

Zvonimir Lušić  
Vinkovačka 13  
21220 Trogir

Stručni članak  
UDK: 347.799.4  
656.61.08  
347.793-057.175

Primljeno: 03. kolovoza 2004.  
Prihvaćeno: 01. rujna 2004.

## IZBOR ČASNIKA ODGOVORNOG ZA SIGURNOSNU ZAŠTITU BRODA

*Međunarodni pravilnik o sigurnosnoj zaštiti brodova i lučkih područja traži od broдача, između ostalog, i imenovanje časnika odgovornog za sigurnosnu zaštitu broда, ali Pravilnik ne definira koga odabрати u ovom svojstvu. Izbor je prepušten broдарima. Upravo problemom izbora časnika odgovornog za sigurnosnu zaštitu broда, između postojećih broдskih časnika, bavi se ovaj rad. Promatrajući broдske časnike na broдовима трговачке морнарице те uspoređujući njihove postojeće funkcije i zadatke sa zadacima časnika odgovornog za sigurnosnu zaštitu broда, nastoji se pokazati да је први časnik palube najbliži izboru i да će се većina broдара odlučiti upravo за njega. . Također, navode se i mogućí problemi koji se mogu očekivati pri njegovom izboru те način kako ih riješiti.*

*Ključne riječi: Međunarodni pravilnik o sigurnosnoj zaštiti brodova i lučkih područja, časnik odgovoran za sigurnosnu zaštitu broда, prvi časnik palube.*

### 1. UVOD

Zbog sve prisutnije opasnosti od terorističkih napada, ali i piratstva, krađe, krijumčarenja ljudi i robe, slijepih putnika i sličnih djelovanja prema brodu ili korištenja istih u navedene svrhe, međunarodna zajednica (prije svega Međunarodna pomorska organizacija u okviru UN-a) poduzela je niz mjera u cilju povećanja sigurnosne zaštite brodova i luka. Rezultat ovih nastojanja je i donošenje Međunarodnog pravilnika o sigurnosnoj zaštiti brodova i lučkih područja. Prihvatanje navedenog Pravilnika dovodi posade brodova u nova iskušenja, prije svega zbog velikog broja dodatnih poslova. Ovdje se posebno ističe položaj časnika odgovornog za sigurnosnu zaštitu broда, odnosno osobe koja će najviše biti opterećena provedbom mjera sigurnosne zaštite. Međunarodni pravilnik o sigurnosnoj zaštiti brodova i lučkih područja definira nužnost imenovanja ove osobe kao ključnog čovjeka od strane broда u ukupnom sustavu novih

mjera, ali ne definira točno koga imenovati. Izbor je prepušten brodarima. Stoga, se postavlja pitanje koga opteretiti, kojemu časniku dati ova zaduženja tako da se na najbolji mogući način novonastali zadaci i obaveze uklope u postojeću organizaciju rada i života, ali u cilju povećanja same sigurnosne zaštite.

Uspoređivanjem postojećih poslova koje obavljaju časnici na brodu i općih zaduženja časnika odgovornog za sigurnosnu zaštitu broda, rješenje se nudi u izboru prvog časnika palube. Nastoji se pokazati da je prvi časnik palube najbliži izboru za časnika odgovornog za sigurnosnu zaštitu broda i da će se većina brodara odlučiti upravo za ovaj izbor.

Razmatranja se ograničavaju na brodove trgovačke mornarice u međunarodnoj plovidbi s uobičajenom strukturom posade.

## 2. ZADACI I MJESTO ČASNIKA ODGOVORNOG ZA SIGURNOSNU ZAŠTITU BRODA U OKVIRU NOVOG SUSTAVA ZAŠTITNIH MJERA

Međunarodni pravilnik o sigurnosnoj zaštiti brodova i lučkih područja polazi od pretpostavke da se sigurnosna zaštita brodova i luka treba zasnivati na neprekidnom praćenju sigurnosnog stanja i pripadajuće procjene opasnosti. Na osnovu ove procjene donose se i odgovarajuće zaštitne mjere za svaki pojedinačni brod, odnosno luku[11, 1].

