

Dr. sc. **Ivo Grabovac**, redoviti profesor
Pravni fakultet
Domovinskog rata 8
21000 Split

DOPRINOS NEKIH MEĐUNARODNIH KONVENCIJA SIGURNOSTI PLOVIDBE

Sažetak

Brojne međunarodne konvencije uređuju aktualnu problematiku sigurne plovidbe broda, osobito glede zaštite ljudskih života ali i imovine na moru. U tom cilju autor, izborom, obrađuje konvencije: Međunarodnu konvenciju o zaštiti ljudskih života na moru (SOLAS), 1974. (s brojnim izmjenama i dopunama), Međunarodnu konvenciju o teretnim linijama, 1966. (Protokol 1988.), Međunarodnu konvenciju o baždarenju brodova, 1969., Međunarodnu konvenciju o sigurnosti kontejnera, 1972., Međunarodnu konvenciju o standardima za izobrazbu (obuku), izdavanju svjedodžbi i držanju straže pomoraca (STCW), 1978./95., Međunarodnu konvenciju o traganju i spašavanju na moru, 1979., Konvenciju o minimalnim standardima (uvjetima) na trgovačkim brodovima, 1976. i Međunarodni kodeks o sigurnom vođenju broda i sprječavanju onečišćenja (ISM Kodeks), 1993.

Ključne riječi: konvencije, sigurnost na moru, zaštita ljudi i imovine.

1. Uvod

Tehničkim i ostalim stručnim poslovima, te upravnim, odnosno inspeksijskim poslovima osigurava se plovidba na moru. U tehničko-stručne poslove službe sigurnosti plovidbe, koje obavljaju posebne ustanove i organizacije, ubrajaju se osobito poslovi koji se odnose na uređivanje plovnih putova, održavanje njihove plovnosti, postavljanje objekata za sigurnost plovidbe na tim putovima, te osiguranje pravilnog funkcioniranja plovnih putova u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru države (čemu posebno služi meteorologija, hidrografija, radijska služba i služba spašavanja), zatim na održavanje luka za sigurnu plovidbu, na peljarenje i

na utvrđivanje sposobnosti brodova za plovidbu. U drugu skupinu poslova sigurnosti plovidbe ubrajaju se upravni poslovi koji obuhvaćaju, osobito, održavanje reda u lukama, vođenje određenih evidencija, izdavanje propisanih isprava te, osobito, inspekcijski nadzor nad primjenom propisa o sigurnosti plovidbe i sposobnosti broda.¹ Te poslove obavljaju nadležna upravna tijela (u Republici Hrvatskoj lučke kapetanije i Ministarstvo pomorstva, prometa i veza).

Iako sigurnost broda i plovidbe te zaštita ljudi i imovine na brodu ne ovisi samo o tehničkoj opremljenosti broda, sposobnosti sigurnog vođenja i stručnim znanjima posade u plovidbi i organizaciji plovidbe, nego i o ostalim službama i stanju objekata za sigurnost plovidbe (plovni putova, luka i mjesta priveza, uređaja za ukrcavanje i iskrcavanje, pravilnog funkcioniranja radijske službe i stručno obavijenog peljarjenja), te i o učinkovitom nadzoru inspekcijske službe, u ovom sam se radu ograničio na prikaz i obradu odabranih relevantnih konvencija i njihovih rješenja vezanih za sam brod i njegovo sigurnosno funkcioniranje a radi zaštite ljudi (osobito) i imovine na moru.²

2. Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskih života na moru (SOLAS), 1974., s protokolima i brojnim amandmanima

Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskih života na moru (International Convention for the Safety of Life at Sea – SOLAS), 1974., s izmjenama i dopunama najvažniji je i najkompletniji međunarodni instrument o sigurnosti plovidbe na moru.

Od pet verzija te Konvencije na snazi je posljednja iz 1974. s Protokolom iz 1978. koji je u sklopu Međunarodne pomorske organizacije (IMO) izglasan na Međunarodnoj konferenciji o sigurnosti tankera i sprječavanju onečišćenja nakon nekoliko nesreća tankera (oil tankers) u zimskom razdoblju 1976/77. Taj je Protokol prihvatio važne promjene u odnosu na Konvenciju (The Protocol of 1978 relating to SOLAS 1974/SOLAS Protocol 1978). Taj je međunarodni instrument stupio na snagu 1980. Uslijedile su izmjene i dopune i nakon 1980. (posebice pri prijevozu opasnih tereta) s konsolidiranim tekstom iz 1986. Amandmani na Međunarodni pravilnik o konstrukciji i opremi brodova koji prevoze opasne kemikalije u rasutom stanju (IBC Code), što ih je Odbor za sigurnost na moru IMO-a usvojio u travnju 1987., postali su pravovaljanima u listopadu 1988. godine. Istodobno je postao pravovaljanim i Pravilnik o konstrukciji i opremi brodova za prijevoz ukapljenih

¹ Usp. Ivo Grabovac, Pomorsko pravo, Knjiga prva, Pomorsko javno i upravno pravo, Split, 2001., str. 51.

