

*Srednja škola  
Ambroza Haračića  
Mali Lošinj*

*Pomorsko  
pravo*

*skripta za 3. razred  
pripremila Aldina Burić*

<b>1. UVOD U POMORSKO PRAVO</b> .....	<b>4</b>
1.1. Uvod u predmet .....	4
1.2. Pojam i podjela pomorskog prava, razvoj pomorskog prava u svijetu, unifikacija pomorskog prava.....	5
1.3. Kompatibilnost s nacionalnim zakonodavstvima, Pomorski zakonik.....	7
<b>2. MEĐUNARODNO PRAVO MORA</b> .....	<b>8</b>
2.1. Diplomatska i konzularna služba u pomorstvu .....	8
2.2. Uloga IMO-a u pomorskom pravu.....	9
2.3. Međunarodne konvencije vezane za pomorsko pravo .....	11
2.4. Konvencija UN o pravu mora (UNCLOS 82) .....	12
2.4.1. <i>Obalno more, unutrašnje morske vode, pojam i pravni status</i> .....	13
2.4.2. <i>Teritorijalno more, pojam i pravni status</i> .....	15
2.4.3. <i>Otvoreno more i njegove slobode, pojam i pravni status</i> .....	17
2.4.4. <i>Epikontinentalni pojas, pojam i pravni status, granice</i> .....	18
2.4.5. <i>Međunarodni tjesnaci, djelomično zatvorena mora</i> .....	19
2.4.6. <i>Tranzitni prolaz, pristup moru za neobalne države</i> .....	20
2.4.7. <i>Arhipelaško more i države, pravno reguliranje</i> .....	20
2.4.8. <i>Gospodarski pojas, pojam i pravni status</i> .....	21
2.4.9. <i>Zona, pojam i pravni status</i> .....	22
2.5. <b>Prevenција i zaštita okoliša</b> .....	<b>23</b>
2.5.1. <i>Odredbe UNCLOS-a o sprječavanju zagađivanja mora</i> .....	23
2.5.2. <i>Sprječavanje zagađivanja mora s brodova (Marpol 73/78 i LDC)</i> .....	24
<b>3. POMORSKO UPRAVNO PRAVO I – SIGURNOST PLOVIDBE</b> .....	<b>25</b>
3.1. Općenito o pomorskom upravnom pravu .....	25
3.2. Luke i red u lukama.....	25
3.2.1. <i>Razvrstaj luka</i> .....	26
3.2.2. <i>Lučke djelatnosti</i> .....	26
3.2.3. <i>Lučka uprava</i> .....	26
3.2.4. <i>Red u lukama</i> .....	27
3.3. Pomorsko dobro .....	27
3.3.1. <i>Granice pomorskog dobra</i> .....	27
3.3.2. <i>Upotreba pomorskog dobra</i> .....	28
3.3.3. <i>Upravljanje pomorskim dobrom</i> .....	28
3.4. Carinski sustav, slobodne luke i lučke zone .....	29
3.4.1. <i>Slobodna zona ili slobodna luka</i> .....	29
3.5. Plovidba – pravni aspekt .....	30
3.6. Peljarenje.....	30
3.7. Pravni pojam i vrste brodova.....	31
3.8. Elementi individualizacije broda.....	32
3.8.1. <i>Upisnici brodova</i> .....	32
3.9. Prekršajni postupak s brodom .....	33
3.10. Kategorije plovidbe .....	35
3.10.1. <i>Kabotaža</i> .....	35
<b>4. POMORSKO UPRAVNO PRAVO II – BRODSKE KNJIGE I ISPRAVE</b> .....	<b>37</b>
4.1. Općenito o brodskim knjigama i ispravama, podjela, važnost .....	37
4.2. Općenito o brodskim svjedodžbama, izdavanje, valjanost .....	37
4.2.1. <i>Brodске isprave o identitetu broda</i> .....	37
4.2.2. <i>Brodске isprave o sposobnosti broda za plovidbu</i> .....	38
4.3. Brodski dnevnik, sadržaj, popunjavanje, kontrola.....	39
4.4. Izvadak iz brodskog dnevnika .....	40
4.5. Dnevnik stroja, sadržaj, popunjavanje, kontrola .....	40
4.6. Zdravstveni dnevnik, sanitarna služba na brodu.....	41
4.7. Dnevnik GMDSS-a – radiodnevnik .....	41
4.8. Knjiga tereta i plan tereta .....	42
4.9. Knjiga stabilnosti.....	42
4.10. Knjiga inventara, popis inventara .....	42
4.11. Knjiga pregleda i nadzora.....	43
4.12. Knjiga o uljima I i II, knjiga o smeću.....	43

4.12.1.	<i>Knjiga o uljima – I dio</i> .....	43
4.12.2.	<i>Knjiga o uljima – II dio</i> .....	44
4.12.3.	<i>Knjiga o smeću</i> .....	44
4.12.4.	<i>Predaja zauljenih voda i otpada</i> .....	44
4.12.5.	<i>Prijavljivanje pomorske nezgode ili opasnog događaja</i> .....	45
4.13.	SOPEP.....	45
4.14.	Plan vježbi i obuke časnika i članova posade.....	45
4.15.	Knjige i svjedodžbe plutajućih objekata, brodica i jahta.....	46
4.15.1.	<i>Plutajući objekti</i> .....	46
4.15.2.	<i>Brodice i jahte</i> .....	46
<b>5.</b>	<b>POMORSKO UPRAVNO PRAVO III – BRODSKA ADMINISTRACIJA</b> .....	<b>47</b>
5.1.	Administracija prilikom dolaska broda u luku.....	47
5.1.1.	<i>Prijava dolaska i odlaska</i> .....	47
5.1.2.	<i>Brod koji dolazi iz inozemstva</i> .....	47
5.1.3.	<i>Brod koji odlazi u inozemstvo</i> .....	47
5.1.4.	<i>Slobodan saobraćaj – Free Pratique</i> .....	47
5.2.	Dokumenti za lučke vlasti, carinu, policiju, sanitarnu službu itd.....	48
5.3.	Opća izjava – General Declaration.....	49
5.4.	Iskaz tereta – Cargo Declaration.....	49
5.5.	Iskaz o opasnom teretu (Dangerous Goods Manifest).....	50
5.6.	Popis posade – <i>Crew's list</i> .....	51
5.7.	Popis putnika - <i>Passenger list</i> .....	53
5.8.	Pomorska zdravstvena izjava (Maritime declaration of Health).....	53
5.9.	Popis brodskih zaliha (Ship's stores declaration).....	54
5.10.	Izjava o osobnoj imovini članova posade ( <i>Crew's Effects declaration</i> ).....	55
5.11.	Prijava o pomorskoj nezgodi ( <i>Note of protest</i> ).....	56
5.12.	Proračun stabilnosti za žitarice i Proračun stabilnosti za ostali teret ( <i>Grain stability calculation and Stability calculation for other cargo</i> ).....	56
5.13.	Izjava o ukrcanoj balastnoj vodi ( <i>Ballast water control report</i> ).....	56
5.14.	Dokumentacija za ulazak u luke SAD-a.....	56
<b>6.</b>	<b>UTVRĐIVANJE SPOSOBNOSTI BRODA ZA PLOVIDBU</b> .....	<b>62</b>
6.1.	Konvencije koje se odnose na pregled i nadzor brodova.....	63
6.1.1.	<i>SOLAS 74</i> .....	63
6.1.2.	<i>Međunarodna konvencija o teretnim linijama (Loadline 66)</i> .....	63
6.1.3.	<i>Međunarodna konvencija o baždarenju (Tonnage 69)</i> .....	63
6.2.	Pravilnik HRB o obavljanju nadzora nad brodovima – opći propisi.....	63
6.2.1.	<i>O Hrvatskom Registru brodova</i> .....	64
6.3.	Harmonizirani sustav pregleda i certifikacije.....	64
6.4.	Inspeksijski nadzor nad brodovima – Port State Control procedure.....	65
6.5.	Međunarodni kodeks o sigurnosti brodova i lučkih prostora ISPS.....	66
<b>7.</b>	<b>POMORSKO UPRAVNO PRAVO IV – POSADA BRODA</b> .....	<b>67</b>
7.1.	Posada broda, ukrcaj i iskrcaj.....	67
7.1.1.	<i>Pomorska knjižica</i> .....	67
7.2.	Prava i obveze posade i brođara.....	68
7.3.	Međunarodna organizacija rada ILO.....	69
7.4.	Sindikati pomoraca, ITF.....	70
7.5.	STCW Konvencija.....	70
7.6.	Ovlaštenja pomoraca u službi palube i stroja.....	71
7.7.	Ostala ovlaštenja pomoraca i njihovo obnavljanje.....	72
7.8.	Zapovjednik broda, pravni položaj i funkcije.....	73
7.8.1.	<i>Javna ovlaštenja zapovjednika broda</i> .....	73
7.8.2.	<i>Dužnosti zapovjednika u smislu sigurnosti broda i plovidbe</i> .....	73
7.8.3.	<i>Zastupanje brođara</i> .....	74
7.9.	Raspored za uzbunu (Muster list).....	74
7.10.	Obalna straža RH.....	75
7.11.	Traganje i spašavanje na moru – organizacija u RH, MERSAR.....	75
7.11.1.	<i>Služba traganja i spašavanja u RH</i> .....	76
7.11.2.	<i>MERSAR, IMOSAR i ostali priručnici</i> .....	76

# 1. UVOD U POMORSKO PRAVO

## 1.1. Uvod u predmet

**Pravo** je ukupnost pravnih pravila, načela i instituta kojima se uređuju odnosi u određenoj društvenoj zajednici (pravo u *objektivnom smislu*). Njima su uređeni životni odnosi među ljudima, ali i odnosi ljudi prema društvenoj zajednici u kojoj žive i čijim pravilima se podvrgavaju. Pravo je skup svih pravnih normi koje vrijede u određenoj državi

Pravo u *subjektivnom smislu*, su prava i obveze koje pojedincu (subjektu prava) daju i nameću propisi objektivnog prava.

**Sustav prava** je skup **pravnih normi** što postoje u nekoj državi. Naziva se još i pozitivnopravni sustav (onaj koji vrijedi danas).

**Pravna norma** (pravilo) je temeljna jedinica svakog pravnog sustava. To je najmanji dio prava koji upućuje na određeno ponašanje koje je propisala država, a ujedno propisuje i sankcije za nepoštivanje zahtjeva države.

Skup pravnih normi koje uređuje određeni društveni odnos i odnose se na istu ili sličnu materiju nazivamo **pravni institut**. Skup srodnih pravnih instituta čini **pravnu granu**.

Pravne norme se mogu podijeliti na različite načine. Tako pravna norma **s obzirom na adresate** može biti:

- opća - koja se upućuje svim građanima,
- posebna - koja se upućuje samo grupi građana, ili
- pojedinačna - koja se upućuje nekom pojedincu ili nekom broju pojedinaca, ali je karakteristično da rješava neki pojedinačni slučaj.

**S obzirom na teritorijalnost**, pravne norme se svrstavaju obzirom na to vrijede li na cjelokupnom državnom području ili pak na dijelu državnog područja neke države.

Pravne norme **s obzirom na vremensko valjanje** se dijele prema kriteriju od kada pojedino pravno pravilo vrijedi odnosno do kada ono vrijedi.

**S obzirom na svoj sastav**, pravna norma može biti ovlaštenje, zabrana, ili zapovijed.

**Pravni sustav** je uređena (sistematizirana) cijelina svih pravnih pravila. Elementi pravnog sustava su sljedeći:

- pravni sustav kao cijelina (pravni sustav RH)
- pravna grana (upravno, građansko, trgovačko, pomorsko,...)
- pravni instituti (pravne ustanove)
- pravno pravilo (pravna norma).

Pravo se dijeli na **javno pravo i privatno pravo**. Javno pravo je skup pravnih grana u kojima je barem jedna stranka nositelj suverene vlasti (upravno pravo, ustavno pravo, kazneno pravo, međunarodno javno pravo). Privatno pravo je skup pravnih grana koje uređuju odnose u kojima niti jedna stranka na nastupa s pozicija vlasti (građansko pravo, trgovačko pravo, gospodarsko pravo)

Izvori prava prema kontinentalnom pravnom krugu (romansko-germanski pravni krug) su sljedeći:

- ustav (temeljni zakon svake države)

- zakoni (u RH ih donosi Sabor, na prijedlog Vlade, a potpisuje predsjednik RH, stupaju na snagu nakon objave u Narodnim novinama)
- podzakonski propisi (pravilnici, uredbе, itd; donose ih razna Ministarstva)
- pravni običaji

Sudske odluke nisu izvori prava, ali mogu služiti kao pomoćno sredstvo za utvrđivanje prava.

Anglosaksonski pravni sustav koji se primjenjuje u V.Britaniji i SAD-u (*common law*) naziva se još i *precedentnim pravnim sustavom*, budući da su sudske odluke (presedani nekog slučaja) izvor prava.

U međunarodnom pravu izvori prava su:

- **međunarodni ugovori**, odnosno međunarodne konvencije bilo opće ili posebne, koja ustanovljuju pravila;
- **međunarodni običaji** kao dokaz opće prakse, prihvaćene kao pravo;
- **opća načela prava** priznata od civiliziranih naroda;
- *kao pomoćno sredstvo* za utvrđivanje pravnih pravila - **sudska rješenja te učenja pravnih stručnjaka** različitih naroda.

Postoje nepisani zakoni, ali takvi su previše arbitrarni, pa svaka država na svijetu posjeduje zakonodavno tijelo čija je glavna funkcija donošenje zakona. U Hrvatskoj se to tijelo zove **Hrvatski sabor**, a prema engleskoj riječi, takva tijela drugih državama zovemo parlamentom.

## **1.2.Pojam i podjela pomorskog prava, razvoj pomorskog prava u svijetu, unifikacija pomorskog prava.**

Pomorsko pravo čini sustav normi koje reguliraju pravne odnose u vezi s pomorskim djelatnostima. Dio je prometnog prava. Samostalno i sustavno obrađuje pravne odnose koji se javljaju na moru pa se u tom smislu ono smatra **autonomnim**.

Problemi koji nastaju u pomorstvu su slični u cijelom svijetu, pa se iz tih izvora pomorsko pravo sve više nastojalo ujednačavati, tako da se danas s pravom može smatrati **univerzalnim**.

Pomorsko pravo je široki pojam, pa se dijeli na nekoliko grana:

1. **Međunarodno pravo mora** – regulira odnose međunarodnih subjekata s morem i pomorstvom; dijeli se na *međunarodno pravo mora u miru* i *međunarodno ratno pomorsko pravo*.
2. **Pomorsko upravno pravo** – sadrži propise koji se tiču sigurnosti plovidbe.
3. **Pomorsko imovinsko pravo** – uređuje imovinsko-pravne odnose u pomorstvu (korištenje brodova, sudar brodova, spašavanje na moru, itd).

Pomorsko pravo može se podijeliti i na drugi način na:

1. **Međunarodno pomorsko privatno pravo** – regulira pravne elemente u međunarodnim pomorskim odnosima.
2. **Pravo pomorskog osiguranja** – regulira uvjete osiguravanja brodova, tereta i ostalih subjekata u pomorstvu.
3. **Pomorsko radno pravo** – regulira pravne odnose osoba zaposlenih u pomorstvu, posebice pomoraca.

4. **Pomorsko krivično pravo** – sadrži odredbe o kažnjavanju posebnih krivičnih djela u pomorstvu.
5. **Prekršajno pravo** – sadrži norme o prekršajima i prekršajnim postupcima.
6. **Pomorsko procesno pravo** – određuje nadležnost posebnih organa i postupke istih.

#### **Razvoj pomorskog prava u svijetu**

Današnji pomorsko-pravni instituti potječu iz prastarih izvora trgovačkog i pomorskog prava. Prve norme pomorskog prava spominju se još u *Hamurabijevom zakoniku* oko 2000. g. p.k., a u nas se u XIII stoljeću spominju prvi statuti primorskih gradova (Dubrovnika, Splita, Zadra,...)

Povijesni izvori prava:

- *Hamurabijev zakonik* – razni propisi
- *Lex Rhodia de jactu* – generalne havarije
- Statuti mediteranskih pomorskih gradova (Pisa, Venezia, Marseille,...)
- *Ordonnance de la marine marchande* i– razni propisi
- *Code de commerce* – Napoleon ga uvodi kod nas početkom 19. st.
- Statuti naših gradova (Dubrovnik, Korčula, Split,...)
- Novija pravila Engleske i SAD-a ( *Merchant Shipping Act, carriage of Goods by Sea*,...)
- Haška pravila
- Lučke uzance nekih luka.

#### **Unifikacija pomorskog prava**

Kako je pomorstvo globalna privredna grana, pomorsko pravo se nastoji unificirati, tj. izjednačiti, a najprikladniji institut u tom pogledu su razne međunarodne konferencije i konvencije s pomorskom tematikom.

Međunarodne organizacije koje pridonose ujednačavanju pomorskog prava:

- International Law Association
- Comité Maritime International
- International Chamber of Shipping
- International Chamber of Trade
- The Baltic and International Maritime Council
- **International Maritime Organization**
- UNCTAD – UN ured za trgovinu i razvoj
- UNCITRAL – UN ured za međunarodno trgovačko pravo

Međunarodne konvencije za ujednačavanje pomorskog prava:

- Bruxelleske konvencije za ujednačavanje pomorskog prava – sudar brodova,
- Haška pravila – teretnica,

- Atenska konvencija – prijevoz putnika i prtljage morem,
- Konvencija UN o prijevozu robe morem – Hamburška pravila
- Visbyjska pravila
- SOLAS
- Konvencija o multimodalnom prijevozu robe

### **1.3. Kompatibilnost s nacionalnim zakonodavstvima, Pomorski zakonik**

Sve države koje potpišu neku konvenciju, dužne su ju implementirati u svoje zakone i podzakonske akte (pravilnike).

U RH su konvencije vezane za pomorsku regulativu uključene u odredbe **Pomorskog zakonika** (zakonik = zbirka zakona). Sastoji se od 12 dijelova:

1. Opće odredbe
2. Morski i podmorski prostori republike hrvatske
3. Sigurnost plovidbe
4. Državna pripadnost, identifikacija, upis i brisanje broda
5. Stvarna prava
6. Brodar
7. Ugovori
8. Pomorske nesreće
9. Ovrha i osiguranje na brodu i teretu
10. O mjerodavnom pravu i o nadležnosti sudova republike hrvatske
11. Pomorski prekršaji
12. Ovlaštenja, prijelazne i završne odredbe.

Neki od podzakonskih akata RH su:

**Pravilnik** o izmjenama i dopunama pravilnika o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora republike hrvatske ([nn 155/08](#))

**Pravilnik** o izmjeni pravilnika o kriterijima za određivanje namjene pojedinog dijela luke otvorene za javni promet županijskog i lokalnog značaja, način plaćanja veza, uvjete korištenja, te određivanja maksimalne visine naknade i raspodjele prihoda ([nn 79/08](#))

**Uredba** o uvjetima kojima moraju udovoljavati luke ([NN 110/04](#))

**Naredba** o razvrstaju luke Rijeka

Svi zakonski i podzakonski akti vezani za pomorstvo mogu se naći na stranicama Ministarstva ([www.mmpi.hr](http://www.mmpi.hr)) → MORE → Propisi.

## 2. MEĐUNARODNO PRAVO MORA

### 2.1. Diplomatska i konzularna služba u pomorstvu

Brodovi često zalaze u strane luke gdje vlada različiti društveni poredak ili različiti običaji. Na putu do neke luke može se dogoditi i ratno stanje, prirodna nepogoda i sl. Osim toga i na brodu se mogu dogoditi različiti slučajevi npr. pravne ili zdravstvene naravi.

U ovakvim slučajevima su od velike važnosti potpore predstavnika naše države (države brodske pripadnosti) kojima se pomorac može obratiti za svaki vid pomoći.

Svaku državu kao subjekt međunarodnog prava u međunarodnim aktivnostima zastupaju u prvom redu poglavari država, zatim predstavnici njihovih vlada i ministri vanjskih poslova.

Kada država sklapa diplomatske odnose s drugom državom, obično u njoj otvara svoje **diplomatsko-konzularno predstavništvo** u kojem djeluje **diplomatski zastupnik**.

**Diplomatski zastupnik** dobiva punomoć – **akreditaciju** od predsjednika države, te zastupa interese vlastite države.

Pravila o diplomatskim odnosima uređuje **Bečka konvencija o diplomatskim odnosima iz 1961. godine**. Po njoj se diplomatski predstavnici dijele prema ovlastima na **poklisare** (ambasadore), **poslanike** (ministre) i **otpravnike poslova**.

Diplomatsko-konzularna predstavništva se dijele na **ambasade** u kojima je najviši dužnosnik **ambasador** odnosno **veleposlanik** i na **konzulate** u kojima je najviši dužnosnik **konzul**. Ambasador/veleposlanik zastupa državu koju predstavlja i njezine građane, a konzul može zastupati samo građane i ne može predstavljati državu.

Postoje **konzuli po zvanju**, koji su državni službenici, posebne stručne spreme, te državljani države koju predstavljaju. Temeljem ovlasti dijele se na:

- generalne konzule
- konzule
- vicekonzule
- konzularne agente.

Osim njih, mogu se imenovati i **počasni konzuli** koji su često državljani države u kojoj se nalazi diplomatsko-konzularno predstavništvo i nemaju sve ovlasti kao konzuli po zvanju.

Uloga diplomatske službe za pomorce je vrlo važna:

- za neke strane države je potrebno dobiti vizu – viza se traži u diplomatsko-konzularnom predstavništvu te države;
- diplomatski predstavnik može:
  - intervenirati u pitanjima reda i discipline na brodu (nemiješanje vlasti luke, ako se radi o stranoj državi),
  - rješavati sporove među članovima posade,
  - pomaganje u nesrećama, posredovanje u trgovanju, pomaganje u liječenju
  - pomagati u slučaju **intervencije organa obalne države na brodu**, ako se radi o izvanrednom slučaju (sud, zatvor,...).
- vršenje poslova vlasti države kojoj pripada brod (pregled broskog dnevnika, ukrcaj članova posade,...)

Obično se veleposlanstva (ambasade) otvaraju u glavnim gradovima stranih država, a konzulati u manjim gradovima u kojima ima mnogo građana države koju se zastupa. To je često u lukama u kojima zalaze brodovi pod zastavom ili s velikim brojem pomoraca iz zastupane države. Radi uštede, poslove diplomatsko-konzularne službe za pojedine države mogu vršiti predstavništva nekih drugih država. Na primjer: u RH nema dipl.-konz. predstavništva Angole pa svi pomorci koji

moraju otići na brod koji se nalazi u Angoli prije polaska na brod moraju poći u Beč gdje se nalazi Angolsko veleposlanstvo za Austriju, Hrvatsku i još neke države, kako bi se tamo ishodovala viza. Isto tako, u Nigeriji nema hrvatskog diplomatsko-konzularnog predstavništva pa će u slučaju potrebe, za veći broj afričkih država biti pozvan u pomoć naš diplomatsko-konzularni predstavnik u Južnoafričkoj republici.

U današnjim uvjetima plovi se na brodovima s mješovitim posadama. Često kada se plovi u područjima nestabilnih političkih prilika. Stoga se svakodnevno mogu pojaviti situacije u kojima zapovjednik nije siguran u svoje pravne postupke, te u posljedice koje bi njegove akcije mogle izazvati. U svakom slučaju preporuča se kontaktirati diplomatskog predstavnika, a u slučaju da naša država u nekoj luci nema vlastitog predstavnika, potrebno je kontaktirati predstavnika neke druge države koji ima ovlaštenja zastupati i nas.

## **2.2.Uloga IMO-a u pomorskom pravu**

**IMO - *International Maritime Organization*** – Međunarodna pomorska organizacija, danas je najvažniji čimbenik neprekidnog razvoja pomorskog prava.

Osnovana je kao posebna agencija Ujedinjenih Naroda u svrhu poboljšanja sigurnosti na moru.

Sjedište joj je u Londonu, pridruženo joj je 166 članica, a djeluje preko svojih odbora i pododбора.

**Što je to IMO?** 1948. godine pod okriljem UN-a održana je konferencija, a od 1958. godine počela je djelovati IMO (nekad IMCO – savjetodavna).

Dva motiva koja su potakla nastanak organizacije: sigurnost plovidbe, te opasnost od zagađivanja mora.

Vodi ju **Skupština** (*Assembly*), koja zasjeda svake dvije godine. U razdoblju između zasjedanja, IMO-om upravlja **Savjet** (*Council*) od 40 članova. Na čelu je **Generalni tajnik** (*Secretary General*) kojem pomaže oko 300 zaposlenika iz čitavog svijeta. Imenuje ga Savjet, a potvrđuje Skupština. Sjedište: 4 Albert Embankment, London, [www.imo.org](http://www.imo.org).