Zahtjeve koje Pravilnik postavlja pred brodove i luke uključuje [1, 5-6]:

a) za brodove:

- izrada plana sigurnosne zaštite,
- imenovanje časnika odgovornog za sigurnosnu zaštitu broda,
- imenovanje osobe odgovorne za sigurnosnu zaštitu brodara,
- ugradnja odgovarajuće opreme.

b) za luke:

- izrada plana sigurnosne zaštite,
- imenovanje osobe odgovorne za sigurnosnu zaštitu,
- ugradnja odgovarajuće opreme.

c) za luke i za brodove:

- nadgledanje pristupa,
- nadgledanje kretanja ljudi i tereta,
- osiguranje komunikacije.

Iz navedenog je vidljivo da je imenovanje odgovornih osoba za sigurnosnu zaštitu zajedničko svim stranama uključenim u proces prijevoza ljudi i robe brodovima.

Brodski časnik odgovoran za sigurnosnu zaštitu je osoba na brodu imenovana od strane brodarar koja je odgovorna zapovjedniku za sigurnosnu zaštitu broda, odnosno provedbu i održavanje plana sigurnosne zaštite te suradnju s odgovornim osobama sigurnosne zaštite brodarar i luke [6, 7].

Poslovi i zadaci časnika odgovornog za sigurnosnu zaštitu broda obuhvaćaju sljedeće: [6, 17-18]:

- poduzimanje redovite inspekcije radi provjere provedbi mjera sigurnosne zaštite,
- održavanje i nadgledanje provedbe plana sigurnosne zaštite,
- suradnju s drugim članovima posade i odgovornim osobama na kopnu za kontrolu robe i ljudi koji dolaze na brod,
- predlaganje izmjena plana sigurnosne zaštite,
- izvještavanje brodarar o svim pitanjima koja se tiču sigurnosne zaštite,
- razvijanje svijesti o potrebi sigurnosne zaštite i budnosti na brodu,
- organiziranje uvježbavanja na brodu,
- izvještavanje o svim incidentima,
- suradnju s ostalim osobama odgovornim za sigurnosnu zaštitu u provedbi plana sigurnosne zaštite,
- nadzor pravilnog održavanja, testiranja i upotrebe opreme za sigurnosnu zaštitu.

### 3. BRODSKI ČASNICI U IZBORU ZA ČASNIKA ODGOVORNOG ZA SIGURNOSNU ZAŠTITU I ODNOSI MEĐU NJIMA

S obzirom na navedene poslove i zadatke časnika odgovornog za sigurnosnu zaštitu broda, izbor u postojećoj shemi brodske organizacije vodi prema jednom od viših časnika. Dakle, izbor je usmjeren na prvog časnika palube, upravitelja stroja, prvog časnika stroja, ili čak i zapovjednika. Iako po Pravilniku zapovjednik broda ne bi smio biti u ovoj ulozi, velik broj brodarar odlučuje se i za njega. Ostali časnici mogu po Pravilniku doći u izbor, ali teško je za očekivati da brodarar poslove i zadatke časnika odgovornog za sigurnosnu zaštitu prebace na niže časnike. Općeg rješenja izbora časnika odgovornog za sigurnosnu zaštitu broda nema, jer nisu svi brodovi isti, a i svaki brodarar ima vlastitu organizaciju rada. Međutim, veći dio organizacije rada časnika na brodu danas je standardiziran, a upravo je to polazna točka u traženju odgovora na pitanje koga izabrati za časnika odgovornog za sigurnosnu zaštitu.

