].

Osnivanje koordinacije Vlade Republike Hrvatske za usklađivanje obavljanja poslova nadzora i zaštite Jadrana pridonijelo je intenzivnijoj suradnji svih mjerodavnih institucija u učinkovitijem i bržem obavljanju operativnog i inspekcijskog nadzora i zaštite na moru. Na taj se način do osnivanja jedinstvenog ustrojstva obalne straže pokušala izbjeći dvojnost ovlaštenja pojedinih ministarstava i postići racionalizacija financijskih sredstava. Danom stupanja na snagu Uredbe o organizaciji i načinu rada Središnje koordinacije, Stručnog tijela i područnih jedinica koordinacije tijela nadležnih za nadzor i zaštitu prava i interesa Republike Hrvatske na moru iz 2008. godine prestala je važiti Odluka Vlade Republike Hrvatske o osnivanju Koordinacije Vlade Republike Hrvatske za usklađivanje obavljanja poslova nadzora i zaštite unutrašnjih morskih voda, teritorijalnog mora i zaštićenog ekološko-ribolovnog pojasa Republike Hrvatske [21].

Pomorski zakonik iz 2004. godine nije propisao djelokrug rada Obalne straže već se zadržao samo na općoj odredbi da će se donošenjem Zakona o obalnoj straži utvrditi poslovi i zadaci iz Pomorskog zakonika koje će obavljati obalna straža. Zakon o obalnoj straži Republike Hrvatske donesen je 2007. godine [1].

4.2 Zakonodavna regulativa

Kako bi nastao učinkoviti nadzor i zaštita prava i interesa Republike Hrvatske na moru u skladu s međunarodnim pravom i propisima naše zemlje, 2007. godine osnovana je Obalna straža Republike Hrvatske. U listopadu te godine Hrvatski sabor je donio Zakon o Obalnoj straži Republike Hrvatske kojim se utvrđuje njezina organizacija i djelokrug rada kao i ovlasti, poslovi i zadaci Obalne straže (čl.1., st.1.). Zakon je stupio na snagu 1. studenog 2007. godine.

Prema Zakonu, u temeljne poslove i zadaće Obalne straže spadaju zaštita suverenih prava i provedba jurisdikcije Republike Hrvatske u zaštićenom ekološko ribolovnom pojasu, epikontinentskom pojasu i otvorenom moru, dok će u području unutrašnjih morskih voda i teritorijalnog mora pružati potporu drugim nadležnim tijelima državne uprave u provođenju zakona i drugih propisa iz njihove nadležnosti u skladu s odredbama Zakona (čl. 1., st. 2. i 3.). Obalna straža predstavlja, dakle, glavno sredstvo zaštite državnih interesa nad onim dijelom mora, morskog dna i podzemlja gdje naša država uživa suverena prava, dok nad morskim prostorom pod suverenošću Republike Hrvatske može pružiti pomoć lučkim kapetanijama, pomorskoj policiji i Hrvatskoj ratnoj mornarici ako je nužno.

Obalna straža je sastavni dio HRM-a (čl. 3., st. 1.) koja pored svojih redovitih zadaća nadzora i zaštite teritorijalnog mora i ZERP-a, sudjeluje u borbi protiv svih oblika asimetričnih ugroza, zadaćama traganja i spašavanja, pruža potporu zemlje domaćina savezničkim snagama te pomaže civilnom pučanstvu i drugim ministarstvima i organizacijama vezanim za more. Višenamjenski karakter HRM-a upućuje na istovjetni karakter Obalne straže, čije usluge, dakle, Republika Hrvatska neće koristiti samo u miru već bi od nje trebala imati velike koristi i u ratu, kao i u ratu sličnim stanjima.

Obalna straža glavno je sredstvo u zaštiti državnih interesa nad onim dijelom mora, morskog dna i podzemlja gdje naša država uživa suverena prava, dok nad morskim prostorom pod suverenošću Republike Hrvatske može pružiti pomoć lučkim kapetanijama, pomorskoj policiji i Hrvatskoj ratnoj mornarici ako se to pokaže potrebnim.

Obalna će straža, dakle, u zaštićenom ekološko-ribolovnom pojasu, epikontinentskom pojasu i otvorenome moru štititi suverena prava i skrbiti se o provedbi jurisdikcije Republike Hrvatske, dok će u području unutrašnjih morskih voda i teritorijalnog mora pružati potporu drugim ovlaštenim tijelima državne uprave u provedbi zakona i drugih propisa u njihovoj ovlasti u skladu sa Zakonom (čl. 1., st. 2. i 3.). Ipak, odredbama Zakona se ne ograničavaju djelatnosti, ovlasti i odgovornosti drugih tijela zaduženih za nadzor, zaštitu i ostvarivanje prava i interesa Republike Hrvatske na moru (čl. 1., st. 5.).

Obalna straža ima posebne ovlasti koje se odnose na osiguravanje provedbe pojedinih propisa. U izvršavanju poslova iz svoje ovlasti Obalna straža ne preuzima niti ograničava druga državna tijela u poduzimanju zakonom propisanih mjera na moru, već im u tome pruža potporu. Upravo su suradnja i razmjena informacija između Obalne straže i drugih tijela za nadzor i zaštitu Republike Hrvatske na moru iznimno bitni da se ostvari cilj Obalne straže, a to su zaštita hrvatske suverenosti, suverenih prava i jurisdikcije na moru. Pritom, temeljno pravo ovlaštenih osoba Obalne straže jest pravo nadzora plovila. Zakonodavac je tako odredbom čl. 14. propisao koje su im ovlasti i način njihova rada.

