**POMORSKO UPRAVNO PRAVO**

**V – POSADA BRODA**

**Posada broda, ukrcaj i iskrcaj**

Posadu broda čine osobe ukrcane za obavljanje poslova na brodu. Članovi posade moraju biti upisani u popis posade. Uvidom u tu knjigu utvrđuje se koje su osobe bile u određeno vrijeme zaposlene na brodu, te koje su poslove obavljale. Upis u popis posade ima tzv. **konstitutivni karakter**, što znači da svaka osoba postaje član posade u trenutku kad djelatnik lučke kapetanije potvrdi upis.

Posadom zapovijeda zapovjednik broda, a ostali članovi posade se raspoređuju u službu palube, stroja, zdravstvenu i opću službu.

**Službom palube** upravlja prvi časnik palube, a ostali članovi te službe su drugi i treći časnik palube, kadet, vođa palube, kormilari i mornari.

**Službom stroja** upravlja upravitelj stroja, a ostali članovi službe stroja su prvi, drugi i treći časnik stroja, asistent, električari, mehaničari, vođa stroja, motorist i čistač stroja.

**U općoj službi** je kuhar i eventualno konobar.

Navedeni članovi posade ne moraju svi biti na svim brodovima: na nekim brodovima će biti manji broj članova posade, a neki specifični brodovi će imati i dodatno osoblje. Na nekim brodovima npr. postoji i četvrti časnik, više trećih časnika, u strojarnici prvi časnik van smjene, itd. Takve specifičnosti su uobičajene kod većih putničkih brodova – cruisera.

O ukrcaju i iskrcaju članova posade odlučuje brodar. U posebnim uvjetima to može učiniti i njegov zakonski zastupnik – zapovjednik, npr. kada je neki član posade obolio, ili izvršio neko kazneno djelo. Svaki član posade dobiva nalog za ukrcaj, tj. nekakav pismeni zapis o ukrcaju i iskrcaju.

***Pomorska knjižica***

Svaki član posade mora imati pomorsku knjižicu. To je neprenosiv osobni dokument. Knjižicom se dokazuje identitet i državljanstvo, stručna osposobljenost, zdravstvena sposobnost, svojstvo u kojem je osoba ukrcana na brod, te trajanje službe na brodu (datum ukrcaja i iskrcaja).

Strani državljanin se na Hrvatski brod može ukrcati temeljem **Odobrenja za ukrcaj**.

Pomorsku knjižicu može imati osoba koja je navršila 15 godina života, ima potvrdu o zdravstvenoj sposobnosti koja je završila određenu izobrazbu za obavljanje poslova na brodu, kao i ispit o temeljnoj sigurnosti na brodu (tzv. D2).

Pomorska knjižica sadrži:

* naziv, oznaku države, broj knjižice i broj pod kojim je uvedena u evidenciju vlasti koja ju izdaje;
* ime, prezime, datum i mjesto rođenja i prebivalište vlasnika;
* mjesto, datum i ovjeru tijela koje je izdalo pomorsku knjižicu;
* podatke o osposobljenosti (školovanju) i izobrazbi (tečajevima);
* podatke o liječničkim pregledima, krvnoj grupi i RH faktoru;
* podatke o ukrcajima i službama na svakom brodu.

Pomorska knjižica se izdaje na deset godina, a Odobrenje za ukrcaj na pet godina. U slučaju da se ne obnovi liječnički pregled (obično svake 2 godine, ili kako propisuje zakon), ovi dokumenti prestaju vrijediti i ranije. U nju se može unijeti i viza, pa tada služi i kao putna isprava za putovanje u inozemstvo radi ukrcaja na brod, ili za povratak kući.

Zahtjev za izdavanje pomorske knjižice izdaje se nadležnoj Lučkoj kapetaniji, zajedno s preslikom domovnice i osobne iskaznice, tj. uvidom u dokumente kojima se dokazuje identitet i državljanstvo. Prilažu se i potvrda o liječničkom pregledu, krvnoj grupi i stručnoj osposobljenosti, te fotografije.

Podatke u pomorsku knjižicu upisuje više osoba, ovisno o nadležnosti (kapetanija, liječnik, brodar, policija). Svaki upis mora biti ovjeren potpisom i pečatom. Podatke o ukrcaju i iskrcaju unosi u domaćoj luci kapetanija. U inozemstvu upis vrši diplomatsko-konzularno predstavništvo, a ako ga nema u toj luci, upis izvršava zapovjednik uz napomenu.

**Prava i obveze posade i brodara**

Član posade mora obavljati **poslove u skladu sa svojim dužnostima** propisanim zakonima, pravilnicima i pravilima službe na način da ne dovede u opasnost sigurnost prometa, ne ošteti brod i teret, ne ugrozi sigurnost posade i putnika i ne ugrozi okoliš.