### 3.1 Brodski časnici u izboru za časnika odgovornog za sigurnosnu zaštitu

Međunarodni pravilnik o sigurnosnoj zaštiti brodova i lučkih područja definira časnika odgovornog za sigurnosnu zaštitu broda kao časnika koji za navedene poslove i zadatke, između ostalog, odgovara i zapovjedniku broda. Imenovanje zapovjednika u ovom svojstvu ima opravdanje u samom položaju zapovjednika kao prvog čovjeka broda s najvećim ovlastima i najvećom odgovornošću. Davanje ove uloge zapovjedniku broda može se promatrati kao nadogradnja već postojećih funkcija koje obavlja u cilju sigurnog i djelotvornog vođenja broda. Kao što su: upravna funkcija, zatim funkcija glede sigurnosti broda i plovidbe te funkcija zastupanja broдача.

U okviru upravne funkcije, odnosno javnih ovlaštenja, zapovjednik broda nastupa kao organ državne vlasti u osiguranju broda, plovidbe i reda na brodu [3, 42]. Glede sigurnosti broda i plovidbe zapovjednik nastupa u sklopu javnih ovlaštenja, ali i kao predstavnik broдача. On je dužan učiniti sve kako bi osigurao djelotvorno funkcioniranje broda u smislu obavljanja njegove osnovne funkcije, ali i osigurao sigurnost ljudi, broda, robe i plovidbe uopće [3, 44-46]. Također, zapovjednik je u neposrednoj vezi s broдаром, lukom, lučkim vlastima, predstavnicima tereta i ostalim osobama koje sudjeluju u organiziranju ukupnog prijevoza robe morem.

Prvi časnik palube odmah je do zapovjednika i njegova je zamjena. Kao prvi čovjek službe palube zadužen je za svakodnevnu organizaciju rada na palubi i održavanja broda i brodske opreme. Kao časnik sigurnosti odgovara zapovjedniku za sigurno obavljanje svakodnevnih poslova palube, ali i pripremu ljudstva i opreme za slučajevе opasnosti. U prvom redu to se odnosi na nabavu, održavanje i korištenje opreme za spašavanje i napuštanje broda, odgovarajuću obuku posade, ali i na suradnju s ostalim časnicima u planiranju mjera sigurnosti. Pored navedenog, odgovara zapovjedniku i za sve aktivnosti vezane za ukrcaj, iskrcaj, prijevoz tereta, te vodi brigu o stabilnosti, opterećenju trupa, zaštiti okoliša i dr. U okviru administrativnih poslova vodi evidenciju o planiranim i izvršenim poslovima, narudžbama opreme i alata, ukrcaju i iskrcaju tereta, kvarovima, vježbama, inspekcijama i ostalom prema zahtjevima zapovjednika broda. Prvi časnik odgovara zapovjedniku i za vođenje straže na mostu ako nije uspostavljena takva organizacija gdje postoji veći broj časnika palube. No, ako i nije u obaveznoj straži uvijek zadržava dio nautičkih obaveza kao zapovjednikova zamjena. Osim toga, u tijesnoj je suradnji s predstavnicima tereta, lučkih vlasti, broдача i među prvima u dodiru s osobama koje dolaze na brod. Upravo ovaj dio poslova prvog časnika palube vezanih za neposredni dodir i rad s osobama na kopnu čini važan dio sigurnosne zaštite broda. Uzme li se u obzir i suradnja sa zapovjednikom po svim bitnim elementima poslovanja broda i njegove sigurnosti bliskost sadašnjih poslova i odgovornosti veoma je velika obzirom na ono što se očekuje od časnika odgovornog za sigurnosnu zaštitu broda.

Upravitelj stroja prvi je čovjek službe stroja i odgovoran za sigurno i ekonomično funkcioniranje brodskog pogona, ali i ostalih brodskih uređaja. Također, upravitelj stroja je odgovoran da služba stroja radi na primjeren način, poštujući sve propisane norme. Posebno je značajna njegova suradnja sa zapovjednikom i prvim časnikom palube u pripremanju planova za djelovanje u izvanrednim i opasnim situacijama, ali i u osiguranju svakodnevnog sigurnog upravljanja brodom.

