

Zapovjednik i posada broda - hrvatski i međunarodni propisi

Banić, Luka

Undergraduate thesis / Završni rad

2023

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zadar / Sveučilište u Zadru**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:162:338339>

Rights / Prava: [In copyright](#) / [Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2025-03-13**



Sveučilište u Zadru
Universitas Studiorum
Jadertina | 1396 | 2002 |

Repository / Repozitorij:

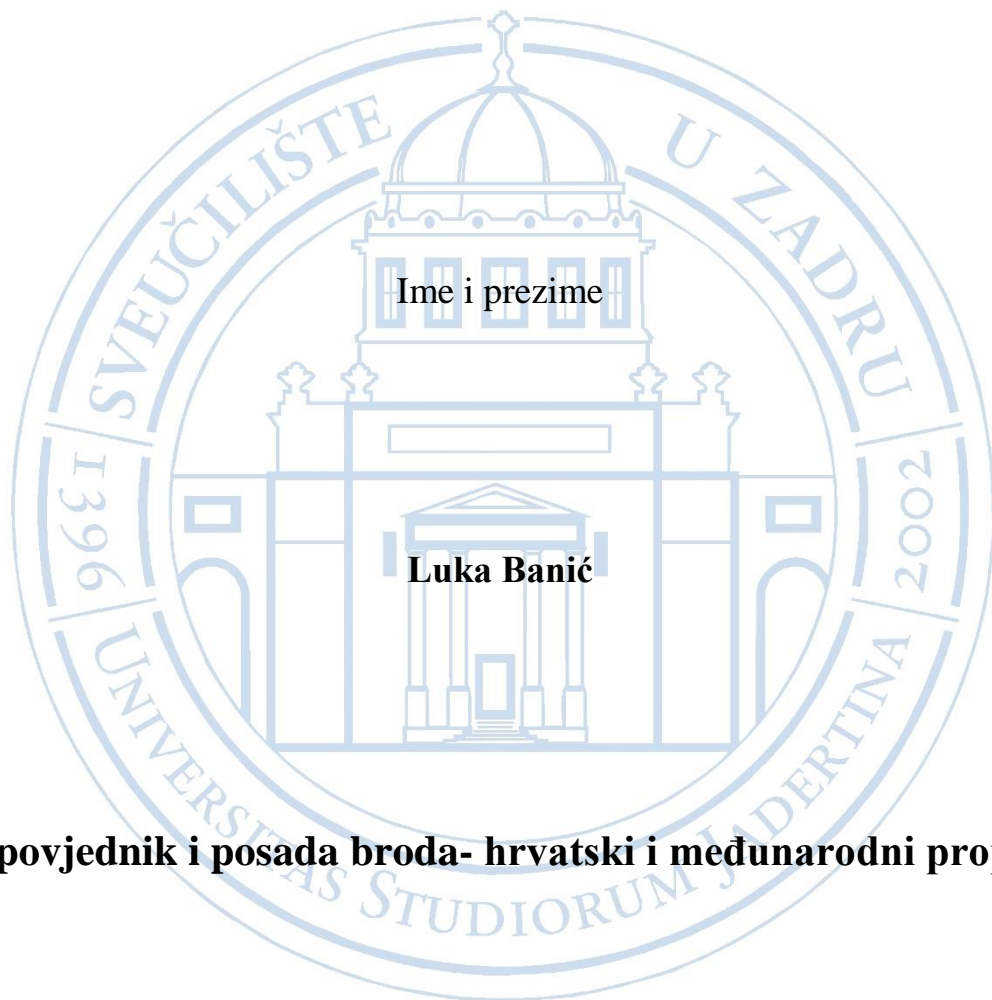
[University of Zadar Institutional Repository](#)



Sveučilište u Zadru

Pomorski odjel

Preddiplomski sveučilišni studij Nautika i tehnologija pomorskog prometa (jednopedmetni - redoviti)



Ime i prezime

Luka Banić

Zapovjednik i posada broda- hrvatski i međunarodni propisi

Završni rad

Zadar, 2023.

Sveučilište u Zadru

Pomorski odjel - Nautički odsjek

Preddiplomski sveučilišni studij Nautika i tehnologija pomorskog prometa (jednopedmetni-
redoviti)

Zapovjednik i posada broda- hrvatski i međunarodni propisi

Završni rad

Student/ica:

Luka Banić

Mentor/ica:

Dr. sc. Marija Pijaca

Komentor/ica:

Dr. sc. Božena Bulum

Zadar, 2023.



Izjava o akademskoj čestitosti

Ja, Luka Banić, ovime izjavljujem da je moj **završni** rad pod naslovom **zapovjednik i posada broda- hrvatski i međunarodni propisi** rezultat mojega vlastitog rada, da se temelji na mojim istraživanjima te da se oslanja na izvore i radove navedene u bilješkama i popisu literature. Ni jedan dio mojega rada nije napisan na nedopušten način, odnosno nije prepisan iz necitiranih radova i ne krši bilo čija autorska prava.

Izjavljujem da ni jedan dio ovoga rada nije iskorišten u kojem drugom radu pri bilo kojoj drugoj visokoškolskoj, znanstvenoj, obrazovnoj ili inoj ustanovi.

Sadržaj mojega rada u potpunosti odgovara sadržaju obranjenoga i nakon obrane uređenoga rada.

Zadar, 19. rujna 2023.

Sadržaj

1. UVOD	1
2. ZAPOVJEDNIK BRODA	2
2.1 Upravna funkcija zapovjednika broda	2
2.2 Funkcija zapovjednika broda u pogledu sigurnosti broda i plovidbe	4
2.3 Funkcija zapovjednika broda kao zakonskog zastupnika broдача	6
3. POSADA BRODA	8
3.1. Pravilnik o najmanjem broju članova posade za sigurnu plovidbu koji moraju imati pomorski brodovi, plutajući objekti i nepomični odobalni objekti	8
3.2. Pravilnik o obavljanju poslova, radnom vremenu i održavanja straže članova posade na pomorskim brodovima trgovačke mornarice Republike Hrvatske	10
3.2.1. Obveze broдача	10
3.2.2. Obveze zapovjednika broda	11
3.2.3. Obveze palubne straže	12
3.2.4. Obveze straže u stroju	13
3.2.5. Obveze radijske straže	16
3.3. Pravilnik o pomorskim knjižicama i odobrenjima za ukrcavanje te postupcima i načinu prijave i odjave pomoraca na obvezno mirovinsko i zdravstveno osiguranje	17
4. MEĐUNARODNI PROPISI	21
5. ZAKLJUČAK	23
LITERATURA	25
POPIS SLIKA	27
SAŽETAK	28
SUMMARY	29

1. UVOD

Zapovjednik i posada broda imaju značajnu ulogu u obavljanju svakog plovidbenog pothvata zbog čega je nužno pravnim propisima regulirati njihove funkcije kao i njihov pravni status. Cilj ovog rada je prikazati hrvatske i međunarodne propisi kojima se uređuju obveze i funkcije zapovjednika i članova posade broda, odnosno istaknuti složenost podjele poslova i važnost svake funkcija zapovjednika i posade broda. U radu se nastoji prikazati potreba za zajedničkom organizacijom na temelju koje se osigurava sigurnost plovidbe, posade i broda.

U ovom završnom radu se koriste različite znanstvene metode. Induktivnom metodom se formiraju zaključci, dok se deduktivnom metodom objašnjavaju postojeće i ukazuje na nove činjenice. U pogledu sinteze, podaci se povezuju u misaone cjeline.

Rad ima nekoliko naslova, odnosno dijelova. Nakon uvodnog dijela, u nastavku se objašnjavaju funkcije zapovjednika broda među kojima posebno njegove upravne funkcije, funkcije u pogledu sigurnosti broda i plovidbe te funkcije u vezi njegove uloge zakonskog zastupnika brodara. Sljedeći dio odnosi se na posadu broda. Unutar ovoga dijela prikazuju se odredbe tri nacionalna, hrvatska pravilnika, odnosno važni pravni izvori koji se odnose na posadu broda. Dakle, riječ je o podzakonskim propisima sljedećih naziva:

- „Pravilnik o najmanjem broju članova posade za sigurnu plovidbu koji moraju imati pomorski brodovi, plutajući objekti i nepomični odobalni objekti“ [16]
- „Pravilnik o obavljanju poslova, radnom vremenu i održavanja straže članova posade trgovačke mornarice Republike Hrvatske“ [17]
- „Pravilnik o pomorskim knjižicama i odobrenjima za ukrcavanje te postupcima i načinu prijave i odjave pomoraca na obvezno mirovniško i obvezno zdravstveno osiguranje“ [18].