² O sadržaju međunarodnih konvencija o sigurnosti v. Nagendra Singh, International Conventions of Merchant Shipping, London, 1973., str. 57-377.

(kondenziranih) plinova u rasutom stanju (IGC Code). Novi Protokol prihvaćen je 1988. na Međunarodnoj konferenciji o usklađivanju sustava pregleda (nadzora) i izdavanja svjedodžaba (1988 SOLAS Protocol), koji se nakon stupanja na snagu (veljača 2000., u odnosu na Hrvatsku u travnju 2000.) počeo primjenjivati između država koje su stranke tog Protokola umjesto Protokola iz 1978. godine. Nastavile su se do danas stalne izmjene i dopune SOLAS konvencije, jer se tehničke inovacije događaju veoma brzo, te su nužne promptne pravne intervencije kako bi se što učinkovitije zaštili ljudski životi. Mogu se navesti, primjerice, neke novije izmjene i dopune. Novi su zahtjevi za stabilitet teretnih brodova iznad 100 metara duljine, donose se nove odredbe o zaštiti od požara ro-ro brodova i osobito putničkih brodova. Prihvaća se novi Međunarodni kodeks za sigurni prijevoz žitarica (International Grain Code). Dodaju se nova poglavlja (glave) itd. Važno je napomenuti i mehanizam tzv. postupka prešutnog prihvaćanja (tacit acceptance procedure), a to znači da se odluka o promjenama donosi u Odboru za sigurnost IMO-a, koje automatski postaju pravovaljane ako se u roku od godine dana ne suprotstavi kvalificirana oporba, ili na diplomatskim konferencijama (v. čl. VIII.).

Dakle, SOLAS konvencija podijeljena je u dvanaest glava (poglavljia). Glava I. – Opće odredbe, glava II. – 1– Konstrukcija (pregrađivanje i stabilitet, strojevi i električni uređaji), glava II. – 2– Konstrukcija (protupožarna zaštita, otkrivanje požara i gašenje požara), glava III. – Sredstva i uređaji za spašavanje, glava IV. – Radio, glava V. – Sigurnost plovidbe, glava VI. – Prijevoz tereta, glava VII. – Prijevoz opasne robe i glava VIII. – Nuklearni brodovi, glava IX. – Sigurno vođenje brodova, glava X. – Mjere sigurnosti za brza plovila, glava XI. – Posebne mjere za povećanje sigurnosti na moru, glava XII. – Dodatne mjere sigurnosti za prijevoz rasutog tereta. Osim toga, SOLAS konvencija sadržava Dodatak sa svjedodžbama, te priloge rezolucija i preporuka.³ Hrvatsko je pravo usklađeno s odredbama SOLAS konvencije.⁴

3. Međunarodna konvencija o teretnim linijama, 1966. (Protokol 1988.)

Utvrđivanje i obilježavanje najmanjeg nadvođa za brodove u međunarodnim putovanjima, u različitim plovidbenim područjima i godišnjim dobima, putem međunarodnog sporazuma, predstavlja najvažniji doprinos zaštiti ljudskog života i imovine na moru.

³ V. SOLAS, Consolidated Edition, 2001., International Maritime Organization (IMO), London 2001. Ova publikacija predstavlja jedinstveni tekst SOLAS konvencije, njezin Protokol 1988. i sve promjene koje su na snazi od 1. siječnja 2001. godine.

⁴ Republika Hrvatska je prihvatila ovu Konvenciju (v. Narodne novine, međunarodni ugovori, br. 1/1991.). Usp. Službeni list SFRJ, Međunarodni ugovori, br. 2/81.

Nijedan brod na koji se odnosi Konvencija o teretnim linijama (International Convention on Load Lines, 1966-Protokol 1988), ne smije isploviti na međunarodno putovanje ako nije bio pregledan, ako nema oznaku i ako nema međunarodnu svjedodžbu o teretnoj liniji, ili međunarodnu svjedodžbu o oslobađanju od odredaba o teretnoj liniji ako ona dolazi u obzir prema odredbama te konvencije.

Nijedna odredba ove konvencije ne zabranjuje vladi države zastave broda da dodijeli nekom brodu veće nadvođe od najmanjeg nadvođa koje se određuje prema Prilogu I.