Potreba održavanja i nabave dijelova zahtijeva od upravitelja stroja usku suradnju sa tehničkim osobljem na kopnu. Obim poslova uvjetuje i popriličnu administraciju o kojoj treba voditi brigu, kao npr. narudžbe rezervnih dijelova, goriva, maziva, zatim evidencije obavljenih i planiranih radova, pravilno vođenje brodskih knjiga, itd.

Prvi časnik stroja djelomično je u sličnom položaju kao prvi časnik palube. On odgovara upravitelju stroja za sigurno i djelotvorno funkcioniranje brodskog pogona i ostalih brodskih strojeva i uređaja, svakodnevnu organizaciju rada i raspodjelu poslova unutar službe stroja, vođenje straže po potrebi i ostalih poslova koje mu dodjeli upravitelj. Tu je i uska suradnja sa prvim časnikom palube u organizaciji i provedbi odgovarajućih mjera sigurnosti, obuke posade, održavanja opreme itd. U administrativnom dijelu poslova prvi časnik stroja zadužen je za izvještavanje o potrebnim i obavljenim radovima, planiranje radova na održavanju brodskih strojeva i opreme, sigurnosti, zaštite na radu, nezgodama i ostalog što mu dodijeli upravitelj stroja.

Na brodovima s automatiziranim brodskim pogonom organizacija rada službe stroja je izgubila potrebu držanja straže u stroju, osim u izvanrednim situacijama, što je značajno u pogledu opterećenosti i načina obavljanja poslova kako prvog časnika stroja tako i cijele službe stroja.

Od ostalih brodskih časnika kao mogući izbor je i drugi časnik palube. On je prije svega odgovoran zapovjedniku za držanje straže na mostu, ili straže u luci, te za ostale poslove koje mu dodijeli zapovjednik ili prvi časnik palube. Tu spada planiranje putovanja, održavanje nautičke opreme, brodskih publikacija, brodske ljekarne, pomaganje prvom časniku palube u radu s teretom i svakodnevnim poslovima održavanja broda i brodske opreme. Kod većine brodara drugi časnik je preuzeo i velik dio administrativnih poslova ili čak dobio isključivu brigu o njima kod posada s većim brojem časnika, gdje se prvi časnik oslobađa obaveze držanja straže na mostu. Iako nema tolika ovlaštenja niti iskustva, ali s obzirom na sve veća opterećenja viših časnika, i on postaje mogući izbor za časnika odgovornog za sigurnosnu zaštitu broda. Ovo posebno dolazi do izražaja u slučajevima kada na brodu postoje tri časnika palube pored prvog časnika.

U uži izbor za časnika odgovornog za sigurnosnu zaštitu broda mogao bi ući i radio časnik, međutim na većini brodova trgovačke mornarice ovo je radno mjesto ukinuto, a poslovi komunikacije su prebačeni na časnike palube.

### 3.2 Problemi u provedbi mjera sigurnosne zaštite s obzirom na specifičnosti pojedinih zvanja

Časnik odgovoran za sigurnosnu zaštitu broda zadužen je za cijeli niz poslova, od nadgledanja, planiranja pa do provedbe mjera sigurnosne zaštite. Imenovati zapovjednika časnikom odgovornim za sigurnosnu zaštitu i opteretiti ga ovim poslovima nije dobro rješenje. Ako se i zanemari činjenica da sukladno Pravilniku ne bi uopće smio doći u izbor, imenovanjem zapovjednika časnikom odgovornim za sigurnosnu zaštitu opterećuje ga se na štetu već postojećih funkcija, što je neprihvatljivo. Prikladnije je prepuštanje ovih poslova drugim časnicima uz odgovarajući nadzor, a upravo tu zapovjednik treba pronaći svoje mjesto. Također, davanjem ovih ovlasti drugim časnicima povećava se objektivnost procjene situacije i smanjuje mogućnost pogrešaka.