U sljedećem dijelu rada daje se pregled međunarodnih konvencija koje je donijela Međunarodna pomorska organizacija (IMO) u području sigurnosti broda i spašavanja na moru. Prikazane su, naime, one međunarodne konvencije na koje se u naznačenim pravilnicima poziva donositelj ovih propisa, Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture. Naznačeni pravilnici doneseni su na temelju najvažnijeg pravnog izvora s područja pomorskog prava u Republici Hrvatskoj - Pomorskog zakonika [5]. Konačno, na kraju rada iznosi se zaključak.

2. ZAPOVJEDNIK BRODA

Zapovjednik broda zapovijeda brodom. To podrazumijeva da zapovjednik zapovijeda posadom i ostalim osobama na brodu. Ujedno, zapovjednik je odgovoran za sigurnost i red u vezi broda, zastupa kompaniju i ima javna ovlaštenja u okvirima propisanim Pomorskim zakonikom i ostalim propisima donesenim na temelju Pomorskog zakonika [5].

U tom smislu, unutar ovog poglavlja, razmotrit će se najvažnije funkcije zapovjednika broda, prvenstveno njegova upravna funkcija, funkcija u pogledu sigurnosti broda i plovidbe te one kao zakonskog zastupnika brodara.

2.1 Upravna funkcija zapovjednika broda

U nizu funkcija koje zapovjednik broda obavlja, upravna funkcija zapovjednika broda odnosi se na njegova javna ovlaštenja. Riječ je o funkciji koju na kopnu imaju upravna tijela. Postojanje njegove upravne funkcije je zbog posebnosti prilika u kojima se obavlja plovidba i položaja zapovjednika na brodu [1]. Naime, javna ovlaštenja zapovjednika broda proizlaze iz izvornih javnih ovlaštenja upravnih tijela, odnosno tijela državne vlasti na kopnu koja su na njega prenesena zbog hitnosti situacije, nedostatka fizičke veze s kopnom, te u vezi sigurnosti na moru [2]. Potrebno je naglasiti da javni interesi koji su vezani uz ovu funkciju dovode zapovjednika u položaj neovisan prema brodaru koji, sukladno tome, ne odgovara za zapovjednikova djela koja čini u vezi s upravnom funkcijom [3].

Javna ovlaštenja zapovjednika na brodu pod hrvatskom zastavom može vršiti samo zapovjednik broda koji je hrvatski državljanin jer je državljanstvo preduvjet za obavljanje upravnih poslova. Obavljanje upravnih poslova znači da zapovjednik nastupa kao tijelo državne vlasti [1]. Ako je zapovjednik broda strana fizička osoba, javna ovlaštenja obavlja prvi časnik palube, odnosno onaj član posade koji je po rangu najstariji časnik palube pod uvjetom da je hrvatski državljanin.

U opseg upravne funkcije zapovjednika broda ulazi, prema čl. 158. Pomorskog zakona, nekoliko obveza, i to [5]:

- izdavanje naredbi te nadzor istih naredbi koje se odnose na plovidbu i red na brodu

- održavanje reda i sigurnosti na brodu zbog čega zapovjednik broda može držati vatreno oružje te ovlast da člana posade broda koji narušava sigurnost plovidbe udalji s posla, a prema potrebi, iskrca s broda i vrati u zemlju

- ovlast ograničenja slobode kretanja na brodu svakoj osobi koja teže ugrozi sigurnost broda, članova posade, putnika i drugih osoba, stvari na brodu i okoliš onečišćenjem uljem, opasnim kemikalijama ili štetnim tvarima, ako je to nužno radi sigurnosti putnika i drugih osoba i stvari na brodu ili radi zaštite broda, ili zaštite okoliša.

U okvir javnih ovlaštenja zapovjednika ulazi i vođenje evidencije o rođenim i umrlim osobama na brodu. Naime, životne situacije mogu dovesti do toga da na brodu dođe do slučaja rođenja djeteta ili smrti putnika ili pomorca. U tom slučaju dužnost je zapovjednik broda sastaviti zapisnik kojim se evidentira rođenje, odnosno smrt, uz naznaku vremena, mjesta ili geografske pozicije broda što je potrebno unijeti u brodski dnevnik. Zapovjednik broda ovlašten je i primiti izjavu posljednje volje koja se također unosi u brodski dnevnik. Isto tako, zapovjednik može sastaviti oporuku pri čemu je dužan utvrditi identitet oporučitelja i sposobnost njegovog/njenog oporučivanja. Važnu dimenziju upravne funkcije zapovjednika broda čini i ovlaštenje koje ima u slučaju počinjenja kaznenog djela na brodu. Naime, sukladno Pomorskom zakoniku, članku 161., ako se dogodi kazneno djelo koje je počinio član posade broda, zapovjednik broda dužan je poduzeti sve mjere u cilju sprječavanja nastupanja štetnih posljedica kaznenog djela. Ova obveza zapovjednika odnosi se i na situacije počinjenog kaznenog djela od strane putnika i druge osobe na brodu. Sve mjere koje se u tom smjeru poduzimaju, zapovjednik broda dužan je s obrazloženjem unijeti u brodski dnevnik [5]. U slučaju opasnosti ponavljanja djela ili bijega s broda, ovlasti zapovjednika broda ogledaju se u mogućnosti ograničenja slobode kretanja osobe na brodu ili, čak, lišenja slobode [3, 5].

Konačno, javna ovlaštenja zapovjednika broda postoje i u slučaju samovoljnog napuštanja broda od strane člana posade, kako se navodi u članku 163. Pomorskog zakonika. Naime, ukrcaj na brod pomorca posebno je reguliran Pomorskim zakonikom. U tom smislu, samovoljno napuštanje broda postoji u slučaju kada do predviđenog odlaska broda iz luke član posade broda nije na brodu. Zapovjednik je dužan napuštanje prijaviti lučkoj kapetaniji, s tim da je dužan o tome, uz prisustvo dvojice svjedoka, sastaviti zapisnik u kojem se utvrđuje imovina te dokumenti člana posade broda koji je napustio brod. Navedeno se evidentira u brodskom dnevniku [1, 5].

2.2 Funkcija zapovjednika broda u pogledu sigurnosti broda i plovidbe

Druga važna funkcija zapovjednika broda odnosi se na sigurnost broda i plovidbe. Prije svega, zapovjednik broda dužan biti na brodu u vrijeme plovidbe broda te provjeriti ispravnost broda u smislu sposobnosti za plovidbu. Nadalje, dužan je provjeriti količinu zaliha na brodu koje su potrebne za putovanje, osigurati ispravnost svih brodskih dokumenata i poduzeti potrebne mjere za sigurnosti putnika. Nadalje, dužan je brinuti se o održavanju trupa te svih ostalih dijelova broda poput strojeva, uređaja i opreme. Posebnu dužnost ima i u vezi provjere pomorskih navigacijskih kartata. Ujedno, brine se i o ukrcaju i iskrcaju putnika te tereta [1].

Daljnja obveza zapovjednika u pogledu sigurnosti broda i plovidbe ogleda se u obavljanju vježbi s brodicama za spašavanje. Ovdje je važno naglasiti i njegovu obvezu provođenja vježbi otkrivanja, sprječavanja i gašenja požara [1].

Ono što je u pogledu sigurnosti broda i plovidbe važno naglasiti jest upravljanje brodom. Naime, zapovjednik osobno upravljati brodom kada to zahtijeva sigurnost broda. Posebno, ova obveza vrijedi pri ulasku ili izlasku broda u luku, u određeni kanal ili sl. Sukladno čl. 149. Pomorskog zakonika, važno je napomenuti da je, bez obzira na peljarevu prisutnost na brodu, odgovornost zapovjednika za isti brod i dalje neupitna [5], što je još jedan dokaz važnosti zapovjednikove uloge na brodu.

U slučaju da nastupe događaji koji brod mogu dovesti u opasnost, dužnost je zapovjednika poduzeti sve potrebne mjere u cilju spašavanja osoba na brodu kao i mjere kojima se uklanjaju moguće opasnosti za brod i stvari na brodu čime se pridonosi osiguranju zaštite okoliša.

Ako je situacija takva da je potrebno žrtvovati brod, teret ili ostale stvari na brodu, dužnost je zapovjednika žrtvovati one vrijednosti koje nisu nužne za plovidbu [5]. Ova odredba Pomorskog zakonika doista je logična jer je uvijek pojam „sigurnost na moru“ na prvom mjestu kada je riječ o pomorskom pothvatu.

Ako unatoč poduzetim mjerama dođe do propasti broda, odnosno ako je propast broda bila neizbježna, dužnost je zapovjednika prije svega spasiti putnike i sve druge osobe na brodu, a nadalje narediti napuštanje broda. Ako je moguće, dužan je ukloniti brod s plovnog puta prije

potonuća, što predstavlja još jedan segment sigurnosti na moru. Važna mjera koju je zapovjednik dužan učiniti je spašavanje brodskog dnevnika, a potom svih drugih brodskih isprava [5].