Preglede i obilježavanje oznaka na brodovima prema odredbama ove konvencije, kao i odobravanje oslobađanja od tih odredaba, obavljaju službenici vlade države čiju zastavu brod vije. Međutim, vlada može povjeriti preglede inspektorima koje u tu svrhu imenuje, ili organizacijama koje ona pravovaljano ovlasti.

Svaki brod se mora podvrći sljedećim pregledima:

- a) osnovnom pregledu prije stavljanja broda u uporabu koji mora obuhvatiti potpuni pregled njegove strukture i opreme u onoj mjeri do koje se na brod odnosi ova konvencija,
- b) obnovnom pregledu u vremenskim razmacima koje odredi Vlada, ali koji nisu dulji od pet godina,
- c) godišnjem pregledu svake godine koji se obavlja u razdoblju od tri mjeseca prije ili tri mjeseca poslije od dana svake godišnjice izdavanja svjedodžbe za provjeru da nisu izvedene preinake na trupu broda ili na njegovim nadgrađima, koje bi mogli utjecati na proračune za određivanje položaja teretne linije, te za provjeru da li se u dobrom stanju održavaju uređaji i naprave za:
 - a) za zaštitu otvora, b) ograde, c) otvora u ogradi za odljev vode s palube, d) sredstva za prilaz do prostorija posade, te e) da su oznake nadgrađa ispravno i trajno ucrtane.

Godišnji pregledi moraju se ubilježiti na poledini međunarodne svjedodžbe o teretnoj liniji, ili međunarodne svjedodžbe o oslobađanju od odredaba o teretnoj liniji izdane brodu.

Međunarodna svjedodžba o teretnoj liniji izdaje se za razdoblje čije trajanje određuje Vlada, ali koje ne smije biti dulje od pet godina, računajući od dana izdanja.

Svjedodžbe, koje su prema ovoj konvenciji izdane u nadležnosti jedne vlade ugovarateljice, priznaju se od drugih vlada ugovarateljica i smatraju se da imaju za sve svrhe obuhvaćene ovom konvencijom istu valjanost kao i svjedodžbe koje su one izdale.⁵

⁵ Republika Hrvatska pristupila je Protokolu iz 1988., Narodne novine, međunarodni ugovori, br. 13/99.

4. Međunarodna konvencija o baždarenju brodova, 1969.

Vlade ugovarateljice obvezuju se da će primjenjivati odredbe ove konvencije (International Convention on Tonnage Measurement of Ship) i njezinih priloga, na brodove koji obavljaju međunarodna putovanja (duljine najmanje 24 m). Svako pozivanje na tu konvenciju u isto vrijeme uključuje i pozivanje na priloge. Primjenom pravila utvrđuje se bruto i neto tonaža.

“Bruto tonaža” se definira kao mjera cijele veličine broda, utvrđene u skladu s odredbama ove konvencije, tj. bruto tonaža dobiva se množenjem volumena svih zatvorenih brodskih prostora s jednim promjenljivim faktorom koji je funkcija veličine spomenutih prostora.

“Neto tonaža” znači mjeru korisnoga kapaciteta broda, utvrđenog u skladu s odredbama ove konvencije.⁶

“Novi brod” znači: brod kobilica kojega je položena ili koji je u sličnom stadiju izgradnje na dan stupanja na snagu ove konvencije, ili nakon toga dana.

“Postojeći brod” znači: brod koji nije novi brod.

Utvrđivanje bruto i neto tonaže obavlja vlada države zastave broda, koja, međutim, može to povjeriti osobama ili organizacijama što ih uprava priznaje (npr. klasifikacijskim zavodima, Hrvatskom registru brodova). U svakom slučaju, dotična vlada preuzet će punu odgovornost za utvrđivanje bruto i neto tonaže.

Međunarodna svjedodžba o baždarenju (1969) izdat će se svakom brodu kojemu se bruto i neto tonaže utvrđuju u skladu s ovom konvencijom.

Tu svjedodžbu izdaje ovlaštena vlada ili bilo koja osoba ili organizacija što je ona pravovaljano ovlasti. U svakom slučaju, uprava će preuzeti punu odgovornost za svjedodžbu.

Vlada ugovarateljica može, na zahtjev druge vlade ugovarateljice, utvrditi bruto i neto tonažu broda i izdati ili ovlastiti da se izda međunarodna svjedodžba o baždarenju (1969) brodu, u skladu s ovom konvencijom.

Preslik svjedodžbe i preslik proračuna tonaže poslat će se, što je moguće prije, vladi koja je zahtjev podnijela.