### **Odbori IMO-a su:**

- *Maritime Safety Committee* – Odbor za sigurnost mora (najstariji)
- *Marine Environment Protection Committee* – Odbor za zaštitu morskog okoliša;
- *Legal Committee* – Pravni odbor;
- *Technical Co-operation Committee* – Tehnički odbor (od velike pomoći državama u razvoju);
- *Facilitation Committee* – Odbor za olakšice (smanjivanje formalnosti i pojednostavnjenje dokumentacije).

### **Pododbori IMO-a** tretiraju specifično područje pomorstva, npr:

- NAV - *Safety of Navigation* – Sigurnost plovidbe;
- COMSAR - *Radiocommunications and Search and Rescue* – Radiokomunikacije, traganje i spašavanje;
- STW - *Training and Watchkeeping* – Obrazovanje i držanje straže;
- DSC - *Carriage of Dangerous Goods, solid Cargoes and Containers* – prijevoz opasnog i krutog tereta i kontejnera;

- DE - *Ship Design and Equipment* – Gradnja i opremanje;
- FP - *Fire Protection* – Zaštita od požara;
- SLF - *Stability and Load Lines and Fishing Vessel Safety* – Stabilnost i krcanje tereta, sigurnost ribarskih brodova;
- FSI - *Flag State Implementation* – Državna pripadnost (zastave pogodnosti);
- BLG - *Bulk Liquids and Gases* – Tekući tereti i plinovi.

Pod okriljem IMO-a do danas je usvojeno 40-ak konvencija i protokola, te više od 800 pravilnika (*codes*) vezanih za sigurnost plovidbe i sprječavanje zagađivanja mora. U prilogu se nalazi popis važnijih pravilnika, a popis konvencija naveden je u poglavlju 5.

**Konvencije:**

- **SOLAS** International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974
- **MARPOL** International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, (izmjene 1978, 1997)
- **STCW** International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (posljednja izmjena 2010 Manila)
- **COLREG** Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972
- **FAL** Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, 1965
- **LL** International Convention on Load Lines, 1966
- **SAR** International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979

**Važniji pravilnici:**

- **IMDG Code** International Maritime Dangerous Goods Code (1965);
- **BC Code** Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes (1965);
- International Code of Signals (**MSK**)
- **BCH** Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk (Code – 1971);
- Code of Safe Practice for Ships Carrying Timber Deck Cargoes (1973);
- Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk (1975);
- Code of Safety for Dynamically Supported Craft (1977);
- Code on Noise Levels on Board Ships (1981);
- Code of Safety for Nuclear Merchant Ships (1981);
- Code of Safety for Special Purpose Ships (1983);
- **IGC Code** International Gas Carrier Code (1983);
- **IBC Code** International Bulk Chemicals Code (1983);
- International Code for the Safe Carriage of Grain in Bulk (International Grain Code – 1991);
- **ISM Code** International Safety Management Code (1993);
- **HSC Code** International Code of Safety for High-Speed Craft (1994),
- **LSA Code** International Life-Saving Appliance Code (1996).

**Razlika između konvencije i (međunarodnog) pravilnika:** *konvenciju* moraju primjenjivati sve zemlje potpisnice za narodna i međunarodna putovanja na svim brodovima, *pravilnik* se može primijeniti u narodnim putovanjima/brodovima a mora se primijeniti u

međunarodnim putovanjima. U praksi se najčešće i propisi iz pravilnika primjenjuju u nacionalnim propisima.

### **2.3.Međunarodne konvencije vezane za pomorsko pravo**

U međunarodnim okvirima teži se unificiranju pomorskog prava. Najprikladniji put predstavljaju međunarodne konvencije. Konvencije vezane za pomorstvo u najvećem djelu proizlaze iz aktivnosti IMO-a, ali postoje i drugi izvori, npr. UN.

Osim konvencija, od velike važnosti mogu biti pravilnici, preporuke protokoli i slični međunarodni dokumenti.

Nastanak konvencije:

- 1. Međunarodno tijelo** (npr. odbor ili pododbor IMO-a) sastavlja prijedlog teksta nove konvencije.
- Pozivaju se na zasjedanje predstavnici svih članica međunarodnog tijela, kao i zemlje koje nisu članice organizacije a mogle bi biti zainteresirane za temu, na **zasjedanje i raspravu** na kojoj se donosi **konačna verzija dokumenta**.
- Tekst konvencije se daje državama na potpis, tj. na **ratifikaciju**.
- Nakon što određeni broj zemalja ratificira konvenciju, ona **stupa na snagu**, te **obvezuje države koje su ju prihvatile**.

**Pravilnici i preporuke** (*codes and recommendations*) **ne obvezuju države članice**, ali se preporuča ugradnja istih u pravni sustav države.

**Važnije konvencije pod okriljem IMO-a (vidi i točku 2.2)**

- **SOLAS – Safety of Life at Sea – 1960.**, zadnje izdanje iz 1974. stupilo je na snagu 25 svibnja 1980. Daljnje izmjene 81., 83., 88., ...1997. 2000.
- **Load Lines** 1966. – gaz, nadvođe, stupila na snagu 1968.
- **Tonnage Measurement** 1969. – stupila na snagu 1982.
- **Special Trade Passenger Ships Agreement, 1971.** – zadnja verzija 1977.
- **COLREG – Conv.on Int. Regulations for Preventing Collisions at Sea 1972.** (izmjena SOLAS 1960.) - zadnje izmjene 1977.
- **Int. Conv. on Safe Containers** 1972.
- **Conv. on the Int. Maritime Satellite Organization** 1976. → 1979. osnivanje Inmarsata.
- **Convention on Standards of Training, Certification and watchkeeping for Seafarers** 1978. stupila na snagu 1984, a zadnja verzija, koja obvezuje i RH je stupila na snagu 1997. godine.
- **Maritime Search and Rescue – 1979**, stupila na snagu 1985.
- **Int. Conv. for the Prevention of Pollutin from Ships** iz 1971. kao sljednica stare iz 1954., stupila na snagu 1973. Danas izdanje iz 1978. (na snagu 1983.) - **MARPOL 73./78.**

**Ostale konvencije važne za pomorsko pravo:**

1982. u Montego Bayu (Jamajka) potpisana je **Konvencija UN o pravu mora** na kojoj se temelje pomorski zakoni svih država potpisnica (i naš **Pomorski zakonik**).

**Bruxelleske konvencije za ujednačavanje pomorskog prava** odnosile su se na sudar brodova, spašavanje i pomaganje, teretnicu, hipoteke i privilegije na brodu, itd

## **2.4. Konvencija UN o pravu mora (UNCLOS 82)**

*United Nations Convention on the Law of the Sea* Potpisana je 10. prosinca 1982., stupila je na snagu 16. studenog 1994. godine. Njena povijesna važnost je u nastojanju održanja mira, pravde i jednakosti u svijetu.

Konvencija obvezuje sve države potpisnice, kao i RH.

### **Sastoji se od 17 cjelina:**

1. Uvod – rječnik, primjena i namjena.
2. Teritorijalno more i vanjski morski pojas (granice TM, neškodljiv prolazak TM (svi brodovi, trgovački brodovi, brodovi posebne namjene, ratni brodovi), vanjski morski pojas.)
3. Tjesnaci za međunarodnu plovidbu (tranzitni prolaz, neškodljiv prolaz.)
4. Arhipelaške države
5. Gospodarska zona
6. Kontinentalni šelf – epikontinentalni pojas
7. Otvoreno more (očuvanje i upravljanje prirodnim bogatstvima i živućim vrstama),
8. Otoci
9. Zatvorena ili djelomično zatvorena mora
10. Pravo pristupa moru za ne-obalne države, pravo tranzita
11. Zona (princip upravljanja zonom, upravljanje resursima, vlasti-uprava zone, skupština, vijeće, tajništvo, financiranje, pravni status, privilegije, imunitet, nadležnost suda)
12. Zaštita i očuvanje mora (svjetska i regionalna suradnja, tehnička podrška, nadzor, međunarodna pravila za sprječavanje zagađivanja, područja pod ledom, odgovornosti za štete, imunitet, dužnost poštivanja drugih konvencija)
13. Istraživanje mora (međunarodna suradnja, upravljanje i promocija istraživanja mora, istraživačka oprema i infrastruktura. odgovornost za postupke, nadležnost suda)
14. Razvoj i prijenos morskih tehnologija (međunarodna suradnja, državni i regionalni istraživački i tehnološki centri, suradnja međunarodnih organizacija)
15. Nadležnost sudova (procedure, ograničenja i izuzeća)
16. Opće odredbe konvencije (miroljubivost, dobrobit svih,...)
17. Završne odredbe (potpisivanje, stupanje na snagu,...)

### **U drugom djelu su dodaci:**

1. Popis životinjskih vrsta selica
2. Povjerenstvo za određivanje granica kontinentalnog šelfa
3. Temeljni uvjeti istraživanja i eksploatacije (odnosi se na Zonu)
4. Statut Poduzeća (tijelo Vlasti Zone)
5. Mirenje (odnosi se na 15. poglavlje)
6. Statut Međunarodnog Suda pravde mora (u Hamburgu)
7. Arbitraža

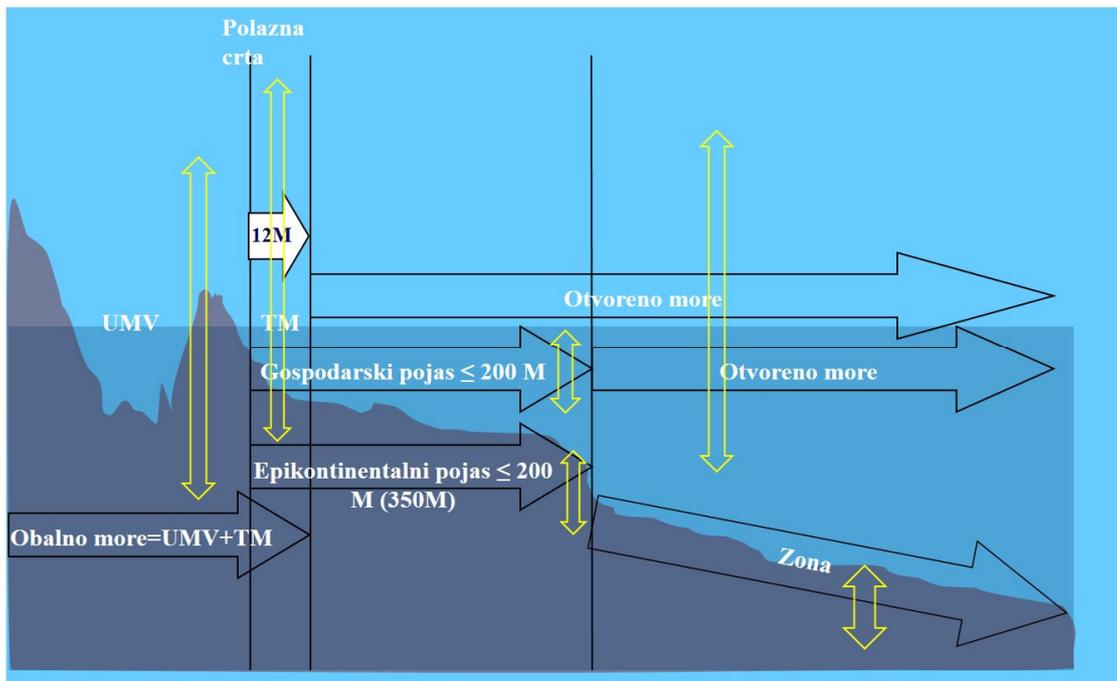
Konvencija UN o pravu mora je temeljni dokument za sastavljanje nacionalnih propisa o pravnim odnosima subjekata na moru.

Počevši od obale morska područja su:

- obalno more:
  - unutrašnje morske vode (more među otocima, luke, zaljevi, ušća rijeka; od obale do polazne crte; more, podmorje, dno, podzemlje i zrak);

- teritorijalno more (od polazne crte max 12M; more, podmorje, dno, podzemlje i zrak);
  - gospodarski pojas (izvan TM neke države, do 200M od polazne crte, more i podmorje)
  - epikontinentalni pojas (izvan TM neke države, do 200M od polazne crte, a max do 350M, ovisno o dubini šelfa; dno i podzemlje);
  - otvoreno more (izvan područja država, pripada svima, more, podmorje i zrak, 6 sloboda)
  - zona (dno i podmorje ispod otvorenog mora, opće dobro čovječanstva)
- Specifičnosti čine:
- arhipelaške države/vode;
  - tranzitni prolaz na moru i na kopnu
  - djelomično zatvorena/zatvorena mora.

Na slici je prikazana podjela mora prema UNCLOS-u.



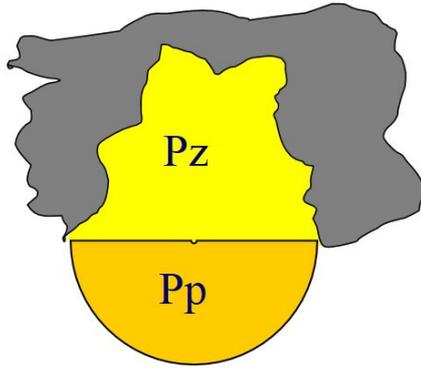
#### **2.4.1. Obalno more, unutrašnje morske vode, pojam i pravni status**

Obalno more čine **unutrašnje morske vode** i **teritorijalno more**. Unutrašnje morske vode dijelovi su mora uz obalu pod neograničenom vlašću obalne države, a teritorijalno se more neposredno nastavlja na unutrašnje morske vode, tj. započinje s **polaznom crtom**.

Suverenitet Republike Hrvatske na moru prostire se na unutarnje morske vode i teritorijalno more Republike Hrvatske, na zračni prostor iznad njih te na dno i podzemlje tih morskih prostora.

Unutarnje morske vode Republike Hrvatske obuhvaćaju luke i zaljeve na obali kopna i otoka te dijelovi mora između crte niske vode na obali kopna i ravne polazne crte za mjerenje širine teritorijalnog mora.

Luke otvorene za međunarodni promet u Republici Hrvatskoj određuje Vlada Republike Hrvatske posebnim propisom



**Zaljevom se smatra jasno istaknuta uvala uvučena u kopno, čija je morska površina jednaka površini ili je veća od površine polukruga kojemu je duljina promjera jednaka duljini prave crte koja zatvara ulaz u zaljev.** Morska površina zaljeva mjeri se od crte niske vode uzduž obale zaljeva i prave crte koja zatvara ulaz u zaljev. (Na crtežu: Pz mora biti veće ili jednako Pp).

Strani trgovački brod smije prolaziti unutarnjim morskim vodama Republike Hrvatske radi uplovljavanja u luku otvorenu za međunarodni promet ili u luku u kojoj je brodogradilište u kojemu će biti popravljen, radi

isplovljenja iz takve luke, te radi plovidbe između luka otvorenih za međunarodni promet, najkraćim uobičajenim putem.

**Kabotažu**, tj. prijevoz stvari i putnika između hrvatskih luka mogu obavljati samo brodovi, jahte ili brodice hrvatske državne pripadnosti. Kabotažom se smatra i prijevoz osoba stranom jahtom ili brodicom unutar unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora uz naplatu.

Iznimno, Ministarstvo može odobriti:

1. stranom brodu prijevoz praznih kontejnera u njihovoj eksploataciji između hrvatskih luka,
2. stranom brodu, jahti ili brodici prijevoz osoba i stvari između hrvatskih luka ako to zahtijeva gospodarski interes Republike Hrvatske, a uz prethodno pribavljeno mišljenje Hrvatske gospodarske komore.
3. prijevoz osoba jahtom ili brodicom uz naknadu u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske može se obavljati samo brodicom ili jahtom hrvatske državne pripadnosti, koja je u vlasništvu domaće fizičke ili pravne osobe i koja ispunjava uvjete utvrđene posebnim propisom koji donosi ministar.

**Strani ratni brod, strani javni brod, strani ribarski brod, te strani znanstvenoistraživački brod** smije uploviti u unutarnje morske vode Republike Hrvatske radi ulaska u luku otvorenu za međunarodni promet ili u luku u kojoj je brodogradilište u kojemu će taj brod biti popravljen, ako za to prethodno dobije odobrenje od nadležnog tijela. Uplovljavanje u unutarnje morske vode Republike Hrvatske i boravak u hrvatskoj luci ne može se odobriti stranom ratnom brodu koji svojim boravkom ugrožava sigurnost Republike Hrvatske.

U hrvatskim lukama mogu istodobno boraviti najviše tri strana ratna broda iste državne pripadnosti. Boravak stranoga ratnog broda u hrvatskoj luci ne može trajati duže od 10 dana. Za posjeta u unutarnjim morskim vodama Republike Hrvatske, na stranom ratnom brodu smije biti ukrcana samo posada ratnog broda.

**Strane jahte i strane brodice namijenjene razonodi**, športu ili rekreaciji, mogu ploviti i boraviti u unutarnjim morskim vodama i u teritorijalnom moru Republike Hrvatske, pod uvjetom da odmah nakon uplovljavanja u unutarnje morske vode Republike Hrvatske, uplove najkraćim putem u najbližu luku otvorenu za međunarodni promet i obave graničnu kontrolu.

Domaće i strane pravne i fizičke osobe, te hrvatski ratni brod mogu obavljati **istraživanja, arheološko istraživanje, fotografiranje i/ili druge oblike dokumentiranja kulturnog dobra, ispitivanja, fotografiranja i/ili mjerenja mora, morskog dna i/ili morskog podzemlja unutarnjih morskih voda Republike Hrvatske samo uz odobrenje nadležnog ministarstva.** Tijekom istraživanja, fotografiranja i/ili mjerenja mora na stranom znanstvenoistraživačkom brodu mora biti nazočna najmanje jedna osoba koja u skladu s posebnim propisima ima status znanstvenika a zaposlena je u domaćoj znanstvenoj organizaciji.

U brodogradilištima Republike Hrvatske može se obavljati popravak, obnavljanje opreme i strojeva, bojenje, čišćenje i sl. (u daljnjem tekstu: popravak) stranih ratnih brodova i stranih javnih brodova nakon pribavljenog odobrenja Ministarstva nadležnog za poslove obrane. Strani ratni brod na popravku može imati samo trećinu posade s osobnim naoružanjem i pripadajućim jednim kompletom streljiva od uobičajenoga mirnodopskog sastava. Strani ratni brod kojemu je odobren popravak dužan je odmah nakon uplovljavanja u hrvatsku luku iskrcati gorivo i mazivo, streljivo i druga ubojita sredstva, osim nuklearnog naoružanja, na mjesto koje odredi vojni zapovjednik nadležan za luku u kojoj se obavlja popravak. Za vrijeme popravka, posada stranoga ratnog broda može boraviti i kretati se u mjestu u kojemu se obavlja popravak broda.

Plovni objekti ne smiju ploviti **zabranjenom zonom u unutarnjim morskim vodama**, osim u slučaju više sile. Strani plovni objekt koji je zbog više sile ili nevolje na moru prisiljen skloniti se u unutarnje morske vode Republike Hrvatske dužan je o tome odmah obavijestiti najbližu lučku kapetaniju ili lučku ispostavu, a koja će o dobivenoj obavijesti izvijestiti nadležnu policijsku postaju.

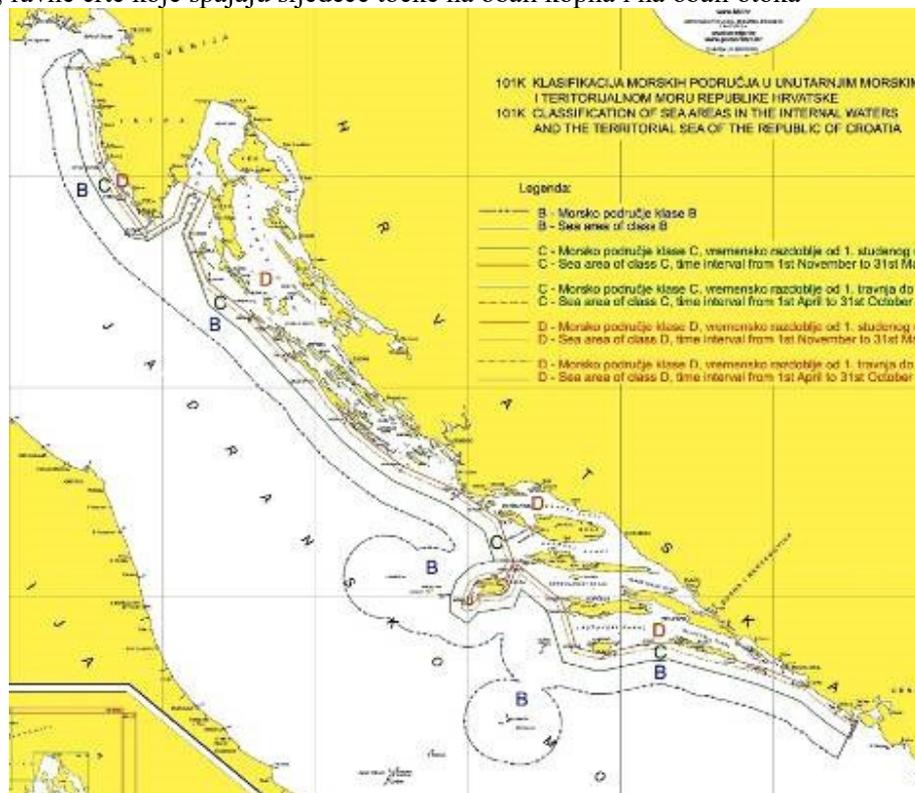
#### 2.4.2. Teritorijalno more, pojam i pravni status

Pitanja vezana za teritorijalno more rješavaju se temeljem Konvencije UN o pravu mora.

Dio obalnog mora koji je udaljeniji od kopna, a računa se od polazne crte do maksimalne udaljenosti od 12 M, zove se **teritorijalno more**. Obalna država je na svojem teritorijalnome moru suverena na moru, podmorju i u zraku. Suverenost se međutim ograničava, pa svi strani plovni objekti imaju pravo neškodljivog prolaska.

Na teritorijalno more može se nastaviti **vanjski morski pojas** koji s teritorijalnim morem može ukupno biti širok 24 M. Kako je u RH teritorijalno more širine 12 M, mi nemamo vanjski morski pojas.

**Teritorijalno more** je pojas koji se računa od **polazne crte**. Prema konvenciji, polaznu crtu čine: crte niske vode uzduž obala kopna i otoka, ravne crte koje zatvaraju ulaze u luke ili zaljeve, ravne crte koje spajaju sljedeće točke na obali kopna i na obali otoka



**Pomorski zakonik RH** u svom članku 18. točno propisuje točke koje čine polaznu crtu teritorijalnog mora RH. Polazne crte su ucrtane u pomorskoj karti »Jadransko more«, koju izdaje Hrvatski hidrografski institut. Pri određivanju ravne polazne crte teritorijalnog mora, dijelom obale smatraju se i najizbočenije stalne lučke građevine koje su sastavni dijelovi lučkog sustava.

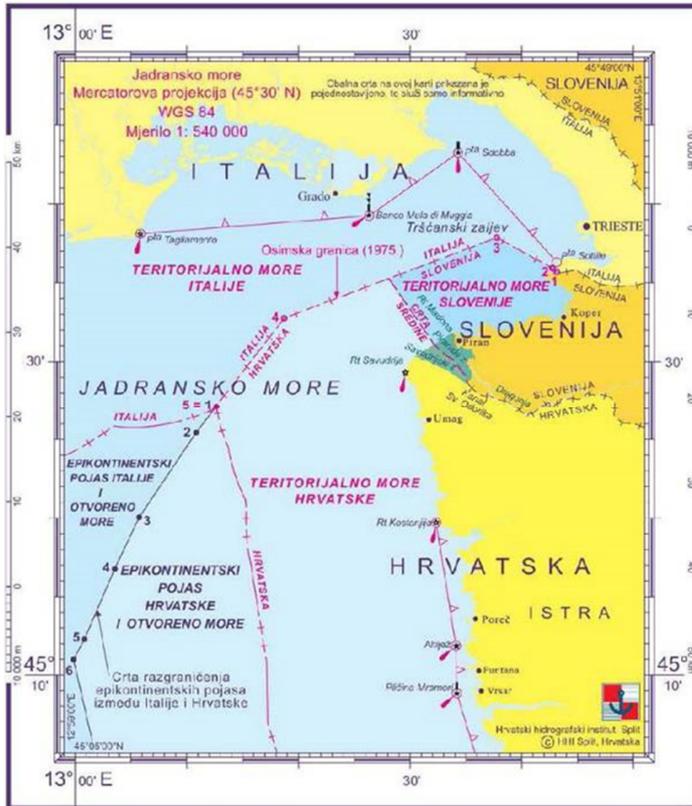
Vanjska granica teritorijalnoga mora jest crta kojoj je svaka točka udaljena 12 morskih milja od najbliže točke polazne crte.