Brodovi i zrakoplovi Obalne straže mogu samostalno ili u suradnji s drugim tijelima poduzeti progon plovnog objekta (čl. 15., st. 1. Zakona) uz ispunjenjenje zakonom određenih uvjeta. Pravo progona prestaje čim progonjeni brod uplovi u teritorijalno more vlastite ili neke treće države. Prema odredbi čl. 15., st. 1. - 4. Zakona, pravo je progona, uz prethodno naznačene uvjete, brodova i zrakoplova Obalne straže da samostalno ili u suradnji s drugim tijelima poduzimaju zadaće. Uz prethodno spomenuto, ovlaštene osobe Obalne straže imaju pravo i dužnost poduzeti odgovarajuće mjere (uključujući i prisilu) poradi osiguranja područja, štićenja osoba i provedbe propisa Republike Hrvatske na moru. Pri osnovanoj sumnji da je plovilo, posada plovila ili pojedini član posade počinio prekršaj ili kazneno djelo u području temeljne ovlasti Obalne straže, njezine ovlaštene osobe mogu poduzeti zakonom propisane postupke.
Zakonodavac propisuje u čl. 24. sudjelovanje Obalne straže:

- *u borbi protiv terorizma i morskog razbojništva*
- *u sprečavanju širenja oružja za masovno uništavanje,*
- *u sprečavanju krijumčarenja roba i osoba na moru,*
- *u provođenju preventivnih mjera protiv počinitelja tih kaznenih djela u skladu s međunarodnim pravom i propisima Republike Hrvatske.*

Sve te poslove Obalna straža obavlja u suradnji s drugim državnim tijelima. Način njezina postupanja usklađen je s Konvencijom o suzbijanju nezakonitih postupaka protiv sigurnosti pomorske plovidbe iz 1988. godine. Prema odredbi čl. 25., st. 1. Zakona, Obalna straža zajedno s drugim tijelima za nadzor i zaštitu prava i interesa Republike Hrvatske na moru, sudjeluje u suzbijanju nezakonite transakcije, trgovine i tranzita vatrenog oružja, njegovih dijelova, komponenata i streljiva te nezakonitog prijevoza ljudi, robe ili životinja.

Iz odredbe čl. 26., st. 1. Zakona *"proizlazi ovlast broda ili zrakoplova Obalne straže koji na otvorenom moru presretne strani brod (koji nije ratni ili javni brod) da pregleda sumnjivi brod*

- ako ima ovlasti iz međunarodnih ugovora ili na temelju zahtjeva za suradnju drugih država, te u slučaju osnovane sumnje da se brod bavi piratstvom, trgovinom robljem, neovlaštenim emitiranjem, da je brod bez državne pripadnosti i da je brod iako vije stranu zastavu ili odbija istaknuti svoju zastavu zapravo brod hrvatske državne pripadnosti."

Detaljnije odredbe o sudjelovanju Obalne straže u suzbijanju piratstva na otvorenome moru, ali i na bilo kojemu drugomu mjestu koje nije pod jurisdikcijom nijedne države, sadržava čl. 27. Zakona. Djela piratstva što ih je počinio ratni brod, javni brod ili državni zrakoplov kojima se posada pobunila i preuzela kontrolu nad brodom ili zrakoplovom, izjednačena su s onima što ih počini piratski brod ili zrakoplov. Način postupanja Obalne straže prema piratskom brodu ili piratskom zrakoplovu, ili brodu ili zrakoplovu koji je djelom piratstva otet i nalazi se u vlasti pirata, propisan je odredbom čl. 27., st. 5. Zakona, iz koje proizlazi ovlast brodova ili zrakoplova Obalne straže da na otvorenome moru ili na kojemu drugome mjestu što nije pod vlašću nijedne države, uzapti piratski brod ili piratski zrakoplov, ili brod ili zrakoplov koji je otet djelom piratstva i nalazi se u vlasti pirata, kao i ovlast na uhićenje osoba, te zapljenu dobara na njima.

Obalna straža na moru pruža, u skladu s međunarodnim propisima i propisima Republike Hrvatske, potporu tijelima za nadzor provedbe propisa o sigurnosti plovidbe, pridonoseći na taj način njihovoj provedbi (čl. 30., st. 1.). Sukladno tome, Obalna straža, lučke kapetanije i njihove ispostave, Nacionalna središnjica za usklađivanje traganja i spašavanja na moru, policija i druga tijela državne uprave dužni su razmjenjivati podatke o sigurnosnoj prijetnji ili opasnosti za plovidbu (čl. 31.). Zakon o Obalnoj straži unosi novinu u pogledu ovlasti za obavljanje poslova sigurnosti plovidbe pa u svom čl. 32. određuje da će ministar za pomorstvo ovlaštenim osobama Obalne straže dati ovlasti za obavljanje određenih inspekcijskih poslova.

Obalna straža u zaštićenom ekološko - ribolovnom pojasu obavlja nadzor i zaštitu morskog okoliša, prirode i kulturne baštine, a u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru pruža potporu tijelima za to zaduženima. Uz to, Obalna će straža u unutarnjim ekološkomorskim vodama i teritorijalnome moru, u suradnji i na zahtjev ovlaštenih tijela Republike Hrvatske, kontrolirati i nadzirati ugroženost biološke i krajobrazne raznolikosti u zaštićenom području i izvan njega, te opasnosti od onečišćenja mora (čl. 36.).

U okviru obavljanja poslova iz svoje ovlaštenosti vezanih s ispunjenjem zadaće zaštite morskog okoliša, prirode i kulturne baštine, Obalna straža surađuje s različitim tijelima:

- s tijelima ministarstava za pomorstvo, gospodarstvo, znanost, zaštitu prirode i zaštitu okoliša nadzire znanstvena i tehnološka istraživanja, ispitivanja, fotografiranja i mjerenja mora i podmorja (čl. 38., st. 1.)
- s tijelima Ministarstva za kulturu nadzire arheološka istraživanja u skladu s međunarodnim pravom i propisima Republike Hrvatske (čl. 38., st. 2.)
- sa zaduženim ministarstvima kontrolira i nadzire zaštitu, iskorištavanje, očuvanje i gospodarenje živoga i neživoga prirodnog bogatstva u moru i podmorju (čl. 38., st. 3.)
- u epikontinentskom pojasu, s dotičnim tijelima nadzire gradnju, rad i uporabu umjetnih otoka, uređaja i naprava na moru i podmorju (čl. 38., st. 4.).