Automatizacija broskog pogona, informatizacija poslovanja i globalne komunikacije sve veći broj poslova vezanih za održavanje broda i broskog pogona prebacuju na kopno. U novonastalim okolnostima upravitelj stroja velik dio poslova obavlja u tijesnoj suradnji sa službama na kopnu. Ovim dijelom poslova, ali i kao prvi čovjek službe stroja, vrlo je blizak izboru za broskog časnika sigurnosne zaštite. U korist njegova izbora ide i uhodanost s administrativnim poslovima koje svakodnevno obavlja.

S druge strane, ono što mu ne ide u korist izbora za časnika odgovornog za sigurnosnu zaštitu broda je neizbježno opterećenje dodatnim poslovima i odvratanje od svakodnevnih obaveza. Također je upitno koliko je upravitelj stroja upućen u svakodnevnu organizaciju rada na palubi, s teretom, u razmjeni ljudi i robe na relaciji kopno-brod, odnosno u one poslove od kojih dolazi najveća prijetnja sigurnosnoj zaštiti broda.

Prvi časnik palube kao osoba koja je odmah do zapovjednika i njegova zamjena, već postojećim poslovima velikim dijelom ulazi u područje sigurnosne zaštite. Posebno je za istaknuti njegov položaj kao časnika sigurnosti, zatim njegov položaj kao prvog čovjeka službe palube, te odnos sa zapovjednikom i sustav odgovornosti prema njemu. Također, od svih navedenih časnika najviše je upućen u kretanje ljudi i robe između kopna i broda.

Problem njegova izbora najvećim je dijelom u njegovoj velikoj opterećenosti.

Prvi časnik stroja, kao i upravitelj, poprilično je izvan onog dijela poslova koji se odnose na razmjenu ljudi i robe u lukama. Iako se ovim udaljava od mogućnosti izbora za časnika odgovornog za sigurnosnu zaštitu broda, relativno manja opterećenost poslovima daje prednost pred ostalima, posebno ako se ne želi mijenjati postojeća organizacija rada. Iako nije idealan izbor, znanje i iskustvo u poslovima održavanja

brodskog pogona i sigurnosti rada u stroju, nameću ga kao jednog od najbližeg suradnika budućeg časnika odgovornog za sigurnosnu zaštitu broda.

U sličnom položaju kao i prvi časnik stroja nalazi se i drugi časnik palube. Teško je očekivati da bi se mogao pojaviti u ulozi časnika odgovornog za sigurnosnu zaštitu broda, prije svega zbog nedovoljnog iskustva. Vjerojatnije je njegovo pojavljivanje u ulozi pomoćnika časnika odgovornog za sigurnosnu zaštitu.

### 3.3 Odnos zapovjednika i časnika odgovornog za sigurnosnu zaštitu broda

Kao poseban problem može se pojaviti odnos zapovjednika i časnika odgovornog za sigurnosnu zaštitu broda, pod uvjetom da časnik odgovoran za sigurnosnu zaštitu i zapovjednik broda nije ista osoba. Kako u opisu poslova časnika odgovornog za sigurnosnu zaštitu broda stoji uska suradnja s odgovornim osobama na kopnu, moguće je da se jednim dijelom uzdigne iznad zapovjednika broda. Dakako da će časnik sigurnosne zaštite na brodu raditi u suradnji sa zapovjednikom broda, ali teško je očekivati da će zapovjednik biti u stanju sve pratiti. U krajnjem slučaju i zapovjednik se može naći pod nadzorom časnika odgovornog za sigurnosnu zaštitu broda. S obzirom na sadašnje mjesto i ulogu zapovjednika broda to je neprihvatljivo, ali u smislu sigurnosne zaštite razumljivo, jer svatko, pa i zapovjednik može predstavljati potencijalnu opasnost.