Pod **neškodljivim prolaskom** plovnog objekta razumijeva se plovidba teritorijalnim morem neke države bez uplovljavanja u neku njenu luku otvorenu za međunarodni promet, ili plovidba radi uplovljavanja u takvu luku, ili u luku u kojoj je brodogradilište u kojemu će plovni objekt biti popravljen, odnosno radi isplavljenja iz nje u gospodarski pojas, uz uvjet da se ne narušava mir, red ili sigurnost obalne države. Neškodljivi prolazak strani plovni objekt mora obaviti najkraćim uobičajenim putem, bez prekida i odgode.

**Zaustavljanje i sidrenje** stranoga plovnog objekta koji se koristi pravom neškodljivog prolaska dopušteno je samo ako je prouzročeno događajima koje nalaže redovita plovidba, odnosno viša sila ili nevolja na moru, ili radi pružanja pomoći ljudima, plovnim objektima ili zrakoplovima u opasnosti ili u nevolji. Obalna država ne smije ometati brodove u neškodljivom prolasku, niti im naplatiti ikakvu pristojbu za prolazak. Obalna država je dužna sve brodove koji prolaze njenim TM upozoriti na eventualne opasnosti na plovnom putu.

**Strani ratni brod** mora 24 h unaprijed obavijestiti nadležno Ministarstvo o namjeri neškodljivog prolaza. Teritorijalnim morem Republike Hrvatske smiju istodobno prolaziti do tri strana ratna broda iste državne pripadnosti

**Neškodljivim prolaskom ne smatra se** prolazak stranoga plovnog objekta koji: prijeti silom ili uporabljuje silu protiv obalne države, vježba ili obavlja obuku s oružjem, vrši špijunažu ili propagandu protiv poretka, prihvaća na brod bilo kakav zrakoplov, ili zrakoplov s njega polijeće ili slijeće, ukrcava ili iskrcava robu, novac ili ljude suprotno carinskim, poreznim ili zdravstvenim propisima, hotimično ili znatno onečišćuje morski okoliš, obavlja ribolov ili ulov drugih morskih bića, obavlja istraživanje, ispitivanje ili mjerenje, ili obavlja drugu djelatnost koja nije u izravnoj svezi s prolaskom.



U unutarnjim morskim vodama i u teritorijalnom moru mogu se odrediti i propisati obvezni plovni putovi, sustavi odijeljenog prometa, sustavi javljanja brodova, te način upravljanja pomorskim prometom radi sigurnosti plovidbe za sve ili za neke vrste plovni objekata. U svrhu sigurnosti plovidbe, zaštite mora od onečišćenja, sprječavanja ugroženosti biološke i krajobrazne raznolikosti, kao i radi umanjenja opasnosti od većih pomorskih nezgoda, može se zabraniti plovidbu pojedinim dijelovima unutarnjih morskih voda ili teritorijalnog mora za određene vrste i veličine brodova, odnosno za brodove koji prevoze određenu vrstu tereta.

**Stranome ribarskom brodu** za vrijeme prolaska teritorijalnim morem zabranjen je ribolov ili ulov drugih morskih bića u moru ili na morskome dnu. Dužan je ploviti brzinom ne manjom od šest

čvorova, bez zaustavljanja ili sidrenja, osim ako je to prijeko potrebno zbog više sile ili nevolje na moru te imati vidljivo istaknute oznake ribarskoga broda. Zabrana se ukida ako postoji posebna dozvola ili bilateralni, međudržavni dogovor.

**Strana podmornica i drugo podvodno prijevozno sredstvo** za vrijeme prolaska teritorijalnim morem dužno je ploviti morskome površinom i viti zastavu svoje države i zastavu obalne države.

Mogu se obavljati **istraživanja, ispitivanja, fotografiranja i/ili mjerenja** mora, morskog dna i/ili morskog podzemlja, te arheološko istraživanje, samo uz odobrenje nadležnog ministarstva.

**Pravo progona u teritorijalnom moru** ima svoje posebne zakonitosti. Obalna država **nema pravo progona nad brodom u neškodljivom prolazu** osim ako se na brodu nije dogodila protuzakonita radnja koja se odnosi i na osobe obalne države, ako se radi o djelu koje ometa mir i poredak obalne države, ako je posada proda zatražila pomoć obalnih vlasti, ili ako se na brodu poduzima zabranjena aktivnost krijumčarenja droga. Ako je brod u unutrašnjim morskim vodama počinio kazneno djelo, po izlasku u teritorijalno more nad njim se **može provoditi progon**, kao da se još nalazi u luci. Ako brod dolazi s otvorenog mora, a na njemu se dogodilo krivično djelo prije ulaska u TM, obalna država **ne može progoniti brod**.

U pravilu, progon dakle može početi samo u području obalnog mora, ali se **može nastaviti i na otvorenom moru**, ako nije bilo prekinuto, sve dok strani brod ne uplovi u teritorijalno more svoje ili neke druge države. Progon vrše ratni ili javni, za to ovlašteni brodovi ili zrakoplovi.

### 2.4.3. Otvoreno more i njegove slobode, pojam i pravni status

Otvoreno more je opće dobro svih naroda, pa svi imaju pravo na iskorištavanje otvorenog mora u mjerama koje predviđa Konvencija UN o pravu mora i ostale konvencije koje reguliraju odnose na otvorenom moru.

Otvoreno more čine sva morska područja koja nisu uključena u druge zone ili područja. **Slobode otvorenog mora su:**

1. sloboda plovidbe;

2. sloboda prelijetanja;
3. sloboda polaganja podmorskih kablova i cjevovoda (sukladno zahtjevima Konvencije);
4. sloboda izgradnje umjetnih otoka i ostalih instalacija (sukl.zaht.Konv.)
5. sloboda ribarenja (sukl.zaht.Konv.)
6. sloboda znanstvenog istraživanja (sukl.zaht.Konv.)

Svaka država, bilo da ima izlaz na more ili ne, ima pravo vijanja vlastite zastave na moru. Svaki brod smije imati samo jednu državnu pripadnost, a svaka država mora osigurati upravljanje, pregled i nadzor nad brodovima svoje državne pripadnosti.

**Vojni i javni brodovi** imaju totalni imunitet, te podliježu samo pravima svoje države.

U slučaju **sudara ili pomorske nezgode**, nadležan je sud države pripadnosti. Nijedan vojni ili javni brod ne smije zaustaviti ni zadržati brod strane državne pripadnosti.

Svaka obalna država mora organizirati **službu traganja i spašavanja** koja može proširiti djelovanje i na otvoreno more. Svaka obalna država mora poduzeti mjere suzbijanja i kažnjavanja prijevoza robova. Svaka osoba koja držana u ropstvu ima pravo na traženje azila.

**Sve države moraju doprinijeti suzbijanju piratstva.** Piratstvo se sastoji od nezakonitog djelovanja (ili pomaganja) u smislu zadržavanja, orobljavanja, krađe, ranjavanja ili ubojstva na brodu ili zrakoplovu, od strane privatne osobe, grupe osoba, ili pobunjene posade vojnog ili javnog broda ili zrakoplova. (U slučaju da to učini djelatni vojni ili javni brod radilo bi se o gusarstvu). Brod ili zrakoplov koji se bavi piratstvom može zadržati ili izgubiti državljanstvo, ovisno o pravu države pripadnosti. Svaki brod ima pravo zaustaviti, ganjati i zaplijeniti plovilo za koje se smatra da se bavi piratstvom, a svaka država ima pravo i dužnost kažnjavanja piratstva.

Sve države moraju surađivati u **suzbijanju trgovine drogama.**

Sa otvorenog mora je zabranjeno **neovlašteno emitiranje** tv ili radio programa protivno pozitivnim zakonskim propisima.

Vojni ili javni brod ne smije zaustaviti drugi vojni ili javni brod, osim ako ne sumnja da se bavi piratstvom, prijevozom roblja i droge, krijumčarenjem ili neovlaštenom emisijom. Može se zaustaviti i brod bez državne pripadnosti, ili brod koji ne želi pokazati svoju zastavu.

Progon broda može započeti samo u slučaju da se sumnja u gore navedene nezakonite radnje, ali se na otvorenom moru može nastaviti progon započeti u državnim vodama.

Svaka država ima pravo **polaganja podmorskih cijevi i kablova**, a brodovi imaju dužnost čuvanja istih. Položaj kablova mora biti označen na pomorskim kartama. Svaka država mora zakonski regulirati postupke polaganja i održavanja, te postupke u slučaju oštećenja istih.

**Ribarenje** je dozvoljeno za sve države, uz uvjet da se sačuvaju sve postojeće životinjske vrste. Sve države moraju surađivati u tom smislu, te poštovati zahtjeve UN i ostalih konvencija.

#### **2.4.4. Epikontinentalni pojas, pojam i pravni status, granice**

**Epikontinentalni pojas** obalne državi uključuje dno i podzemlje podmorskih područja koje se proteže izvan teritorijalnog mora do maksimalne udaljenosti od 200 M od polazne crte. Ne obuhvaća područje dubokog oceanskog mora, nego samo i isključivo dio kontinentalnog ruba – šelf.

U ovom području obalna **država ima pravo prvenstva eksploatacije i istraživanja morskog dna i njegovog podzemlja.**

Određivanje vanjskih granica epikontinentalnog pojasa nije pitanje udaljenosti od polazne crte kao kod npr. teritorijalnog mora, već se **preračunava temeljem širine kontinentalnog ruba, odnosno njegovog prvog pojasa, tzv. šelfa.** Kontinentalni rub obuhvaća oko 1/3 svjetskog mora. Sastoji se od šelfa, kosine i podnožnog područja. Šelf, prvi pojas uz obalu, obično se blago produbljuje do dubine od 150-200 m, s nagibom od 1:540 do 1:1000, a sam pojas je od 70-300 km,

u rijetkim slučajevima do 1000 km. Na šelf se nastavlja kosina, tj. pojas naglog povećanja dubine. Debljina podmorskog taloga u šelfu je 3-5 km, a svjetlo uglavnom dopire do dna. Područje je **pogodno za eksploataciju nafte i plina iz podzemlja**, jer su još dovoljno dostupne dubine.

Kako sam šelf može imati i više od 200 M, Konvencija UN o pravu mora propisuje da **epikontinentalni pojas može biti širok i do 350 M od polazne crte**. Bitnu ulogu igra i dubina mora, tako da vanjska granica pojasa mora biti barem 100 M unutar izobate od 2500 metara.

Obalna država koja želi proglasiti pojas širi od 200 M, mora dokumentaciju podnijeti radi odobrenja UN-ovoj Komisiji za granice kontinentalnog šelfa (2. aneks Konvencije).

Budući da obalna država ima pravo prvenstva u eksploataciji dna i podzemlja, čak i u slučaju da ne poduzima takve radnje, **druge države nemaju pravo eksploatacije ni istraživanja**, osim ako ne postoji odobrenje ili ugovor s obalnom državom. Pravo se odnosi na svu neživu tvar dna i podzemlja, kao i na živuće vrste koje obitavaju isključivo na dnu (ili u podzemlju).

#### **Pravo se ne odnosi na morski i zračni prostor.**

Pravo polaganja kablova i cjevovoda se, međutim odnosi za sve države, jer se smatra slobodom otvorenog mora, a ne smatra eksploatacijom dna, ali obalna država mora ipak biti upoznata s polaganjem kablova/cjevovoda i odobriti taj poduhvat.

Obalne države koje su proglasile epikontinentalni pojas dužne su posebnim vlastima UN-a **uplaćivati naknadu temeljem prihoda od eksploatacije** istog. Iznos varira s obzirom na broj godina eksploatiranja. Države u razvoju su oslobođene uplaćivanja naknade.

U slučaju da se na suprotnim stranama šelfa nalaze dvije države, o granicama se dogovaraju sporazumno ili temeljem odredba Konvencije. U slučaju spora, nadležan je Međunarodni sud.

Područje pojasa mora biti ucrtano na pomorskim kartama.

Granice epikontinentalnog pojasa RH utvrđene su sporazumom između Italije i bivše SFRJ 8.siječnja 1968. godine i protežu se do sredine pojasa mora između granica teritorijalnog mora RH i Italije.

### **2.4.5. Međunarodni tjesnaci, djelomično zatvorena mora**

Mnogi tjesnaci i prolazi koji se nalaze na međunarodnim rutama nalaze se u području jedne ili više država, pa se na njima primjenjuje pravo tih država. Konvencija UN o pravu mora se ne miješa u ta prava, već daje smjernice za omogućavanje plovidbe svim međunarodnim subjektima pomorskog prometa.

Zatvorena ili djelomično zatvorena mora su zaljevi ili područja koja su okružena dvjema ili s više država, u kojima je za izlazak na otvoreno more potrebno prijeći kroz teritorijalno more jedne države.

Ovo poglavlje Konvencije odnosi se na **tjesnace koji se koriste za međunarodnu plovidbu između dvaju područja mora koji imaju status otvorenog mora ili gospodarskog pojasa**.

U takvim tjesnacima svi brodovi i zrakoplovi imaju pravo prolaza - **tranzitnog prolaza**, osim ako tjesnac ne prolazi npr. između otoka i obale iste države, a u relativnoj blizini postoji pravno pogodniji prolaz.

Izraz **tranzit** podrazumijeva **neškodljivi prolazak** isključivo radi odlaska sa jednog područja otvorenog mora u drugi. Zabranjena je svaka radnja koja se ne odnosi na „običan“ prolazak.

#### **Obaveze plovila i zrakoplova u tranzitu:**

- prolazak bez nepotrebnog zadržavanja i zaustavljanja osim u slučaju više sile;
- zadržavanje od bilo kakvih neprijateljskih i propagandnih aktivnosti;
- prolazak u skladu sa svim međunarodnim propisima za izbjegavanje sudara na moru i sprječavanje zagađivanja;
- primjena svih međunarodnih zrakoplovnih pravila.

Tijekom tranzitnog prolaza ne smiju se obavljati istraživanja bez dozvole obalne države.

Obalne države mogu u području tjesnaca **uspostaviti sustav razdvojene plovidbe** ili zamijeniti postojeći sustav novim rješenjem. Takav sustav mora biti priznat od međunarodnih institucija, te objavljen i ucrtan na pomorskim kartama, a na području sustava moraju biti postavljena sva potrebna pomagala i oznake.

Obalne države mogu proglasiti i posebne propise koji se odnose na sigurnost plovidbe, sprječavanje zagađivanja i na ostale radnje unutar tjesnaca, kao što su ribarenje, eksploatacija podzemlja, istraživanje i sl. Takvi propisi ne smiju diskriminirati nijednu posebnu kategoriju plovila ili zrakoplova.

Države koje imaju izlaz na **zatvoreno ili djelomično zatvoreno more** dužne su surađivati u smislu upravljanja, očuvanja, istraživanja i eksploatacije resursa mora, u implementaciji pravnog sustava, te u sprječavanju zagađivanja i očuvanju okoliša.

#### **2.4.6. *Tranzitni prolaz, pristup moru za neobalne države***

Konvencija UN o pravu mora predviđa mogućnost pristupa moru za države koje ne izlaze na more. Takav prelazak preko teritorija druge države, kako bi se prevezio teret do mora zove se također **tranzit**.

**Tranzitni prijevoz** se vrši preko **tranzitne države**. Prijevoz se može obaviti željeznicom, vodenim ili kopnenim sredstvima, čak i životinjama, a u sredstva prijevoza uključeni su i cjevovodi.

Svaka država koja nema svoj prirodan izlaz na more, mora imati pravo pristupa moru, gdje ima pravo na sve slobode otvorenog mora. Svi detalji tranzitnog prijevoza ugovaraju se bilateralno ili na regionalnoj razini. Tranzitna država mora osigurati slobodan prijevoz, a država koja se tim pravom koristi ne smije zadirati u interese i pravni poredak tranzitne države.

Za tranzitni teret, **tranzitna država ne smije naplaćivati porez ni carinu**, a smije naplatiti naknadu za izvršene usluge po cjeniku koji nije skuplji od cjenika za druge države.

Za olakšanje tranzita, tranzitna država može osnovati **slobodne carinske zone ili luke**. U slučaju da tranzitna država nema dovoljno kvalitetna prijevozna sredstva ili nema zadovoljavajuću manipulacijsku opremu u tranzitnim lukama, može u iste ulagati u suradnji s državom kojoj pruža uslugu tranzita, što se također ugovara bilateralno ili regionalno.

Tranzitne države ne smiju uzrokovati nikakvo kašnjenje ili druge tehničke probleme tranzitnom prijevozu. Dogode li se takve okolnosti, tranzitna država, sama ili u suradnji s državom vlasnikom tereta mora poduzeti sve mjere za što brže otklanjanje problema.

Brodovi koji viju zastave država koje nemaju izlaz na more moraju u svim lukama imati isti tretman kao brodovi država s izlazom na more. Sve pogodnosti koje tranzitna država pruža susjednoj državi bez izlaza na more mogu biti povoljnije od zahtjeva Konvencije UN o pravu mora, ali ne smiju nikako biti manje povoljne.

#### **2.4.7. *Arhipelaško more i države, pravno reguliranje***

**Arhipelaška, otočna država** sastoji se isključivo od jednog ili više otoka ili otočja. **Arhipelag ili otočje** je grupa otoka, koja uključuje i vodeni prostor unutar njih, te sva područja koja području pripadaju geografski, ekonomski ili povijesno.

**Arhipelaške vode** su morski prostor unutar granica arhipelaga.

*Sadržaj:* **Područje arhipelaške države** određuje se povezivanjem najisturenijih točaka vanjskih otoka, tako da odnos površine mora i kopna bude od 1:1 do 1:9. Dužina svake ravne dionice vanjske granice ne smije biti duža od 100M, a na 3% linija se ta dužina može odrediti do 125 M. (npr, ako oko otoka ima 100 linija, 97 ih mora imati do 100M, a ostale 3 mogu imati do 125M). Granice arhipelaga ne smiju odstupati od prirodnog oblika otoka. Granice se ne smiju računati na linijama niske vode, osim ako u nekom području koje je povremeno pod vodom nema čvrstih građevina (npr. svjetionik na području koje je suho samo za niskih voda). Granice arhipelaga ne smiju biti određene na način da ometaju pristup neke druge države otvorenom moru ili ekonomskom pojasu.

Granice arhipelaga moraju biti ucrtane na pomorskim kartama, ili mora postojati popis koordinata točaka na kojima počinju i završavaju dionice vanjske granice. Kopija karte, ili popis koordinata mora biti predan Glavnom tajniku UN-a.

**Granice arhipelaga su polazne crte** za mjerenje širine teritorijalnog mora, epikontinentalnog i gospodarskog pojasa, kako je već objašnjeno u prethodnim poglavljima.

U arhipelaškim vodama, **država je potpuno suverena na moru, podmorju i u zraku**, a država može odrediti koji se dio smatra unutrašnjim morskim vodama.

Arhipelaška država može ugovorima **regulirati eksploataciju svojih voda sa susjednim državama**, pogotovo ako se radi o povijesnim pravima (npr. ribolov). Arhipelaška država mora čuvati postojeće cjevovode i kablove koji su postavljeni prije proglašenja države, te dozvoliti vlasnicima eventualne popravke i održavanje.

Arhipelaška država može na svom području uspostaviti morske i zračne prolaze za što brži neškodljiv prolazak brodova i zrakoplova. Ona smije u određenom razdoblju ukinuti pravo neškodljivog prolaza, ako je to u interesu njene sigurnosti. Prolazi moraju biti kvalitetno označeni na moru i na pomorskim kartama, te mora postojati sva potrebna oprema za sigurno korištenje. Pravila kojih se moraju pridržavati brodovi tijekom prolaza arhipelaškim vodama identični su onima u tranzitnom prolazu tjesnacima za međunarodni promet.

#### **2.4.8. Gospodarski pojas, pojam i pravni status**

**Gospodarski pojas – ekskluzivna ekonomska zona** je područje izvan teritorijalnog mora, s posebnim pravnim statusom. Prava i dužnosti obalne države i ostalih država regulirani su Konvencijom UN o pravu mora.

U ovom djelu neće se raspravljati o Hrvatskom gospodarskom pojasu.

U gospodarskom pojasu, **obalna država ima ova prava:**

- pravo prednosti istraživanja, eksploatacije, očuvanja i upravljanja prirodnim resursima (živim i neživim), te dobivanja energije iz vode, struja i vjetra;
- izgradnje i korištenja umjetnih otoka, instalacija i struktura;
- zaštite okoliša.

**Obalna država mora uzeti u obzir prava i potrebe susjednih država.** Što se tiče dna i podzemlja, vrijede pravila epikontinentalnog pojasa.

Gospodarski pojas **ne smije biti širi od 200M od polazne crte**. Na njemu sve države imaju pravo na slobode otvorenog mora – plovidbu, prelijetanje, polaganje kablova i cjevovoda, te ostala prava prema međunarodnim propisima i uzancama. Granice pojasa moraju biti objavljene na pomorskim kartama.

**Umjetni otoci, instalacije i tvorevine** su pod potpunim suverenitetom obalne države. Oko njih država ima pravo uspostaviti sigurnosni pojas, ne širi od 500m, a ne smiju se uzeti u obzir za proračun polazne crte. Takve tvorevine moraju biti kvalitetno označene i ne smiju se postavljati na područjima uobičajenog pomorskog prometa ili sustava plovidbe.

U svrhu **zaštite živih resursa** obalna država može ograničiti ulov pojedinih vrsta, a u svrhu što kvalitetnije analize postojećeg stanja može surađivati s državnim i međunarodnim ustanovama. Takve mjere se mogu poduzeti i za povećanje broja primjeraka neke vrste. Obalna država može odrediti optimalnu količinu ulova pojedine vrste i **odobriti susjednim državama ulov određene količine** (npr. ako nema dovoljno ribarica za izloviti sve što je ekološki prihvatljivo). Posebnu pažnju treba pridavati ovoj tematici ako se radi o **državama u razvoju**. U ovom slučaju potrebno je odrediti za strane državljanke:

- postupak ishoda dozvola;
- vrste i količine riba koje se smiju loviti, njihova veličina i dob;

- godišnje doba u kojem je dozvoljen ili zabranjen ribolov;
- područje dozvoljeno za ribolov;
- vrste opreme i brodova za ribolov.

Susjedne države koje nemaju izlaz na more imaju također pravo ugovaranja korištenja gospodarskog pojasa, što se ugovara bilateralno ili regionalno. **Geografski hendikepirane države** kojima ekonomija ovisi o korištenju tuđeg ekonomskog pojasa (npr. to bi mogla biti Slovenija), moraju imati pravo znatnijeg sudjelovanja u eksploataciji susjednog gospodarskog pojasa. U tom smislu države su pozvane na suradnju. Ako se gospodarski pojas nalazi u **području migracija vrsta koje su specificirane u Aneksu I** Konvencije UN, potrebno je poduzeti posebne mjere očuvanja tih vrsta. Posebne mjere se poduzimaju i za morske sisavce, te neke druge vrste živih morskih organizama.

Obalna država može poduzeti pravne akcije (zaustavljanje brodova, oduzimanje ulova itd.) radi očuvanja prava suvereniteta nad gospodarskim pojansom.

U slučaju da dvije države, jedna nasuprot drugoj, žele proglasiti gospodarski pojas, mogu granice dogovoriti ugovorno, ili prepustiti odluku Međunarodnom sudu Pravde u Hamburgu.

RH u Pomorskom zakonu spominje Gospodarski pojas, a 3.10.2003. je Hrvatski sabor donio **Odluku o proširenju jurisdikcije RH na Jadranskom moru** čime se uspostavlja **zaštićeni ekološko-ribolovni pojas**. 3.6.2004. donesena je **Odluka o dopuni odluke..** po kojoj će primjena zaštićenog pojasa za zemlje EU započeti nakon sklapanja Ugovora o partnerstvu u ribarstvu između EU i RH, čime se bitno ograničava prva odluka.

#### **2.4.9. Zona, pojam i pravni status**

Zona – Area – je naziv za područje dna i podzemlja područja mora koje nije u nadležnosti nijedne druge države. UN Konvencija unutar Zone spominje **resurse**, tj. sve krute, tekuće ili plinovite mineralne tvari koje se nalaze na području Zone, odnosno neposredno ispod dna, uključujući **višemetalne grumene** (*polymetallic nodules*). Tvari eksploatirane iz Zone se zbog jednostavnosti još nazivaju i **minerali**. Zonom upravlja **Authority**.