Član posade ne **smije napustiti mjesto i prostoriju u kojoj obavlja službu** bez odobrenja časnika, a časnik ne smije napustiti mjesto bez odobrenja zapovjednika. Član posade mora odmah obavijestiti zapovjednika o svakom izvanrednom događaju koji može ugroziti sigurnost broda. U opasnosti se mora **zalagati za spašavanje** osoba i imovine, te za zaštitu okoliša, prema svojim zadacima i sposobnostima, sve dok zapovjednik ne naredi napuštanje broda.

Svaki pomorac je dužan nadležnim tijelima prenijeti obavijest o lošem radu uređaja i oznaka na plovnom putu, kako bi se pravovremeno upozorili i ostali brodovi.

Svaki član posade koji se nalazi u inozemstvu ne smije rješavati sporove sa stranim vlastima, već smije kontaktirati samo svoje diplomatsko-konzularno predstavništvo.

**Članovi posade ne smiju biti pod utjecajem opijata**, tj. droga i alkohola. Svaka kompanija ima posebnu politiku vezanu za tu tematiku, te posebna pravila o konzumiranju i alkoholnih pića tijekom boravka na brodu. Isto vrijedi za korištenje duhanskih proizvoda, pogotovo na brodovima za prijevoz tekućih i ostalih opasnih tereta.

**Radno vrijeme** časnika odgovornog za stražu ne smije biti duže od 12 sati dnevno, a mora biti osigurano barem 10 sati odmora kroz 24 sata, ako postoji neki posebni režim rada. Ovisno o uvjetima i području plovidbe, svaka kompanija određuje uvjete rada na svojim brodovima koji ne smiju biti manje povoljni od međunarodno propisanih.

**Brodar je dužan omogućiti povoljne uvjete za rad** svim svojim pomorcima. To podrazumijeva smještaj, prehranu i higijenske uvjete, kakve propisuju pravilnici, zakoni i međunarodne konvencije. Kod sklapanja ugovora o radu na brodu treba posebno voditi računa o plaći pomorca, tj. o uvjetima plaćanja, naknadama za razdoblje na brodu i na odmoru, kao i o plaćanju mirovinskih, zdravstvenih i ostalih davanja.

Svaki pomorac ima posebno **pravo na naknadu troškova povratnog putovanja**. Svaki brodar dužan je snositi sve troškove (stan, hrana, prijevoz) od trenutka iskrcavanja, bilo gdje u svijetu, do povratka u luku ukrcavanja, odnosno do mjesta stanovanja. Za povratno putovanje pomorac se može obratiti i diplomatsko-konzularnom predstavništvu koje će snositi troškove i tražiti refundaciju od brodara. Brodar ima pravo regresa u slučaju da je pomorac napustio brod svojevoljno, ili je skrivio neko djelo zbog kojeg je morao napustiti brod.

**Brodar odgovara za ozljede ili smrt člana posade**. Krivnja brodara **se pretpostavlja**, tj. nije ju potrebno dokazivati. Tako on odgovara temeljem **objektivne (kauzalne) odgovornosti**, tj. **ako se nešto dogodi pomorcu za vrijeme boravka na brodu: kriv je brodar, osim ako pomorac nije sam kriv za svoje stanje, ili ako se radi o višoj sili**. Brodar se oslobađa od odgovornosti dokazivanjem da se radilo npr. o izvanrednim vremenskim okolnostima, ili da član posade nije koristio dužnu pažnju u rukovanju opasnim teretom. Isto tako, brodar neće biti kriv ako dokaže krivnju treće osobe.

**Međunarodna organizacija rada ILO**

**Međunarodna organizacija rada ILO (***International Labour Organization)* je specijalizirana agencija Ujedinjenih naroda i ima značajnu ulogu u unificiranju radnog zakonodavstva u svijetu.

U organizaciji ILO-a održano je više konvencija, a mnoge se odnose i na uvjete rada, života i osiguranja pomoraca.

Odredbe ILO-a i njenih konvencija imaju status **međunarodnih ugovora**. To znači da su po pravnoj snazi iznad državnih zakona. Republika Hrvatska je stranka konvencija ILO-a od 8. listopada 1991., kao nasljednica bivše SFR Jugoslavije.

Međunarodne konvencije ILO-a nose oznaku **C** (Convention), a preporuke, koje su zapravo revizije (druga izdanja) pojedinih konvencija, **R** (Recommendation).

Neke važnije konvencije koje se odnose na život i rad pomoraca su navedene u obliku oznake i teme koju tretiraju:

**C147 – 1976.** Minimalni standardi na brodovima trgovačke mornarice: sigurnost, osposobljenost, radno vrijeme, socijalna sigurnost, uvjeti zapošljavanja, rada i života na brodu. Konvencija predviđa i obvezu nadzora brodara u smislu zapošljavanja, obrazovanja, primjene drugih propisa radnog prava, te istragu u slučaju nezgode na radu.