Zapovjednik je u tom smislu dužan, o svakoj havariji koju brod pretrpi te o događaju koji predstavlja opasnost sigurnosti plovidbe, pravodobno podnijeti izvješće uz izvadak iz brodskog dnevnika [3, 5].

Izvješće se predaje tijelu uprave koje je nadležno za provođenje svih poslova sigurnosti plovidbe u luci odmah nakon dolaska, odnosno u roku 24 sata od pristajanja broda u luku.

Kada je riječ o dužnosti spašavanja osoba na moru, važno je navesti odredbe „Međunarodne konvencije o spašavanju“ iz 1989. godine (u nastavku: Konvencija). Konvencija je obvezna za Republiku Hrvatsku na temelju „Zakona o potvrđivanju Međunarodne konvencije o spašavanju“ iz 1989. godine (Narodne novine, br. 9/1998.) [6]. Konvencijom o spašavanju definiran je pojam spašavanja broda, imovine, štete okolišu te obveza isplate naknade za poduzeto spašavanje. S druge strane, svaka država članica Konvencije svojim nacionalnim propisima uređuje pitanje obveze zapovjednika broda pod zastavom države te obvezu pružanja pomoć osobama koja se nađe u moru i koje su u opasnosti. Navedeno je također propisano i Konvencijom te, prema istoj, kako se navodi u odredbi: „zapovjednik je obavezan pružiti pomoć svakoj osobi koja je u opasnosti na moru ako to može učiniti bez ozbiljnije opasnosti za svoj brod i osobe na njemu“ [6].

Ako zapovjednik broda sazna da je osobama u opasnosti na moru potrebna pomoć i spašavanje, dužan je odazvati se pozivu i krenuti u akciju spašavanja [5]. Isto tako, zapovjednik broda dužan je nakon sudara dvaku ili više brodova pruži pomoć drugom brodu, odnosno njegovoj posadi i putnicima u situaciji kada je isto moguće.

Spašavanje broda i osoba uređeno je još jednom konvencijom. Riječ je o konvenciji pod nazivom „Međunarodnom konvencijom o traganju i spašavanju na moru“ (SAR) iz 1979. godine. Hrvatski sabor potvrdio je ovu Konvenciju „Zakonom o potvrđivanju Međunarodne Konvencije o traganju i spašavanju na moru“ (Narodne novine, Međunarodni ugovor, br. 14/1996) pa naznačena Konvencija čini sastavni dio unutarnjeg pravnog poretka Republike Hrvatske.

U skladu s Konvencijama, postoje izuzetci od pružanja pomoći, prema kojima zapovjednik nije dužan krenuti u akciju spašavanja na moru. Ti izuzetci odnose se na sljedeće situacije:

- kada bi spašavanje predstavljalo opasnost za njegov brod i osobe kojim zapovijeda
- kada smatra da poduzimanje i akcija spašavanja ne bi bila uspješna
- kada sazna da je drugi brod prihvatio poziv za pružanje pomoći
- kada spašavanje više nije potrebno [8].

U pogledu bilateralnih ugovora vezanih uz spašavanje i traganje na moru, Republika Hrvatska takav sporazum ima s Republikom Italijom. Riječ je o ugovoru pod nazivom „Memorandum o suglasnosti između Vlade Republike Hrvatske i Vlade Talijanske Republike o suradnji u operacijama traganja i spašavanja na Jadranskom moru“ [8].

2.3 Funkcija zapovjednika broda kao zakonskog zastupnika broдача

Funkcija zapovjednika broda kao zakonskog zastupnika broдача odnosi se na pravno zastupanje vlasnika broda izvan njegovog mjesta poslovanja odnosno sjedišta. Sukladno tome, zapovjednik broda je ovlašten zastupati komercijalne interese vlasnika broda u tijeku pomorskog pothvata što znači da je zapovjednik broda ovlašten zaključiti različite ugovore tijekom putovanja u cilju pravodobne i uspješne plovidbe [8]. Razlozi pravne sigurnosti i zaštite interesa treće strane zahtijevaju, međutim, da se ovo pitanje posebno uredi propisima kako komercijalni interesi vlasnika broda ne bi došli u pitanje.

Pomorski zakonik predviđa nekoliko situacija u kojima zapovjednik ostvaruje funkciju zakonskog zastupnika broдача. Prvi slučaj odnosi se na situaciju kada je zapovjednik ovlašten, za broдача izvan njegovog sjedišta, sklopiti konkretan ugovor koji se odnosi na spašavanje i na sve pravne poslove koji su potrebni za izvršavanje navedenog putovanja [5].

Drugi slučaj podrazumijeva situaciju u kojoj je zapovjednik ovlašten za broдача u mjestu koje se nalazi izvan njegovog sjedišta, a u kojem ne postoji ovlašteni predstavnik broдача, zaključiti ugovore koji se odnose na pomorsko-plovidbene poslove. Izuzetak od ovog pravila predstavljaju brodarski ugovori na vrijeme za cijeli brod [5]. Drugim riječima, isti brodarski ugovor ne može zaključiti i potpisati zapovjednik broda.

Zapovjednik broda nije ovlašten vršiti sklapanje ugovora koji se odnose na zakup broda, niti ugovora koji se odnose na osiguranje broda. Također, zapovjednik ne može otuđiti niti založiti brod [3].

U skladu s navedenim, ova ovlaštenja nisu isključiva. Navedeno znači da je brodar ovlašten ograničiti naprijed navedena ovlaštenja. Međutim, ako brodar interno ograniči zakonska ovlaštenja zapovjednika, takvo ograničenje nema pravnog učinka prema trećim osobama ako one za njih nisu znale niti su mogle znati [3].

3. POSADA BRODA

Posadu broda čine sve osobe koje su ukrcane na brod za obavljanje određenog posla na brodu i koje su upisane u popis posade broda [5]. Član posade mora imati odgovarajuću životnu dob, potrebna znanja i odgovarajuće svjedodžbe koje se odnose na njegovu osposobljenosti za obavljanje određenih poslova te svjedodžbe koje se odnose na dopunsku osposobljenost. Na brod se može ukrcati isključivo osoba koja posjeduje pomorsku knjižicu ili ona koja ima odobrenje za ukrcavanje kako je uređeno propisima. Naime, ovo pitanje određeno je pravnim izvorom pod nazivom „Pravilnik o pomorskim knjižicama i odobrenjima za ukrcaj te postupcima i načinu prijave i odjave pomoraca na obvezno mirovinsko i obvezno zdravstveno osiguranje“ (Narodne novine, br. 112/16) [18].

Za obavljanje poslova na brodu, na brodu mora biti odgovarajući broj članova posade broda. Članovi posade moraju imati odgovarajući stupanj osposobljenosti kako propisuje „Pravilnik o najmanjem broju članova posade za sigurnu plovidbu koji moraju imati pomorski brodovi, plutajući objekti i nepomični odobalni objekti“ (Narodne novine br. 63/2007) [16]. Nadalje, „Pravilnik o obavljanju poslova, radnom vremenu i održavanju straže članova posade trgovačke mornarice Republike Hrvatske“ (Narodne novine br. 91/1998) [17] propisana je dužnost zapovjednika, odnosno časnika i svih drugih članova posade u vezi obavljanja poslova i straže na brodu.

Konačno, „Pravilnikom o pomorskim knjižicama i odobrenjima za ukrcavanje, te postupcima i načinu prijave i odjave pomoraca na obvezno mirovinsko i obvezno zdravstveno osiguranje“ [18]. propisani se uvjeti potrebni za izdavanje pomorske knjižice pomorcima te podaci koji se upisuju u istu knjižicu.

3.1. Pravilnik o najmanjem broju članova posade za sigurnu plovidbu koji moraju imati pomorski brodovi, plutajući objekti i nepomični odobalni objekti

„Pravilnikom o najmanjem broju članova posade za sigurnu plovidbu koji moraju imati pomorski brodovi, plutajući objekti i nepomični odobalni objekti“ [16] propisuje se broj pomoraca potreban za sigurnu plovidbu iz razloga sigurnosti plovidbe i njihova stručna osposobljenost [16]. Ove odredbe odnose se na brodove hrvatske državne pripdanosti i viju zastavu Republike Hrvatske.

Najmanji broj članova posade podrazumijeva broj pomoraca koji jamči sigurnost plovidbe. Pri tome odlučujući kriteriju jesu kategorija i područje plovidbe, veličina i namjena broda, snaga porivnog uređaja, stupanj i automatizacija pogona [16].