Zona i njeni resursi su **zajedničko dobro čovječanstva** i nijedna država nema pravo prevlasti nad drugom. Zonom **upravljaju vlasti** – *Authority*, a odgovornost nad korištenjem imaju sve **Države članice** - *State Parties* (članice UN). Sve aktivnosti u Zoni smiju se provoditi **na dobrobit cijelog čovječanstva**, bez obzira na položaj pojedine države (uz more ili ne), s posebnim osvrtom na zemlje u razvoju.

Osim upravljanja, **Authority** je zadužen za pravilnu raspodjelu dobiti iz Zone. Posebna pažnja pridaje se u svakom pogledu zemljama u razvoju. Svaka članica UN je sama po sebi i član *Authorityja*. Sjedište *Authorityja* je na Jamaici. **Organi upravljanja su Skupština (Assembly), Vijeće (Council), i Tajništvo (Secretariat)**. Na čelu Tajništva je **Glavni tajnik (Secretary General)**. Vijeće ima dva povjerenstva: za Ekonomsko planiranje i za Pravna i tehnička pitanja. *Authority* izdaje dozvolu za bilo koju aktivnost u Zoni, a svaki investitor je dužan plaćati naknadu koja se određuje s obzirom na vrstu i količinu eksploatiranog minerala. *Authority* je i osnivač posebnog organa, tzv. **Poduzeća - Enterprise**, koje djeluje na međunarodnoj razini i radi isključivo za dobrobit čovječanstva, a temeljna aktivnost je eksploatacija Zone za *Authority*.

**Financiranje Authorityja** je moguće putem prihoda od eksploatacije, zarade *Enterprisea*, donacija privatnika, članarine država članica, kredita i sl.

**Znanstvena istraživanja** se smiju poduzimati samo u mirnodopske svrhe, na dobrobit čovječanstva. Za provođenje i poticanje takvih aktivnosti zadužen je *Authority*. U znanstvenom istraživanju mogu sudjelovati sve države članice, bilo pojedinačno, ili pomoću međunarodnih radnih timova. Svi rezultati istraživanja moraju biti dostupni javnosti i predloženi *Authorityju*.

*Authority*, ali i svaka država članica ili grupa država, mogu voditi računa o nabavci **tehnološke opreme** za aktivnosti u Zoni uz poseban osvrt na zemlje u razvoju.

Za svake aktivnosti potrebno je voditi računa o **spriječavanju svake vrste zagađivanja okoliša**, kao i o štetama na flori i fauni, te o očuvanju zdravlja i života ljudi. Sve građevine, instalacije, umjetne tvorevine i bilo kakvo oruđe za rad mora biti postavljeno i skinuto uz sve moguće mjere očuvanja područja. Takve tvorevine se ne smije postavljati na području uobičajenih brodskih ruta. Oko njih se mora osigurati zaštitno područje, a smiju se koristiti samo u mirnodopske svrhe. Umjetne tvorevine nemaju status otoka.

**Arheološki i povijesni nalazi** će se čuvati ili koristiti na dobrobit čovječanstva.

Politika i ciljevi svih aktivnosti u Zoni mogu se svesti na ove točke:

- težnja k stalnom razvitku, te sigurnom i racionalnom upravljanju u smislu očuvanja i sprječavanja prekomjernog uništenja;
- porast eksploatacije minerala i postizanje pravedne cijene na tržištu;
- pružanje šansa za sudjelovanje u eksploataciji Zone što većem broju država članica;
- zaštita interesa zemalja u razvitku.

Skupština UN svakih pet godina od stupanja na snagu Konvencije o pravu mora raspravlja o dostignućima i načinu upravljanja Zonom, a detaljna revizija se vrši svakih 15 godina na posebnoj konferenciji. Svi pravni sporovi rješavaju se u **Komori za sporove morskog dna pri Međunarodnom Sudu prava mora** (*Sea-Bed Disputes Chamber of the Int.nal Tribunal for the Law of the Sea*).

## **2.5. Prevenција i zaštita okoliša**

Sve države imaju pravo eksploatiranja morskih resursa, ali i dužnost zaštititi mora i podmorja. Opća pravila o sprječavanju zagađivanja i zaštiti okoliša koja se uglavnom odnose na države, donosi Konvencija UN o pravu mora (XII poglavlje), a ostale konvencije, kao npr. MARPOL i LDC detaljnije tretiraju zagađivanje s brodova.

### **2.5.1. Odredbe UNCLOS-a o sprječavanju zagađivanja mora**

Sve države moraju individualno ili u suradnji poduzeti sve moguće mjere da bi se spriječilo, smanjilo i nadziralo svako zagađivanje mora, koristeći sva raspoloživa sredstva. Nijedna država ne smije uzrokovati zagađivanje na moru koje je pod suverenitetom druge države, ili na otvorenom moru. **Sasvim je zabranjeno:**

- ispuštanje otrovnih, nagrizaćućih ili štetnih tvari sa postrojenja na obali;
- zagađivanje s brodova, bilo namjerno, nenamjerno ili zbog nezgode;
- zagađivanje sa umjetnih tvorevina, instalacija i uređaja koji se koriste za eksploataciju dna i podzemlja (npr. platforme);
- zagađivanje sa bilo koje umjetne tvorevine, instalacije ili uređaja koji se koristi za eksploataciju ili bilo kakve radove na moru i podmorju.

Posebnu pažnju treba pridati posebno osjetljivim područjima i eko-sustavima u kojima obitavaju ugrožene vrste. Osim samog zagađivanja, zabranjeno je i prebacivanje izvora zagađenja iz jednog u drugo područje.

Zagađivanje podrazumijeva i **naseljavanje novih alohtonih vrsta**, osobito onih koje mogu ugroziti postojeći eko-sustav (npr, alga *Caulerpa racimosa* i sl.).

**U svrhu zaštite okoliša, države su pozvane na regionalnu i globalnu suradnju**, koja se očituje u pronalaženju novih pravila ponašanja, novih tehnologija i standarda. U slučaju da vlasti neke države sumnjaju u mogućnost nekakvog događaja u smislu zagađivanja mora, dužne su upozoriti susjedne države i svjetsku javnost, kako bi se posljedice umanjile u najvećoj mogućoj mjeri.

**Međunarodne organizacije mogu pružati tehničku podršku** koja je od posebne važnosti za zemlje u razvoju. Sastoji se od:

školovanja kadrova;  
financijske pomoći za sudjelovanje u međunarodnim programima;  
opremanja i poticanja proizvodnje opreme i pomagala;  
upoznavanja s novim tehnologijama i tehničkim dostignućima;  
podrške u sprječavanju ili smanjivanju svake vrste zagađivanja.

Sve države su pozvane na **neprekidno analiziranje, motrenje i evaluiranje stanja mora** i mogućnosti zagađivanja. to uključuje uzorkovanje mora, praćenje kretanja brodova, itd. Izvješća o istraživanjima stanja i kakvoće mora moraju biti javna i dostupna međunarodnim organizacijama. Isto vrijedi i za pretpostavke da bi neka buduća aktivnost na ili kraj mora mogla nepovoljno utjecati na čistoću mora. (npr. gradnja terminala-otoka u Trstu).

Sve države **moraju uspostaviti pravni sustav koji sprječava i kontrolira zagađivanje mora sa kopna, rijeka, cjevovoda i ostalih instalacija prema međunarodnim pravilima i standardima**. Pravilnici i zakoni moraju se povremeno revidirati i prilagođavati novim međunarodnim propisima i boljim tehnološkim dostignućima. Pravila se moraju odnositi i na zagađivanje s brodova, odlaganje smeća u moru, zagađivanje iz atmosfere i sve ostale slične radnje.

U smislu sprječavanja zagađivanja i očuvanja okoliša, države mogu poduzeti i mjeru **proglašenja gospodarskog pojasa**.

Zagađivanje mora se može izbjeđavati i gradnjom sigurnih i kvalitetno opremljenih brodova (SOLAS, MARPOL, klasifikacijski zavodi), te praćenjem upravljanja zagađujućim tvarima na brodovima (Port State Control, Lučke kapetanije, MRCC).

Osim samih mjera sprječavanja zagađivanja, svaka država ima uspostavljen sustav progona pravnih i fizičkih osoba koje su počinile takve prekršaje. Sustav uključuje novčane i ostale kazne, te različite mjere sprječavanja. U pravilnicima i zakonima moraju biti točno definirani način istraživanja, postupci, suradnja s diplomatskim predstavništvom za strane brodove i sl.

U slučaju da je domaći ili strani brod uzrokovao zagađivanje, vlasti moraju prema njima imati iste procedure, utvrditi je li brod sposoban za daljnju plovidbu (ako se radilo o havariji), ako je potrebno, poduzeti mjere da brod što sigurnije za sebe i za okoliš stigne do najbližeg brodogradilišta i utvrditi je li nakon popravka sposoban za daljnju plovidbu.

Posebna pažnja se mora pridavati **područjima koja se nalaze pod ledom** tokom gotovo cijele godine, gdje postoji veća opasnost za navigaciju, a time i veća opasnost od zagađivanja, a i veća osjetljivog eko-sustava.

Konvencija UN o pravu mora ne odnosi se na ratne i javne brodove koji nisu u trgovačkoj funkciji, ali se traži od država da poduzmu sve mjere da se i na te brodove primjene što sličnija ili identična pravila.

### **2.5.2. Sprječavanje zagađivanja mora s brodova (Marpol 73/78 i LDC)**

Najvažnija konvencija u sprječavanju zagađivanja mora s brodova je svakako **MARPOL, tj. Međunarodna konvencija o sprječavanju zagađivanja mora s brodova (International Convention for the Prevention of pollution from Ships)**. Prvo izdanje je iz 1973. godine, a trenutno je važeće izdanje iz 1978. godine. Glavni dijelovi dokumenta su:

I – sprječavanje zagađivanja uljem.  
II – sprječavanje zagađivanja opasnim rasutim tekućinama.  
III – sprječavanje zagađivanja opasnim tvarima koje se morem prevoze u zapakiranom obliku.

IV – sprječavanje zagađivanja mora brodskim ispuštima (santine, sivi i crni tankovi).

V – sprječavanje zagađivanja mora brodskim smećem.

VI – sprječavanje zagađivanja zraka s brodova (dim).

Temeljem iste konvencije se na brodovima vode Knjige o uljima I i II.

Uz MARPOL se može spomenuti i **LDC 96 (London Dumping Convention, 1972 - Protocol 1996)** - Konvencija o sprječavanju zagađenja mora namjernim **potapanjem** otpada ili drugih tvari iz 1972. godine, izmijenjena i dopunjena Protokolom iz 1996. godine.

Očita je razlika između MARPOL-a i LDC-a. Kod prve konvencije se spominje **ispuštanje** a u drugoj konvenciji **potapanje** zagađujućih tvari.

### **3. POMORSKO UPRAVNO PRAVO I – SIGURNOST PLOVIDBE**

#### **3.1. Općenito o pomorskom upravnom pravu**

**Pomorsko upravno pravo** je područje pomorskog prava koje obrađuje poslove koji se prvenstveno odnose na sigurnost plovidbe. To uključuje niz tehničkih, inspeksijskih i ostalih stručnih poslova.

**Tehničko-stručni poslovi službe sigurnosti plovidbe** odnose se na:

- uređivanje i održavanje plovnih putova, postavljanje objekata za sigurnost plovidbe, održavanje luka;
- različite službe vezane za sigurnost plovidbe (meteorološka, hidrografska, radio-služba, služba traganja i spašavanja);
- peljarenje;
- utvrđivanje sposobnosti broda za plovidbu itd.

**Plovni put** je dovoljno dubok i širok pojas na moru, za sigurnu plovidbu broda, koji je prema potrebi i obilježen.

**Objekti sigurnosti plovidbe** su: pomorska svjetla, elektroničke oznake, radio-postaje, i slični uređaji postavljeni na plovnim putovima i u lukama.

**Ostali upravni poslovi** se odnose na:

- održavanje reda u lukama, vođenje raznih evidencija i izdavanje isprava;
- inspeksijski nadzor nad primjenom propisa o sigurnosti plovidbe;
- nadzor sposobnosti broda za plovidbu.

**Ustanove i organizacije** koje obavljaju navedene poslove su:

- lučke kapetanije (kao predstavnici Ministarstva pomorstva);
- klasifikacijski zavodi (Hrvatski Registar Brodova);
- ustanove za nadzor plovnih putova (Plovput);
- meteorološke službe (Državni Hidrometeorološki zavod RH, Pomorski ured u Splitu);
- centri za traganje i spašavanje (MRCC, Rijeka) itd.

**Pomorski prekršaj** je povreda pozitivnog propisa pomorskog prava prema važećim zakonima neke države. Prekršajni postupak rješava posebno imenovana Komisija pri lučkim kapetanijama. Za neke prekršaje slijedi se tzv. **mandatni postupak**, što znači da ovlaštena osoba smije na licu mjesta naplatiti kaznu osobi koja je počinila određenu vrstu prekršaja.

**Tehničke poslove nadzora sigurnosti brodova** vrše klasifikacijski zavodi, a lučke kapetanije nadziru samo manje brodice za sport i razonodu, te osobne potrebe, kako bi se rasteretio posao klas. zavoda.

**Inspekcija sigurnosti plovidbe** je pod neposrednom nadležnošću Ministarstva pomorstva.

Temelj sigurnosti na moru (pa tako i pomorskog upravnog prava), čine dvije značajne konvencije: SOLAS i LOADLINE.

#### **3.2. Luke i red u lukama**

**Luka** označava morsku luku, tj. vodeni i s vodom neposredno povezani kopneni prostor s izgrađenom infra- i supra-strukturom namijenjenim za promet brodova i manipuliranje teretom, te za ostale djelatnosti koje su u vezi s pomorskim prijevozom.

Luke moraju udovoljavati propisanim uvjetima sigurnosti plovidbe, zaštite mora od onečišćenja i sigurnosne zaštite.

**Lučko područje** obuhvaća jedan ili više vodenih i kopnenih prostora (lučki bazen), koji služi za obavljanje lučkih djelatnosti.

**Lučku infrastrukturu – podgradnju** čine lukobrani, obale, ceste, željeznica, instalacije, objekti za sigurnost plovidbe u luci i sl.

**Lučku suprastrukturu – nadgradnju** čine skladišta, silosi, upravne zgrade, mosne dizalice i slični izgrađeni objekti.

Tijelo koje upravlja lukom dužno je održavati luku tako da omogućava sigurnu plovidbu, pristajanje i vezivanje plovnih objekata, ukrcaj ili iskrcaj putnika i tereta, te obavljati druge poslove za koje je luka namijenjena.

### **3.2.1. Razvrstaj luka**

1. Prema namjeni, luke mogu biti otvorene za javni promet ili za posebne namjene.

- **Luke za javni promet** pod jednakim uvjetima, može upotrebljavati svaka fizička i pravna osoba sukladno njenoj namjeni i kapacitetima.
- **Luka posebne namjene** služi posebnim potrebama neke pravne ili fizičke osobe (marine, brodogradilišta, ribarska luka,...), ili državna tijela (vojne luke).

2. Mogu biti **otvorene za međunarodni promet ili za domaći promet**.

3. Prema veličini i značenju:

- luke osobitog (nacionalnog) značaja za RH;
- luke županijskog značaja;
- luke lokalnog značaja.

O razvrstaju luka odlučuje nadležno ministarstvo.

### **3.2.2. Lučke djelatnosti**

Vrste lučkih djelatnosti u lukama otvorenim za javni promet su:

- privez i odvez brodova, jahti, ribarica, sportskih i drugih brodica i plutajućih objekata;
- ukrcaj, iskrcaj i prekrcaj roba;
- skladištenje i prenošenje roba i drugih materijala;
- ukrcaj i iskrcaj putnika;
- ostale djelatnosti u neposrednoj vezi s navedenim djelatnostima (opskrba brodova, pakiranje robe, čekaonice za putnike itd.).

Lučke djelatnosti obavljaju pravne ili fizičke osobe (trgovačka društva) temeljem koncesije.

### **3.2.3. Lučka uprava**

Lukama upravljaju **lučke uprave**. Djelatnost lučke uprave čini:

- briga o izgradnji, održavanju, upravljanju, zaštiti i unapređenju pomorskog dobra koje predstavlja lučko područje, kao i objekata na pomorskom dobru;
- osiguravanje obavljanja lučkih djelatnosti;
- osiguravanje pružanja usluga od općeg interesa za koje ne postoji interes gospodarstvenika itd.

Tijela lučke uprave su Upravno vijeće i ravnatelj. Prihode ostvaruje od lučke pristojbe, naknada od koncesija, sredstava proračuna, donacija i sl.

**Lučke pristojbe** su:

- naknada za upotrebu obale,
- brodska ležarina i
- pristojba za vez.

Lučka uprava, odnosno koncesionar, dužni su opremiti luku sukladno propisima koji se odnose na vrstu luke, a imaju pravo ubirati naknadu za korištenje uređaja i opreme kojom je luka opremljena.

### **3.2.4. Red u lukama**

Red u lukama provodi tijelo koje upravlja lukom. Propisan je posebnim aktom kojeg odobrava lučka kapetanija. Akt sadrži način uplovljavanja, pristajanja, vezivanja, sidrenja i isplovljavanja plovnih objekata, te način nadzora nad tim radnjama.

Nadzor nad provođenjem reda u lukama, unutrašnjim vodama i teritorijalnom moru provodi kapetanija. Kapetanija nadzire i postrojenja i uređaje smještene u luci i na ostalim dijelovima pomorskog dobra.

Svaki brod u luci mora biti spreman za manevriranjem te s dovoljnim brojem članova posade. Brodovi i brodice ne smiju u luci ometati javni promet. Vezovi moraju biti odgovarajući i ispravni za vrstu i namjenu broda, te s obzirom na obalu i ne smiju ometati promet.

Tijelo koje upravlja lukom, ali i svi sudionici pomorskog prometa u luci moraju voditi računa o čišćenju luke i o sprječavanju svakog onečišćenja.

U luci je zabranjeno:

- onemogućiti pristup privezištu, samovoljno razmještanje vezova;
- vezivati brodice i naprave za signalizacijsku opremu, zaklanjanje i neovlašteno postavljanje takve opreme;
- oštećivanje obale i naprava u luci, neovlašteni radovi, zagađivanje tijekom rada;
- kupanje, glisanje, skijanje, jedrenje na dasci, osim ako ne postoji za to posebno predviđeni dio luke;
- ugrožavati sigurnost plovidbe na bilo koji način.

Svi propisi o redu u lukama nalaze se u Pomorskom zakoniku. U školskoj knjižnici nalazi se posebna knjižica **Propisi Republike Hrvatske o morskim lukama** iz *Biblioteke pomorskog časnika* knjiga br. 5, koju je tiskao Pomorski fakultet u Rijeci 1996. godine. (Literatura za seminarski rad).

### **3.3. Pomorsko dobro**

Pravno reguliranje postupaka koji se odnose na **Pomorsko dobro** temelji se na *Zakonu o pomorskom dobru i morskim lukama*, koji je donio Hrvatski sabor na sjednici 25. rujna 2003. godine.

Pomorsko dobro je opće dobro od interesa za Republiku Hrvatsku, ima njezinu osobitu zaštitu, a upotrebljava se ili koristi pod uvjetima i na način propisan navedenim Zakonom.

#### **3.3.1. Granice pomorskog dobra**

Pomorsko dobro čine unutarnje morske vode i teritorijalno more, njihovo dno i podzemlje, te dio kopna kojeg čine: morska obala, luke, nasipi, sprudovi, hridi, grebeni, plaže, ušća rijeka koje se izljevaju u more, kanali spojeni s morem, te u moru i morskom podzemlju živa i neživa prirodna bogatstva.

Morska obala se proteže od crte srednje razine visoke vode živih morskih mijena i obuhvaća pojas kopna koji je ograničen crtom do koje dopiru najveći valovi za vrijeme nevremena kao i onaj dio kopna koji po svojoj prirodi ili namjeni služi korištenju mora za pomorski promet, morski ribolov, ili druge slične svrhe, a koji je širok najmanje šest metara od crte koja je vodoravno udaljena od crte srednjih viših visokih voda.

Morska obala uključuje i dio kopna nastao nasipavanjem, u dijelu koji služi iskorištavanju mora. Crtu razine voda utvrđuje Hrvatski hidrografski institut.

Građevine i drugi objekti na pomorskom dobru koji su trajno povezani s pomorskim dobrom smatraju se pripadnošću pomorskog dobra. Na pomorskom dobru ne može se stjecati pravo vlasništva ni druga stvarna prava po bilo kojoj osnovi.

Granicu pomorskog dobra utvrđuje Povjerenstvo za granice Ministarstva, na prijedlog županijskog povjerenstva za granice, prema propisima Vlade Republike Hrvatske.

Evidencija o pomorskom dobru vodi se u zemljišnim knjigama pri općinskim sudovima. U katastar se unose podaci o granici pomorskog dobra, česticama pomorskog dobra i objektima na njima.

Postupak evidentiranja i obilježavanja pomorskog dobra propisuje ministar.

### **3.3.2. Upotreba pomorskog dobra**

Upotreba pomorskog dobra može biti opća, posebna i gospodarska.

**Opća upotreba** pomorskog dobra podrazumijeva da svatko ima pravo služiti se pomorskim dobrom. To su npr. šetnice, plaže i sl.

**Posebna upotreba** pomorskog dobra je svaka ona upotreba koja nije opća upotreba ni gospodarsko korištenje pomorskog dobra. Npr. za neko znanstveno istraživanje.

**Gospodarsko korištenje** pomorskog dobra je korištenje pomorskog dobra za obavljanje gospodarskih djelatnosti, sa ili bez korištenja postojećih građevina i drugih objekata na pomorskom dobru, kao što je npr. privez brodica, jahta i sl.

Za posebnu upotrebu ili gospodarsko korištenje dijela pomorskog dobra može se fizičkim i pravnim osobama dati **koncesija**, a za obavljanje djelatnosti na pomorskom dobru koja ne isključuje niti ograničuje opću upotrebu pomorskog dobra, pravnim i fizičkim osobama daje se **koncesijsko odobrenje**.

### **3.3.3. Upravljanje pomorskim dobrom**

Pomorskim dobrom upravlja, vodi brigu o zaštiti i odgovara Republika Hrvatska neposredno ili putem jedinica područne (regionalne) samouprave, odnosno jedinica lokalne samouprave. Glavnu ulogu imaju **Lučke uprave**.

Pod upravljanjem pomorskim dobrom podrazumijeva se održavanje, unapređenje, briga o zaštiti pomorskog dobra u općoj upotrebi, te posebna upotreba ili gospodarsko korištenje pomorskog dobra na temelju koncesije ili koncesijskog odobrenja.

O dijelu pomorskog dobra u općoj upotrebi koje se nalazi na njenom području, vodi brigu o zaštiti i održava jedinica lokalne samouprave.

Upravljanje pomorskim dobrom može biti redovno i izvanredno.

**Redovno upravljanje** obavlja se sukladno godišnjem planu. To je briga o zaštiti i održavanju pomorskog dobra u općoj upotrebi, o čemu vode brigu gradovi/općine.

**Izvanredno upravljanje** obuhvaća sanaciju pomorskog dobra izvan luka nastalu uslijed izvanrednih događaja i izrada prijedloga granice pomorskog dobra i njezina provedba, o čemu vode brigu županije.

**Sredstva za upravljanje pomorskim dobrom čine:**

1. sredstva od naknada za koncesiju i naknada za koncesijsko odobrenje,
2. sredstva od naknade koju za upotrebu pomorskog dobra plaćaju vlasnici brodica i jahti upisanih u očevidnik brodica, odnosno upisnik jahti,
3. naknade od šteta nastalih onečišćenjem pomorskog dobra,
4. sredstva koja se osiguravaju u proračunu županije i grada/općine, za pomorsko dobro na njihovom području.

**Upravni nadzor** nad provedbom odredaba ovoga Zakona provode ovlašteni državni službenici Ministarstva i ureda državne uprave u županiji sukladno Zakonu o sustavu državne uprave. To se odnosi na financijske, građevinske i slične inspekcije.

**Inspekcijski nadzor** nad provedbom odredaba ovoga Zakona i drugih propisa donesenih na temelju ovoga Zakona obavljaju inspektori pomorskog dobra Ministarstva i inspektori lučke kapetanije, što se najviše odnosi na sigurnost i red na pomorskom dobru.

### **3.4. Carinski sustav, slobodne luke i lučke zone**

**Poslove carinske službe obavlja Carinska uprava.** Prilikom dolaska broda iz strane luke, ili prije isplovljenja za međunarodno putovanje, na svakom brodu se mora provesti carinski pregled i popuniti sva potrebna dokumentacija. Dokumentacija se odnosi na teret, zalihe i osobne stvari posade.