**C7 – 1920. C58 – 1936.** Najmanja dob pomoraca.

**C22 – 1926** Sadržaj ugovora o radu.

**C23 – 1926** Repatriranje mornara (po isteku ugovora, svaki pomorac ima pravo na naknadu troškova povratnog putovanja do luke ukrcaja ili do luke u kojoj je sklopio ugovor o radu).

**C53 – 1936.** Svjedodžbe o sposobnosti (kompetencijama) pomoraca.

**C55 – 1936.** Odgovornost brodara za bolesti i nezgode pomoraca na brodovima.

**C56 – 1936.** Zdravstveno osiguranje.

**C68 – 1946.** Hrana i opskrba brodova.

**C69 – 1946.** Certifikacija za člana plovidbene straže.

**C73 – 1946.** Liječnički pregledi pomoraca.

**C87 – 1948.** Sloboda udruživanja i zaštita prava da se organiziraju skupovi.

**C92 – 1949.** Smještaj posade (kabine i ostali prostori na brodu).

**C130 – 1969**. Liječnička skrb i ostali uvjeti u slučaju bolesti (bolovanja, naknade,…).

**C134 – 1970.** Prevencija (sprječavanje) nezgoda pomoraca.

**C138 – 1973.** Svjedodžbe za brodskog kuhara.

**R107 – 1958.** Zapošljavanje pomoraca na stranim brodovima.

**R108 – 1958.** Socijalni uvjeti i sigurnost pomoraca, plaće, radni sati na brodu.

**R137 – 1970.** Stručno usavršavanje pomoraca

Odredbe navedenih konvencija su uključene i u razne izvore prava u RH. Osnovni među njima je **Pomorski zakonik**, a mogu se navesti još:

* Pravilnik o **pomorskim knjižicama,** odobrenjima za ukrcaj i nadležnosti lučkih kapetanija za izdavanje
* Pravilnik o **obavljanju poslova i održavanju straže** članova posade na pomorskim brodovima trgovačke mornarice RH
* Pravilnik o **najmanjem broju članova posade** za sigurnu plovidbu koji moraju imati pomorski brodovi trgovačke mornarice RH
* Pravilnik o **zvanjima i svjedodžbama o osposobljenosti** pomoraca na brodovima trgovačke mornarice RH
* Pravilnik o minimalnoj opremi i sadržaju brodske ljekarne.

**Sindikati pomoraca, ITF**

Poslodavci koji zapošljavaju pomorce (brodarske kompanije) obično sklapaju s njima ugovore o radu u kojima su uvjeti predodređeni tzv. **kolektivnim ugovorima**. hrvatski kolektivni ugovor za pomorce ima normativni karakter, tj. ima snagu propisa (zakona), a temelji se na pregovorima **Sindikata pomoraca Hrvatske** i **Udruge poslodavaca u međunarodnoj pomorskoj plovidbi**. Osim toga, svaka kompanija ima i svoj **pravilnik o radu** u kojem su naznačene dužnosti i prava svakog djelatnika.

Veliku ulogu ima i **Međunarodna organizacija transportnih radnika – ITF** – *International Transport Workers Federation.* U ITF se može učlaniti svaki nezavisni sindikat transportnih radnika. Trenutno je učlanjeno više od 650 udruga koje predstavljaju oko 4.500.000 radnika iz gotovo 150 različitih zemalja.

Sjedište ITF-a je u Londonu, a ima urede širom svijeta.

Ciljevi ITF-a su promoviranje poštovanja i ljudskih prava radnika u transportnim granama, socijalna pravda, ekonomski razvitak, te podrška u ostvarivanju prava.

Surađuje s ILO-m (International Labour Organisation), IMO-m (International Maritime Organisation) i ICAO-m (International Civil Aviation Organisation).

Posebno je važan angažman protiv brodara koji koriste zastave pogodnosti (Flags of Convenience – FOC).

**STCW Konvencija**

*International Convention on Standard of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers* – **Međunarodna konvencija o standardima za izobrazbu, izdavanje svjedodžbi i obavljanju straže pomoraca** je prva konvencija koja je na međunarodnoj razini odredila zahtjeve za izobrazbu pomoraca, izdavanje svjedodžbi i držanje straže. Prihvaćena je 7.7.1978. godine, a stupila na snagu 28.4.1984. Trenutno je važeće izdanje iz 1995. pa se označava kao STCW 1978./95.

Sastoji se od više dijelova:

1. Opće odredbe
2. Pravila koja se odnose na službu palube
3. Pravila koja se odnose na službu stroja
4. Pravila koja se odnose na radio-službu
5. Posebni zahtjevi za tankere
6. Posebnosti u čamcima za spašavanje

Nakon stupanja na snagu same konvencije, prihvaćene su i razne **rezolucije** koje imaju ulogu preporuke i detaljnije obrađuju pitanja iz same konvencije.