Vlada Republike Hrvatske je, na temelju čl. 13., st. 1. Zakona, 30. lipnja 2008. donijela Uredbu o standardima koje moraju zadovoljavati plovila Obalne straže i plovila koja sudjeluju u provedbi planova područnih jedinica koordinacije. Uredbom se određuju standardi što ih moraju zadovoljavati plovila Obalne straže Republike Hrvatske i plovila koja sudjeluju u provedbi planova područnih jedinica koordinacije (čl. 1.), a to su brodovi, brodice i drugi plovni objekti tijela koja sudjeluju u obavljanju poslova i zadaća definiranih planovima područnih jedinica koordinacije (čl. 2.). Ta plovila moraju udovoljavati tehničkim zahtjevima gradnje i opremanja uz najmanji propisani broj članova posade s odgovarajućim svjedodžbama o osposobljenosti i dopunskoj osposobljenosti za sigurnu plovidbu (čl. 3., st. 2.).

Brodovi Obalne straže bit će dodatno opremljeni: sredstvima osobne i kolektivne zaštite od djelovanja nuklearnoga, kemijskoga i biološkog oružja; komunikacijskim sredstvima sa zaštićenim prijenosom u skladu sa standardima NATO-a za komunikacijsku opremu; topničkim naoružanjem u skladu s taktičkotehničkim karakteristikama pojedine vrste broda; sredstvima za aktivno i pasivno motrenje i izviđanje u svim vremenskim uvjetima, za primarno sanitetsko zbrinjavanje unesrećenih i uređajima za protupožarnu zaštitu (čl. 4.). Uredba je stupila na snagu 12. srpnja 2008.

Vlada Republike Hrvatske je, na temelju čl. 13., st. 2. Zakona, 30. lipnja 2008. donijela Uredbu o organizaciji i načinu rada Središnje koordinacije, Stručnog tijela i područnih jedinica koordinacije tijela nadležnih za nadzor i zaštitu prava i interesa Republike Hrvatske na moru.

Uredbom se propisuje organizacija i način rada Središnje koordinacije za nadzor i zaštitu hrvatskih državnih prava i interesa na moru, Stručnog tijela i područnih jedinica koordinacije (čl. 1.). Stupila je na snagu 12. srpnja 2008. Ministar obrane je, na temelju čl. 5., st. 4. Zakona, 11. studenog 2008. donio Pravilnik o načinu stjecanja statusa ovlaštene osobe Obalne straže81. Njime se propisuju uvjeti i način stjecanja statusa ovlaštene osobe Obalne straže Republike Hrvatske, te se utvrđuju programske cjeline i elementi obuke za stjecanje statusa ovlaštene osobe (čl. 1.), koja mora uspješno završiti obuku za stjecanje statusa ovlaštene osobe rasporedom na ustrojstveno mjesto u Obalnoj straži (čl. 2., st. 1.). Obuka se provodi na Tečaju za stjecanje statusa ovlaštene osobe (čl. 2., st. 2.). Pravilnik je stupio na snagu 25. studenoga 2008.

Ministar obrane uz suglasnost ministra za gospodarstvo je, na temelju čl. 39. Zakona, 13. veljače 2009. donio Pravilnik o suradnji Obalne straže s tijelima nadležnima za nadzor istraživanja i eksploatacije mineralnih sirovina, nafte i prirodnog plina. Time se propisuje način suradnje Obalne straže s tijelima za nadzor istraživanja i eksploatacije mineralnih sirovina, nafte i prirodnog plina na morskom dnu i u podmorju84 (čl. 1., st. 1.). Pravilnik je stupio na snagu 9. travnja 2009.

Ministar obrane uz suglasnost ministra unutarnjih poslova je, na temelju čl. 35., st. 3. Zakona, 25. veljače 2009. donio Pravilnik o načinu suradnje ovlaštenih osoba Obalne straže i Državne uprave za zaštitu i spašavanje te način razmjene informacija potrebnih za njihovo učinkovito i usklađeno djelovanje. Pravilnikom se propisuje način suradnje ovlaštenih osoba Obalne straže i Državne uprave za zaštitu i spašavanje, te način razmjene informacija potrebnih za njihovo učinkovito i usklađeno djelovanje u zaštiti i spašavanju osoba i imovine, te uklanjanja posljedica velikih nesreća i katastrofa (čl. 1.). Stupio je na snagu 9. travnja 2009.

Ministar obrane uz suglasnost ministra za kulturu i zaštitu prirode je, na temelju čl. 39. Zakona, 27. travnja 2009. donio Pravilnik o suradnji Obalne straže s tijelima nadležnima za zaštitu kulturnih dobara na moru, morskom dnu i podmorju. Njime se propisuje način suradnje Obalne straže s tijelima za zaštitu kulturnih dobara i zaštićenih prirodnih vrijednosti na moru, morskom dnu i u podmorju (čl. 1., st. 1.). Odredbe mu se primjenjuju na pripadnike Obalne straže i na djelatnike drugih tijela državne uprave (čl. 1., st. 1.). Pravilnik je stupio na snagu 21. svibnja 2009.