U slučaju da se radijski uređaji na brodu održavaju metodom održavanja, brod mora imati najmanje jednog stručno osposobljenog radioelektroničara [16].

Nadalje, svi putnički brodovi unutar međunarodne plovidbe, kao i teretni brodovi koji se nalaze u međunarodnoj plovidbi do 500 BT i više, moraju imati ukrcanog jednog časnika odgovornog za sigurnosnu zaštitu broda. Svi brodovi kategorije plovidbe I. i II., tj. brodovi koji su u međunarodnoj plovidbi duljoj od tri dana, moraju imati ukrcanog najmanje jednog liječnika u općoj službi. Prema uvjetima, broj posade na tim brodovima treba biti sto ili više [16].

Isto tako svi zapovjednici i časnici u službi palube moraju posjedovati neku od sljedećih potvrda:

- o osposobljenosti za motrenje i za korištenje radijskog uređaja
- o osposobljenosti za motrenje i ucrtavanje radarskim uređajem i korištenjem ARPA uređaja (engl. *automatic radar plotting aid*) na radnoj razini
- o osposobljenosti za motrenje i ucrtavanjem radarskim uređajem i korištenje ARPA uređaja na upravljačkoj razini [16].

Teretni brodovi u kategoriji plovidbe 1, neograničena plovidba preko 3000 BT-a, moraju imati najmanje zapovjednika s pripadajućim svjedodžbama o osposobljenosti, i to svjedodžbom o osposobljenosti za zapovjednika broda od 300 BT ili većeg i radiooperatera s općom ovlasti te jednog prvog časnika sa svjedodžbom o osposobljenosti za prvog časnika palube na brodu od 3000 BT ili većeg i radiooperatera s općom ovlasti, dva časnika plovidbene straže sa svjedodžbom o osposobljenosti za časnika plovidbene straže na brodovima od 500 BT ili većima, za radiooperatera s općom vlasti te tri člana posade koja čine dio plovidbene straže sa svjedodžbom o osposobljenosti za člana posade koji čini dio plovidbene straže i osposobljenost za temeljnu sigurnost na brodu i jednog mornara s potvrđnicom o dopunskoj osposobljenosti za postupke u slučaju bilo kakve opasnost na brodu ili pak sa svjedodžbom o dopunskoj osposobljenosti na temeljenju sigurnost na brodu [16]. Naznačena odredbe, nalazi se u Pravilniku iz naslova u kojem je taksativno naznačen svaki član posade broda i njegova svjedodžba.

Svi zapovjednici i časnici plovidbene straže moraju posjedovati svjedodžbe koje se odnose na dopunsku osposobljenost. Dopunska osposobljenost odnosi se na pružanje medicinske prve pomoći, pružanje medicinske skrbi na brodu, obavljanje poslova gašenja požara te na rukovanje brodicom koja se koristi u svrhu spašavanja [16].

3.2. Pravilnik o obavljanju poslova, radnom vremenu i održavanju straže članova posade na pomorskim brodovima trgovačke mornarice Republike Hrvatske

„Pravilnik o obavljanju poslova, radnom vremenu i održavanju straže članova posade na pomorskim brodovima trgovačke mornarice Republike Hrvatske“ [17] (u nastavku: Pravilnik o obavljanju poslova) utvrđuje pravila i postupke obavljanja poslova, odnosno održavanje straže članova posade u svrhu osiguravanja sigurnosti plovidbe i zaštite okoliša.

Kako bi se održalo pravilno i sigurno obavljanje svih poslova i održavanja straže, Pravilnikom o obavljanju poslova utvrđuje se posebne obveze nekoliko osoba, i to brodara, zapovjednika broda i časnika na brodu.

Osim zapovjednika broda, članovi posade, koji neposredno rukovode obavljanjem poslova i održavanjem straže jesu: upravitelj stroja, časnici odgovorni za stražu te radiooperater za radijsku stražu i u vezu pogibelji [17].

Časnici odgovorni za stražu mogu biti časnici za palubnu stražu i za stražu u stroju te časnici s dvojnim ovlastima. Časnik s dvojnim ovlastima istovremeno ne smije obavljati poslove i jedne i druge ovlasti [17].

U nastavku se utvrđuju obveze naznačenih osoba prema Pravilniku o obavljanju poslova.

3.2.1. Obveze brodara

Brodar mora voditi brod i ustroj na njemu u skladu s propisima. Tek ako je ovaj uvjet ispunjen brodar može ukrcati na brod posadu stručno osposobljenu i zdravstveno sposobnu. Brodar je pri tome obavezan za svaki brod posebno odrediti jednu ili nekoliko osoba na kopnu koje će

imati položaj posrednika između posade s jedne i broдача s druge strane. Posrednik za svaki brod vrši nadzor provođenja propisanih mjera sigurnosti plovidbe i zaštite okoliša te prema potrebi osigurava pružanje stručne i druge pomoći [17].

Brodar je, nadalje, sukladno Pravilniku o davanju poslova, dužan ustrojiti sustav sigurnog upravljanja brodom davanjem pisanih uputa koje su sadržane u knjizi postupaka. Sukladno članku 2. točki 2. Pravilnika o obavljanju poslova, „knjiga postupaka je pisani dokument u kojem su sadržane upute broдача i zapovjednika broда u svezi s postupanjem u slučajevima opasnosti, za boravka broда u luci, na sidru i u plovidbi“. Ista mora biti na brodu, te se upute sadržane u njoj moraju redovito ažurirati. U skladu s navedenim, broдар je dužan osigurati upoznavanja svakog člana posade s postupcima u vezi obavljanja njihovih dužnosti. Broдар daje konkretne upute koje se odnose na postupanja na mostu te ujedno osigurava primjenu obrazaca za provjeru koje su prilagođene svakom brodu. Sukladno Pravilniku o davanju poslova, broдар daje jasne upute zapovjedniku broда koje se odnose na zloupotrebu droge i alkoholnih pića [17].

3.2.2. Obveze zapovjednika broда

Pravilnikom o obavljanju poslova propisane su obveze zapovjednika broда. Prema istima, zapovjednik broда je prilikom zapovijedanja dužan ustrojiti posadu koja će na adekvatan način obavljati potrebne zadatke na brodu, s tim da posebnu pažnju treba posvetiti postupcima organizacije u slučaju neke opasnosti. U slučaju nastupa okolnosti vezanih za neposrednu opasnost za život posade i putnika, odnosno u slučaju nastanka bilo kakve materijalne štete, zapovjednik broда dužan je osobno rukovoditi postupcima u cilju njihovog otklanjanja [17].

Nadalje, zapovjednik broда mora provoditi vježbe na brodu i to sredstvima kao i opremom u segmentu sigurnosti i spašavanja, s tim da je dužan poduzimati mjere koje se odnose na održavanje tih sredstava i opreme. U isključivoj nadležnosti zapovjednika broда je ustrojavanje straže kojom će se osigurati sigurna plovidba broда, siguran boravak na brodu na sidru i u luci. K tome, zapovjednik ima obvezu ustrojavanja cjelokupnog sustava komuniciranja i obavještanja na brodu [17].

Zapovjednik se ujedno brine o administraciji i sadržaju broдskog dnevnika te daje upute časnicima o načinu sastavljanja bilješki dok obavljaju stražu, s tim da se posebna pozornost odnosi na upute o bilješkama o događajima koji ugrožavaju sigurnost na brodu. Konačno,

zapovjednik broda je dužan voditi računa o tome da knjiga koja sadrži postupke s njegovim naredbama bude dostupna svim inspekcijama koje su u nadzoru broda [17].

3.2.3. Obveze palubne straže

Pravilnikom o obavljanju poslova propisane su obveze palubne straže. Palubna straža odgovorna je zapovjedniku broda za osiguranje sigurne plovidbe i za postupanje prema Međunarodnim pravilima o izbjegavanju sudara na moru [10]. Časnik za palubnu stražu ne smije drugom časniku predati stražu ako smatra da ovaj nije u situaciji učinkovito odraditi povjerene poslove straže, o čemu je dužan izvijestiti zapovjednika broda.

U pogledu obveza časnika odgovornog za palubnu stražu, razlikuju se obveze časnika dok je brod u plovidbi, na sidrištu te u luci.

Obveze časnika odgovornog za palubnu stražu u plovidbi

Obveze časnika za palubnu stražu za plovidbe broda mogu se podijeliti na one koje se odnose na preuzimanje straže te na obveze u plovidbi. Pri preuzimanju straže, časnik odgovoran za palubnu stražu dužan je [17]:

- uvjeriti se je li sva posade u straži sposobna obaviti poslove straže
- uvjeriti se u predviđenu i u stvarnu poziciju broda (kurs, brzina broda i upravljanje strojarnicom kao i plovidbene opasnosti)
- upoznati se s naredbama i uputama zapovjednika u vezi plovidbe broda
- upoznati se s cjelokupnom postojećom pozicijom, kursom, brzinom i gazom broda
- upoznati se sa svim postupcima koji se odnose na upotrebu porivnog stroja prilikom provođenja manevra
- upoznati se s uvjetima plovidbe.