1. i 2. reguliraju načela obavljanja pomorske straže;

3. i 4. se odnose na obavljanje straže za vrijeme boravka u luci;

5. 6. 7. 14. i 15. se odnose na radio-službu;

11.12.13.16. i 17. propisuju izobrazbu i dodatnu izobrazbu za rad na brodovima za prijevoz tekućih tereta (oils), kemikalija i opasnih tereta u razlivenom stanju;

**18. propisuje zahtjeve za radarski simulator u školama**;

19. se odnosi na tehnike preživljavanja;

**20. propisuje karakteristike pomagala za sprječavanja sudara**.

Izmjene priloga STCW se donose na STCW konverenciji ili pri IMO Odboru za sigurnost.

Poslovi na brodu se mogu obavljati na upravljačkoj, radnoj i pomoćnoj razini odgovornosti. **Upravljačku razinu** odgovornosti imaju zapovjednik broda ili jahte, upravitelj stroja, prvi časnik palube i drugi časnik stroja. **Radnu razinu** odgovornosti imaju časnici odgovorni za stražu, radiooperateri i radioelektroničari. **Pomoćnu razinu** odgovornosti imaju ostali članovi posade koji čine dio plovidbene straže ili straže u strojarnici.

Svi članovi posade moraju prije prvog ukrcaja svladati poseban program i položiti ispit o **postupcima u slučaju opasnosti na brodu** i ispit **temeljne sigurnosti na brodu**.

**Ovlaštenja pomoraca u službi palube i stroja**

Zvanja pomoraca u službi palube su: zapovjednik broda, prvi časnik palube, časnik plovidbene straže, član plovidbene straže i zapovjednik jahte.

Zapovjednik broda, prvi časnik palube i časnik plovidbene straže osposobljavaju se tijekom školovanja za obavljanje plovidbe, rukovanje i slaganje teretom, upravljanje poslovima na brodu i skrb za osobe na brodu.

Član plovidbene straže osposobljava se samo za obavljanje djelatnosti plovidbe (kormilari).

Pomorac u službi palube može steći svjedodžbu o osposobljenosti za:

* zapovjednika broda od 3000 BT i više
* prvog časnika palube na brodu od 3000 BT i više
* ------------------🡪potreban fakultet
* zapovjednika broda do 3000 BT
* prvog časnika palube na brodu do 3000 BT
* časnika plovidbene straže na brodu od 500 BT i više
* zapovjednik broda do 500 BT u maloj obalnoj plovidbi
* časnika plovidbene straže na brodu do 500 BT u maloj obalnoj plovidbi
* član posade koji čini dio plovidbene straže
* zapovjednik broda do 200 BT u nacionalnoj plovidbi
* zapovjednik broda do 50 BT u nacionalnoj plovidbi
* zapovjednik jahte do 100 BT
* zapovjednik jahte do 500 BT.

Zvanja pomoraca u službi stroja su: upravitelj stroja, drugi časnik stroja, časnik plovidbene straže u strojarnici i član plovidbene straže u strojarnici.

Upravitelj stroja, drugi časnik stroja, časnik plovidbene straže u strojarnici osposobljavaju se za obavljanje djelatnosti brodskog strojarstva, elektrotehnike, elektronike i tehnike upravljanja, upravljanje poslovima na brodu i skrb za osobe na brodu te za održavanje i popravke.

Član posade koji čini dio plovidbene straže u strojarnici (mehaničar), osposobljava se za djelatnosti brodskog strojarstva.

Pomorac u službi stroja može steći svjedodžbu o osposobljenosti za:

* upravitelja stroja na brodu sa strojem porivne snage 3000 kW i više;
* drugi časnik stroja na brodu sa strojem porivne snage 3000 kW i više;
* -------------------------------
* upravitelja stroja na brodu sa strojem porivne snage do 3000 kW;
* drugi časnik stroja na brodu sa strojem porivne snage do 3000 kW;
* člana posade koji čini dio plovidbene straže u strojarnici;
* upravitelja stroja na brodu sa strojem porivne snage do 750 kW u nacionalnoj plovidbi;
* upravitelja stroja na brodu sa strojem porivne snage do 350 kW u nacionalnoj plovidbi.

Uvjeti za stjecanje ovlaštenja su opći i posebni. **Opći uvjeti** su tjelesna i duševna sposobnost (utvrđuje se liječničkim pregledom). **Posebni uvjeti** su određena životna dob, školska izobrazba, posebna izobrazba, plovidbeni staž i položen poseban ispit za određeno ovlaštenje. Tako npr. zapovjednika broda od 3000 BT i više dobiva svjedodžbu s rokom valjanosti od 5 godina, mora imati višu stručnu spremu (barem 2 godine), 12 mjeseci plovidbe u svojstvu časnika palube na brodu od 3000 BT i više u neograničenoj ili velikoj obalnoj plovidbi ili 36 mjeseci u svojstvu časnika plovidbene straže na brodu od 3000 BT i više.