Ministar je obrane, na temelju čl. 4., st. 5. Zakona, 27. travnja 2009. donio Pravilnik o zastavi Obalne straže, službenom znaku, službenoj iskaznici i službenim odorama pripadnika Obalne straže88. Pravilnikom se određuje opis i izgled zastave i službenog znaka Obalne straže, službene iskaznice njezine ovlaštene osobe i službene odore njezinih pripadnika, vođenje

evidencije o službenim iskaznicama i značkama te način izdavanja i zamjene službene iskaznice i značke (čl. 1.). Zastavom i službenim znakom predstavlja se Obalna straža, službenom iskaznicom i značkom ovlasti za postupanje ovlaštenih osoba, a službenom odorom izražava se pripadnost Obalnoj straži (čl. 2., st. 1.). Pravilnik je stupio na snagu 21. svibnja 2009.

Ministar obrane uz suglasnost ministra za znanost je, na temelju čl. 39. Zakona, 10. lipnja 2009. donio Pravilnik o suradnji Obalne straže s tijelima nadležnima za nadzor znanstvenih istraživanja na moru. Njime se propisuje način suradnje Obalne straže s tijelima za nadzor znanstvenih istraživanja na moru (čl. 1., st. 1.). Pravilnik je stupio na snagu 25. lipnja 2009. Ministar obrane uz suglasnost ministra za zaštitu okoliša je, na temelju čl. 39. Zakona, 19. kolovoza 2009. donio Pravilnik o suradnji Obalne straže s tijelima nadležnima za zaštitu okoliša, kojim se propisuje način suradnje Obalne straže i tijela za zaštitu morskog okoliša (čl. 1., st. 1.), i on je stupio na snagu 12. rujna 2009.

Ministar obrane uz suglasnost ministra za pomorstvo je, na temelju čl. 34., st. 2. Zakona, 3. rujna 2009. donio Pravilnik o načinu suradnje ovlaštenih osoba Obalne straže i tijela nadležnih za traganje i spašavanje na moru te način razmjene informacija potrebnih za njihovo učinkovito i usklađeno djelovanje. Pravilnikom se propisuje način suradnje ovlaštenih osoba Obalne straže s tijelima Službe traganja i spašavanja na moru, te način kako se razmjenjuju informacije potrebne za njihovo učinkovito i usklađeno djelovanje (čl. 1., st. 1.). Pravilnik je stupio na snagu 17. rujna 2009.

Iako je ministar obrane, prema Zakonu o Obalnoj straži, bio dužan posebno propisati način međusobne suradnje ministarstava i suradnje s međunarodnim institucijama te postupke ovlaštenih osoba Obalne straže potrebne za djelovanje protiv prekršitelja propisa u roku od šest mjeseci od stupanja na snagu Zakona, Pravilnik o međusobnoj suradnji nadležnih ministarstava i suradnji s nadležnim institucijama donesen je tek 16. prosinca 2009. U čl. 1. Pravilnika o međusobnoj suradnji navedeno je da se njime uređuje suradnja Obalne straže Republike Hrvatske s ministarstvima i drugim državnim tijelima, organizacijama i međunarodnim institucijama u suzbijanju i sprečavanju terorizma, organiziranog međunarodnog kriminala i širenja oružja za masovno uništenje. Pravilnik je stupio na snagu 29. prosinca 2009.

Donošenje Pravilnika o primjeni mjera i sredstava prisile, zaustavljanju i pregledu sumnjivog plovila, uzapćenju plovila, privremenom zadržavanju osoba, službenim evidencijama i drugim radnjama potrebnim za pokretanje postupka protiv prekršitelja propisa zakonodavac je propisao odredbom čl. 23., st. 2. Zakona, stavljajući ga u okvire ovlasti ministra

obrane temeljem suglasnosti ministara za unutarnje poslove i za poslove pomorstva. Rok od šest mjeseci od dana stupanja na snagu Zakona, nije bio dostatan da bi ministar obrane donio Pravilnik o primjeni mjera i sredstava prisile, ali je on donesen 27. listopada 2009. Čl. 1., st. 1. Pravilnika o primjeni mjera i sredstava prisile određeni su način i uvjeti pod kojima ovlaštene osobe Obalne straže Republike Hrvatske u nadzoru i zaštiti njezinih prava i interesa na moru primjenjuju određene mjere i sredstva prisile, zaustavljaju i pregledavaju sumnjiva plovila, uhićuju plovila, privremeno zadržavaju osobe te vode službene evidencije i provode drugo što je potrebno za pokretanje postupka protiv prekršitelja propisa. Pravilnik je stupio na snagu 29. prosinca 2009.

U odredbi kojom zakonodavac pravno normira sudjelovanje Obalne straže u zaštiti okoliša, prirodne i kulturne baštine, a na temelju čl. 39. Zakona, ministar za obranu dužan je uz suglasnost ministra za pomorstvo propisati ovlasti i postupak inspekcijskog nadzora nad provedbom propisa koji će obavljati ovlaštene osobe Obalne straže, način njihove suradnje s tijelima državne uprave za: pomorstvo, gospodarstvo, znanost, kulturu, zaštitu okoliša i prirode, način razmjene informacija potrebnih za njihovo učinkovito i usklađeno djelovanje. Taj propis ministar obrane trebao je donijeti u roku od šest mjeseci od dana stupanja na snagu Zakona, ali je on Pravilnik o suradnji Obalne straže s tijelima nadležnima za nadzor iznenadnog onečišćenja na moru donio je tek 16. prosinca 2009.