## 4. PRVI ČASNIK PALUBE KAO ČASNIK ODGOVORAN ZA SIGURNOSNU ZAŠTITU BRODA

Kako postojeći poslovi prvog časnika palube pokazuju veliku bliskost s poslovima časnika odgovornog za sigurnosnu zaštitu, njegov izbor u ovom svojstvu sasvim je opravdan. No, pogleda li se ukupnost novog sustava sigurnosne zaštite, a također i položaj časnika odgovornog za sigurnosnu zaštitu broda unutar postojeće organizacije brodskih poslova, neke su izmjene nužne uz temeljitu pripremu prvog časnika palube, ali i cijele posade. U prvom redu to se odnosi na odgovarajuće uvježbavanje i pravilnu raspodjelu poslova unutar brodske organizacije rada.

### 4.1 Osposobljavanje i uvježbavanje posade

Prvi korak u susretu s novonastalim obavezama je osposobljavanje posade, odnosno osposobljavanje prvog časnika palube od strane ovlaštenih ustanova. Međutim, brodari bi trebali biti svjesni opsega i važnosti mjera sigurnosne zaštite i da dan-dva koliko traju tečajevi za ovo osposobljavanje nisu dovoljni. Stoga, s pripremama posade treba nastaviti i izvan formalnog dijela, koliko je to moguće. Naglasak bi trebao

biti na redovitom uvježbavanju na brodu i izvan broda u okviru tečajeva ili seminara organiziranih od strane broдача. Veliku pomoć uvježbavanju pruža i nadzor lučkih vlasti u provedbi mjera sigurnosne zaštite na brodovima. Naglašavanjem onog dijela koji još nije u skladu s Pravilnikom i obaveznim zahtjevima daju se upute broдарima na čemu trebaju poraditi kako bi poboljšali razinu sigurnosne zaštite, a istovremeno se i uvježbava posada broда. Lučke vlasti, također, naglašavaju da kompromisa u smislu sigurnosne zaštite neće biti i da će provjere s vremenom postati sve učestalije.

#### 4.2 Rasterećenje prvog časnika palube

Na brodu se ne smije dozvoliti da teret novonastalih poslova padne na jednog člana posade. Samim imenovanjem prvog časnika palube časnikom odgovornim za sigurnosnu zaštitu ne može se promijeniti razinu sigurnosne zaštite, a prvog časnika se može opteretiti toliko da ni postojeće poslove neće biti u stanju obaviti na kvalitetan način. Imenovanog časnika sigurnosne zaštite na brodu, odnosno prvog časnika palube, treba rasteretiti što je više moguće poslovima koje lako mogu obaviti drugi časnici na brodu. Samo suradnjom i zajedničkim radom cijele posade može se postići odgovarajuća razina sigurnosne zaštite.

Posebno je bitno osigurati suradnju između broдskog časnika odgovornog za sigurnosnu zaštitu i zapovjednika broда, od zajedničkog rada u provedbi i planiranju mjera sigurnosne zaštite pa do nastupa prema odgovornim osobama na kraju. Bez obzira na određene slobode koje časnik odgovoran za sigurnosnu zaštitu broда dobiva prema Pravilniku odgovarajućom suradnjom sa zapovjednikom izbjeglo bi se moguće zaobilazanje zapovjednika i njegovo neinformiranje. Također, omogućila bi se njihova međusobna provjera kako kod slučajnih pogrešaka tako i kod mogućeg namjernog štetnog djelovanja.

#### 4.3 Potreba reorganizacije poslova i povećanja broja posade

Potreba za rasterećenjem prvog časnika palube neizbježno zahtjeva i odgovarajuću reorganizaciju rada na brodu. Ako se prvi časnik rasterećuje, neizbježno je da se druge dodatno opterećuje. Kada se i ostali časnici, odnosno posada broда, preoptereće poslovima preostaje povećanje broja posade.