**Ostala ovlaštenja pomoraca i njihovo obnavljanje.**

U ostala ovlaštenja uključena su i ona u **radioslužbi.** Danas radioslužbu obavljaju časnici palube s položenim ispitom **radiooperatera s ograničenom ili općom ovlasti** Njihova je djelatnost obavljanje radioveze na brodu. U radioslužbu su uključeni i **radioelektroničari I. ili II. klase** koji se osposobljavaju za održavanje i popravljanje radiouređaja i opreme.

**Svjedodžbe o dopunskoj osposobljenosti** moraju imati oni pomorci koji se žele ukrcati na brodove posebne namjene. To su osposobljenost za:

* upravljanje gašenjem požara;
* osnovna osposobljenost za rad na tankerima (za sve tankere);
* rad na tankerima za ulje (prijevoz nafte);
* rad na tankerima za kemikalije;
* rad na brodovima za ukapljene plinove;
* rukovanje brodicom za spašavanje i spasilačkom brodicom osim brze spasilačke brodice;
* rukovanje brzom spasilačkom brodicom;
* pružanje medicinske prve pomoći;
* pružanje medicinske skrbi na brodu;
* Svjedodžba o mjerama sigurnosti na ro-ro putničkom brodu;
* Svjedodžba o mjerama sigurnosti na putničkom brodu;
* rad s opasnim teretima;
* rad na brzom plovilu (radna razina na *High Speed Craft*);
* upravljanje brzim plovilom (upravljačka razina HSC);
* potvrda o osposobljanosti za motrenje i korištenje radarskog uređaja.

Svjedodžbe izdane u drugim dražavama priznaju s temeljem **reciprociteta** i u slučaju da je strana država potpisnica svih konvencija (posebno STCW).

Neke svjedodžbe o osposobljenosti pomoraca imaju neograničeni rok valjanosti, dok se neke moraju obnavljati. Uvjet za obnovu je najčešće određeno vremensko razdoblje tijekom kojeg je obavljana određena služba. Npr. za obnovu Svjedodžbe o upravljanju na brzom plovilu treba kroz 5 godina za koje je izdana svjedodžba, barem 2 godine biti ukrcan na brzom plovilu, i to na upravljačkoj razini.

Nadležno Ministarstvo može donijeti rješenje o oduzimanju određene svjedodžbe, ako je pomorac postupio suprotno određenim pravilima i zakonima.

**Zapovjednik broda, pravni položaj i funkcije**

Nekada su vlasnici broda ujedno bili i zapovjednici, ali se nisu bavili nautičkim poslovima na brodu, već su za to imali posebno izučenog i stručnog pomorca, a za administrativne poslove ukrcavao se *escrivan*.

S vremenom su brodovlasnici prestali ploviti pa su svoje poslove i ovlasti prenijeli na zapovjednika. Tako je zapovjednik postao pravni, **zakonski zastupnik brodara**. Kako je na brodu trebalo paziti na red i disciplinu, zapovjednik je dobio i ulogu **vlasti** i **održavanja sigurnosti**. Danas kažemo da se poslovi zapovjednika dijele na:

* javna ovlaštenja
* dužnosti u smislu sigurnosti broda i plovidbe
* zastupanje brodara.

***Javna ovlaštenja zapovjednika broda***

Brod hrvatske državne pripadnosti mora imati zapovjednika koji je hrvatski državljanin, međutim to nije slučaj u mnogim stranim državama, a o tome zapravo „odlučuje“ ponuda i potražnja pomoraca u svijetu.

Zapovjednika imenuje i razrješava brodar, a u slučaju smrti, spriječenosti ili odsutnosti zamjenjuje ga najstariji član posade službe palube koji je državljanin RH. Državljanstvo je uvjet za obavljanje upravnih poslova i nastupanje kao tijelo državne vlasti.

Javna ovlaštenja mogu se usporediti s poslovima suda ili policije i uključuju:

* izdavanje naredba kojima se osigurava brod, plovidba i red na brodu;
* nadzor izvršenja naredbi;
* poduzimanje mjera protiv „neposlušnih“ članova posade;
* držanje vatrenog oružja (samo u posebnim uvjetima);
* ograničavanje slobode kretanja članu posade ili putniku koji želi ugroziti brod, posadu, putnike ili izvršiti onečišćenje do dolaska u luku čije je države ta osoba državljanin.

Ako se tijekom putovanja dogodi **kazneno djelo**, zapovjednik je dužan poduzeti mjere koje će ublažiti nastale posljedice, ograničiti kretanje osobama (zatvor, pritvor), provesti ispitivanje, te utvrditi sve okolnosti pod kojima je neko djelo nastalo. to se odnosi npr. i na dokazni materijal. O svemu što je poduzeo, zapovjednik će u inozemstvu podnijeti izvješće diplomatsko-konzularnom predstavništvu države čiju zastavu nosi brod, a u domaćoj luci izvijestit će tijela unutarnjih poslova (policiju). važno je utvrditi gdje je nastalo kazneno djelo (otvoreno more ili teritorijalne vode), jer o tome ovisi nadležnost vlasti.