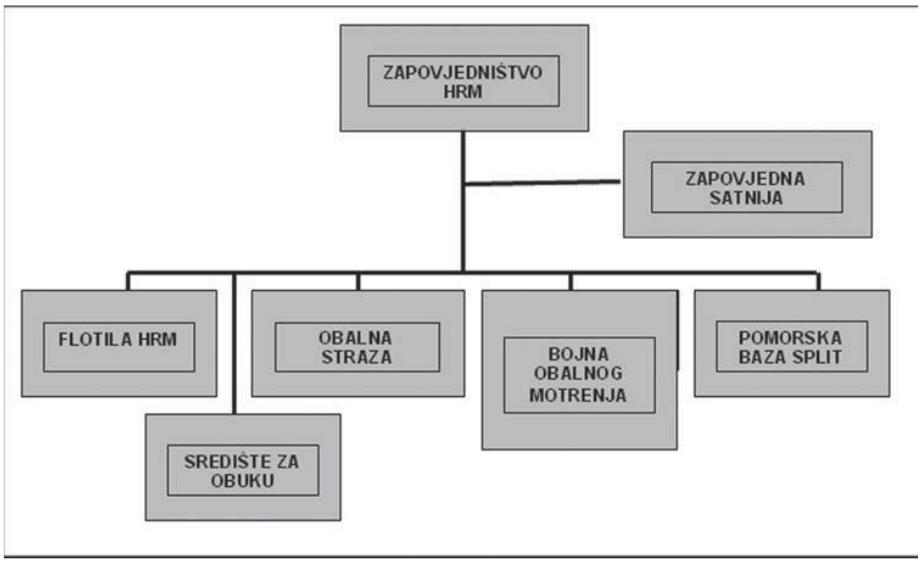
Taj pravilnik, u čl. 1., st. 1. određuje da je predmet normiranja: način suradnje Obalne straže Republike Hrvatske s tijelima koja nadziru pojavu iznenadnog onečišćenja na moru (Stožerom za provedbu Plana intervencija kod iznenadnih onečišćenja mora, Nacionalnom središnjicom za usklađivanje traganja i spašavanja na moru i županijskim operativnim centrima u skladu s Planom intervencija kod iznenadnih onečišćenja mora). Pravilnik je stupio na snagu 29. prosinca 2009. Iako je ministar obrane prema Zakonu bio dužan propisati posebnim propisom suradnju Obalne straže s tijelima za morsko ribarstvo u roku od šest mjeseci od stupanja na snagu Zakona, Pravilnik o suradnji obalne straže s tijelima nadležnima za morsko ribarstvo donesen je tek 8. ožujka 2011. U čl. 1. Pravilnika propisuje se način suradnje Obalne straže Republike Hrvatske s tijelima za morsko ribarstvo i način razmjene informacija potrebnih za njihovo učinkovito i usklađeno djelovanje. Stupio je na snagu 24. ožujka 2011.

4.3 Organizacijska struktura

Obalna straža prema modelu ‘"mornarička obalna straža" definirana je kao postrojba unutar HRM-a (slika 7.), i to su namjenski organizirane snage kojima je temeljna zadaća provedba zaštite državnih interesa na moru. Ostali dijelovi ratne mornarice i Oružanih snaga uključuju se ako za to postoji potreba. Policija, lučke kapetanije i ostala tijela u suradnji i koordinaciji s Obalnom stražom obavljaju zadaće iz svojih ovlasti, i to prvenstveno u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnome moru [13].

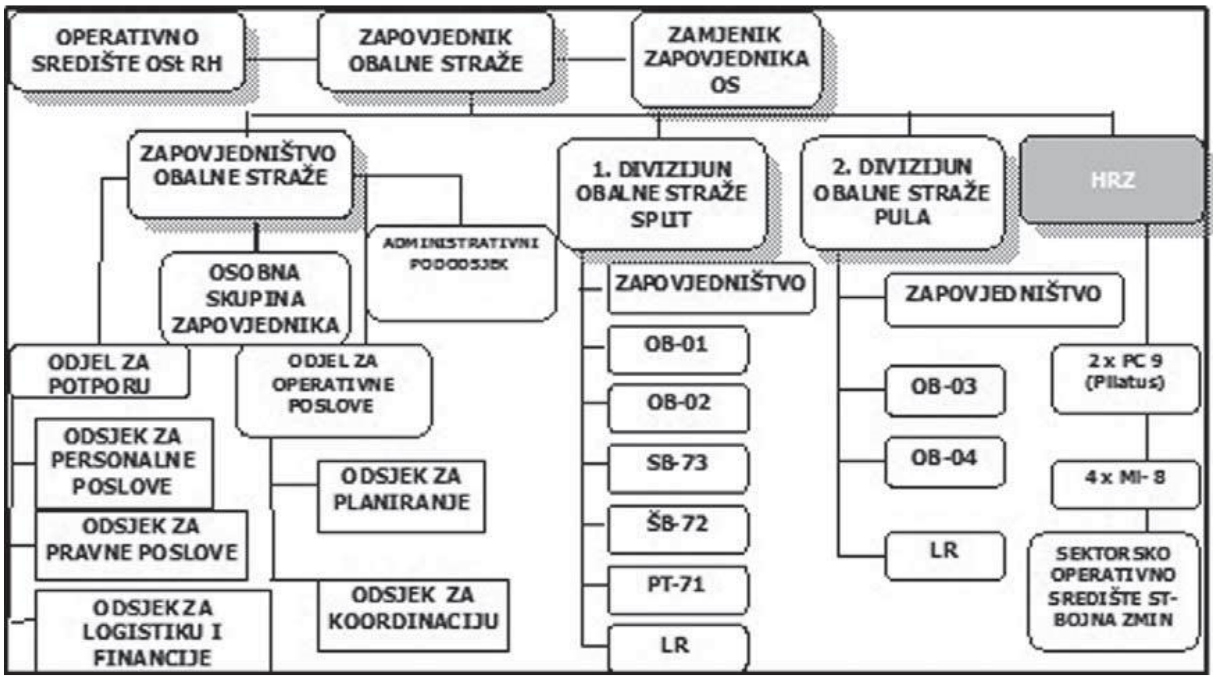
Potpornu i provedbenu cjelinu Zapovjedništva Obalne straže čine odjeli za potporu i operativne poslove zajedno sa skupinom zapovjednika kao savjetodavnim tijelom. Djelatnosti potporne cjeline personalni, pravni i opskrbni poslovi, dok su djelatnosti provedbene cjeline poslovi planiranja i koordinacije. Operativne cjeline Obalne straže dijele se na prvi i drugi divizijun, razmještene u Puli i Splitu, s obzirom na optimalnu mogućnost pokrivanja interesnih područja djelovanja. Uz divizijune u organizacijskoj je strukturi Obalne straže Operativno središte, kojemu je zadaća neprekidno dežurstvo poradi pravovremenog reagiranja i aktiviranja snaga Obalne straže. Uz to ono pruža potporu operativnim cjelinama i njihovim plovnim jedinicama u provedbi nadzora i zaštite interesa RH na moru.