S obzirom na navedeno, časnik za palubnu stražu dužan je voditi brigu o radnom stanju navigacijske i druge sigurnosne opreme koja se koristi, odnosno koja bi se mogla koristiti. Isto tako nužno je sagledati mogućnost pojave greške zvrčnog i devijaciju magnetskog kompasa. Praćenje stanja plovidbe podrazumijeva praćenje nazočnosti brodova koji se kao takvi vide. Konačno, časnik za palubu pri upoznavanju uvjeta plovidbe provjerava navigacijska upozorenja [17].

Kada je riječ o obvezama časnika odgovornog za palubnu stražu tijekom plovidbe, isti časnik obavlja stražu na mostu i na njemu ostaje dok ne preda stražu. Provjerava kormilarski kurs, poziciju i brzinu broda te vodi li osoba koja kormilari brodom točno kurs, grešku zvrčnog kompasa i devijaciju magnetskog kompasa, postojanost pokazivanja kursa, uređaj za automatsko kormilarenje, ispravnost navigacijskih i signalnih svjetala te radi li radijska oprema ispravno [17].

Sukladno Konvenciji o zaštiti ljudskog života na moru (u nastavku: SOLAS) [9], časnik odgovoran za palubnu stražu dužan je pravodobno postaviti osobu koja će manevrirati brodom te isto tako prebaciti na ručni manevar u slučaju opasnosti.

Obveze časnika odgovornog za palubnu stražu na sidrištu

Kada je brod na sidru, časnik odgovoran za palubnu stražu prije svega treba prikazati položaj broda na karti, zatim provjeriti stoji li sigurno na sidru, osigurati primjereno motrenje, pratiti meteorološke uvjete, osigurati pripravnost porivnog stroja i ostalih postrojenja, a sve sukladno Pravilniku o obavljanju poslova [17].

Obveze časnika odgovornog za palubnu stražu u luci

Za vrijeme boravka u luci, kako je propisano Pravilnikom o obavljanju poslova, časnik mora obavljati povremenu ophodnju broda pri čemu mora posebnu pozornosti posvetiti stanju i učvršćenju broskog siza, sidrenog lanca i vezova, gazu ili dubini kobilice i općem stanju broda, vremenskim prilikama, primjeni propisa, razini vode u kaljuđama i tankovima, osobama na brodu i mjestu njihova boravka, isticanju svjetala i svim radovima koji se odnose na ukrcaj i iskrcaj tereta [17].

Ujedno, Pravilnikom o obavljanju poslova, za vrijeme boravka broda u luci, propisane su obveze časnika odgovornog za palubnu stražu prilikom predaje i preuzimanja straže [17].

3.2.4. Obveze straže u stroju

Odgovornosti je časnika odgovornog za stražu u stroju za pouzdan i siguran rad stroja te za održavanje cjelokupnog broskog sustava o kojem ovisi sigurnost broda. U tom smislu, kako

nalaže Pravilnik o obavljanju poslova, upravitelj stroja je dužan ustrojiti stražu kojom se osigurava pouzdan i siguran rad, a sastav straže ovisi o vrsti broda, stupnju automatizacije, uvjetima rada, stručnojsti i iskustvu članova straže.

Sastav i ustroj straže mora odgovarati sastavu i ustroju straže za vrijeme plovidbe i dok je brod na sidru ili u luci. Međutim, kako se obveze straže u stroju razlikuju u ovim situacijama, upravitelj stroja u dogovoru sa zapovjednikom broda može donijeti odluku o sastavu straže koji se razlikuje u stroju na sidrištu i luci. Ako je riječ o brodu porivne snage od 3000 Kw ili većem, za stražu odgovara časnik stroja [17].

Svi članovi straže moraju biti sposobni za svoje radne obveze. Kao i u slučaju časnika odgovornog za palubnu stražu, tako je i časnik odgovoran za stražu u stroju dužan prilikom preuzimanja straže detaljno proučiti u kojem stanju preuzima daljnje upravljanje strojem [17].

Ako stupanj automatizacije sustava, stroja i uređaja dopušta, časnik odgovoran za stražu u stroju ne mora biti konstantno nazočan u stroju, nego se dovoljnim smatraju dežurstva, odnosno boravak u prostoru broda gdje su postavljeni alarmni uređaji strojarnice [17].

Časnik odgovoran za stražu u stroju mora na kontinuiran način organizirati cjelokupni stručni sastav straže na temelju kojeg se pruža osiguravanje pouzdanog i sigurnog rada cjelokupnog sustava, strojeva i uređaja. Ujedno, ne smije predati stražu časniku za kojeg u bilo kojem slučaju sumnja je li u mogućnosti nastaviti poslove straže o čemu svakako mora dalje izvijestiti upravitelja stroja. Konačno, kada je riječ o odnosu upravitelja stroja i časnika odgovornog za stražu u stroju, potrebno je istaknuti da nazočnost upravitelja stroja u strojarnici nipošto ne oslobađa časnika obveza i odgovornosti. Tek kada upravitelj izričito izvijesti časnika o preuzimanju obveza i odgovornosti, smatra se da je časnik oslobođen svojih obveza [17].

Isto tako časnik mora osigurati nadzor strojarnice te u svakom trenutku biti pripravan na rukovanje strojem. Ako se dogodi da je strojarnica bez nadzora tada i časnik odgovoran za stražu u stroju mora biti dostupan [17].

Ako se porivnim strojem upravlja neposredno, časnik prilikom manevra mora osigurati nazočnost osobe ili osoba za upravljačke uređaje. Časnik odgovoran za stražu u stroju dužan je pravovremeno izvršavati sve naredbe palubne straže prilikom čega se sve promjene koje se odnose na način rada porivnog stroja moraju zabilježiti [17].

Veliku pozornost časnik mora usmjeriti prema održavanju postrojenja. Isto uključuje mehaničke, električne, hidraulične i pneumatske sustave, odnosno sve upravljačke uređaje i

pripadajuću sigurnosnu opremu. Ako je strojarnica u pripravnosti, časnik mora poduzeti mjere osiguranja kako bi sustavi i uređaji mogli koristiti tijekom manevra. [17].

Časnik je dužan poduzimati mjere osiguranja kako bi se u slučaju nastanka određenih kvarova u strojarnici, požara, naplavljivanja, sudara, nasukavanja ili nekog drugog događaja, u konačnici, moglo spriječiti širenje nastale štete, odnosno šteta općenito [17].

Ujedno, časnik mora na kontinuiran način surađivati s časnikom odgovornim za poslove održavanja u strojarnici, a naročito pri samom obavljanju periodičkog održavanja, odnosno osiguravanja otklanjanja kvarova. U slučaju da dođe do izbijanja požara, odnosno u slučaju da nastanu određeni kvarovi koji bi mogli dovesti do smanjenja brzine ili različitih problema u vezi sigurnosti broda [17].

Važno je istaknuti da časnik ne smije tijekom obavljanja straže obavljati druge dužnosti koje bi ga na bilo koji način mogle ometati u njegovom postupku nadziranja nad radom strojarnice niti smije preuzimati kakve druge dužnosti [17].

Časnik odgovoran za stražu stroja bez odlaganja mora obavijestiti upravitelja stroja o:

- oštećenju ili kvaru koji ugrožavaju njegov ispravan rad
- pojavi kvara koji bi mogao utjecati na ispravan rad sustava namijenjenih za nadziranje automatskog i daljinskog upravljanja
- dvojbi u pogledu postupaka koji bi mogli utjecati na siguran rad stroja [17].

Također, Pravilnik o obavljanju poslova razlikuje obveze časnika odgovornog za stražu u stroju tijekom plovidbe, na sidrištu i prilikom boravka u luci.

Za vrijeme boravka broda u luci časnik je dužan:

- u slučaju opasnosti, dati uzbunu i poduzeti propisane radnje
- surađivati i dogovarati se s časnikom koji je odgovoran za palubnu stražu u vezi upotrebe opreme koja se koristi za postupak ukrcavanja i iskrcavanja tereta i balasta
- poduzimati ophodnje kako bi došlo do osiguranja nadzora i otkrivanja bilo kakvih neispravnosti, odnosno kvarova na pojedinim uređajima te kako bi se, prema potrebi, navedeni otklonili [17].