Zapovjednik mora lučkoj kapetaniji ili dip-kon. predstavniku prijaviti svako **samovoljno napuštanje broda**, te sastaviti zapisnik i popisati stvari člana posade koje su ostale na brodu. Ako je član posade bio spriječen vratiti se na brod, smatrat će se da ga je napustio ako se nije javio vlastima tri dana nakon završetka spriječenosti.

Zapovjednik je dužan primiti **izjavu posljednje volje** i unijeti u brodski dnevnik vrijeme primanja izjave. Isto se odnosi i na **oporuku**, a bitno je utvrditi identitet osobe koja želi sastaviti oporuku, te utvrditi je li poslovno sposobna (16 godina i duševno zdravlje). Zapovjednik može oporuku i sastaviti prema usmenoj volji osobe, koja ju mora pročitati i potvrditi potpisom. Ovakva oporuka prestaje vrijediti 30 dana nakon povratka osobe u Hrvatsku. Oporuku čuva zapovjednik, a može ju uz potvrdu vratiti osobi. U slučaju smrti, oporuka se predaje kapetaniji ili diplomatsko-konzularnom predstavništvu.

***Dužnosti zapovjednika u smislu sigurnosti broda i plovidbe***

Zapovjednik broda odgovoran je za sigurnost broda što uključuje:

* opskrbu broda svim zalihama;
* vođenje administracije;
* praćenje stanja i redovno održavanje broda i pogona;
* sigurnost uređaja za manipuliranje teretom;
* organiziranje rada posade na moru i u luci;
* pravilno krcanje, slaganje i nadgledanje tereta;
* brigu o putnicima;
* provođenje vježba za opasne situacije na brodu;
* sve zadatke u vezi s procesom rada.

Za vrijeme plovidbe, zapovjednik mora biti na brodu. Prije polaska mora se uvjeriti u sigurno stanje broda, te ispravnost knjiga i svjedodžba broda i posade. U posebnim slučajevima, zapovjednik mora osobno **preuzeti upravljanje brodom**, tj. stražu: pri ulasku i izlasku u luke, kanale, rijeke, kada je izrazito loša vidljivost ili loše vrijeme. Zapovjednik je odgovoran i kad je na brodu peljar (pilot).

U slučaju opasnosti zapovjednik mora poduzeti sve mjere za spašavanje i otklanjanje opasnosti, te za sprječavanje zagađivanja mora i obale.

***Zastupanje brodara***

Današnji stupanj razvoja telekomunikacija jako je suzio ovlasti zastupanja brodara. Danas zapovjednik rukovodi plovidbenim pothvatom u pomorskom i tehničkom smislu, a komercijalni dio koji se odnosi na teret obavlja prema uputama brodara.

Nekada je zapovjednik za brodara, odnosno za brodovlasnika, također i tražio teret te sklapao ugovore o prijevozu tereta. Danas se o tome raspravlja u sjedištima brodara, agencijama i špediterskim kućama, a zapovjednici brinu samo o pravilnom ukrcaju, smještaju i nadzoru tereta tijekom plovidbe.

U svakom slučaju, **zapovjednik je zakonski zastupnik brodara** pa je ovlašten u njegovo ime sklapati neke ugovore. To su npr. **ugovor o spašavanju** i neki drugi ugovori koji su direktno vezani za putovanje: **tegljenje**, manji popravci, traženje i pružanje pomoći, nabavljanje zaliha itd. Zapovjednik smije sklapati i ugovore o pomorskom plovidbenom poslu, osim ugovora na vrijeme za cijeli brod.

Zapovjednik može zastupati brodara i pred stranim sudskim i upravnim organima, te je ovlašten poduzimati procesne radnje. Svaki brodar može ograničiti ovlasti svog zapovjednika.

**Raspored za uzbunu (Muster list)**

Brodska posada za djelovanje u opasnosti utvrđena je brodskim **Rasporedom za uzbunu** kojeg prema sastavu posade i Tehničkim pravilima HRB-a utvrđuje, procjenjuje učinkovitost i ovjerava zapovjednik.

Raspored za uzbunu propisuje postupak na brodovima za slučaj izvanrednih okolnosti koje prijete ljudima i brodu. Da bi se spriječila neorganiziranost, SOLAS propisuje što treba činiti u tim situacijama.

Svaki raspored za uzbunu mora sadržavati za sve osobe na brodu: dužnosti, upute i postupci u slučaju neke opasnosti (požar, prodor vode, čovjek u moru i napuštanje broda). Dužnosti članova su npr.:

* zatvaranje vodonepropusnih vrata;
* opremanje brodica, priprema i spuštanje;
* okupljanje putnika;
* korištenje pojedinih uređaja ili opreme;
* upućivanje pumpa, razvlačenje cijevi i sl.