Kao poseban dio izdvaja se zrakoplovna cjelina s razmještajem u Divuljama i Zemuniku, sa zrakoplovima i helikopterima, operativno podređena Obalnoj straži (slika 8.):



Slika 7. Mornarička Obalna straža RH unutar HRM–a.

Izvor: Komadina i sur., 2012



Slika 8. Organizacijski prikaz Obalne straže.

Izvor: Komadina i sur., 2012

Donošenjem Zakona o Obalnoj straži omogućuje se njezino ustrojavanje u okviru HRM-a, čime Hrvatska dobiva odgovarajući subjekt koji će moći učinkovito nadzirati i štititi hrvatske nacionalne interese u ZERP-u i pružati potporu svim drugim tijelima za nadzor i zaštitu prava i interesa u teritorijalnom moru i unutarnjim morskim vodama. Na taj način HRM dobiva novu ulogu u kojoj svoje resurse stavlja u službu kompletnog društva, kao što to rade i ratne mornarice mnogih drugih država. Osim toga, donošenjem Zakona o Obalnoj straži stvara se zakonodavni okvir za učinkovit nadzor i provedbu hrvatskoga suvereniteta, suverenih prava i jurisdikcije u različitim režimima mora. Obalna straža ustrojena u okviru Hrvatske ratne mornarice bit će u mogućnosti kvalitetno zaštititi hrvatski dio Jadrana i nacionalne interese na moru koordinacijom svih ljudskih i materijalno-tehničkih sredstava (prvenstveno plovnih objekata i prikladnih zrakoplova), satelitskim i radarskim nadzorom te suradnjom s jadranskim i ostalim zainteresiranim sredozemnim državama i međunarodnim organizacijama.

Radi zaštite suverenosti, suverenih prava i jurisdikcije Republike Hrvatske na moru, u skladu s međunarodnim pravom i hrvatskim propisima, Obalna straža ima pravo nadzora

plovila prema posebnim ovlastima koje utvrđuju mjerodavna ministarstva, a to može obuhvaćati nadzor: dokumentacije plovila, njegova tereta, opreme, ribarskog ulova, ribarskog alata i osoba koje se nalaze na njemu, osim stranoga ratnog i stranog javnog broda. Zapovjednik nadziranog plovila dužan je pružiti pomoć u provedbi nadzora i provjere. Sukladno Zakonu o Obalnoj straži i u skladu s međunarodnim pravom i hrvatskim propisima, Obalna straža u suradnji i/ili na zahtjev ovlaštenih tijela Republike Hrvatske [13]:

- *u ZERP-u obavlja nadzor i zaštitu morskog ribarstva, morskog okoliša, prirode i kulturne baštine,*
- *u epikontinentalnom pojasu u suradnji s mjerodavnim tijelima nadzire gradnju, rad i uporabu umjetnih otoka, uređaja i naprava na moru i u podmorju,*
- *u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru pruža potporu ovlaštenima za nadzor morskog ribarstva u skladu s međunarodnim pravom i propisima Republike Hrvatske o morskom ribarstvu, pruža potporu zaduženima za nadzor i zaštitu morskog okoliša, prirode i kulturne baštine, kontrolira i nadzire ugroženost biološke i krajobrazne raznolikosti u zaštićenom području i izvan njega te opasnosti od onečišćenja mora,*
- *nadzire znanstvena i tehnološka istraživanja, ispitivanja, fotografiranja i mjerenja mora i podmorja,*
- *nadzire arheološka istraživanja,*
- *kontrolira i nadzire zaštitu, iskorištavanje i očuvanje živoga i neživog prirodnog bogatstva u moru i podmorju.*

Zakonom o Obalnoj straži ustrojena je Središnja koordinacija za nadzor i zaštitu prava i interesa Republike Hrvatske na moru (u daljnjem tekstu: Središnja koordinacija), koju čine imenovani predstavnici [13]:

- *ministarstva ovlaštenoga za obranu,*
- *ministarstva ovlaštenoga za pomorstvo,*
- *ministarstva ovlaštenoga za unutarnje poslove,*
- *ministarstva ovlaštenoga za morsko ribarstvo,*
- *ministarstva ovlaštenoga za zaštitu okoliša,*
- *ministarstva ovlaštenoga za gospodarstvo,*
- *ministarstva ovlaštenoga za financije,*
- *ministarstva ovlaštenoga za vanjske poslove,*
- *ministarstva ovlaštenoga za kulturu,*

- *ministarstva ovlaštenoga za pravosuđe, te*
- *ravnatelj Državne uprave za zaštitu i spašavanje,*
- *glavni inspektor Državnog inspektorata,*
- *ravnatelj policije,*
- *načelnik Glavnog stožera Oružanih snaga,*
- *zapovjednik Hrvatske ratne mornarice i*
- *zapovjednik Obalne straže.*

Predstavnike ministarstava u Središnjoj koordinaciji imenuje Vlada Republike Hrvatske iz redova državnih dužnosnika ili rukovodećih državnih službenika, a njome predsjedaju naizmjenično na rok od godinu dana predstavnik ministarstva zaduženoga za obranu, predstavnik ministarstva za pomorstvo i predstavnik ministarstva za unutarnje poslove. Središnja koordinacija prati i raščlanjuje stanje sigurnosti i zaštite morskog prostora pod jurisdikcijom Republike Hrvatske, daje smjernice za izradbu planova nadzora i zaštite, podnosi godišnje izvješće Vladi o provedbi utvrđene politike, planova i propisa u vezi s nadzorom i zaštitom prava i interesa na moru te predlaže mjere za unapređenje sigurnosti i zaštite morskog prostora [13].