Upravitelj stroja je jedina ovlaštena osoba koja može donositi odluke treba li časnik odgovoran za stražu u stroju izvršiti završetak započete radnje u slučaju da je tijekom izvođenja radnje nastupilo vrijeme koje označava predaju straže. Ujedno, časnik odgovoran

za stražu u stroju, za boravka broda u luci, mora obavijestiti časnika koji će preuzeti stražu o slijedećim podacima, i to o:

- informacijama koje se odnose na radove na brodu, svim popravcima koji su se odvijali na sustavima, strojevima i uređajima
- popravcima koji su se provodili na brodu, odnosno sustavima, strojevima, uređajima i drugim mogućim opasnostima
- razini kaljuža, stupnju balasta, stanju goriva u tankovima, ali isto tako i posebnim uvjetima koji se odnose na ispuštanje otpadnih voda
- uvjetima koji se odnose na ispuštanja fekalnih voda
- stanju uređaja za gašenje požara (fiksni i prijenosni)
- članovima posade koji su odgovorni za popravke u stroju, odnosno broju drugih članova posade
- drugim uvjetima koje se vežu za sigurnost ljudi, broda, tereta, ali i pitanja zaštite morskog okoliša [17].

Časnik koji preuzima stražu u luci mora se uvjeriti u svaku od navedenih dužnosti. Pri tome, časnik koji preuzima stražu mora biti upoznat sa svim postojećim i drugim izvorima električne energije, grijanja i hlađenja te s količinama odnosno stanjem goriva, maziva i vode na brodu [17].

3.2.5. Obveze radijske straže

Kada se govori o radijskoj straži zapovjednik broda dužan je ostvariti preduvjete za obavljanje tih poslova. Naime, zapovjednik ima obvezu osigurati obavljanje radijske straže sukladno SOLAS konvenciji, pod uvjetom da je riječ o brodu na kojeg se primjenjuje SOLAS konvencija [9]. Zapovjednik je, nadalje, dužan osigurati ispravnu radijsku opremu te određuje radiooperatera odgovornog za radijske veze u slučajevima opasnosti i radiooperatera odgovornog za radijsku stražu.

Radioperater određen za radijske veze odnosno komunikacije

Radiooperater određen za radijske komunikacije mora prije isplovljavanja utvrditi i osigurati da su svi radijski uređaji i pričuvni izvori energije u ispravnom stanju što je dužan zabilježiti u

radijskom dnevniku. Nadalje, dužan je osigurati dostupnost isprava i radijskih obavijesti brodovima.

Kada je riječ o radijskom satu, isti mora biti točno podešen te njegove antene trebaju biti dobro postavljene, odnosno neoštećene i ispravno priključene.

Konačno, radiooperater određen za radijske veze treba voditi računa da su aktualna vremenska i navigacijska upozorenja dopunjena sukladno mogućnostima te o tome obavijesti zapovjednika.

Radiooperater odgovoran za radijsku stražu

Radiooperater odgovoran za radijsku stražu dužan je utvrditi ispravnost antena pomoćnog i pričuvnog izvora električne energije, te voditi evidenciju da su svi radijski uređaji u ispravnom stanju na temelju provjera. Radiooperater je dužan dnevna izvješća i navigacijska upozorenja držati dostupna u kormilarnici broda i voditi radijski dnevnik sukladno „Međunarodnom pravilniku o radijskom prometu“ [17].

Nakon isplovljavanja broda i za vrijeme plovidbe, radiooperater odgovoran za radijsku stražu mora provjeriti sustav za prijam navigacijskih upozorenja i obavijestiti zapovjednika o novim upozorenjima. U radijski dnevnik dužan je upisati započetu radijsku službu, s tim da je prethodno provjerio ispravnost rada uređaja. Ako se dogodi neposredna pogibelji za brod, neposredno nakon prijema radijskog upozorenja, radiooperater mora preuzeti odgovornost sukladno „Međunarodnom pravilniku o radijskom prometu“ [17].

3.3. Pravilnik o pomorskim knjižicama i odobrenjima za ukrcavanje te postupcima i načinu prijave i odjave pomoraca na obvezno mirovinsko i zdravstveno osiguranje

„Pravilnikom o pomorskim knjižicama i odobrenjima za ukrcavanje, te postupcima i načinu prijave i odjave pomoraca za obvezno mirovinsko i obvezno zdravstveno osiguranje“ [18] (u nastavku: Pravilnik o pomorskim knjižicama) propisani su uvjeti potrebni za dobivanje pomorske knjižice. Moguće je da se pomorcu izda odobrenje za ukrcaj ako se radi o osobi koja nema hrvatsko državljanstvo pa je odobrenje za ukrcaj zamjena za pomorsku knjižicu.

Pomorska knjižica izdaje se državljanima Republike Hrvatske, a odobrenje za ukrcavanje stranom državljaninu ako se ukrcava na brod hrvatske državne pripadnosti.

Pomorskom knjižicom i odobrenjem za ukrcaj dokazuje se nekoliko činjenica. Prije svega identitet i državljanstvo, stručna i zdravstvena sposobnost, svojstvo na brodu i trajanje službe na brodu [12].

Pomorska knjižica i odobrenje za ukrcaj može se izdati osobi koja je navršila 16 godina života i koja je u svakom segmentu zdrava i sposobna za obavljanje poslova na pomorskom objektu što se dokazuje valjanom svjedodžbom o zdravstvenoj sposobnosti [18].

Sva tri dokumenta isprava izdaju se s rokom valjanosti od 10 godina. Kada je riječ o nadležnosti za izdavanje pomorske knjižice, istu izdaje lučka kapetanija čija se nadležnost određuje prema prebivalištu pomorca. U slučaju da podnositelj nema prebivalište u županijama koje imaju lučku kapetaniju, podnositelj može podnijeti zahtjev bilo kojoj lučkoj kapetaniji koja je navedena u Pravilniku. Isto vrijedi za odobrenje za ukrcavanje. Podaci o izdanim dokumentima vode se u očevidnicima za svaku vrstu ispave koje vode lučke kapetanije i Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture u svojoj centralnoj bazi podataka [18].

Zamjena pomorske knjižice i odobrenja za ukrcavanje te identifikacijske isprave moguća je u sljedećim slučajevima:

- istekom roka na koji su izdane
- popunjavanjem rubrika s podacima
- kada postane neupotrebljiva
- kada imatelj isprave promijeni ime i prezime
- kada izgled osobe ne odgovara fotografiji na ispravi ili se fotografija ošteti
- kada postoji drugi valjani razlog [18].

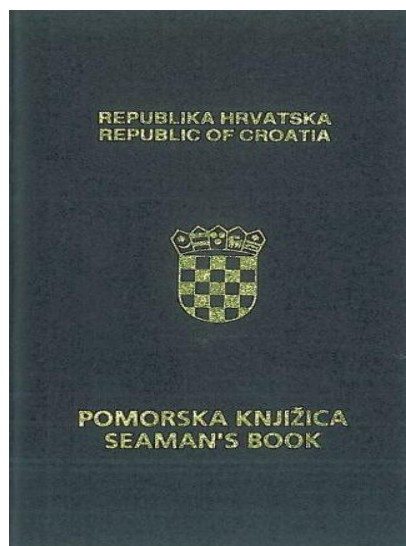
Gubitak bilo koje od navedenih isprava pomorac je dužan prijaviti nadležnom tijelu koje je ispravu izdalo. Ako je gubitak primijećen u inozemstvu, pomorac se prijavljuje najbližem diplomatskom ili konzularnom predstavništvu Republike Hrvatske. Nakon povratka u Republiku Hrvatsku, pomorac se treba javiti tijelu koje je izdalo ispravu. Izgubljena pomorska knjižica mora se proglasiti nevažećom i nadležno tijelo će na zahtjev pomorca izdati novu

ispravu. U tom slučaju, svjedodžba o zdravstvenoj sposobnosti ne smije biti kraća od 6 mjeseci [18].

Do proglašenja pomorske knjižice i odobrenja za ukrcavanje nevažećom doći će i u slučaju poništenja pomorske knjižice. Nadležno tijelo poništiti će pomorsku knjižicu i odobrenju za ukrcavanje u sljedećim slučajevima:

- ako nastupi trajna zdravstvena nesposobnost pomorca
- ako su ovi dokumenti izdani na temelju krivotvorenih i/ili neistinitih isprava [18].

U slučaju poništenja pomorske knjižice i odobrenja za ukrcavanje, nevažećom se proglašava i identifikacijska isprava pomorca.