**Carinska uprava obavlja sljedeće poslove:**

- provodi carinski nadzor nad stranom robom, te domaćom robom stavljenom u provozni postupak radi izvoza ili smještenom u slobodnu zonu ili slobodno skladište,
- provodi radnje carinske provjere,
- provodi obračun i naplatu posebnih poreza (trošarina) na robe koje se uvoze ili izvoze kada je to određeno posebnim propisima,
- provodi nadzor i provjere u svrhu otkrivanja carinskih prekršaja i drugih kaznenih djela počinjenih kršenjem carinskih propisa,
- vodi carinske prekršajne postupke,
- obavlja kontrolu unosa u carinsko područje i iznosa iz carinskog područja domaćih i stranih sredstava plaćanja u putničkom prekograničnome prometu,
- obavlja kontrolu uvoza, izvoza ili provoza robe za koje su propisane posebne mjere u svrhu sigurnosti, zaštite zdravlja i života ljudi, životinja i bilja, zaštite nacionalnoga blaga, te povijesnih, umjetničkih ili arheoloških vrijednosti, zaštite intelektualnoga, industrijskog ili komercijalnog vlasništva, i drugo,
- prikuplja, evidentira i obrađuje podatke o izvozu i uvozu, te visini i strukturi obračunatih i naplaćenih carina, trošarina i drugih davanja,
- obrađuje podatke potrebne za suzbijanje krijumčarenja,

Carinska uprava obavlja i poslove kojima se uređuju uvjeti za obavljanje međunarodnog otpremništva u vezi s carinjenjem roba, odnosno uređuju uvjeti za obavljanje poslova zastupanja u carinskom postupku. Također surađuje sa stranim carinskim i drugim službama i međunarodnim organizacijama.

#### **3.4.1. Slobodna zona ili slobodna luka**

Nastaju u područjima s velikim tranzitnim prometom, čime se ostvaruje veliki obrt tereta i kao posljedica svega toga velika zarada za samu luku.

**Slobodna zona ili slobodna luka** je dio teritorija neke države, koji je posebno ograđen i označen i u kojem se gospodarske djelatnosti obavljaju **uz posebne carinske uvjete**. **Slobodna zona** se može osnovati na području morske luke, zračne luke, riječnog pristaništa, uz međunarodnu prometnicu te na drugom području na kojem postoje uvjeti za rad. Zona se osniva na temelju dobivene koncesije.

U njoj se može **slobodno smještati roba**, što znači bez naplate carine i poreza na robu koja se u njoj nalazi. U zoni se može obavljati: proizvodnja robe, oplemenjivanje robe, trgovina na veliko i posredovanje u trgovini, pružanje usluga, bankarski i drugi novčani poslovi i usluge osiguranja i reosiguranja imovine i osoba a nije dozvoljeno obavljanje trgovine na malo.

Zona mora biti **vidljivo obilježena i označena** kao slobodna zona, na ulazima i izlazima bilo na kopnenoj kao i na morskoj ili riječnoj strani. Na ulazu i izlazu zone moraju se osigurati prostorije za rad carinske službe.

**Korisnici zone** mogu biti osnivač zone te druge domaće i strane pravne i fizičke osobe. Korisnik u zoni može slobodno obavljati sve oblike trgovine i posredovanja u trgovini s inozemstvom i na te se poslove ne odnose i ograničenja iz zakona kojima se uređuje trgovina s inozemstvom i devizno poslovanje.

**Nadzor nad slobodnom zonom** provode nadležne carinarnice i Ministarstva gospodarstva, te ostale inspekcije u okviru svoje nadležnosti.

### **3.5. Plovidba – pravni aspekt**

U navigacijskom smislu, plovidba označava vještinu vođenja broda morem od luke polaska do luke dolaska, a u pravnom smislu **plovidba označava upravljanje plovnim objektom sukladno odredbama svih zakona i propisa kojima se uređuje sigurna i uredna plovidba.**

**Zapovjednik broda, članovi posade broda**, osoba koja upravlja brodicom ili jahtom i članovi posade brodice ili jahte moraju u plovidbi primjenjivati propisana pravila plovidbe, zaštite mora od onečišćenja, te pratiti propisane signale i oznake plovnih putova države u kojoj se nalaze. S važećim propisima se zapovjednik može upoznati pomoću raznih priručnika (peljari, knjige o svjetskim lukama i sl.), ili traženjem uputa od peljara, agenata, konzularnih predstavnika ili lučkih organa vlasti.

**Područje plovidbe** mora neprekidno biti u stanju koje omogućava sigurnu plovidbu svih osoba na moru. U tom smislu je zabranjeno neovlašteno vršiti bilo kakve preinake na plovnom području. Plovno područje može biti posebno označeno, a na njemu se može provoditi i posebna regulacija prometa, npr. zone razdvojene plovidbe, područja zabranjena za plovidbu ili za sidrenje i sl.

**Zabranjeno je** na plovni put baciti predmete ili stvari koje mogu omesti ili ugroziti sigurnost plovidbe ili onečistiti more.

Oštećeni, nasukani ili potopljeni plovni objekti koji ometaju ili ugrožavaju sigurnost plovidbe ili znače opasnost od onečišćenja moraju se po nalogu nadležne lučke kapetanije bez odlaganja ukloniti s plovnog puta.

Plovni **objekt koji dolazi iz inozemstva** ne smije prometovati s drugim brodovima, te s tijelima, organizacijama i osobama na obali prije nego što od nadležne lučke kapetanije dobije odobrenje za slobodan promet s obalom. Izraz prometovati označava čin iskrcavanja posade ili putnika, ukrcavanja drugih osoba na brod, iskrcaj ili ukrcaj tereta i ostale slične radnje. Pri dolasku iz inozemstva, brodovi podižu zastavu MSK – *Quebec* – žutu zastavu, kojom traže slobodan saobraćaj, odnosno obavješćuju vlasti da je njihova dokumentacija pripravna za pregled, te da su pripremljeni za obaviti sve formalnosti koje zahtijevaju lučki običaji i propisi kako bi mogli „prometovati“ s obalom.

Strani brod, strani ratni brod i strana jahta dužni su **vijati zastavu** svoje državne pripadnosti i zastavu Republike Hrvatske dok se nalaze u teritorijalnom moru i unutarnjim morskim vodama Republike Hrvatske. Propisi o vijanju zastave opisani su u predmetu pomorskih komunikacija.

### **3.6. Peljarenje**

**Peljarenje, ili pilotaža**, je postupak vođenja plovnog objekta i davanje stručnih savjeta zapovjedniku plovnog objekta, radi sigurne plovidbe u lukama, tjesnacima i drugim područjima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora. Peljarenje provodi stručna osoba koja je za tu djelatnost položila poseban ispit – Peljar, odnosno pilot.

**Peljarenje može biti lučko i obalno.**

Lučko peljarenje je peljarenje plovnog objekta u području luke do određene granice, a obalno u dijelu unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora. Poslove peljarenja u unutarnjim morskim vodama i u teritorijalnom moru Republike Hrvatske ne mogu bez posebnog odobrenja Ministarstva obavljati strane pravne osobe.

**Peljarenje može biti obavezno ili dobrovoljno (neobavezno).** Ako je ono obavezno, prije dolaska u područje peljarenja zapovjednik broda dužan je na vrijeme najaviti svoj dolazak i od lučkih vlasti zatražiti usluge peljarenja.

Obveznom peljarenju ne podliježu:

a) hrvatski ratni brodovi, hrvatski javni brodovi, brodovi koji služe za održavanje plovnih putova i objekata sigurnosti plovidbe na tim putovima, vodonosci, hrvatski putnički brodovi koji plove na redovnoj liniji

b) brodovi čija je GT<500,

c) jahte s GT<1000.

Nadležno ministarstvo može osloboditi neke brodove od obveze peljarenja, ili nametnuti obvezu onim brodovima koji su spomenuti u prethodnim točkama. Obvezno peljarenje, njegove granice, vrijeme i mjesto ukrcavanja i iskrcavanja peljara određuje, za lučko peljarenje, lučka kapetanija, a za obalno peljarenje nadležni ministar.

U Malom Lošinju je ovabezno peljarenje za sve brodove i jahte veće od 500 GT.

**Peljarenje može obavljati samo trgovačko društvo koje za obavljanje ovih poslova dobije odobrenje Ministarstva.** Uvjete na temelju kojih se izdaje odobrenje za obavljanje peljarenja, stručnu spremu, ovlaštenja i druge uvjete i obveze koji mora ispunjavati peljar, obrazac, način i uvjete izdavanja iskaznice peljara, uvjete koje mora ispunjavati trgovačko društvo koje obavlja poslove peljarenja, način obilježavanja peljarskih brodova i brodica i pozivnih znakova za peljarenje, kao i uvjeti i način obavljanja peljarenja, te prava i obveze peljara propisuje ministar.

U Malom Lošinju je ovabezno peljarenje za sve brodove i jahte veće od 500 GT. Peljarska služba provodi se preko usluga „Lošinjske plovidbe“ koja zapošljava povremeno ili stalno nekoliko stručnjaka.

Peljarenjem se može koristiti svaki plovni objekt uz jednake uvjete. U pogledu korištenja usluga peljarenja i plaćanja naknade za te usluge strani su plovni objekti izjednačeni s hrvatskim plovnim objektima, uz uvjet uzajamnosti.

Peljarenje plovnog objekta, bez obzira je li obvezno ili nije, **ne oslobađa zapovjednika broda dužnosti upravljanja** plovidbom i manevriranjem plovnim objektom te odgovornosti koje iz toga nastaju. Brodar plovnog objekta koji se koristi uslugama peljara odgovara za radnje i propuste peljara jednako kao i za radnje i propuste člana posade svog broda.

**Funkcija peljara je savjetodavna, ali treba imati na umu da su peljari uvijek osobe s dugim plovibnim iskustvom koji jako dobro poznaju uvjete plovidbe na području u kojem obavljaju svoju službu.**

### **3.7. Pravni pojam i vrste brodova**

**Objekt na moru** je svaka naprava građena tako da se održava na morskoj površini ili ispod nje, bez obzira je li joj namjena kretanje na moru ili ne. Tu su uključeni i **plutajući objekti**, tj. plutače, plutajući svjetionici, razne platforme i sl.

**Brod je plovna naprava**, odnosno naprava koja je osposobljena za kretanje vlastitom ili tuđom pogonskom snagom, kojoj je glavna namjena plovidba, tj. prijevoz putnika ili posade. **Tehnički plovni objekt** može ploviti, ali mu osnovna namjena nije plovidba, nego izvršenje nekih drugih tehničkih radova.

Najvažnija je podjela na **ratne brodove i brodove trgovačke mornarice**. **Ratni brod** je brod koji je pod zapovjedništvom časnika oružanih snaga, a čija je posada vojna ili civilna podvrgnuta vojnoj disciplini i koji je dužan vijati vanjske znakove raspoznavanja.

**Pomorski brod je brod trgovačke mornarice osposobljen za plovidbu morem čija je baždarska dužina 12 metara ili veća, a registarski obujam 15 GT ili veći.**

**Pomorska brodica** je plovni objekt trgovačke mornarice namijenjen plovidbi morem dužine do 12 m i zapremine manje od 15 GT.

**Pomorski putnički brod** je po SOLAS konvenciji svaki brod koji je ovlašten prevoziti više od 12 putnika. U protivnom, to je **pomorski teretni brod**.

**Pomorski tehnički plovni objekt** je brod namijenjen za obavljanje tehničkih radova. To je npr. dizalica (Divić), platforma, jaružalo, ...

**Nuklearni brod** je pomorski brod opremljen nuklearnim postrojenjem.

**Ribarski brod** je namijenjen i opremljen za lov ribe ili drugih morskih bića.

**Jahta** je brod koji se koristi u gospodarske svrhe i služi rasonodi, sportu ili rekreaciji.

**Javni brod** je pomorski brod ili brodica u vlasništvu države ili neke njene ustanove koji nije ratni brod i ne koristi se u gospodarske ni rekreacijske svrhe.

**Brodom u gradnji** se smatra svaki pomorski brod od trenutka polaganja kobilice do trenutka predaje vlasniku, tj. do upisa u upisnik brodova.

**Sanitetski brod** je namijenjen isključivo zdravstvenoj službi. Posebno se ističe u vrijeme rata ili elementarnih nepogoda. (USS Confort).

Nadalje, razlikuje se više vrsta teretnih brodova i tehničkih plovni objekata prema konstrukciji i namjeni, ali su u pravnom smislu svi u istoj kategoriji.

U prilogu se nalaze slike nekih posebnih brodova i TPO-a.

### **3.8. Elementi individualizacije broda**

Svaki brod se od drugog razlikuje prema svojoj namjeni i karakteristikama. Pravno, razlikuje se s obzirom na **elemente individualizacije**:

1. državna pripadnost (zastava)
2. ime i/ili oznaka broda
3. luka upisa
4. zapremina, kapacitet (baždarski podaci)
5. klasa
6. pozivni znak.

**Državna pripadnost** – Stječe ju brod i jahta upisom u odgovarajući upisnik brodova ili upisnik jahti, odnosno izdavanjem privremenoga upisnog lista. Brod i jahta koja je stekla državnu pripadnost ima pravo i dužnost vijati zastavu države pripadnosti.

Brodica stječe državnu pripadnost upisom u odgovarajući očevidnik brodica.

**Ime i/ili oznaka broda** – Brod ili jahta koja je upisana u upisnik brodova ili jahti, osim tehničkog plovno objekta, te broda ili jahte kojem je izdan privremeni upisni list mora imati ime.

Tehnički plovni objekt, plutajući objekt i nepomični odobalni objekt upisan u odgovarajući upisnik ili kojima je izdan privremeni upisni list mora imati oznaku, a pored oznake može imati i ime.

Dva broda ili jahte koji su upisani u isti upisnik ne mogu imati isto ime, a dva tehnička plovna objekta i dva plutajuća objekta i dvije brodice istu oznaku. Rješenja o određivanju imena i oznaka brodova i jahti donosi Ministarstvo.

**Luka upisa** – Brod i jahta moraju nositi ime luke upisa. Luka upisa jest luka na čijem je području sjedište lučke kapetanije koja vodi upisnik u koji je brod ili jahta upisana.

**Zapremina, kapacitet** – to su GT i NT te klasa koje su baždarenjem i klasifikacijskim postupkom odredili Klasifikacijski zavodi – Registri.

**Pozivni znak** – Brod, jahta i brodica koji imaju radiouređaj moraju imati pozivni znak prema propisima o međunarodnom radioprometu. (vidi pomorske komunikacije)

#### **3.8.1. Upisnici brodova**

U upisnik brodova mora se upisati brod koji je u cjelini u vlasništvu fizičkih ili pravnih osoba državljana Republike Hrvatske, a u upisnik jahti jahta koja je u cjelini u vlasništvu fizičkih ili pravnih osoba državljana Republike Hrvatske.

U **upisnik brodova** može biti upisan brod ili jahta koji je u cjelini ili dijelom u vlasništvu strane osobe ili državljanina Republike Hrvatske s prebivalištem u inozemstvu ako je brodar ili kompanija tog broda hrvatska fizička ili pravna osoba s prebivalištem, odnosno sjedištem u Republici Hrvatskoj, uz uvjet da se sa zahtjevom hrvatskog brodarka za upis tog broda u upisnik brodova suglasi njegov vlasnik,

U **upisnik brodova u gradnji** mora se upisati brod u gradnji koji je u cjelini u vlasništvu fizičke ili pravne osobe državljanina RH ili brod u vlasništvu strane fizičke ili pravne osobe koji se gradi u hrvatskom brodogradilištu. Isto vrijedi za upis jahti u **upisnik jahti u gradnji**.

Vlasnik brodice za prijevoz tereta može zatražiti da se brodica upiše u upisnik brodova, a vlasnik brodice za prijevoz putnika, odnosno brodice za šport i razonodu može zatražiti da se brodica upiše u upisnik jahti.

U hrvatski upisnik ne može se upisati plovni objekt koji je upisan u inozemni upisnik. Brod se briše iz upisnika brodova:

- ako je propao ili se pretpostavlja da je propao,
- ako se povuče iz plovidbe,
- ako se upiše u drugi hrvatski ili strani upisnik brodova,
- ako to iznimno rješenjem dopusti Ministarstvo,
- na zahtjev vlasnika broda, ako se ne radi o obveznom brisanju broda.

Pretpostavlja se da je brod propao ako su od primitka posljednje vijesti o brodu protekla tri mjeseca. U tom slučaju pretpostavlja se da je brod ili jahta propala onog dana kad su primljene posljednje raspoložive vijesti o njemu.

Ako je osnovana hipoteka na brodu, za brisanje broda iz upisnika brodova potreban je pristanak hipotekarnih vjerovnika.

**Upisnici su javni.** Vode se u obliku javne knjige ili elektroničkog zapisa u lučkim kapetanijama.

Za pomorske brodove postoje sljedeći upisnici brodova:

- upisnik trgovačkih brodova,
- upisnik ribarskih brodova,
- upisnik javnih brodova.
- za brodove u gradnji postoji upisnik brodova u gradnji.
- za jahte postoji upisnik jahti.
- za jahte u gradnji postoji upisnik jahti u gradnji.
- za plutajuće objekte postoji upisnik plutajućih objekata.
- za nepomične odobalne objekte postoji upisnik nepomičnih odobalnih objekata.

**Upisnici se sastoje od glavne knjige i zbirke isprava.** Glavna knjiga upisnika sastoji se od uložaka. Uložak ima list A, list B i list C. (za javne brodove samo list A i B).

- **U list A** glavne knjige uložka upisnika pomorskog objekta upisuju se podaci o identitetu pomorskog objekta i njihove osnovne tehničke značajke.
- **U list B** uložka glavne knjige pomorskog objekta upisuju se podaci o vlasniku pomorskog objekta – brodovlasniku. Ako brodar ili kompanija nije i vlasnik broda, u list B uložka glavne knjige mora se upisati naziv i sjedište broдача.
- **U list C** uložka glavne knjige upisnika upisuju se stvarna prava kojima je pomorski objekt ili njegov dio opterećen, te prava stečena na tim pravima, zakup broda, brodarski ugovor na vrijeme za cijeli brod, pravo prvokupa, te druga ograničenja raspolaganja pomorskim objektom kojima je podvrgnut vlasnik opterećenog pomorskog objekta, zabrane opterećivanja i otuđivanja te sve zabilježbe za koje nije izričito određeno da se upisuju u drugi list uložka.

**Brodica se upisuje u evidenciju brodica (očevidnik)** koju vodi lučka kapetanija, odnosno ispostava lučke kapetanije na čijem je području prebivalište vlasnika brodice. Brodica upisana u očevidnik brodica mora imati oznaku, a može imati i ime.

Brodica se briše iz očevidnika brodica:

- ako propadne ili se pretpostavlja da je propala ili bude uništena,
- ako se povuče iz plovidbe, ili postane pripadnost broda ili drugoga plovnog objekta ili se preinakom skрати na manje od tri metra,
- ako se upiše u drugi hrvatski očevidnik brodica,
- ako se upiše u hrvatski upisnik jahti.

I zemljišne knjige se vode na istom principu A – B – C.

### **3.9. Prekršajni postupak s brodom**

**Pomorski prekršaj** je povreda propisa kojima se uređuju odnosi u morskim i podmorskim prostorima Republike Hrvatske ili nad kojima Republika Hrvatska ima suverena prava, njihovim

obalama i lukama, pomorskim objektima hrvatske državne pripadnosti, te svim pomorskim objektima koji plove ili se nalaze u morskim i podmorskim prostorima Republike Hrvatske u vezi sa sigurnošću plovidbe i zaštite ljudskih života i okoliša, te s prometom na moru. Postupak o pomorskim prekršajima vodi se po Zakonu o prekršajima.

**Lučke kapetanije** odlučuju u prvom stupnju o pomorskim prekršajima. Prekršajni postupak vodi **Vijeće za prekršaje**, koje može imenovati za područje dvaju ili više lučkih kapetanija. Protiv odluka Vijeća za prekršaje odlučuje **Visoki prekršajni sud**. Vijeće za prekršaje čine predsjednik i dva člana.

Prekršaje i novčane kazne za pravne i fizičke osobe u nas popisuje Pomorski zakonik. Neki od prekršaja su:

- ako strani trgovački brod uplovi u unutarnje morske vode bez namjere da uplovi u luku otvorenu za međunarodni pomorski promet Republike Hrvatske ili u luku u kojoj je brodogradilište radi njegova popravka, odnosno ne uplovi najkraćim uobičajenim putem u unutarnje morske vode,
- ako strani brod, brodica ili jahta prevozi stvari ili osobe između hrvatskih luka uz naplatu, a bez odobrenja nadležnog tijela,
- ako strana jahta, odnosno brodica plovi unutarnjim morskim vodama Republike Hrvatske, a propustila je uploviti u luku i obaviti potrebne poslove,
- ako strani znanstvenoistraživački, odnosno strani ribarski brod uplovi u unutarnje morske vode radi uplovljavanja u hrvatsku luku bez odobrenja nadležnog tijela,
- ako se strani plovni objekt zbog više sile ili nevolje na moru sklonio u unutarnje morske vode Republike Hrvatske, a o tome nije obavijestio lučku kapetaniju, odnosno lučku ispostavu,
- ako strani ribarski brod za vrijeme prolaska unutarnjim morskim vodama ili teritorijalnim morem Republike Hrvatske ribari ili ne plovi propisanim plovnim putem, ili u prolasku plovi brzinom manjom od šest čvorova, ili se za vrijeme prolaska zaustavlja i sidri u unutarnjim morskim vodama ili u teritorijalnom moru Republike Hrvatske, a to zaustavljanje i sidrenje nije uzrokovano višom silom, odnosno nevoljom na moru, ili nema na brodu vidljivo istaknute oznake ribarskog broda,
- ako strani brod plovi sigurnosnom zonom uokolo postrojenja i uređaja za istraživanje i iskorištavanje prirodnih i drugih bogatstava gospodarskog ili epikontinentalnog pojasa kroz koju je plovidba zabranjena,
- ako obavlja istraživanja, ispitivanja, fotografiranja i mjerenja mora, morskog dna ili morskog podzemlja unutarnjih morskih voda, teritorijalnog mora, epikontinentalnog pojasa, odnosno obavlja znanstvena istraživanja gospodarskog pojasa bez odobrenja nadležnog tijela.

**Kaznit će se**, npr vlasnik i brodar jahte ili brodice koja obavlja prijevoz osoba jahtom ili brodicom uz naknadu protivno zakonu, zapovjednik broda ili član posade koji ga zamjenjuje: ako po nalogu lučke kapetanije ne isplovi u pomoć brodu na kojem je izbio požar ili na kojem je nastala neka druga nesreća, ili:

- zapovjednik broda, jahte ili brodice koji nije krenuo u pomoć osobama u životnoj opasnosti na moru, iako nisu postojale okolnosti koje ga oslobađaju takve obveze,
- zapovjednik broda, jahte ili brodice koji ne poduzme spašavanje broda s kojim se sudario brod kojim on zapovijeda.
- pravna osoba ako ne postupi po nalogu nadležne lučke kapetanije i ne ukloni oštećeni, nasukani ili potopljeni plovni objekt, ako se utvrdi da brod nije sposoban za plovidbu i ako ne održava brod i njegovu opremu,
- ako brod nema ime i ne nosi ime luke upisa
- ako obavlja prijevoz u javnom prometu na moru, ili obavlja djelatnost iznajmljivanja plovila suprotno zakonu.
- ako ne koristi usluge lučkog ili obalnog peljarenja kada je takvo peljarenje obavezno
- ako primi za člana posade broda osobu koja nema pomorsku knjižicu ili dozvolu za ukrcavanje,
- ako ne održava u ispravnom stanju pomorske navigacijske karte i publikacije,

Npr. uz kaznu propisanu za pomorski prekršaj može se izreći i zaštitna mjera oduzimanja broda, lovine i ribarskog alata i opreme koja služi za ribolov, odnosno ulov morskih bića na morskome dnu.

### **3.10. Kategorije plovidbe**

Nakon što se izvrši tehnički pregled broda nakon njegove izgradnje, dodjeljuju mu se svjedodžbe i određuju njegove karakteristike i tehničke mogućnosti. S obzirom na to određuje se u kojim područjima brod smije ploviti, odnosno koliko se smije udaljavati od kopna, ili koja su područja preopasna za sigurnost broda. Ta se područja i uvjeti zajedničkim imenom zovu **kategorije plovidbe**. Brodovi RH mogu biti uključeni u 8 različitih kategorija.

**Neograničena plovidba** je međunarodna plovidba svim morima i svim vodama koje su pristupačne s mora. Brod koji je dobio dozvolu za neograničenu plovidbu može ploviti „gdje god želi“, po svim oceanima, u priobalnom području, u Velikim jezerima itd.