Primjerci rasporeda za uzbunu moraju biti na pogodnim mjestima na brodu (hodnici, nastambe, strojarnica, zapovjednički most). U svakoj kabini mora biti i pojedinačna uputa za svakog člana posade za slučaj požara i napuštanje broda. Na putničkim brodovima moraju biti na nekoliko jezika, a posebno je važno upoznati putnike s putom za bijeg do određene brodice za spašavanje, te način stavljanja prsluka za spašavanje. Na rasporedu za uzbunu mora biti opis signala za napuštanje broda i način izdavanja naredbi o napuštanju broda.

U rasporedu za uzbunu treba odrediti časnike zadužene za održavanje sredstava za spašavanje i protupožarne opreme, kao i osobe koje ih zamjenjuju.

Raspored za uzbunu mora biti pripremljen prije odlaska na putovanje i mora biti odobren od nadležnih vlasti.

**Obalna straža RH**

Zakon o Obalnoj straži republike hrvatske donesen je 10. listopada 2007.

Temeljni poslovi i zadaće Obalne straže su zaštita suverenih prava i provedba jurisdikcije Republike Hrvatske u zaštićenom ekološko-ribolovnom pojasu, epikontinentalnom pojasu i na otvorenu moru, a u teritorijalnom moru i unutarnjim morskim vodama Republike Hrvatske pruža potporu drugim nadležnim tijelima državne uprave.

Obalna straža je sastavni dio Hrvatske ratne mornarice. Zapovjednik Obalne straže časnik je Hrvatske ratne mornarice kojeg imenuje i razrješava Predsjednik Republike Hrvatske na prijedlog Vlade Republike Hrvatske.

Ovlaštene osobe Obalne straže imaju pravo nadzora plovila što obuhvaća nadzor dokumentacije plovila, tereta, opreme, ribarskog ulova, ribarskog alata i osoba koje se nalaze na njemu, osim stranog ratnog i stranog javnog broda. Zapovjednik nadziranog plovila dužan je pružiti pomoć pri kontroli.

Obalna straža u suradnji s drugim državnim tijelima i tijelima međunarodnih organizacija obavlja poslove i zadaće u borbi protiv terorizma i morskog razbojništva, sprječavanju širenja oružja za masovno uništavanje, sprječavanju krijumčarenja roba i osoba na moru te preventivne mjere protiv počinitelja tih kaznenih djela u skladu s međunarodnim pravom i propisima Republike Hrvatske.

Kada brod ili zrakoplov Obalne straže na otvorenom moru presretne strani brod, koji nije ratni ili javni brod, može brod pregledati ako ima ovlasti iz međunarodnih ugovora ili na temelju zahtjeva za suradnju drugih država te ako osnovano sumnja 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. Ako brod plovi pod zastavom dviju ili više država i kojima se služi po svojem nahođenju ne može se pozvati ni na jednu od tih državnih pripadnosti i može se izjednačiti s brodom bez državne pripadnosti. Radi provjere prava na vijanje hrvatske zastave brod Obalne straže može na sumnjivi brod poslati tim za provjeru.

Obalna straža na moru u skladu s međunarodnim pravom i propisima Republike Hrvatske pridonosi sigurnosti plovidbe pružajući potporu nadležnim tijelima. U slučaju suradnje tijekom traganja i spašavanja na moru, akcijom rukovodi Nacionalna središnjica za usklađivanje traganja i spašavanja na moru, a Obalna straža sudjeluje u akcijama traganja i spašavanja na moru u skladu s Nacionalnim planom traganja i spašavanja ljudskih života na moru.

**Traganje i spašavanje na moru – organizacija u RH, MERSAR**

Temelji se na konvenciji SAR (Međunarodna konvencija o pomorskom traganju i spašavanju) donesena 1978 u Hamburgu. Prilog je mijenjan rezolucijom 1998 i sadrži 5 poglavlja. Za razliku od većine konvencija (SOLAS, MAROL, LOAD-LINE…) koje u većoj mjeri obavezuju brodara ili zapovjednika broda, SAR konvencija ponajviše obavezuje državu (posebice financijski).

1. poglavlje – definicije koje se koriste u tekstu
2. poglavlje – obavezuju se države da utvrde pravnu utemeljenost službe traganja i spašavanja, odrede ovlasti, osiguraju sredstva i komunikacijske veze, područja ovlasti
3. poglavlje – suradnja službi susjednih država
4. poglavlje – pozivaju se države da stave na raspolaganje podatke, planove i informacije o svojim centrima za spašavanje, načini postupanja tjekom traganja
5. poglavlje – posvećeno je sustavima izvješčivanja s brodova

Uz konvenciju su bila pridružena dva priručnika: IMOSAR (namjenjen službama traganja i spašavanja) i MERSAR (namjenjen brodovima).