Svaki član posade promatran od strane broдача i broдовlasnika samo je trošak, a svaki trošak nastoji se svesti na najmanju moguću mjeru. U skladu s navedenim broj ljudi na brodovima tako je smanjen u granicama zadovoljavanja propisa o sigurnom vođenju broда. Ako se i zanemari činjenica da su posade već sada opterećene preko granica prihvatljivog i ako ih se postavi u okruženje novih mjera sigurnosne zaštite, gotovo je nemoguće zadovoljiti ono što zahtjeva novi Pravilnik, a da se ne ide na uštrb već postojećih dužnosti. Na primjer, kako istovremeno organizirati neprekidni nadzor ljudi koji dolaze na brod i pravilan nadzor ukrajno-iskrajnih operacija uz standardnu

smjenu od jednog časnika i jednog člana posade. Rješenja se obično nude u produženju vremena smjena, a smanjenju njihova broja. S jedne strane tako se uspijevaju pokriti poslovi, ali se s druge strane smanjuje sigurnosti zbog prekovremenog rada ljudi. Ovo posebno dolazi do izražaja na putovanjima s velikim brojem ticanja luka i malim udaljenostima između njih.

Ako se promatra ukupnost mjera koje posada treba poduzeti da bi udovoljila odredbama Pravilnika, razumno je zatražiti određeno pojačanje u ljudstvu. Velik broj brodarka samo zbog obaveza rada s teretom i svakodnevnih poslova održavanja broda i brodske opreme prvog časnika izuzimaju iz službe držanja straže na mostu ili to smanjuju na najmanju moguću mjeru. Za ovo je svakako nužan dodatni časnik palube. Međutim, teško je očekivati ovakav pristup kod većine brodarka ponajprije zbog povećanja troškova. Ne povećati trošak, a pronaći nekoga tko može "uskočiti" pri povećanom broju poslova može se riješiti zapošljavanjem vježbenika palube, stroja, ili časnika bez iskustva. Uz razumne troškove značajno bi se smanjila opterećenost pojedinih časnika, a također bi se olakšao izbor budućih časnika.

Što se tiče same posade teško je očekivati i njeno povećanje. Međutim, vježbenici palube, odnosno stroja i ovdje mogu doći kao rješenje.

## 5. ZAKLJUČAK

Međunarodni pravilnik o sigurnosnoj zaštiti brodova i lučkih područja donesen je s ciljem da se poveća sigurnost prijevoza ljudi i robe morem, da se zaštite brodovi, posade, ali i luke od moguće zlorabe brodova. Način na koji je to zamišljeno je da osobe na kopnu i brodu djeluju kao cjelina kod procjene sigurnosnog stanja i poduzimanja mjera zaštite. Na strani broda pojavljuje se tako časnik odgovoran za sigurnosnu zaštitu, tj. osoba zadužena za provedbu plana sigurnosne zaštite i koordinaciju s odgovornim osobama na kopnu u stalnom praćenju sigurnosti i poboljšanju mjera zaštite. Međutim, Pravilnik definira samo nužnost izbora ovog časnika, a na brodarkima je da odluče tko će to biti. S obzirom na odgovornost koju preuzima na sebe, potrebno znanje i iskustvo, ali i obim poslova, izbor budućeg časnika odgovornog za sigurnosnu zaštitu broda sužen je na postojeće više časnike na brodu. Ako se pri izboru ovog časnika uzme kriterij bliskosti postojećih poslova i zadataka koje obavlja s poslovima i zadacima časnika odgovornog za sigurnosnu zaštitu, slijedi da je prvi časnik palube najbliži izboru. Svakako, ovo nije jedini kriterij, i u smislu iskustva, znanja, ovlaštenja, među prvima je u izboru.