**Velika obalna plovidba** obuhvaća međunarodnu plovidbu od Gibraltara do Bab-el-Mandeba, Crno more, Azovsko more, u Atlantiku do luka Lisabon i Casablanca, te Crveno More do luka Aden i Berbera.

**Mala obalna plovidba** obuhvaća Jadransko more i dio Jonskog mora do crte koja spaja rtove Santa Maria di Leuca u Italiji i rt Katakolon u Grčkoj. Uključuje luku Katakolon, Jonske otoke, te Patraski i Korintski zaljev, Korintski kanal, te Atenski zaljev do crte koja spaja rt Kolona i rt Skili.

**Obalna plovidba jadranskim morem** obuhvaća međunarodnu plovidbu jadranskim morem do crte koja spaja rtove Santa Maria di Leuca u Italiji, rt Kefali na Krfu u Grčkoj te rt Skala kod Butrinskog zaljeva, s tim da se brod nikad ne udaljava više od 20 M od najbliže obale, bilo da se radi o kopnu ili otoku.

**Nacionalna plovidba** dozvoljava plovidbu obalnim morem RH (UMV + TM), te svim vodama pristupačnim s mora (ušća rijeka).

**Nacionalna obalna plovidba** dozvoljava plovidbu unutrašnjim morskim vodama RH, te svim vodama pristupačnim s mora (ušća rijeka). Od 1. travnja do 31. listopada područje se proširuje do 1,5 M izvan polazne crte, na Viški kanal do Visa i Biševa, te uz navedene otoke s tim da se od njihovih obala brod ne udaljava više od 1,5 M.

**Nacionalna priobalna plovidba** podrazumijeva plovidbu zaštićenim područjima unutrašnjih morskih voda RH i svim vodama pristupačnim s mora (ušća rijeka): fažanski, Zadarski, Srednji, Pašmanski, Vrgadski, Murterski, Šibenski, Splitski, Brački, Hvarski, Neretvanski, Stonski i Koločepski kanal, te Pirovački zaljev.

**Lokalna plovidba** dozvoljava plovidbu lukama, zaljevima, ušćima rijeka i jezerima: Limskim, Raškim, Kaštelanskim i Klek-Neumskim zaljevom, Prokljanskim jezerom (uključuje ušće Krke do rta Jadrija), te Rijekom Dubrovačkom i Neretvom.

#### **3.10.1. Kabotaža**

Brod kojemu je određena bilo koja kategorija može provoditi kabotažu, odnosno prevoziti stvari i putnike među hrvatskim lukama. Kabotaža se ne odnosi na strane jahte na kojima su naši građani, ako se prijevoz vrši bez naplate.

Iznimke se dozvoljavaju ako postoji gospodarski interes.



Slika 1. USS Comfort, američki sanitetski brod



Slika 2: Višenamjenski tanker



Slika 3: Brod – jaružalo



Slika 4: Brod – svjetionik



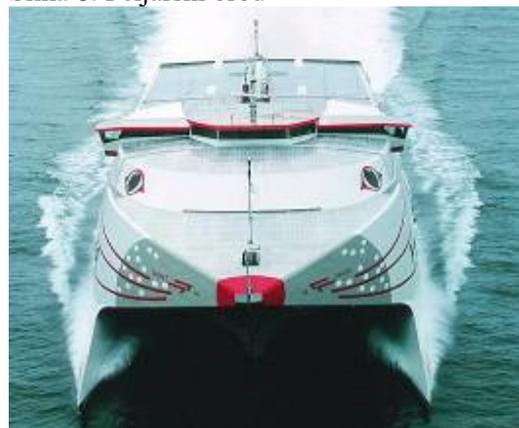
Slika 5: Platforme i brod za opskrbu platforma (supplier)



Slika 6: Peljarski brod



Slika 7. Javni brod američkog Coast Guard-a



Slika 8: Putnički katamaran u Danskoj

## **4. POMORSKO UPRAVNO PRAVO II – BRODSKE KNJIGE I ISPRAVE**

### **4.1. Općenito o brodskim knjigama i ispravama, podjela, važnost**

Brod tijekom plovidbe često mora dokazivati neki svoj pravni odnos ili koji tehnički element. Za tu svrhu služe **brodske isprave**. Potrebno je također da se vode bilješke o svim važnijim događajima koji se na brodu dogode. Za tu svrhu služe **brodske knjige**.

Brodske knjige i isprave moraju se nalaziti na brodu, te biti dostupne u svakom trenutku, a na zahtjev nadležnih organa i pokazati.

Najvažnija brodska knjiga je **brodski dnevnik**, a unošenje podataka o raznim događajima u druge brodske knjige ne oslobađa zapovjednika broda od dužnost da te iste podatke unese i u brodski dnevnik.

Brodske knjige i isprave koje propisuje Pomorski zakonik RH, na hrvatskim brodovima, moraju biti na hrvatskom jeziku, a one koje se odnose na međunarodne propise i konvencije moraju imati i engleski prijevod.

**Brodske knjige** koje su propisane i moraju biti na brodu su:

- brodski dnevnik;
- dnevnik stroja;
- knjiga pregleda i nadzora;
- zdravstveni dnevnik;
- radiodnevnik;
- knjiga tereta;
- knjiga o uljima;
- knjiga o stabilnosti;
- knjiga inventara.

**Brodske isprave** služe kao dokaz o identitetu, ili sposobnosti za plovidbu i ostalim svojstvima broda. Svaka isprava **sadrži**:

- naziv isprave;
- zakonsku osnovu za izdavanje (konvencija, pravilnik,...);
- naziv i sjedište tijela (ustanove) koja je izdala ispravu;
- datum i mjesto izdavanja;
- činjenice koje se potvrđuju ispravom (sadržaj);
- rok valjanosti i podaci o produžavanju valjanosti;
- pečat i potpis ovlaštene osobe.

Svaki brod ima i 40-ak različitih isprava!

### **4.2. Općenito o brodskim svjedodžbama, izdavanje, valjanost**

#### **4.2.1. Brodske isprave o identitetu broda**

To su **upisni list** (*Certificate of Registration*) i **privremeni plovidbeni list** (*Provisional Certificate*). **Privremeni plovidbeni list** se izdaje brodu koji je nabavljen u inozemstvu pa još nema upisnog lista, te brodu koji je u inozemstvu, a izgubio je upisni list. Njime se stječe državna pripadnost prije upisivanja u upisnik brodova. Sadrži sve podatke sa lista A i B iz upisnika brodova, a ima ograničen rok valjanosti. Vrijedi do dolaska broda u prvu hrvatsku luku, ali najdulje jednu godinu, a izdaje ga hrvatsko diplomatsko-konzularno predstavništvo.

Umjesto njih se mogu izdati **Svjedodžba o državnoj pripadnosti broda** (zamjenjuje Upisni list) i **Privremena svjedodžba o državnoj pripadnosti broda** (zamjenjuje Privremeni plovidbeni list).

#### **4.2.2. Brodske isprave o sposobnosti broda za plovidbu**

##### **Isprave koje se izdaju temeljem SOLAS konvencije**

To su različite svjedodžbe koje potvrđuju da je konstrukcija i oprema broda u skladu sa SOLAS konvencijom, tj. da je brod siguran za plovidbu. Tu su uključene razne svjedodžbe koje izdaje HRB:

**Svjedodžba o sigurnosti putničkog broda** koju mora imati svaki putnički brod koji obavlja međunarodna putovanja; vrijedi najviše 1 godinu.

**Svjedodžba o sigurnosti konstrukcije teretnog broda** koju mora imati pomorski teretni brod od 500 BT i više; traje 4-5 godina; prestaje valjati nakon neke havarije, preinake, ili istekom roka.

**Svjedodžba o sigurnosti opreme teretnog broda** koju mora imati brod od 500 GT i više, a obavlja međunarodna putovanja; traje 2 godine; prestaje valjati nakon neke havarije, ili preinake opreme na koju se odnosi.

**Svjedodžba o sigurnosti radiotelefonijskog uređaja teretnog broda** koju imaju brodovi od 1600 BT i više; traje godinu dana.

**Svjedodžba o sigurnosti nuklearnog teretnog broda** koju imaju svi teretni brodovi na nuklearni pogon; traje 1 godinu.

**Svjedodžba o najmanjem broju članova posade** utvrđuje najmanji broj članova posade i ovlaštenja koja moraju imati.

**Svjedodžba o sposobnosti broda za krcanje žita u rasutom stanju** temelji se na VI. poglavlju SOLAS-a. U prilogu mora imati i raznu tehničku dokumentaciju.

**Dokument o udovoljavanju zahtjevima za brodove koji prevoze opasne terete** temelji se na II poglavlju SOLAS-a.

**Međunarodna svjedodžba o sposobnosti za prijevoz opasnih kemikalija u razlivenom stanju** izdaje se temeljem *IBC-Code*-a brodovima kojima je kobilica položena nakon 1.6.86. godine.

**Međunarodna svjedodžba o sposobnosti za prijevoz ukapljenih plinova u razlivenom stanju** izdaje se temeljem VII poglavlja SOLAS.a brodovima kojima je kobilica položena nakon 1.6.86. godine

**Svjedodžba o oslobođenju** zamjenjuje neku od navedenih svjedodžba, a izdaje se brodu koji izvanredno mora izvršiti jedno ili više putovanja u inozemstvo, ili ako vrši takva putovanja da ne mora udovoljavati svim zahtjevima SOLAS-a.

Ove svjedodžbe mora imati pomorski teretni brod na kojeg se primjenjuje SOLAS i koji obavlja međunarodna putovanja. Sastavljaju se na hrvatskom, a mogu biti i na engleskom jeziku. Tijekom vremena valjanosti (2, 3, 5 g,...) moraju se vršiti redoviti godišnji pregledi kako se ne bi izgubila valjanost same svjedodžbe.

##### **Isprave koje se izdaju temeljem LOADLINE konvencije**

**Međunarodna svjedodžba o teretnoj liniji** sadrži sve podatke o položaju Plimsolove oznake, vrijedi 4-5 godina, a moraju ju imati brodovi od 150 GT i više ili 24 m i više, kojima je kobilica položena nakon 25.1.69., a vrše međunarodna putovanja.

**Međunarodna svjedodžba o oslobođenju od odredaba o teretnoj liniji** izdaje se brodovima koji plove među susjednim državama ili ne idu u inozemstvo, a žele to učiniti jednom ili povremeno.

##### **Isprave koje se izdaju temeljem MARPOL konvencije**

**Međunarodna svjedodžba o sprječavanju onečišćenja uljem IOPP** (*International Oil Pollution Protection*) za tankere veće od 150 GT, a ostale brodove veće od 400 GT.

**Svjedodžba o sprječavanju onečišćenja uljem** izdaje se brodovima koji ne putuju u inozemstvo

**Svjedodžba o sprječavanju onečišćenja fekalijama**

**Svjedodžba o sprječavanju onečišćenja smećem**

**Međunarodna svjedodžba o sprječavanju onečišćenja pri prijevozu štetnih razlivenih tekućina** izdaje se temeljem 10. priloga MARPOL-a.

**Manifest opasnog tereta ili plan krcanja** mora imati svaki brod koji prevozi opasne terete.

**Isprave koje se izdaju temeljem drugih konvencija**

1. Ovlaštenja časnika i članova posade
2. Potvrda o osiguranju ili drugom financijskom jamstvu (za brodove koji prevoze više od 2000 t ulja)
3. Svjedodžba o deratizaciji
4. Svjedodžba o oslobođenju od deratizacije
5. Međunarodna svjedodžba o baždarenju (temeljem *TONNAGE* konvencije)
6. Svjedodžba o sposobnosti broda za plovidbu (izdaje se brodovima na koje se ne primjenjuje SOLAS konvencija)
7. Privremena svjedodžba o sposobnosti broda za plovidbu u užim granicama plovidbe
8. Privremena svjedodžba o sposobnosti broda za plovidbu u širim granicama plovidbe
9. Privremena svjedodžba o sposobnosti pomorskog teretnog broda za prijevoz putnika

Pojedine vrste brodova imaju i posebne svjedodžbe, npr. naši katamarani imaju **Svjedodžbu o sigurnosti brzog plovila** koja se izdaje temeljem SOLAS-a i zahtjeva IMO-vog *HSC Code-a*.

#### **4.3. Brodski dnevnik, sadržaj, popunjavanje, kontrola**

*Log-Book*, mora se voditi na brodovima s više od 50 BT i na brodovima s pogonskim strojnim uređajem od najmanje 110 kW snage na osovini, bez obzira na tonažu.

Sadrži podatke o vrsti, gradnji, imenu i oznaci broda, luci upisa, broju i znaku raspoznavanja, bruto i neto registarskoj tonaži te kategoriji plovidbe broda, podatke o upisniku i broj dnevnika.

Tijekom plovidbe, vodi ga časnik na straži (ili zapovjednik, ako je on na straži). Zapovjednik ga uvijek mora pregledati i ovjeriti, jer je on odgovoran za vjerodostojnost zapisanih podataka. Vodi se i u luci i na moru, svaki dan od 00,00 do 24,00 sata. Za svaki dan vodi se posebna stranica.

U brodski dnevnik se svaki sat zapisuju ovi podaci:

- pravi kurs, varijacija, devijacija, zanos, kurs glavnog i kormilarskog kompasa,
- smjer i jačina vjetera, stanje mora, smjer valova, vidljivost, tlak, temperatura,
- prevaljeni put i broj okretaja vijka.

Svaki osam sati upisuju se podaci o stanju tankova i kaljuža, te vode za piće, a svakih 12 sati se upisuje pozicija, kurs, prevaljeni put, te brzina.

U rubriku **dnevnih bilješki** upisuju se ovi podaci:

- gaz na pramcu i krmi kod dolaska i odlaska u luku,
- ukrcaj i iskrcaj članova posade,
- bolesti ili ozdravljenje članova posade,
- samovoljno napuštanje broda,
- povrede radne dužnosti i eventualne kazne članova posade,
- rad posade na brodu i straže u lukama,
- rođenje, smrt ili nalazak napuštenog novorođenčeta,
- primanje oporuke, popisivanje stvari umrlih osoba,
- ukrcaj i iskrcaj pilota (peljara),
- tegljenje i potiskivanje,

- havarije,
- traženje i pružanje pomoći (sa svim detaljima radi dokazne **vrijednosti na sudu**),
- ukrcavanje, iskrcavanje, provjetravanje i smještaj tereta na palubi,
- popravak, dokovanje, opremanje ili rasporemanje broda,
- detaljni podaci o moru i atmosferi, pogotovo kod ozbiljnijeg nevremena.

Upisuju se i svi ostali podaci koji mogu biti važni za ostvarivanje zakonskih prava brodarka, posade, primatelja, krcatelja, osiguravatelja, agenta ili ostalih osoba koje sudjeluju u plovidbenom pothvatu.

Brod koji dolazi iz inozemstva dužan je u roku od 24 sata od dobivanja slobodnog prometa (*free pratique*), podnijeti dnevnik lučkoj kapetaniji na pregled. U inozemstvu, dnevnik se predaje na pregled diplomatsko-konzularnom predstavniku. Brod koji ne plovi u inozemstvo predaje dnevnik na pregled svakih 30 dana. Lučka kapetanija je dužna upisati primjedbe, a postoje li nepravilnosti može kazniti zapovjednika za pomorski prekršaj. Prije zaključivanja starog, te otvaranja novog dnevnika, također mora biti ovjeren od lučke kapetanije ili diplomatsko-konzularnog predstavnika. Na brodu mora uvijek biti rezervni (prazni) obrazac, tj. knjiga.

#### **4.4. Izvadak iz brodskog dnevnika**

Zapovjednik broda na kojem se dogodio neki izvanredni događaj, dužan je podnijeti izvješće uz koje se prilaže izvadak iz brodskog dnevnika. Izvješće se podnosi lučkoj kapetaniji, diplomatsko-konzularnom predstavništvu, upravi kompanije i ostalim vlastima koje mogu biti uključene u razrješavanje određenog slučaja. Izvješće se podnosi u roku 24 sata nakon dolaska u prvu sljedeću luku.

Već je navedeno da se sadržaj brodskog dnevnika može (i mora) koristiti kao dokazni materijal, pa je izvadak prijepis najvažnijih sadržaja dnevnika koji mogu biti relevantni za pojedini slučaj.

Izvadak iz brodskog dnevnika bi trebao imati sljedeće podatke:

- o brodu ( tonaža, ime brodarka, nosivost,...)
- o zapovjedniku, eventualno o drugim članovima posade
- o putovanju (luke polaska i dolaska, datumi)
- opis događaja (npr. požar na brodu u plovidbi, 23.12.2006.)
- broj stranice dnevnika i datum na koji se odnosi prijepis
- točno prepisan tekst sa naznačenim satima i događajima, doslovno kako piše u brodskom dnevniku.

Prijepis može obuhvaćati više stranica, ako se radi o događaju koji se odvijao više dana. **Iz navedenog proizlazi da je jako važno što će se i kako upisati u brodski dnevnik**, jer jedna loše formulirana rečenica može i te kako promijeniti ishod slučaja.

#### **4.5. Dnevnik stroja, sadržaj, popunjavanje, kontrola**

*Engineroom Logbook* mora se voditi na brodovima s više od 50 BT i na brodovima s pogonskim strojnim uređajem od najmanje 110 kW snage na osovini, bez obzira na tonažu. Sadrži temeljne podatke kao brodski dnevnik. U njega se unose podaci o brodskim pogonskom kompleksu, te stanje kompleksa i podatke o njegovom radu, o utrošku pogonskog materijala te drugi podaci.

Dnevnik stroja vodi časnik na straži, redovito nadzire i ovjerava upravitelj stroja, a najmanje jednom mjesečno i zapovjednik broda. Od vanjskih osoba nadzire se isto kao i brodski dnevnik.

Za brodove na motorni pogon mora sadržavati:

- opis glavnog motora i pomoćnih motora,
- opis pomoćnih postrojenja, pumpa, kormilarskog uređaja,

- opis pomoćnih kotlova i posuda pod tlakom,
- podatke o sadržaju i rasporedu tankova za gorivo, balast i pitku vodu,
- opis akumulatora.

U dnevnik se unose podaci:

- radu glavnih motora za vrijeme svake straže,
- radu kompresora,
- rednom broju putovanja uz naziv luke iz koje je brod isplovio i određene luke, te datum putovanja,
- podaci o vrsti, primanju i zalihama pogonskog i potrošnog materijala te utrošku tog materijala s naznakom utroška goriva za dan i sat,
- brzini i putu broda,
- brzini i jačini stroja s naznakom slipa (slip ili skliz je prividni odnos izmjerene brzine broda i teorijske brzine dobivene iz uspona i okretaja vijka),
- dolasku, stajanju i odlasku broda iz luke te vremenu manevriranja,
- stanju tankova, vode za piće, vode za kotlove i pogonskog goriva svakih 8 sati.

Tijekom plovidbe se unose svi podaci relevantni za rad pogonskog kompleksa, osobito oni koji mogu imati veću važnost u ostvarivanju prava bilo koje stranke u plovidbenom pothvatu.

Za boravka broda u luci unose se samo podaci o radu onih strojeva koji su u pogonu i o utrošku materijala. Dok je brod u raspredi, ne vodi se dnevnik stroja..

#### **4.6. Zdravstveni dnevnik, sanitarna služba na brodu**

*Health Book* mora voditi svaki brod u dugoj i velikoj obalnoj plovidbi, i svaki brod s 400 i više GT.

Osim podataka o brodu, koji su slični u svim knjigama, sadrži:

- smjer i trajanje putovanja
- broj posade i putnika, posebno pri polasku, posebno pri povratku broda
- podatke o opskrbi vodom za piće (mjesto i vrijeme ukrcanja), porijeklo vode (vodovod ili cisterne), podatke o kontroli ispravnosti vode, podatke o dezinfekciji vode,
- podatke o opskrbi hranom (mjesto, vrijeme, opskrbljivač), vrsta i količina nabavljenih namirnica, higijenska ispravnost
- dezinfekcije i dezinsekcije na brodu
- podaci o oboljelim osobama na brodu, tijeku liječenja, ishodu liječenja.

Podaci o oboljelim osobama moraju sadržavati opis bolesti ili nezgode, simptome, dijagnozu, korištene lijekove, poduzete mjere, postupak u slučaju zaraze na brodu.

Na teretnom trgovačkom brodu zdravstveni dnevnik i brodsku „bolnicu“ vodi drugi časnik palube. U slučaju da je na brodu ukrcan liječnik (obično je to na putničkom brodu), on vodi i zdravstveni dnevnik. U slučaju da na brodu nema ni jedne od navedenih osoba, zdravstveni dnevnik vodi zapovjednik broda, ili osoba koju on odredi.

Tijekom putovanja i nakon završetka putovanja, a najmanje jednom mjesečno, zdravstveni dnevnik mora biti pregledan i ovjeren od zapovjednika. Kao i ostale knjige, na zahtjev zapovjednika broda, ovjerava ga Lučka kapetanija ili diplomatsko-konzularni predstavnik.

#### **4.7. Dnevnik GMDSS-a – radiodnevnik**

*Radio Log* trebaju voditi brodovi i čamci koji moraju imati radiouređaj, a ne mora se voditi poseban dnevnik za brodice za spašavanje, koje se smatraju sastavnim djelom broda.

Osim temeljnih podataka o brodu, mora sadržavati:

- ime i prebivalište vlasnika radiopostaje,
- naziv tvrtke, odnosno ime i prebivalište osobe koja upotrebljava ili održava radiopostaju,
- tehničke podatke o radiopostaji.

U knjigu se obavljaju podaci o osobama koje obavljaju radioslužbu, te svi važniji događaji koji se dogode za vrijeme plovidbe, osobito ako su vezani za sigurnost ljudskih života na moru.

Osim podataka o komunikacijama, upisuju se i podaci o održavanju opreme za napajanje: punjenje akumulatorskih baterija, promjena baterija, testiranje i sl. Kako se sva oprema mora povremeno testirati, u radiodnevnik se upisuju i podaci o provedenim testovima.

U poseban dio upisuju se:

- svi primljeni i odaslani signali i razgovori u pogibelji, hitnosti i sigurnosti
- obavijesti primljene putem GMDSS opreme
- nepredviđeni događaji vezani za komunikacijsku opremu i službu
- vrijeme dolaska i odlaska iz pojedinih luka.

Podatke upisuje zapovjednik ili časnik u službi, a dnevnik redovito pregledava i ovjerava zapovjednik broda.

#### **4.8. Knjiga tereta i plan tereta**

*Cargo Record Book* mora imati svaki brod s više od 100 BT koji je namijenjen prijevozu tereta.

Sadrži temeljne podatke o brodu kao i podatke o:

- mjestu i datumu krcanja tereta, krcatelju
- teretnici, tovarnom listu ili ugovoru o prijevozu tereta
- odredištu robe i primatelju
- vrsti, količini i oznakama na teretu, stanju ambalaže
- specifičnostima tereta i njegovog čuvanja
- smještaju tereta na brodu
- ostalim podacima koji mogu biti važni za prijevoz nekog tereta.

Knjigu tereta vodi zapovjednik ili prvi časnik palube, a ovjerava se kao ostale.

Za svako putovanje mora se priložiti grafički prikaz rasporeda tereta, odnosno **plan tereta**. Na planu mora biti upisan gaz broda na pramcu i krmi. Kopija plana tereta se predaje brodaru. Plan tereta potpisuje zapovjednik.

#### **4.9. Knjiga stabilnosti**

*Stability Book* vode svi putnički brodovi i svi teretni brodovi dugi 24 m i više koji se nakon dovršene gradnje moraju podvrgnuti pokusu nagiba. Knjiga stabilnosti sadrži sve značajne podatke vezane za stabilnost broda, tako da se na jednostavan način može doći do bilo kojeg podatka potrebnog za proračune u raznim uvjetima plovidbe.

Knjigu ovjeravaju registri čime potvrđuju da je brod građen i nadziran prema Tehničkim pravilima i zahtjevima konvencijama.

#### **4.10. Knjiga inventara, popis inventara**

*Inventory Book* sadrži podatke o predmetima koji se nalaze na brodu. Postoji više knjiga inventara:

1. **Inventar palube** koji sadrži sljedeće rubrike: redni broj, predmet dopune i povrati (podaci o povratu robe u skladište na kopnu temeljem naloga skladištenja ili povratnog lista). Na kraju su podaci o primopredaji inventara.

2. **Inventar stroja** sadrži stanje inventara u strojarnici i pomoćnim prostorijama, te promjene tijekom godine. To su razni alati, uređaji, strojevi i sl. Knjiga završava rubrikom o primopredaji inventara.