***Služba traganja i spašavanja u RH***

Služba traganja i spašavanja u RH sastoji se od:

* Stožera službe traganja i spašavanja,
* Nacionalne središnjice za usklađivanje traganja i spašavanja na moru,
* podsredišnjica traganja i spašavanja (lučke kapetanije Pula, Rijeka, Senj, Zadar, Šibenik, Split, Ploče i Dubrovnik),
* obalnih promatračkih jedinica (lučke ispostave svih lučkih kapetanija + obalne radio postaje + čuvani svjetionici + motrilačke postaje Hrvatske ratne mornarice), te
* jedinica traganja i spašavanja (pomorske, zrakoplovne i kopnene jedinice.)

Osnovne zadaće Nacionalne središnjice za usklađivanje traganja i spašavanja na moru su usklađivanje akcija traganja i spašavanja na moru, obavljanje nadzora pomorskog prometa te kontrola sigurnosti plovidbe.

Područje nadležnosti prostire se od unutrašnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske, koje Nacionalna središnjica nadzire uz pomoć svojih podsredišnjica, pa do zone između teritorijalnog mora i područja otvorenog mora do linije razgraničenja sa susjednim državama u Jadranskom moru, a kako je utvrđeno njihovim međusobnim sporazumom i kao takvo prijavljeno Međunarodnoj pomorskoj organizaciji (IMO).

Nacionalna središnjica – MRCC Rijeka, sve podsredišnjice (lučke kapetanije) i njihove lučke ispostave, te sve obalne radio postaje (Rijeka radio, Split radio i Dubrovnik radio) održavaju pomorsku radijsku službu bdijenja na međunarodno utvrđenim frekvencijama i kanalima za pogibelj, hitnost i sigurnost, a sve u skladu sa svjetskim pomorskim sustavom pogibli i sigurnosti.

MRCC-Rijeka održava 24 satno dežurstvo na besplatnom telefonu 9155.

Odlukom Vlade RH osnovana je Koordinacija Vlade Republike Hrvatske za usklađivanje obavljanja poslova nadzora i zaštite unutrašnjih morskih voda, teritorijalnog mora i zaštićenog ekološko-ribolovnog pojasa Republike Hrvatske, u čiji je rad uključeno 8 Ministarstava. Na terenu je osnovano 8 područnih Koordinacija, a zapovjednik svake područne Koordinacije je lučki kapetan.

U službu traganja i spašavanja na moru pod nadležnošću Koordinacije uključena su plovila Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, plovila Ministarstva unutarnjih poslova  te zračne jedinice MUP-a i MORH-a. Po potrebi se uključuju tegljačke i ekološke jedinice, te plovila i zrakoplovi u privatnom vlasništvu.

***MERSAR, IMOSAR i ostali priručnici***

**MERSAR –** Merchant Ship Search and Rescue Manual, namijenjen trgovačkim brodovima koji sudjeluju u akciji traganja i spašavanja.

U prvom poglavlju MERSAR–a nalaze se odredbe o koordinaciji postupaka traganja i spašavanja. U drugom su poglavlju odredbe o tome kako će postupati brod u nevolji; primjerice, odašiljanje poruke o nezgodi, sastavni dijelovi poruke o nezgodi, kao što su podatci za identifikaciju broda, poziciju broda, vrstu opasnosti, kurs i brzinu broda, vrstu tereta i dr. U sljedećem je poglavlju postupak broda koji pruža pomoć, kao što je primanje poziva i potvrđivanje prijema poruke o pogibli, zatim pokušaj određivanja odakle dolazi poruka, kako brod koji je u opasnosti obavijestiti o svojemu identitetu, poziciji, brzini i predviđenom vremenu dolaska. Važno je poglavlje o vođenju traganja, koje obuhvaća: vizualno traganje, traganje radarom, upute za manevriranje i dr.

**IMOSAR –** *International Maritime Organization Search and Rescue*, priručnik je namijenjen vladama država ugovornica kako bi organizirale vlastite službe traganja i spašavanja. S tim u vezi, u prosincu 1998. Hrvatska je donijela Nacionalni plan traganja i spašavanja, čime su ispunjene obveze povezane s uspostavom Nacionalne službe traganja i spašavanja na moru.

**MAREC CODE -** *Maritime Search and Rescue Recognition Code*, služi kao dodatak IMOSAR–u, a sadržava zbirku znakova za raspoznavanje brodova i plovnih objekata davanjem opisa i njihovih glavnih karakteristika.

Uz ove priručnike, za traganje i spašavanje važni su:

**Međunarodni signalni kodeks (***International Code of Signals*),

**IAMSAR** (*International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual*) priručnik koji je donio IMO u suradnji s Međunarodnom organizacijom za civilno zrakoplovstvo – *International Civil Aviation Organization* (ICAO).