ZAKLJUČAK

Posljednje je stoljeće obilježeno iznimnim razvitkom tehnologije i globalizacije, koje utječu na sve sfere života. Granice se pomiču, baš kao i ljudska percepcija istih. Planeta proživljava silne migracije, ratne sukobe, velik broj ljudi putuje morskim plovilima (turistički), a uz sve ovo, ne smije se zaboraviti ni prirodu koja zna biti silna, posebice na pučini.

Hrvatska ima iznimno privlačnu geostratešku poziciju koja joj omogućuje da dodatno popravi njezinu poziciju unutar Europske Unije. Hrvatsku će svakako nastaviti doživljavati ozbiljnije ako uistinu pokaže da može jamičiti za sigurnost i protekciju ljudi i dobara unutar granica države, ali i da je sposobna pomoći susjedima pri regulaciji prostora.

U svjetskim razmjerima postoje razni pozitivni primjeri koje hrvatska može iskoristiti i prilagoditi postojećim uvjetima. Iako nema površinu kao SAD, Francuska i Velika Britanija, svakako ima prostor koji predstavlja izazov ako se želi održati dosadašnja sigurnost i zaštita. Razmatra li se vremenski okvir, obalna straža RH je još relativno (i uvjetno rečeno) mlada pa se ne može ni iskustveno mjeriti sa navedenim državama.

Ipak, RH je svjesna svoje važnosti za prostor Unije i Europe općenito; zakonodavci se trude kretati sa globalnim i regionalnim promjenama, želji za zaštitom i potrebi za profitom koji će dalje osnažiti državnu ekonomiju.

LITERATURA

[1] Amižić Jelovčić, P.; Primorac, Ž.; Mandić, N. (2010): *Pravni aspekt organizacije i djelokruga rada Obalne straže u Republici Hrvatskoj s posebnim osvrtom na Zakon o obalnoj straži.* PPP god. 49 (2010), 164, str. 367 – 425

[2] Amižić Jelovčić, P.; Primorac, Ž.; Mandić, N.: *Obalna straža RH – pravna vrela.* "Naše more" 59(5-6)/2012.

[3] Božičević, J.; Perić, T.: *Prometni koridori Baltik-Jadran - Koncepcijske postavke za optimizaciju prometne mreže*. EKONOMSKI PREGLED, 56 (3-4) 185-203 (2005)

[4] Bukša, J.: *Pravila, oznake i mjerila kao čimbenici sigurnosti primjenjeni na integriranim sustavima upravljanja plovidbom*. Pomorski zbornik 40 (2002)1, 113 – 128

[5] Coast Guard Publication: *U.S. Coast Guard: America's Maritime Guardian.* USA

[6] Coast Guard Publication *: Doctrine for the U.S. Coast Guard*. USA [14]

[7] Dominis, Ž.: *Zakon o obalnoj straži i progon stranog broda s carinskog motrišta.* "Naše more" 55(1-2)/2008.

[8] *Za prosperitetnu i integriranu Jadransko – jonsku regiju.* Luksemburg, Ured za publikacije Europske unije (2014)

[9] Europska unija Panorama: *Strategija Eu za dunavsku regiju* http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/panorama/pdf/mag37/mag37_hr.pdf

[10] Europski parlament (2014): *Strategija EU - a za jadransku i jonsku regiju* http://www.davor-skrlec.eu/wp-content/uploads/2015/10/Usvojeni-tekstovi-Plenarna-28.10.2015-EUSAIR.pdf

[11] Nimac, K.: *Ustrojstvo i organizacija obalnih straža u svijetu s posebnim osvrtom na obalnu stražu SAD-a.* Zbornik radova Veleučilišta u Šibeniku, No.1-2/2014 Srpanj 2014.

[12] Karničić, J.*: Spašavanje ljudskih života na moru (Razmatranje pomorskog kapetana o spašavanju ljudi na moru na temelju prakse).* Pomorski zbornik 49-50 (2015)1, 379-384

[13] Komadina, P.; Nekić, D.; Ostović, Lj.*: Doprinos obalne straže u optimiziranju sustava za nadzor morskog ribarstva u zaštićenome ekološko – ribolovnom pojasu.* "Naše more" 59(5-6)/2012.

[14] Komadina, P.; Brčić, D.; Frančić, V.: *VTMIS služba u funkciji unaprjeđenja sigurnosti pomorskog prometa i zaštite okoliša na Jadranu.* Pomorski zbornik 47-48 (2013), 27-40

[15] Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture*: Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2030. godine.* Zagreb, RH 2014.