3. **Knjiga inventara radiopostaje** sadrži naziv inventarskih predmeta i prostor za promjene tijekom godine te opaske.

4. **Knjige inventara kuhinje i inventara sobe** imaju iste rubrike kao knjiga inventara palube.

**Popis inventara** se nalazi u svakoj prostoriji, a u njemu su navedeni svi predmeti koji se moraju nalaziti u njoj. To su razni uređaji, alati, namještaj, oprema za spašavanje i slično.

Za predmete i opremu koja se tijekom eksploatacije broda potroši, uništi ili oštetiti, te je potrebno nabavljanje novih komada, tvrtke koriste poseban obrazac, tzv. **trebovnik** (npr, papir, škare, vijke, odvijače, konope i sl.). Slični obrazac je **reparacioni trebovnik** u koji se upisuju dijelovi opreme za izmjenu ili za popravak, njime se zapravo naručuju radovi (popravak kompasa, generatora, itd.).

#### **4.11. Knjiga pregleda i nadzora**

*Survey and control book* mora imati svaki brod. Popunjavaju ju djelatnici registra ili lučke kapetanije nakon što obave tehnički nadzor ili inspekcijski pregled, a u nju bilježe sve primjedbe, tj. mane i nedostatke koje su uočene tijekom pregleda, a moraju biti otklonjene.

Knjiga pregleda i nadzora sadrži ove podatke:

- registarski broj broda
- osnovne podatke o brodu
- o konstrukciji i opremi broda, trupu, pregrađivanju
- o strojnom i električnom uređaju
- o uređajima i sredstvima za spašavanje i gašenje požara
- o radiouređaju i signalizacijskoj opremi
- o sredstvima za sprječavanje zagađivanja
- o opremi u slučaju havarije i rezervnim dijelovima
- o izvršenom inspekcijskom nadzoru.

Lučka kapetanija u kojoj je brod upisan u upisnik brodova u knjigu upisuje popis brodskih isprava i knjiga koje brod mora imati ili voditi.

Podaci o strojnom uređaju upisuju se: ne prema činjeničnom stanju, nego prema stanju u kojem bi trebali biti strojevi i uređaje pogonskog kompleksa. Dodatna oprema i uređaji se smiju držati na brodu samo uz uvjet da odgovaraju propisima.

Brojke koje se moraju upisivati u knjigu pregleda i nadzora se obično iskazuju i slovima, na hrvatskom, a po zahtjevu broдача i na engleskom jeziku.

#### **4.12. Knjiga o uljima I i II, knjiga o smeću**

##### **4.12.1. Knjiga o uljima – I dio**

*Oil Record Book* – I. dio mora voditi svaki tanker od 150 GT i više i svaki brod koji nije tanker od 400 GT i više. U nju se bilježe **postupci u prostorijama stroja (Machinery Space Operations)**. Može biti sastavni dio dnevnika stroja ili poseban dokument.

U nju se podaci upisuju u ovim slučajevima:

- nakon balastiranja
- nakon čišćenja tankova goriva
- prilikom izbacivanja balasta ili vode za pranje iz tankova goriva
- pri odlaganju kaljuže ili izbacivanju kaljuže izvan broda.

Vodi ju upravitelj stroja a nadzire zapovjednik broda.

#### **4.12.2. Knjiga o uljima – II dio**

U nju se bilježe **postupci s teretom i balastom (Cargo/Ballast Operations)** na pomorskim tankerima od 150 t tereta i više. U nju se upisuju podaci o:

- krcanju ili iskrcavanju uljnog tereta
- prebacivanju uljnog tereta tijekom putovanja
- balastiranju tankova tereta i balastnih tankera
- čišćenje tankova tereta i pranje tankova sirovom naftom
- izbacivanje balasta, osim iz čistih tankova
- izbacivanje vode iz slop tankova (u njih se izbacuje nafta ili voda, ostaci od pranja tankova)
- zatvaranje svih nužnih ventila za izolaciju predviđenih čistih balastnih tankova od teretnih tankova i linija za posušivanje nakon izbacivanja vode iz slop tanka i odlaganja kaljuže.

Ovu knjigu vodi osoblje palube a nadzire zapovjednik.

#### **4.12.3. Knjiga o smeću**

Mora je imati svaki brod veći od 400 BRT-a, te brodovi ovlaštene za prijevoz više od 15 putnika (duže od 1 sata). Za naše brodare izdaje je i ovjerava Hrvatski registar brodova.

Smeće se na brodu mora skupiti i skladištiti, a odlaže su u lučke uređaje za prihvata. Prema MARPOL-u mora se upisati svako odlaganje smeća s broda. Uz knjigu potrebno je držati pohranjene i priznanice o predanom smeću u lukama. Potvrde se čuvaju najmanje 2 godine, kako bi u svakom trenutku bile dostupne za pregled lučkim vlastima.

Smeće je razvrstano u 5 kategorija:

- plastika
- plutajuće daske i ambalaža
- usitnjeni papir, krpe, staklo, metal, boce, posude i dr.
- otpaci hrane
- pepeo.

#### **4.12.4. Predaja zauljenih voda i otpada**

Zauljene vode su vode koje u sebi sadrže makar i tragove ulja iznad 15 ppm. Za provedbu ovog postupka odgovoran je zapovjednik broda, a za primjenu postupka upravitelj stroja.

Za predaju smeća odgovoran je časnik palube. Svaki član posade odgovoran je za postupanje s otpadom (pravilno pakiranje, odlaganje na brodu ili obali)

##### **Izvjешća i bilješke**

Nakon svakog prekrcaivanja zauljenih voda i predaje smeća zapovjednik upisuje u Brodski dnevnik.

U Knjigu o uljima upravitelj upisuje količinu predanih zauljenih voda, te pohranjuje potvrdu o predanoj zauljenoj vodi koju izdaje ustanova, koja je ovlaštena za preuzimanje zauljenih voda.

Predaja smeća evidentira se u Knjizi o smeću zajedno s zaprimljenom potvrdom o predanom smeću. Ukoliko se svakodnevno ne prima potvrda potrebno je zatražiti zbirnu potvrdu za tekući mjesec i pohraniti je u Knjizi o smeću.

##### **Postupak predaje zauljenih voda**

Tijekom pripreme kao i za vrijeme predaje moraju se poduzeti sve mjere propisane **Brodskim planom u slučaju zagađenja mora uljem** kao i postupak za slučaj nezgode **Onečišćenje mora.**

##### **Postupak predaje otpada**

Sve službe na brodu koje proizvode otpad moraju biti upoznate s načinom pakiranja i njegova odlaganja na brodu, te sankcijama u slučaju nepoštivanja propisa

U lukama se otpad predaje ovlaštenim službama s tim da se zadrži kopija ovjerene predaje otpada

U lukama gdje nije omogućena predaja otpada ovlaštenim službama on se odlaže u za to postavljene kontejnere na obali. Ukoliko odgovorna služba nije postavila kontejner, zapovjednik je tada dužan pozvati rukovoditelja linije radi uskladištenja otpada

#### **4.12.5. Prijavljivanje pomorske nezgode ili opasnog događaja**

U slučaju opasnosti onečišćenja okoliša zapovjednik je dužan izvijestiti najprije Lučku kapetaniju, te potom nadležni Centar za zaštitu od onečišćenja, sukladno zahtjevima konvencije MARPOL 73/78. Pored obvezatnog prijavljivanja Lučkoj kapetaniji zapovjednik je za svaku pomorsku nezgodu u roku 24 sata dužan sastaviti izvješće s kritičkim osvrtom. Brod mora obavezno uspostaviti vezu s pomorskim službama države u čijim teritorijalnim vodama se dogodio incident (s najbližom državom ako se radi o međunarodnim vodama).

Zapovjednik mora poslati izvješće o incidentu pomorskim službama države, te svim zainteresiranim stranama (brodar, osiguravatelj...).

Zapovjednik mora zapisati bilješke u **Brodski dnevnik** i popuniti obrasce koji se zahtijevaju zakonskim propisima (Prijava pomorske nesreće broda...), te sastaviti cjelovito izvješće o događaju (za kompaniju).

### **4.13. SOPEP**

**Brodski plan u slučaju opasnosti od onečišćenja uljem (*Safety Oil Pollution Emergency Prevention*)** mora imati svaki tanker veći od 150 BRT-a i svaki brod veći od 400 BRT-a. Plan predstavlja vodič zapovjedniku o postupanju u kritični situacijama na logičan i brz način. Sadržaj broskog plana ne može se mijenjati bez suglasnosti mjerodavnih tijela u državi. Brodski plan je napisan dvojezično, na hrvatskom i engleskom jeziku.

Brodaska posada postupuje prema Planu – rasporedi i upute za svakog člana posade u raznim situacijama.

Plan sadrži obavezne zahtjeve: prema MARPOL-u:

- opis načina na koji zapovjednik mora prijaviti incident
- popis osoba i službi s kojima se mora uspostaviti veza
- detaljan opis radnji i postupaka radi smanjenja ili primjerenog nadziranja istjecanja ulja
- uputa o postupanju u uspostavljanju i održavanju veze s obalnim službama radi usklađivanja

Neobavezne zahtjeve postavljaju zainteresirane strane, a odnose se na vođenje zapisnika o događaju, spašavanju broda i tereta...

### **4.14. Plan vježbi i obuke časnika i članova posade**

Zapovjednik na obrascu **Plan vježbi i obuke časnika i članova posade** upisuje svaku vježbu i obuku tijekom tekućeg mjeseca. Zapovjednik je dužan planirati i obaviti slijedeće vježbe:

- napuštanje broda
- čovjek u moru
- požar na brodu
- onečišćenje mora
- prodor vode

Zapovjednik je odgovoran da se smotre i vježbe provode prema zahtjevima konvencija, a bilješku o provedenoj vježbi zapisuju u Brodski dnevnik. Izvješće o provedenim vježbama sastavlja inspektor broda.

#### **4.15. Knjige i svjedodžbe plutajućih objekata, brodica i jahta**

##### **4.15.1. Plutajući objekti**

To su naprave na vodi koje su stalno privezane, usidrene ili položene na dno, koje nisu sposobne za samostalnu plovidbu: restorani, valobrani, pristani, skladišta,...). U Lošinju su to pontoni za privez brodica i jahta ljeti, valobran, ponton na Čikatu.

Moraju imati knjige, svjedodžbe i isprave kojima dokazuju specifična svojstva, a primjenjuju se rješenja iz isprava i knjiga za pomorske brodove.

Vlasnik mora imati odobrenje za mjesto gdje je objekt smješten (sidrište, lokacija veza itd.).

Upisuju se u očevidnik plutajućih objekata koju vodi lučka kapetanija za objekte iz njenog područja.

Sposobnost za uporabu utvrđuje se prema tehničkim pravilima Registara, a za nadzor, pregled i baždarenje primjenjuju se pravila kao za brodove. Nadzor se provodi od projektiranja do kraja izgradnje, kada se obavlja **osnovni pregled**. Svakih 8 godina obavlja se **redoviti pregled**, a u slučaju većih popravaka ili havarija provodi se **izvanredni pregled**. Registri propisuju koju opremu i uređaje moraju imati plutajući objekti da bi zadovoljili uvjete sigurnosti.

##### **4.15.2. Brodice i jahte**

**Brodice** su plovni objekti namijenjeni plovidbi, duži od 2,5 m ili ukupne snage porivnih strojeva više od 5 kW. Brodica nije npr. spasilačka brodica sa nekog broda, odnosno ona se ne mora posebno evidentirati nego sama po sebi čini pripadak broda.

Razlikuju se **brodice za osobne potrebe** i **brodice za gospodarske namjene**. Osim njih postoje i **javne brodice**.

**Jahte** su plovni objekti za sport i razonodu dužine veće od 12 m, namijenjeni za dulji boravak na moru i koji su ovlašteni prevoziti do 12 putnika. Razlikuju se jahte za **gospodarske namjene** ili za **osobne potrebe**.

**Gliseri** su brodice koje pomoću mehaničkog poriva klize morskomo površinom. **Sportska brodica ili jahta** je namijenjena isključivo natjecanjima. **Brodica na vesla** ima isključivi poriv na vesla.

Propise o uvjetima za plovidbu donosi Pomorski zakonik i Pravilnik o brodicama i jahtama, a sposobnost za plovidbu dokazuje se:

- brodicama: Dozvolom za plovidbu
- jahtama: Svjedodžbom o sposobnosti za plovidbu.

Područja plovidbe su:

**I** – međunarodna plovidba svim morima;

**II** – međunarodna plovidba Jadranskim morem;

**III** – obalno moreRH;

**IV** – luke, zaljevi, rijeke, ušća, uključujući Prokljansko jezero.

Gradnju treba prijaviti lučkoj kapetaniji ili njenoj ispostavi, a nakon izgradnje upisuje su u očevidnik brodica. Svaka brodica ima oznaku koju čine dva slova iz imena luke i redni broj iz očevidnika. Za brodice za osobne potrebe je npr. ML 324, a za gospodarske svrhe npr. 12 CS.

Osoba koja upravlja brodicom ili jahtom može biti osposobljena na ove načine:

- voditelj brodice **kategoriije A, B** ili **C**;
- zapovjednik jahte **kategoriije A** (jahta do 100 BT);
- zapovjednik jahte **kategoriije B** (jahta do 500 BT).

Podrazumijeva se i dovoljno članova posade temeljem odredaba Pravilnika o brodicama i jahtama.

## **5. POMORSKO UPRAVNO PRAVO III – BRODSKA ADMINISTRACIJA**

### **5.1. Administracija prilikom dolaska broda u luku**

#### **5.1.1. *Prijava dolaska i odlaska***

Prilikom **dolaska u luku**, zapovjednik je dužan prijaviti dolazak svog broda lučkoj kapetaniji u roku od 6 sati, ako se privezuje uz obalu, odnosno u roku od 12 sati ako se nalazi na sidru. Dolazak ne moraju prijaviti linijski putnički brodovi.

Prijava sadrži vrijeme uplovljavanja, ime luke i država iz koje brod dolazi, podatke o brodu, ime zapovjednika, broj članova posade, podatke o iskrcanom teretu i putnicima. U nju se upisuju i svi izvanredni događaji koji su se dogodili tijekom putovanja:

- koji su mogli su ugroziti sigurnost plovidbe;
- nestanak ili samovoljni odlazak člana posade;
- promjene u posadi.

U slučaju da kapetanija ne radi u vrijeme dolaska broda, prijava se podnosi čim počne uredovno vrijeme. Ako u luci nema kapetanije, prijava se šalje poštom.

**Odlazak broda** zapovjednik prijavljuje najkasnije 1 sat prije isplovljavanja. Prijava sadrži podatke o brodu, zapovjedniku, teretu i odredišnoj luci.

#### **5.1.2. *Brod koji dolazi iz inozemstva***

Domaći brod koji dolazi u luku države pripadnosti (domaću luku) podnosi uz prijavu o dolasku:

- opću izjavu;
- izjavu o zdravstvenom stanju osoba na brodu;
- knjigu popisa posade (izvod iz popisa posade).

Strani brod je dužan predati još i popis putnika.

U roku od 24 sata nakon dobivenog slobodnog prometa, treba podnijeti **brodski dnevnik** lučkoj kapetaniji na uvid i ovjeru. U inozemstvu se predaje diplomatsko-konzularnom predstavništvu.

#### **5.1.3. *Brod koji odlazi u inozemstvo***

Uz prijavu o odlasku, zapovjednik domaćeg broda mora priložiti:

- opću izjavu;
- iskaz tereta (plan tereta).

Strani brod je dužan priložiti i popis onih putnika i članova posade koji su se ukrcali ili iskrcali s broda u toj luci.

#### **5.1.4. *Slobodan saobraćaj – Free Pratique***

Nadležna lučka kapetanija i organ unutrašnjih poslova (pomorska policija) predaje svakom brodu koji je došao iz inozemstva odobrenje za slobodan saobraćaj (promet) s obalom. To je moguće tek kad zapovjednik broda ili brodski liječnik predaju sanitarnom organu nadležnom za određenu luku **zdravstvenu izjavu**. Odobrenje traže i domaći brodovi ako su tijekom putovanja došli u kontakt sa stranim brodovima.

Uz brod koji još nije dobio **slobodan saobraćaj** može pristati samo:

- javni brod ili brodica;
- brod koji mora spašavati ili pružiti pomoć;

- tegljač koji ne smije doći u kontakt s posadom (fizički);
- peljarski (pilotski) brod.

Na brod koji još nema slobodan saobraćaj smiju stupiti samo „vlasti“ (kapetanija, policija, carina, liječnik) ili peljar osobno.

## **5.2. Dokumenti za lučke vlasti, carinu, policiju, sanitarnu službu itd.**

Na sljedećim stranicama nalaze se podaci o navedenim dokumentima, kao i njihov izgled. To su:

1. Opća izjava – General Declaration
2. Iskaz tereta (*Cargo declaration*)
3. Iskaz o opasnom teretu (***Dangerous Goods Manifest***)
4. Popis posade – *Crew's list*
5. Popis putnika - *Passenger list*
6. Popis brodskih zaliha (*Ship's stores declaration*)
7. Izjava o osobnoj imovini članova posade (*Crew's Effects declaration*)
8. Prijava o pomorskoj nezgodi (*Note of protest*)
9. Pomorska zdravstvena izjava (*Maritime declaration of Health*)
10. Izjava o ukranoj balastnoj vodi (*ballast water control report*)
11. Proračun stabilnosti za žitarice i Proračun stabilnosti za ostali teret (*Grain stability calculation and Stability calculation for other cargo*)

Za prvih 7 navedenih dokumenata Konvencija za olakšice *FAL Convention* pri IMO-u osmislila je jedinstvene obrasce, a trebali bi biti jednaki u cijelom svijetu.

### 5.3. Opća izjava – General Declaration

Isprava koju izdaje brod koji obavlja međunarodnu plovidbu. Navodi podatke koje zahtijeva lučka kapetanija prilikom dolaska i odlaska broda iz luke. Za dolazak i odlazak se obično koristi isti obrazac, a lučka kapetanija obično traži pet primjeraka opće izjave.

#### IMO GENERAL DECLARATION

		<input type="checkbox"/> Arrival	<input type="checkbox"/> Departure
1.1 Name and type of ship 1.2 IMO number 1.3 Call sign		2. Port of arrival/departure	3. Date - time of arrival/departure
4. Flag State of ship	5. Name of master	6. Last port of call/Next port of call	
7. Certificate of registry (Port; date; number)		8. Name and contact details of ship's agent	
9. Gross tonnage	10. Net tonnage		
11. Position of the ship in the port (berth or station)			
12. Brief particulars of voyage (previous and subsequent ports of call; underline where remaining cargo will be discharged)			
13. Brief description of the cargo			
14. Number of crew (incl. master)	15. Number of passengers	16. Remarks	
Attached documents (indicate number of copies)			
17. Cargo Declaration	18. Ship's Stores Declaration		
19. Crew List	20. Passenger List	21. The ship's requirements in terms of waste and residue reception facilities	
22. Crew's Effects Declaration*	23. Maritime Declaration of Health*		
24. Date and signature by master, authorized agent or officer			

For official use

IMO FAL  
Form 1

\* Only on arrival.

### 5.4. Iskaz tereta – Cargo Declaration

Isprava koju izdaje brod koji odlazi na međunarodno putovanje. Sadrži podatke o brodu i o teretu, a može imati u prilogu i plan tereta.

### IMO CARGO DECLARATION

		Arrival	Departure	Page No.
B/L No.*	1.1 Name and type of ship 1.2 IMO number 1.3 Call sign		2. Port where report is made	
	3. Flag State of ship	4. Name of master	5. Port of loading/Port of discharge	
Convention on Facilitation of International Maritime Traffic	6. Marks and Nos.	7. Number and kind of packages; description of goods or, if available, the HS code	8. Gross weight	9. Measurement
IMO FAL Form 2	10. Date and signature by master, authorized agent or officer			

\* Transport document No.

Also state original ports of shipment in respect to goods shipped on multimodal transport document or through bills of lading.

#### 5.5. Iskaz o opasnom teretu (*Dangerous Goods Manifest*)

To je dokument koji izdaje brod koji prevozi opasan teret, a odlazi na međunarodno putovanje.











### **5.11. Prijava o pomorskoj nezgodi (*Note of protest*)**

Zapovjednik broda je dužan u roku od 24 sata od dolaska u luku prijaviti lučkoj kapetaniji svaki izvanredni događaj na brodu. To čini u obliku izvještaja s izvatkom iz brodskog dnevnika. U inozemstvu, prijavu predaje dipl.-konz. predstavništvu.

Posebno je važno paziti na sadržaj i opis događaja, upisivati konkretne činjenice, a ne pretpostavke. Treba nastojati navesti je li uzrok prirodna nepogoda, pomak tereta, konstrukcijski nedostatak, istrošenost, ljudska pogreška, nestručnost, nemar i sl.

### **5.12. Proračun stabilnosti za žitarice i Proračun stabilnosti za ostali teret (*Grain stability calculation and Stability calculation for other cargo*)**

Može ga izdati prije isplovljenja svaki brod, ako to od njega zatraži lučka kapetanija. Strani brodovi predaju proračun na engleskom, a domaći na hrvatskom jeziku.

### **5.13. Izjava o ukrcanoj balastnoj vodi (*Ballast water control report*)**

To je dokument kojeg izdaje domaći ili strani brod koji dolazi iz inozemstva, a predaje se lučkoj kapetaniji samo u lukama gdje se to zahtijeva. Dokument za sada nije obavezan, ali se traži u sve većem broju luka.

### **5.14. Dokumentacija za ulazak u luke SAD-a**

Zbog novih sigurnosnih razloga, Carinska služba SAD-a (*Customs Service*) i *Coast Guard* su vrlo strogi u svojim zahtjevima pri dolasku stranih brodova u njihove luke.

96 sati prije dolaska broda, treba najaviti *Coast Guardu* dolazak na obrascu **Najave dolaska broda** *Notice of Vessel Arrival* (33 CFR 160). Najavu prati obrazac **Popisa posade** *Crew List* (I-418).

U Marylandu je obavezno popunjavanje **Izvjješća o balastnim vodama** *Ballast Water Reporting Form* i prosljeđivanje vlastima prije dolaska peljara na brod.

Pri dolasku zapovjednik mora pripremiti:

- **Popis brodskih zaliha** *Ships Stores Declaration* (Customs form 1303) u 3 primjerka
- **Izjavu o osobnoj imovini članova posade** *Crew's Effects Declaration* (Customs form 1304) u 3 primjerka
- **Propusnicu** *Shore Pass* (Customs form I-95) za svakog člana posade, bez obzira ima li vizu za ulazak u SAD
- **Popis viza posade** *Visa'ed Crew List* (Immigration Form I-418) u kopiji s originalom vize.

Svaki brod mora imati **Potvrdu o financijskom pokriću** *Certificate of Financial Responsibility*, (C.O.F.R.), tj. potvrdu o osiguranju u slučaju zagađivanja mora uljem.



United States Coast Guard National Vessel Movement Center

# Notice of Vessel Arrival

(33 CFR 160)

Completed form may be sent via email to [sans@nvmc.uscg.gov](mailto:sans@nvmc.uscg.gov)

<b>Vessel Name</b>				<b>Call Sign</b>				<b>Vessel ID Number</b>				<b>Country of Registry</b>			
								<input type="checkbox"/> IMO <input type="checkbox"/> Lloyds <input type="checkbox"/> Official No.							
<b>Registered Owner</b>				<b>Operator</b>				<b>Classification Society</b>							
<b>Name of Vessel's Charterer</b>				<b>Reporting Party Name</b>				<b>Reporting Party Telephone Number</b>							
<b>Reporting Company</b>				<b>Vessel's Current Position</b> (Latitude/Longitude)				<b>Date/Time of Report</b>							
<b>Document of Compliance Certificate</b>															
<b>Date of Issuance</b>				<b>Date of Expiration</b>				<b>Issuing Agency</b>							
<b>Safety Management Certificate</b>															
<b>Date of Issuance</b>				<b>Date of Expiration</b>				<b>Issuing Agency</b>							
<b>Current Voyage Information</b>															
<b>Last Port of Call (LPOC)</b>				<b>LPOC Date of Departure</b>				<b>LPOC Time of Departure</b>							
<b>U.S. Destination Port/City, State</b>				<b>Estimated Date of Arrival at U.S. Port</b>				<b>Estimated Time of Arrival at U.S. Port</b>							
<b>U.S. Destination Receiving Facility/Terminal/Anchorage</b>								<b>Captain of the Port (COTP) Zone</b>							
<b>Estimated Date of Departure</b>				<b>Estimated Time of Departure</b>				<b>Next Port of Call</b>							
<b>Agent</b>				<b>Agent 24 Hour Telephone Number</b>				<b>Agent Fax Number</b>							
<b>Type of Cargo (Gen., Bulk, Liquid, etc.)</b>				<b>Amount</b>				<b>Hazardous Materials Onboard?</b>							
								yes no							
<b>Additional Ports of Call</b>															
<b>Port/Dock/Pier/Address and COTP Zone</b>				<b>24-Hour Telephone Number</b>				<b>Estimated Date and Time of Arrival</b>				<b>Estimated Date and Time of Departure</b>			

REPUBLIKA HRVATSKA  
DRŽAVNI ZAVOD ZA STATISTIKU

Obrazac PP/M-31a

Program statističkih istraživanja RH  
za 2000. do 2002., NN, br. 66/2000.