Slika 1. Pomorska knjižica

Prema Pravilniku o pomorskim knjižicama, pomorska knjižica mora sadržavati sljedeće potake:

- ime države te naznaku da se radi o pomorskoj knjižici
- brojeve evidencije u očevidniku
- elemente identifikacije pomorca uključujući njegovo prebivalište
- brojčanu oznaku stranica
- mjesto za fotografiju
- mjesto za potpis

- fizičke posebnosti imatelja knjižice
 - naziv tijela ovlaštenog za izdavanje
 - mjesto i datum
 - rok valjanosti
 - ime i prezime osobe koja je ovlaštena za izdavanje pomorske knjižice
 - podatke o ukrcaju i iskrcaju
 - podatke o oduzimanju svjedodžbene osposobljenosti i dopunskoj osposobljenosti
 - mjesto za napomene (u koje se, pored ostalog upisuje školska sprema za radna mjesta)
- [18].

4. MEĐUNARODNI PROPISI

Iz prethodnih poglavlja vidljivo je da se propisi Republike Hrvatske u pogledu sigurnosti plovidbe u bitnome pozivaju na različite međunarodne propise što govori da je zakonodavstvo Republike Hrvatske usklađeno s njima. Ovdje je ujedno riječ o unifikaciji pomorskog prava koja se postiže u svrhu izjednačavanja propisa bez obzira na različite pravne sustave.

Republika Hrvatska, kao pomorska zemlja s dugom pomorskom tradicijom, potpisnica je i/ili ugovorna strana najvećeg dijela tih propisa na temelju notifikacije o sukcesiji iz Socijalističke Federativne Republike Jugoslavije u čijem sastavu Republika Hrvatska bila do 1991.

Prije nego što se napravi osvrt na najvažnije propise iz područja sigurnosti plovidbe, a koje su važne za poslove zapovjednika i posade broda, potrebno je navesti ime najvažnije organizacije zadužene za sastavljanje konvencija s područja pomorstva. Naravno, riječ je o Međunarodnoj pomorskoj organizaciji (IMO), specijaliziranoj ustanovi Ujedinjenih Naroda (UN) koja je odgovorna za mjere poboljšanja sigurnosti i zaštite međunarodnog brodarstva i sprječavanja onečišćenja s brodova. Ustanovljena je Konvencijom usvojenom pod pokroviteljstvom Ujedinjenih naroda u Ženevi 1948., a s radom je započela 1959. godine [13].

Najvažnija pitanja kojima se IMO bavi jest pomorska sigurnost, pomorsko osiguranje i piratstvo, zaštita okoliša, zaštita ljudski života i mora od onečišćenja [13].

Najvažnije konvencije koje se odnose na sigurnost plovidbe donesene u okviru rada IMO-a jesu:

- „Međunarodna konvencija o sigurnosti ljudskih života na moru“ (SOLAS)
- „Konvencija o međunarodnim pravilima o izbjegavanju sudara na moru“ (COLREG)
- „Međunarodna konvencija o sprečavanju onečišćenja mora s brodova“ (MARPOL)
- „Međunarodna konvencija o teretnim linijama“ (LL)
- „Međunarodna konvencija o baždarenju brodova“ (TONNAGE)
- „Međunarodna konvencija o standardima izobrazbe, izdavanju svjedodžbi i držanju straže“ (STCW)
- „Međunarodna konvencija o pomorskom traganju i spašavanju“ (SAR) [13].

S obzirom na dužnosti zapovjednika i posade broda, važno je poznati sadržaj ovih konvencija prvenstveno sadržaj SOLAS, COLREG i STCW konvencija.

SOLAS konvencija sa svim svojim izmjenama i dopunama općenito se smatra jednom od najvažnijih IMO konvencija. Njezin temeljni cilj je određivanje minimum standarda za konstrukciju, opremu i rad brodova, kompatibilnih s njihovom sigurnošću. U tom smislu, države pod čijim zastavama plove brodovi, dužne su osigurati da brodovi ispunjavaju konvencijske zahtjeve. Ujedno, ova konvencija omogućava tzv. lučku kontrolu, odnosno provjeru sukladnosti konvencijskih zahtjeva države luke [9, 13].

SOLAS konvencija, nakon izmjena i dopuna, ima 14 poglavlja, među kojima je za ranije spomenute hrvatske propise važno spomenuti poglavlje IV pod naslovom „Radiokomunikacije“ i poglavlje V pod naslovom „Sigurnost plovidbe“. U kontekstu obveza zapovjednika broda, važno poglavlje čini XI-2 koje se odnosi na posebne mjere za poboljšanje pomorske sigurnosti. U pogledu sigurnosti plovidbe, poglavlje V sadrži opću obvezu zapovjednika da pruži pomoć osobama u nevolji te propisuje ovlaštenja zapovjednika u vršenju njegove profesionalne prosudbe o odlukama potrebnim za održavanje sigurnosti broda [9].

Drugu važna konvencija IMO-a predstavlja COLREG konvencija. COLREG konvencija ima 6 dijelova, od „A“ do „F“. U pogledu obveza zapovjednika i posade broda, važno je spomenuti Pravilo 2 iz A dijela konvencije. Naznačena odredba uređuje odgovornost zapovjednika, brodarka i posade u smislu poštivanja pravila COLREG konvencije.

Konačno, za hrvatsko zakonodavstvo važna je STCW konvencija.

STCW konvencija predstavlja prvi međunarodni dokument kojim su se postavili temeljni zahtjevi u pogledu izobrazbe, svjedodžbi i držanju straže za posadu na međunarodnom planu. Dotadašnja praksa, da svaka država posebno propisuje pravila vezana za članove posade, stvorila je na međunarodnom nivou nesigurnost jer pojedine države, za razliku od drugih, nisu propisivale potrebu prakse prije izdavanja odobrenja ili potvrda o osposobljenosti za plovidbu. [15].

Konvencija ima VIII glava, poput općih odredbi, odredbi o zapovjedniku i službi palube te stroja, radiokomunikacijama, o zahtjevima za obuku osoblja na određenim vrstama brodova, medicinskoj prvoj pomoć, zaštiti na radu, medicinskoj skrbi, dopunskoj osposobljenosti i straži [15].

5. ZAKLJUČAK

Republika Hrvatska je pomorska zemlja s dugom pomorskom tradicijom. Hrvatski zapovjednici i općenito pomorci poznati su u svjetskim okvirima kao znalci svoga posla te su zbog sustava obrazovanja i prakse koja se provodi rado prihvaćeni na najvećim brodovima u svijetu.

Pravna regulacija koja se odnosi na obveze zapovjednika i posade broda vrlo je opširna. Možemo govoriti o cijelom nizu propisa u dijelu obveza zapovjednika i posade broda koje se najvećim dijelom zasnivaju i uključuju usvojene međunarodne standarde u pogledu izobrazbe pomoraca i u ostvarivanju uvjeta sigurne plovidbe na hrvatskim brodovima.

Posadu broda čine zapovjednik i članovi posade i svako od njih ima jasno propisane obveze koje se odnose na obavljanje poslova i straže kako u vrijeme plovidbe tako i na sidrištu i u luci. Najvažnije funkcije zapovjednika broda jesu njegove upravne funkcije, funkcije glede sigurnosti plovidbe i funkcija zastupnika broдача. Riječ je o različitim i odgovornim funkcijama, među kojima se naročito treba istaknuti funkcija zapovjednika u pogledu sigurnosti plovidbe koja pretpostavlja niz različitih obveza i zadataka u cilju uspješne i sigurne plovidbe. Sigurnost podrazumijeva i sigurnost posade, putnika koji su na brodu i tereta koji se prevozi brodom. Upravna funkcija i funkcija zastupanja broдача mogu se opisati administrativnim funkcijama zapovjednika. Iako, vremenom, postaju manje zastupljene zbog razvoja tehnologije. Ipak, životne okolnosti su takve da ove funkcije i dalje postoje i predmetom su pravne regulacije.

Obveze koje se odnose na posadu broda reguliraju tri podzakonska akta, odnosno pravilnika donesena na temelju Pomorskog zakonika. Riječ je o pripisima koji se odnose na najmanji broj članova posade za sigurnu plovidbu, o obavljanju poslova te o pomorskim knjižicama i odobrenjima za ukrcavanje.

Dok je na temelju propisa o najmanjem broju članova posade za sigurnu plovidbu dan načelni prikaz broja članova posade koji moraju imati pomorski brodovi hrvatske državne pripadnosti, propis o obavljanju poslova daje opsežan prikaz obveza broдача, zapovjednika broda te palubne straže, straže u stroju i radijske straže tijekom plovidbe, na sidrištu i u luci. Vrlo važnu dimenziju prikaza čini odnos zapovjednika broda prema časnicima odgovornim za pojedinu vrstu straže, a prikaz obveza pokazuje važnost predaje i preuzimanja straže u plovidbi, na sidru i u luci. Ništa manje važan aspekt pregleda obveza članova posade predstavlja pitanje sigurnosti na brodu koja se proteže kroz sve obveze pojedinih kategorija časnika.