Iako postojeći poslovi prvog časnika palube imaju bliskost s poslovima časnika odgovornog za sigurnosnu zaštitu, davanje novih obaveza prvom časniku palube treba pažljivo izvesti uz detaljnu pripremu, kako prvog časnika, tako i svih ostalih časnika neposredno vezanih u provedbi i planiranju mjera sigurnosne zaštite,

ali i cijele posade. To se odnosi na osposobljavanje sukladno Pravilniku, a zatim na dodatno uvježbavanje i informiranja od strane broдача i brodovlasnika. Na kraju tu je i uvježbavanje na brodu.

Kako su posade brodova već sada opterećene poslovima do krajnjih granica, a posebno prvi časnik palube, broдачи trebaju nastojati što više rasteretiti prvog časnika palube raspodjelom poslova na ostale časnike, a ako je potrebno i dodatno povećati broj posade. Odgovarajuća sigurnosna zaštita ne može se ostvariti radom jednog čovjeka, to mora biti rezultat zajedničkog rada cijele posade pod vodstvom već izabranog časnika odgovornog za sigurnosnu zaštitu. Suradnja posebno treba doći do izražaja između zapovjednika broда i časnika odgovornog za sigurnosnu zaštitu broда u planiranju i provedbi plana sigurnosne zaštite te njihovom nastupu prema odgovornim osobama sigurnosne zaštite na kopnu. Suradnja u ovom smislu mora biti jasno definirana i usklađena. Samo na ovaj način može se opravdati izbor prvog časnika palube kao časnika odgovornog za sigurnosnu zaštitu broда.

## LITERATURA

### 1) KNJIGE

- [1] Company Security Officer Training Course, Germanischer Lloyd, 2003.
- [2] Crewmanagement manual, Hanseatic Shipping CO, Cyprus, 1999.
- [3] Grabovac, Ivo: Pomorsko pravo, Školska knjiga Zagreb, Zagreb, 1993.
- [4] Grabovac, Ivo: Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije, Književni krug, Split 1995.
- [5] Guidelines for Shipping Companies-Development and Implementation of a Ship Security Plan, Germanischer Lloyd, 2003.
- [6] ISPS Code-2003 Edition, IMO, London, 2003.
- [7] SOLAS Convention, International Maritime Organization, London, 2001.
- [8] STCW'95, International Maritime Organization, London, 1996.

### 2) OSTALO

- [9] [www.imo.org](http://www.imo.org) (ISPS Code), siječanj 2004.
- [10] [www.isps-code.com/isps-code.html](http://www.isps-code.com/isps-code.html) (ožujak 2004.)
- [11] [www.marpot.com](http://www.marpot.com) (ISPS Security Code Summary), siječanj 2004.
- [12] [www.eagle.org/prodserv/shipsecurity/](http://www.eagle.org/prodserv/shipsecurity/)(ISPS Code Regulations & SSP), veljača 2004.
- [13] [www.seatec-safety.com/shipsecurity.htm](http://www.seatec-safety.com/shipsecurity.htm) (Elements of Ship Security Plan), veljača 2004.

*Summary*

APPOINTMENT OF A SHIP SECURITY OFFICER

*The International Ship and Port Facility Security Code requires that Shipping Companies appoint a Ship Security Officer (SSO), but the Code does not regulate which officer is to be selected for this position. The choice is left to the Shipping Companies. This work deals with the problem of selection of the SSO among present ships' officers. By observing the officers on merchant ships and comparing their existing functions and tasks with the SSO tasks this work endeavors to indicate that the Chief Officer is closest to the appointment and the most probable choice of the shipping companies. In addition to this, the work looks into the main problems of selection of the Chief Officer as SSO with suggestions how to solve them.*

*Key words: International Ship and Port Facility Security Code, Ship Security Officer, Chief Officer*

*Vinkovačka 13, 21220 Trogir  
Croatia*