[16] Žužul Vokić, M.; Filipović, V.: *Granice podmorskih prostora jadranskih država.* PPP, god. 54 (2015), 169, str. 9–56

[17] US Coast Guard https://www.uscg.mil/ ; http://www.cgaux.org/

[18] UK Coast Guard https://rnli.org/

[19] French Coast Guard http://www.defense.gouv.fr/gendarmerie/gendarmeries-specialisees/gendarmerie-maritime/gendarmerie-maritime

[20] Obris.org (2016) Obalne straže Mediterana, EU i NATO kao potencijalni uzor RH http://obris.org/hrvatska/obalne-straze-mediterana-eu-i-nato-kao-potencijalni-uzor-rh/

[21] Obris.org (2016) Obalna straža RH – nositelj pomorske sigurnosti i čimbenik na moru http://obris.org/hrvatska/obalna-straza-rh-nositelj-pomorske-sigurnosti-i-cimbenik-obrane-na-moru-1-dio/ ; http://obris.org/hrvatska/obalna-straza-rh-nositelj-pomorske-sigurnosti-i-cimbenik-obrane-na-moru-2-dio/

Zakonski akti

1. Pomorski zakonik, N.N., br. 181/04, 76/07, 146/08.
2. Zakon o obalnoj straži, N.N., br. 109/07.
3. Zakon o morskom ribarstvu, N.N., br. 46/97, 48/05, 56/10.
4. Zakon o lučkim kapetanijama, N.N., br. 124/97.
5. Zakon o službi u Oružanim snagama, N.N., br. 33/02, 58/02, 175/03, 136/04,
6. 16/07.
7. Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, N.N., br. 158/03.
8. Zakon o Plovputu, N.N., br. 73/97.
9. Zakon o zaštiti i spašavanju, N.N., br. 174/04, 79/07.
10. Zakon o sigurnosnoj zaštiti pomorskih brodova i luka, N.N., br. 124/09.
11. Kazneni zakon, N.N., br. 110/97, 27/98, 50/00, 129/00, 51/01, 105/04, 84/05,
12. 71/06, 110/07, 152/08.

13. Zakon o kaznenom postupku, N.N., br. 152/08, 76/09.
14. Zakon o oružju, N.N., br. 63/07, 146/08.
15. Zakon o policijskim poslovima i ovlastima, N.N., br. 76/09.
16. Zakon o prekršajima, N.N., br. 88/02, 122/02, 187/03, 105/04, 127/04.
17. Zakon o potvrđivanju Konvencije Ujedinjenih naroda protiv transnacionalnog organiziranog kriminaliteta, Protokola za sprječavanje, suzbijanje i kažnjavanje trgovanja ljudi, posebice žena i djece te Protokola protiv trgovanja migranata kopnom, morem i zrakom, kojima se dopunjuje Konvencija Ujedinjenih naroda protiv transnacionalnoga organiziranog kriminaliteta, N.N. – M.U., br. 14/02, 11/04.
18. Zakon o potvrđivanju Konvencije o suzbijanju protupravnih čina usmjerenih protiv sigurnosti pomorske plovidbe iz 1988. god. i Protokola o suzbijanju protupravnih čina usmjerenih protiv sigurnosti nepokretnih platformi smještenih iznad epikontinentalnog pojasa iz 1988. god., N.N. – M.U., br. 4/05.
19. Zakon o potvrđivanju Protokola protiv nezakonite proizvodnje i trgovanja vatrenim oružjem, njegovim dijelovima i komponentama te streljivom, kojim se dopunjuje Konvencija Ujedinjenih naroda protiv transnacionalnog organiziranog kriminaliteta, N.N. – M.U., br. 11/04.
20. Odluka o proširenju jurisdikcije Republike Hrvatske na Jadranskom moru, N.N., br. 157/03.
21. Odluka o dopuni Odluke o proširenju jurisdikcije Republike Hrvatske na Jadranskom moru, N.N., br. 77/04.
22. Odluka o izmjeni i dopunama Odluke o proširenju jurisdikcije Republike Hrvatske na Jadranskom moru, N.N., br. 138/06.
23. Odluka o izmjeni Odluke o proširenju jurisdikcije Republike Hrvatske na Jadranskom moru, N.N., br. 31/08.
24. Konvencija o epikontinentskom pojasu iz 1958. godine, N.N. – M.U., br. 12/94.
25. Konvencija UN-a o pravu mora, N.N. – M.U., br. 11 /95.
26. Nacionalni plan traganja i spašavanja ljudskih života na moru, N.N., br. 164/98.
27. Pravilnik o zaštiti morskog okoliša u zaštićenom ekološko- ribolovnom pojasu, N.N., br. 47/08.
28. Pravilnik o načinu suradnje ovlaštenih osoba Obalne straže i tijela nadležnih za traganje i spašavanje na moru te način razmjene informacija potrebnih za njihovoučinkovito i usklađeno djelovanje, N.N., br. 107/09.
29. Pravilnik o načinu stjecanja statusa ovlaštene osobe obalne straže, N.N., br. 133/08.

30. Pravilnik o zastavi obalne straže, službenom znaku, službenoj iskaznici i službenim odorama pripadnika Obalne straže, N.N., br. 56/09.
31. Odluka o osnivanju Koordinacije Vlade Republike Hrvatske za usklađivanje obavljanja poslova nadzora i zaštite unutrašnjih morskih voda, teritorijalnog mora i zaštićenog ekološko-ribolovnog pojasa Republike Hrvatske, Vlada Republike Hrvatske, 27. kolovoza 2004. godine.
32. Uredba o standardima koje moraju zadovoljavati plovila obalne straže i plovila koja sudjeluju u provedbi planova područnih jedinica koordinacije, N.N., br. 77/08.
33. Uredba o organizaciji i načinu rada Središnje koordinacije, stručnog tijela i područnih jedinica koordinacije tijela nadležnih za nadzor i zaštitu prava i interesa Republike Hrvatske na moru, N.N., br. 77/08.

PRILOZI

Slika 1. Značajnije luke i glavni plovidbeni pravci Jadranskog mora. STR. 15.
Slika 2. Temeljna geografska obilježja Jadrana. STR. 16.
Slika 3. Vodni putevi u RH. STR. 18.
Slika 4. Zemlje uključene u Dunavsku regiju. STR. 20.
Slika 5. Jadransko – jonska regija. STR. 22.
Slika 6. Područje koje se povezuje koridorom Baltik – Jadran – Crno more. STR. 24.
Slika 7. Mornarička Obalna straža RH unutar HRM–a. STR. 33.
Slika 8. Organizacijski prikaz Obalne straže. STR. 34.