Konačno, u propisu koji se odnosi na pomorske knjižice pozornost je posvećena uvjetima izdavanja pomorske knjižice, odobrenja za ukrcaj te identifikacijske isprave kao i načinu postupanja s navedenim ispravama u slučaju gubitka ili njenog korištenja protivno svrsi za koju su izdane.

S obzirom na prožetost sva tri pravilnika međunarodnim propisima, kojih se pomorci koji nose hrvatsku pomorsku knjižicu ili odobrenje za ukrcaj moraju pridržavati, važne su odredbe konvencije Međunarodne pomorske organizacije (IMO). Vodeća konvencija u tom smislu je SOLAS konvencija, a slijede je COLREG i STCW konvencije. Republika Hrvatska je ugovorna strana svih navedenih konvencija na temelju notifikacije o sukcesiji.

S obzirom na dan prikaz međunarodnih i nacionalnih propisa o zapovjedniku i posadi broda možemo zaključiti da je sadržaj tih propisa vrlo detaljan te pokriva različite aspekte obveza članova posade broda.

LITERATURA

- [1] Hlača, Nenad: Javne statusne ovlasti zapovjednika broda, Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, 2002, 2, str. 295 – 306.
<https://repository.pravri.uniri.hr/islandora/object/pravri%3A2229/datastream/FILE0/view>
- [2] Radionov, Nikola: *Presumption of Shipmaster's Criminal Responsibility for Narcotic Drugs in Ship's Cargo – Maritime Reality Check*, Poredbeno pomorsko pravo, god. 49 (2010), 164, str. 269 – 308, dostupno na: <https://hrcak.srce.hr/file/94828> (19.8.2023.)
- [3] Pomorsko javno pravo, predavanja, Pomorski fakultet u Rijeci – ak. god. 2019./2020. dostupno na:
https://www.pfri.uniri.hr/web/dokumenti/uploads_nastava/20200326_132130_vio_POMORSKO_JAVNO_PRAVO_.predavanja.pdf (pristupljeno 19.8.2023.)
- [4] Pomorsko pravo, skripta, dostupno na:
<http://www.ss-aharacica-malilosinj.com.hr/wp-content/uploads/2011/03/Skripta-za-Pomorsko-pravo-za-3.N.pdf> (pristupljeno 21.8.2023.)
- [5] Pomorski zakonik (Narodne novine, br. 181/2004, 76/2007, 146/2008, 61/2011, 56/2013, 26/2015, 17/2019)
- [6] Zakon o potvrđivanju Međunarodne konvencije o spašavanju iz 1989 (Narodne novine, Međunarodni ugovori, br. 9/1998)
- [7] Zakon o potvrđivanju Međunarodne Konvencije o traganju i spašavanju na moru (Narodne novine, Međunarodni ugovor, br. 14/1996)
- [8] Uredba o objavi Memoranduma o suglasnosti između Vlade RH i Vlade Talijanske Republike o suradnji u operacijama traganja i spašavanja na Jadranskom moru (Narodne novine, Međunarodni ugovori, br. 5/2001).
- [9] Međunarodna Konvencija o zaštiti ljudskih života na moru (SOLAS) iz 1974. (Narodne novine, Međunarodni ugovori, br. 1/92)
- [10] Konvencija o međunarodnim pravilima o izbjegavanju sudara na moru (COLREG) iz 1972. (Narodne novine, Međunarodni ugovori, br. 1/92)
- [11] Pravilnik o brodicama, čamcima i jahtama (Narodne novine br. 13/2020).
- [12] Ćesić, Zlatko: Pomorsko upravno pravo i havarije, dostupno na:
<http://www.unizd.hr/Portals/1/nastmat/PomorskoUpravnoPravoHavarije.pdf> (pristupljeno 3.8.2023.)
- [13] IMO: <https://www.imo.org/en/OurWork/Pages/Default.aspx> (pristupljeno 24.8.2023.)

[14] <https://kliper.hr/zanimljivosti/medjunarodna-pomorska-organizacija-imo/> pristupljeno (20.8.2023.)

[15] Marušić, Leonardo: STCW konvencija i Bolonjski proces, dostupno na: <https://hrcak.srce.hr/file/102227> (pristupljeno 22.8.2023.)

[16] Pravilnik najmanjem broju članova posade za sigurnu plovidbu koji moraju imati pomorski brodovi, plutajući objekti i nepomični odobalni objekti (Narodne novine, br. 63/2007)

[17] Pravilnik o obavljanju poslova, radnom vremenu i održavanju straže članova posade trgovačke mornarice Republike Hrvatske (Narodne novine, br. 91/1998, 5/2003)

[18] Pravilnik o pomorskim knjižicama i odobrenjima za ukrcavanje, te postupcima i načinu prijave i odjave pomoraca na obvezno mirovinsko i obvezno zdravstveno osiguranje (Narodne novine, br. 112/2016.)

POPIS SLIKA

Slika 1. Pomorska knjižica

Preuzeto:

https://www.google.hr/search?sca_esv=568226998&q=pomorska+knjižica&tbm=isch&source=lnms&sa=X&ved=2ahUKEwIjvczpnMaBAxUK_bsIHQuNCV4Q0pQJegQIDBAB&biw=1488&bih=742&dpr=1.25#imgrc=fLKHQH9IQhrHoM (pristupljeno 22.8.2023.)

SAŽETAK

Predmet ovog rada predstavlja pregled položaja i funkcija, odnosno obveza zapovjednika i posade broda u plovidbi, na sidru i u luci sukladno domaćem i međunarodnom zakonodavstvu. Naglasak je, ipak stavljen na domaće zakonodavstvo, odnosno na podzakonske propise donesene na temelju Pomorskog zakonika i to: Pravilnik o najmanjem broju članova posade za sigurnu plovidbu koji moraju imati pomorski brodovi, plutajući objekti i nepomični odobalni objekti, Pravilnika o obavljanju poslova, radnom vremenu i održavanju straže članova posade trgovačke mornarice Republike Hrvatske i Pravilnika o pomorskim knjižicama i odobrenjima za ukrcavanje, te postupcima i načinu prijave i odjave pomoraca na obvezno mirovinsko i obvezno zdravstveno osiguranje. Sadržaj navedenih zakonskih i podzakonskih propisa usklađen je s međunarodnim propisima, odnosno konvencijama Međunarodne pomorske organizacije (SOLAS, COLREG i STWC konvencij). Analizirani Pravilnici pokazuju svu složenost međusobnih odnosa posade na brodu tijekom plovidbe, na sidru i u luci. U tom smislu, analizirane su funkcije zapovjednika i članova posade, među kojima je naročito obrađeno pitanje obveza straže. Također, rad analizira i uvjete pod kojim se može izdati pomorska knjižica i način postupanja s njom, odnosno kada su u pitanju strani državljani odobrenje za ukrcaj. Prikazani Pravilnici samo su mali segment propisa o pomorstvu koji se bave pitanjem veličine i vrsta brodova te onečišćenja mora.

Ključne riječi: Pomorski zakonik, podzakonski propisi, međunarodne konvencije, zapovjednik broda, posada broda, straža, pomorska knjižica, odobrenje za ukrcaj.

Ship Captain and Crew - National and International Regulations

SUMMARY

The subject of this work is an overview of the position and functions, i.e. obligations of the ship's master and the ship's crew during navigation, at anchor and in the port in accordance with domestic and international legislation. The emphasis, however, was placed on the domestic legislation, specifically on the by-laws adopted on the basis of the Maritime Code, namely the Ordinance on the minimum number of crew members for safe navigation that sea ships, floating objects and stationary offshore objects must have, Ordinance on performance of duties, working hours and watchkeeping of crew members of the merchant navy of the Republic of Croatia and Ordinance on seafarers' passbooks and embarkation permits, as well as the procedures and methods of registering and deregistering seafarers for mandatory pension and compulsory health insurance. The analysis of the aforementioned by-laws showed that the Croatian Maritime Code, and then the Ordinance that have been dealt with in this paper, fully follow or are harmonized with the international rules and standards, specifically the International Maritime Organization (IMO) Conventions: SOLAS, COLREG and STWC Convention, which are reviewed in the final part of the paper. The analyzed by-laws show all the complexity of the mutual relations of the crew on the ship during navigation, at anchor and in the port. In this sense, the functions of commanders and crew members were analyzed, among which the issue of guard duties was particularly addressed. Also, the paper analyzes the conditions under which a seaman's book can be issued and the manner of handling it, i.e. when it comes to foreign citizens or those without citizenship, - authorization for embarkation. The presented Ordinances are only a small segment of maritime regulations that deal with the issue of ship size, types of ships and sea pollution.

Keywords: Maritime Code, by-laws, international conventions, master of the ship, ship's crew, watch, sea book, authorization to embark.