## PRIJAVA O DOLASKU BRODA U LUKU

**1 3 7 3**  
Šifra stat. istraž.

Vrsta posla **1 4 5 1** Mjesec  /  (6) Godina 2 0  /  (8)  /  (14)  
Ispunjava DZS

LUČKA KAPETANIJA   (16)

LUKA   (18)

Brod je doplovio u luku **1** (20)

Redni broj obrasca     (24)

### A. PODACI O BRODU

Ime i vrsta broda  Kategorija plovidbe

Broj pruge, početna i krajnja luka  Brodar

Duljina broda, m  Gaz broda, m  Datum i sat dolaska broda

Zapovjednik broda  Broj članova posade  Pozivni znak

Luka upisa broda  IMO broj  Brodski agent u luci

**1** (25)

1. **BROD JE DOPLOVIO** (zaokružite jedan od odgovora)

Iz domaće luke .....	1	] (26)
Iz inozemstva .....	2	
Nepoznato .....	3	

2. **VRSTA PLOVIDBE** (zaokružite jedan od odgovora)

Linjska plovidba .....	1	] (27)
Slobodna plovidba .....	2	

3. **VRSTA BRODA** (zaokružite jedan od odgovora)

Putnički brod - klasični .....	1	] (28)
Putnički brod - hidrogliner .....	2	
Trajekti .....	3	
Teretni brod za prijevoz generalnog tereta .....	4	
Teretni brod za prijevoz rasutog tereta .....	5	
Tanker .....	6	
Kontejnerski brod .....	7	
Ro-ro brod .....	8	
Ostali .....	9	

4. **TONAŽA U GT** (upišite broj u kućice)         (34)

5. **TONAŽA U NETO REGISTARSKIM TONAMA** (upišite broj u kućice)         (40)

6. **NOSIVOST, TONA** (upišite broj u kućice)         (46)

7. **BROD JE DOPLOVIO IZ LUKE I ZEMLJE**   (49)  
(ime luke i zemlje upišite na crta, a šifru zemlje u kućice)

8. **ZASTAVA BRODA**   (upišite šifru zemlje prema Kodeksu šifara)   (52)  
(upišite zemlju)

9. **BRJ TURNUSA** (upišite broj u kućice)     (58)

### B. PROMET PUTNIKA

Luka i zemlja ukrcanja putnika		šifra zemlje	Broj iskranih putnika			
ime	(25)		(28)	(29)	(30)	(31)
	2					

Znamenke se u kućice upisuju tako da posljednja znamenka određenog obilježja bude upisana u posljednju kućicu.



REPUBLIKA HRVATSKA  
DRŽAVNI ZAVOD ZA STATISTIKU

Obrazac PP/M-31b

Program statističkih istraživanja RH  
za 2000. do 2002., NN, br. 66/2000.

## PRIJAVA O ODLASKU BRODA IZ LUKE

**1 3 7 3**  
Šifra stat. istrž.

Vrsta posla **1 4 5 1** Mjesec  (8) Godna 2 0  (8)  (14)  
Ispunjava OZS

LUČKA KAPETANIJA  (16)

LUKA  (19)

Brod je isplovio iz luke **2** (20)

Redni broj obrasca  (24)

### A. PODACI O BRODU

Ime i vrsta broda  Kategorija plovidbe

Broj pruge, početna i krajnja luka  Brodar

Dužina broda, m  Gaz broda, m  Datum i sat odlaska broda

Zapovjednik broda  Broj članova posade  Pozivni znak

Luka upisa broda  IMO broj  Brodski agent u luci

**1** (25)

1. BROD JE OTPLOVIO (zaokružite jedan od odgovora)

U domaću luku ..... 1  
U inozemstvo ..... 2  
Nepoznato ..... 3 (26)

2. VRSTA PLOVIDBE (zaokružite jedan od odgovora)

Linijska plovidba ..... 1  
Slobodna plovidba ..... 2 (27)

3. VRSTA BRODA (zaokružite jedan od odgovora)

Putnički brod - klasični ..... 1  
Putnički brod - hidrogliner ..... 2  
Trajekt ..... 3  
Teretni brod za prijevoz generalnog tereta ..... 4  
Teretni brod za prijevoz rasutog tereta ..... 5 (28)  
Tanker ..... 6  
Kontejnerski brod ..... 7  
Ro-ro brod ..... 8  
Ostali ..... 9

4. TONAŽA U GT (upišite broj u kućice)

(34)

5. TONAŽA U NETO REGISTARSKIM TONAMA (upišite broj u kućice)

(40)

6. NOSIVOST, TONA (upišite broj u kućice)

(46)

7. BROD JE OTPLOVIO U LUKU I ZEMLJU  (49)  
(ime luke i zemlje upišite na oči, a šifru zemlje u kućice)

8. ZASTAVA BRODA  (upišite šifru zemlje prema Kodeksu šifara) (52)  
(upišite zemlju)

9. BROJ TURNUSA (upišite broj u kućice)  (56)

### B. PROMET PUTNIKA

Luka i zemlja iskrcanja putnika		Šifra zemlje		Broj ukrocnih putnika	
ime	(25)	(26)	(27)	(28)	(34)
	<b>2</b>				

Znamenke se u kućice upisuju tako da posljednja znamenka određenog obilježja bude upisana u posljednju kućicu.



Documents	Number of Copies					
	Abidjan (Ivory Coast)	Cotonou (Benin)	Lome (Togo)	Antwerp (Belgium)	Hamburg (Germany)	Pasajes (Spain)
1) Crew List	6	5	4	2	2	5
2) General Declaration	2	2	2	1		
3) Port Health Declaration	2	2	2	1	1	
4) Port of Call List	6	5	4			
5) Vaccination List	2	2	2			
6) Narcotics & Drugs Declaration	3	3	3			
7) NIL List	10	6	4			7
8) Provision List	2	2	1			3
9) Ship's Store List	2	2	1			3
10) Bonded Store Declaration	2	2	1	1		3
11) Crew Effect Declaration	2	2	2	2		3
12) Foreign Currency List (Money list)	1	1	1			
13) Cargo Manifest	1	1	1			
14) Cargo Particulars	1	1	1			
15) Stowage Plan	1	1	1			
16) Filling officer's licence's figures						

## 6. UTVRĐIVANJE SPOSOBNOSTI BRODA ZA PLOVIDBU

Brod se smatra sposobnim za plovidbu u određenim granicama plovidbe i za određenu namjenu:

- kada njegova konstrukcija i plovne osobine, te strojevi, uređaji i oprema koji mu služe za održavanje sigurnosti plovidbe, prema svojim tehničkim svojstvima, količini, vrsti i rasporedu na brodu odgovaraju zahtjevima tehničkih pravila Klasifikacijskih zavoda, radi sigurnosti broda, posade i tereta, odnosno putnika na brodu;
- ako ima propisan broj stručno osposobljenih članova posade;
- ako je smještaj i broj ukrcanih putnika u skladu s propisanim uvjetima;
- ako je teret na brodu ukrcan u skladu s dobivenom teretnom linijom i pravilnim načinom rasporeda tereta.

Sposobnost broda za plovidbu utvrđuje se pregledima i nadzorom (inspekcijama). **Pregledi brodova** se planiraju i provode prema utvrđenom rasporedu (harmonizirani sustav), dok se **nadzor broda** tijekom eksploatacije zapravo odnosi na neplanirane inspekcije broda (Lučke kapetanije, PSC).

## **6.1. Konvencije koje se odnose na pregled i nadzor brodova**

Pregledi i nadzori brodova se vrše temeljem propisa međunarodnih konvencija. Ovdje su navedeni temeljni podaci o tim konvencijama, a o STCW konvenciji će biti govora nešto kasnije.

### **6.1.1. SOLAS 74**

Ovo je temeljna konvencija koja obuhvaća mnoge teme iz pomorstva. Trenutno vrijedi izdanje iz 1974. koje ima sljedeće dijelove.

- I. Opće odredbe
- II-1. Konstrukcija – struktura, pregradnja i stabilnost, strojni i električni uređaji
- II-2 Konstrukcija – Protupožarna zaštita, otkrivanje i gašenje požara
- III. Sredstva i uređaji za spašavanje
- IV. Radiokomunikacije
- V. Sigurnost plovidbe
- VI. Prijevoz tereta
- VII. Prijevoz opasnih tereta
- VIII. Nuklearni brodovi
- IX. Sustav upravljanja u svrhu sigurnosti
- X. Mjere sigurnosti za vrlo brze brodove
- XI. Posebne mjere za unaprjeđenje sigurnosti
- XII. Dodatne mjere za brodove koji prevoze rasute terete

O ovoj konvenciji će biti govora i u ostalim predmetima.

### **6.1.2. Međunarodna konvencija o teretnim linijama (Loadline 66)**

- Lloyd's Rule 1833.: 3" nadvođa za svaku stopu gaza
- Međunarodna konvencija o teretnim linijama (*International Convention on Load Lines*)1930. Novo izdanje 1966.
- Prilog I – Određivanje teretne linije
- Prilog II – Područja plovidbe
- Prilog III – Primjerci svjedodžbi

O ovoj konvenciji će biti više govora u Poznavanju broda i u Stabilitetu.

### **6.1.3. Međunarodna konvencija o baždarenju (Tonnage 69)**

- *International Convention on Tonnage measurement of Ships*
- povijesni razvoj – tun, registarska tona
- izuzeća – ratni brodovi i brodovi kraći od 24 m.
- Prilog I – način određivanja tonaže
- Prilog II – obrasci svjedodžbe

O ovoj konvenciji će biti više govora u Poznavanju broda.

## **6.2. Pravilnik HRB o obavljanju nadzora nad brodovima – opći propisi**

Klasifikacijski zavodi prate brod od same gradnje. Njihove aktivnosti u tom smislu su:

- odobravanje tehničke dokumentacije za gradnju broda;
- nadzor nad materijalima korištenim za gradnju broda;
- nadzor nad radom tvrtki koje sudjeluju u izradi broda;
- odobrenje pojedinih proizvoda ili tipno odobrenje proizvoda koji se ugrađuju u brod;
- nadzor nad gradnjom broda;
- nadzor sustava upravljanja sigurnošću brodarara.

### **6.2.1. O Hrvatskom Registru brodova**

HRB je sljednik aktivnosti klasifikacije brodova na istočnoj obali Jadrana.

Već 1858. godine na ovom području osnovan je "Austrijski Veritas" kao treće klasifikacijsko društvo u svijetu. "Austrijski Veritas" je 1918. godine promijenio ime u "Jadranski Veritas", koji je djelovao do 1921. godine.

HRB, koji je do 1992. godine djelovao kao JR (Jugoslavenski registar brodova), osnovan je 1949. godine.

Glavni ured HRB-a nalazi se u Splitu, Republika Hrvatska.

Pravila za tehnički nadzor pomorskih brodova prilagođena su međunarodnim konvencijama i sastoje se od 18 dijelova:

Dio 1. Opći propisi

Dio 2. Trup

Dio 3. Oprema trupa

Dio 4. Stabilitet

Dio 5. Pregrađivanje

Dio 6. Nadvođe

Dio 7. Strojni uređaj

Dio 8. Cjevovodi

Dio 9. Strojevi

Dio 10. Kotlovi, izmjenjivači topline i posude pod tlakom

Dio 11. Rashladni uređaj

Dio 12. Električna oprema

Dio 13. Automatizacija

Dio 14. Radio oprema

Dio 15. Sredstva za signalizaciju

Dio 16. Pomagala za navigaciju

Dio 17. Protupožarna zaštita

Dio 18. Sredstva za spašavanje

**Po izvršenju izgradnji broda Klasifikacijski zavod provodi osnovni pregled broda u svrhu izdavanja različitih svjedodžbi brodu. Osnovni pregled je potpuni i temeljit pregled kojim se provjerava udovoljava li određeni dio broda pravilima međunarodnih konvencija (SOLAS) i ostalim postavljenim zahtjevima s obzirom na namjenu broda.**

U pravilnim vremenskim razmacima, koji variraju ovisno o vrsti broda i Svjedodžbe, Klasifikacijski zavodi provode ove redovite preglede:

- **godišnji pregled;**
- **međupregled;**
- **periodični pregled;**
- **obnovni pregled** ( u svrhu obnavljanja određene Svjedodžbe).

Uvjeti i obim pregleda propisani su Pravilima za tehnički nadzor, a vremenski intervali pregleda za pojedine svjedodžbe također su navedeni u Pravilima za tehnički nadzor Klasifikacijskih zavoda.

### **6.3. Harmonizirani sustav pregleda i certifikacije**

Prema IMO Rezoluciji A.833(21), 3. veljače 2000. godine uveden je Harmonizirani sustav pregleda i certifikacije (*HSCC – Harmonized system of survey and certification*) koji omogućava provođenje pregleda različitih dijelova broda u točno određenim terminima. Sustav odobrava različite intervale u kojima se mogu provesti pregledi, kako bi se nesmetano odvijao proces eksploatacije broda, a mogući su i **postupni pregledi** kojima se svake godine pregledava određeni dio broda (20-25%), tako da se do sljedećeg obnovnog pregleda izvrši kontrola svakog pojedinog

djela. Za Svjedodžbe koje uključuju pregled skladišta tereta vremenske intervale može se predočiti i grafički.

o			rg			rg			rg			rg			rg			o
		rg	rg			g	rg			g	rg			g	g			
						m	m	m	m	m	m			o	o	o	o	o
0.		1.				2.				3.				4.				5.

Na crtežu svaki pravokutnik predstavlja vremensko razdoblje od tri mjeseca. Brojke obilježavaju vremensko razdoblje u godinama od početka valjanosti Svjedodžbe.

- ~ Tamnoplavom bojom obilježeno je razdoblje u kojem treba provesti osnovni i obnovni pregled (validitet Svjedodžbe je 5 godina).
- ~ Crvenom bojom označen je period u kojem treba provesti godišnji pregled, međutim, on se može provesti i u intervalu +/- 3 mjeseca od predviđenog datuma, a to je grafički prikazano žutom bojom.
- ~ Umjesto drugog ili trećeg godišnjeg pregleda može se provesti međupregled (zelena boja), a za neke dijelove broda, npr. skladišta rasutog tereta, pregled može započeti u vrijeme drugog godišnjeg pregleda, nastaviti kroz narednu godinu, a mora se dovršiti do kraja trećeg godišnjeg pregleda.
- ~ Obnovni pregled, osim u predviđenom razdoblju, tj. najkasnije tri mjeseca nakon isteka validiteta Svjedodžbe, može se provesti i ranije, a najranije 15 mjeseci prije datuma isteka Svjedodžbe, odnosno u razdoblju koje je označeno svjetlo plavom bojom.

Ostali pregledi koje provode Klasifikacijski zavodi su:

- **izvanredni pregled** koji se provodi nakon havarije, prigodom većeg popravka, pri odgodi nekog od redovnih pregleda, kad je brod dulje od jedne godine u raspremi ili kad se promijeni namjena ili granice plovidbe broda;
- **pregledi popravaka izvršenih za vrijeme plovidbe;**
- **pregledi brodova stavljenih van službe.**

#### 6.4. Inspekcijski nadzor nad brodovima – Port State Control procedure

Obavljaju ih **inspektori sigurnosti plovidbe** kao ovlaštene djelatnici državne uprave. Razlikujemo inspektore koji provode preglede domaćih brodova i one koji provode pregled stranih brodova (*Port State Control Officer*). Dok su pregledi domaćih brodova propisani nacionalnim zakonima i propisima, pregledi stranih brodova temelje se na provjeri udovoljavanja zahtjevima međunarodnih konvencija (*SOLAS, MARPOL, STCW, LOADLINE, TONNAGE, ILO, COLREG*).

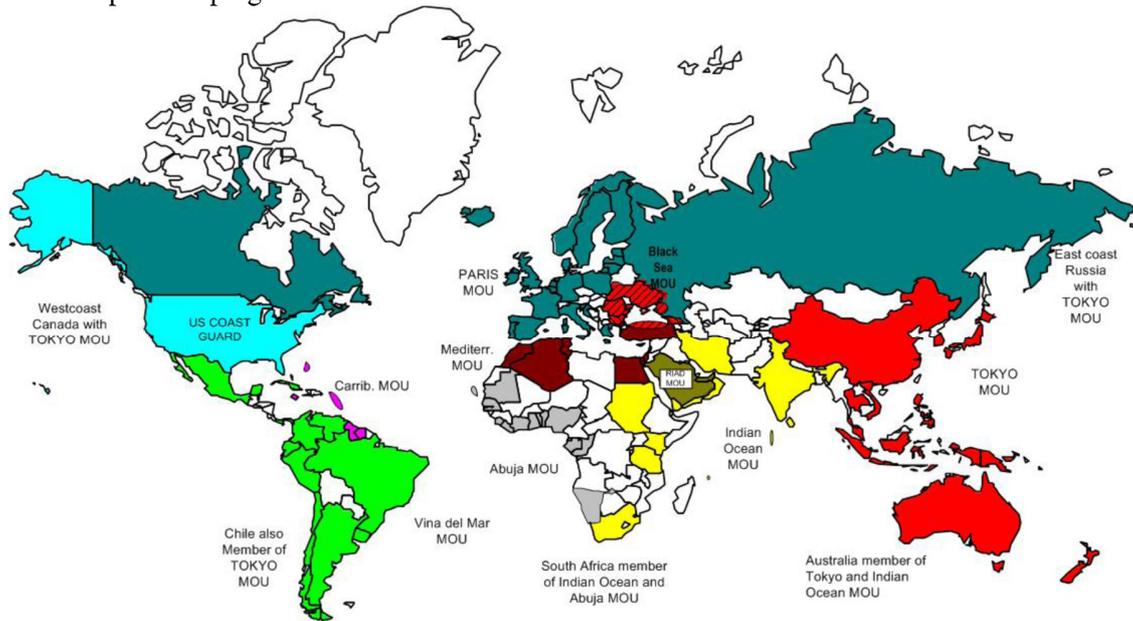
Od 1982. inspekcijski pregledi regulirani su međunarodnim sporazumima – **Memorandumima o razumijevanju u inspekciji brodova** (*Memorandum of understanding on Port State control*). Temeljni razlog zbog kojeg je uspostavljen Memorandum i zbog kojeg se provodi inspekcijski nadzor jest postepeno potiskivanje sub-standardnih brodova, odnosno poboljšanje sigurnosti brodova, zaštita okoliša i poboljšavanje uvjeta života i rada na brodu.

**Inspekcijski pregledi započinju posjetom brodu i pregledom svjedodžba broda.** Ako svjedodžbe nisu dostupne, ako se utvrdi eventualni nedostatak, ili se tijekom pregleda sumnja u vjerodostojnost svjedodžba, pregled se može proširiti. Pregled se može provesti svaki put kada postoji opravdana sumnja da određeni brod ne udovoljava konvencijama propisanim standardima ili kada prijete opasnost od zagađivanja, ili nesigurnog provođenja putovanja.

Prema Memorandumu postoji točno **propisan redoslijed prednosti za pregled**. Pregledavaju se brodovi iz država na crnoj listi, oni koji posljednjih mjeseci nisu bili u lukama država potpisnica Memoranduma, brodovi koji su pretrpjeli havarije, itd.

Ako inspektor to smatra potrebnim, **može brodu zabraniti isplavljenje ili dozvoliti isplavljenje pod određenim uvjetima** (npr. nakon popravka određenog dijela broda na kojem je

pronađen nedostatak), može zabraniti određeni postupak (npr. krcanje ili iskrcavanje tereta) ili zatražiti ponovni pregled.



Distribution of PSC MOUs worldwide

Hrvatska je učlanjena u Pariški Memorandum (*Paris MOU*), a osim njega postoje još:

- Tokio MOU (Tihni Ocean)
- Abuja MOU (Afrika)
- Indian Ocean MOU
- Viña del Mar MOU (Južna Amerika)
- Carribean MOU
- Black Sea MOU
- Mediterranean MOU

Na slici je prikazana svjetska podjela na Memorandume. Neke države su uključene u dva Memoranduma. Centrale MOU-a kao i države članice Memoranduma, međusobno su povezane dobro razvijenim informacijskim sustavom kojim neprekidno izmjenjuju informacije o provedenim pregledima, zaustavljenim brodovima i o potrebi za pregledom pojedinih brodova.

## 6.5. Međunarodni kodeks o sigurnosti brodova i lučkih prostora ISPS

Poslije tragičnih događaja 11. rujna 2001. u New Yorku, na sjednici Skupštine Međunarodne pomorske organizacije (IMO) jednoglasno je dogovoren razvoj i primjena novih mjera koje se odnose na sigurnost brodova i luka.

Diplomatska konferencija o pomorskoj sigurnosti, održana u prosincu 2002. godine u Londonu, prihvatila je nove odredbe Međunarodne konvencije o zaštiti ljudskih života na moru i **Međunarodni kodeks o sigurnosti brodova i lučkih prostora (ISPS - International Ship and Port Facility Security Code)** radi unapređenja pomorske sigurnosti.

Ti novi zahtjevi čine dodatni međunarodni okvir kroz koji brodovi i luke mogu surađivati radi otkrivanja i otklanjanja prijetnji sigurnosti pomorskog prometnog sustava. Radi osiguranja brze i učinkovite primjene odredaba o sigurnosnoj zaštiti, države ugovornice su na diplomatskoj konferenciji odredile primjenu odredaba o tzv. prešutnom postupku stupanja na snagu. Odredbe novih izmjena i dopuna SOLAS Konvencije i ISPS Pravilnik stupile su na snagu 1. siječnja 2004.

godine i primjenjuju se od 1. srpnja 2004. godine. Republika Hrvatska kao stranka SOLAS Konvencije obvezna je u cjelosti implementirati odredbe Konvencije i ISPS Pravilnika.

ISPS kodeks se sastoji od dva dijela koji se odnose na zahtjeve sigurnosti (security) brodova i luka. Prvi dio se odnosi na obvezu primjene, a drugi dio na upute za primjenu.

ISPS se primjenjuje na brodovima koji vrše međunarodna putovanja od 500 GT i više, na platforme i slične instalacije i na luke u kojima dolaze ti brodovi.

Glavni cilj ISPS kodeksa je:

- utvrditi sigurnosne prijetnje i provoditi mjere sigurnosti
- utvrditi uloge i odgovornosti glede pomorske sigurnosti koje se odnose na vlade, lokalne uprave, industrije brodova i luka na nacionalnoj i međunarodnoj razini
- pružiti metodologiju za procjene stanja sigurnosti, uspostavljanje planova i postupaka kako bi se znalo na koji način reagirati na različitim razinama sigurnosti.

## **7. POMORSKO UPRAVNO PRAVO IV – POSADA BRODA**

### **7.1. 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.

#### **7.1.1. 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.

## **7.2. 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 svojevrijedno, ili je skrivio neko djelo zbog kojeg je morao napustiti brod.

**Brodar odgovara za ozljede ili smrt člana posade.** Krivnja broдача 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.

### **7.3. 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 broдача 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 broдача 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 brođskog 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.

#### **7.4. 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).

#### **7.5. 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:

- I. Opće odredbe
- II. Pravila koja se odnose na službu palube
- III. Pravila koja se odnose na službu stroja
- IV. Pravila koja se odnose na radio-službu
- V. Posebni zahtjevi za tankere
- VI. 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 sprječavanje 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.

## **7.6. 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 broskog 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 broskog 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.

### **7.7. 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 osposobljenosti za motrenje i korištenje radarskog uređaja.

Svjedodžbe izdane u drugim državama 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 obavljena 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.

## **7.8. 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.

### **7.8.1. 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.

### **7.8.2. 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.

### **7.8.3. 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 ukrcanju, 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.

## **7.9. Raspored za uzbunu (Muster list)**

Brodaska 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.

## **7.10. 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.

## **7.11. 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 brodarku 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 tijekom traganja
  5. poglavlje – posvećeno je sustavima izvješćivanja s brodova
- Uz konvenciju su bila pridružena dva priručnika: IMOSAR (namjenjen službama traganja i spašavanja) i MERSAR (namjenjen brodovima).

#### **7.11.1. 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.

#### **7.11.2. 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 svojem 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 plovniha 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).