Svjedodžba treba biti sastavljena na službenom jeziku ili jezicima zemlje koja ju je izdala. Ako upotrijebljeni jezik nije ni engleski ni francuski, tekst mora sadržavati prijevod na jednom od tih jezika.

Oblik svjedodžbe mora odgovarati tiskanici prikazanoj u prilogu II.

Osim iznimaka predviđenih u Pravilima, međunarodna svjedodžba o baždarenju (1969) prestat će vrijediti i vlada će je poništiti ako su nastale promjene u rasporedu,

⁶ O baždarenju broda v. Ivo Grabovac, Enciklopedija pojmova pomorskog prava, Split, 1991., str. 12-13. Isto tako, v. Davorin Rudolf, Enciklopedijski rječnik međunarodnog prava mora, Split, 1989., str. 34.

konstrukciji, kapacitetu, uporabi prostora, cjelokupnom broju putnika koji je dopušten prevoziti se brodom, kao što je naznačeno u svjedodžbi za prijevoz putnika, dodijeljenom nadvođu ili dopuštenom gazu broda, tako da bi bilo potrebno povećati bruto ili neto tonažu.

Svjedodžba što ju je vlada izdala brodu prestat će vrijediti ako brod prijeđe pod zastavu neke druge države.

Svjedodžbu izdanu na temelju ovlaštenja vlade ugovarateljice, u skladu s ovom konvencijom, priznat će ostale vlade ugovarateljice, u svim slučajevima koji su obuhvaćeni ovom konvencijom smatrat će se da ta svjedodžba ima istu vrijednost kao i svjedodžbe što su ih one izdale.

Brod koji plovi pod zastavom države ugovarateljice, dok se nalazi u lukama ostalih vlada ugovarateljica potpada pod pregled službenika što su ih te vlade pravovaljano ovlastile. Taj će se pregled ograničiti na provjeravanje:

- a) da brod posjeduje valjanu međunarodnu svjedodžbu o baždarenju (1969) i
- b) da glavne značajke broda odgovaraju podacima upisanima u svjedodžbi.

Ni u kojem slučaju obavljanje toga pregleda ne smije prouzročiti bilo kakvo zakašnjenje broda.

Ako pregled pokaže da se glavne brodske značajke razlikuju od onih upisanih u međunarodnu svjedodžbu o baždarenju (1969), tako da bi uzrokovale povećanja bruto tonaže ili neto tonaže, vlada države pod zastavom koje brod plovi treba biti odmah obaviještena.⁷

5. Međunarodna konvencija o sigurnosti kontejnera, CSC, 1972.

U sklopu ostvarenja suvremenih uvjeta za sigurnost ljudskih života veoma je važno voditi računa i o rukovanju, slaganju i prijevozu kontejnera.

Prema Konvenciji (International Convention for Safe Containers) "kontejner" je prijevozni uređaj:

- a) trajnog karaktera i, prema tome, dovoljno otporan za višestruko korištenje,
- b) posebno projektiran za lakši prijevoz robe, bez vađenja tereta, za jedan ili više načina prijevoza,
- c) projektiran tako da se lako učvršćuje i (ili) njime rukuje, a za što su se predvidjele tzv. "corner fittings" (tj. naprave za otvaranje i dijelovi na gornjim i/ili donjim kutovima – uglovima kontejnera koji omogućuju rukovanje, slaganje i učvršćivanje),

⁷ Službeni list SFRJ, međunarodni ugovori, br. 10/72. Republika Hrvatska prihvatila je ovu konvenciju, Narodne novine, međunarodni ugovori, br. 1/92.

- d) takvih dimenzija da površina uokvirena u četiri donja vanjska ugla (kuta) bude:
- najmanje 14 m² ili
 - najmanje 7 m² ako su na kontejneru corner fittings na gornjim uglovima (kutovima).

Izraz “kontejner” ne obuhvaća vozila niti ambalažu.⁸

Ova konvencija se primjenjuje na nove i postojeće kontejnere koji se koriste za međunarodni prijevoz, osim kontejnera posebno konstruiranih za zračni prijevoz.

Odobrenje izdato na osnovi ove konvencije uz odgovornost jedne strane ugovarateljice moraju priznati ostale strane ugovarateljice u svemu što se odnosi na ciljeve ove konvencije.⁹

Postoje pravila koja se odnose na ispitivanje, nadzor, odobravanje i održavanje kontejnera. U sklopu tih pravila su: Pravila odobravanja novih kontejnera prema tipu konstrukcije, Pravila pojedinačnog odobravanja novih kontejnera i Pravila o konstrukciji s gledišta sigurnosti i pokusa.

6. Međunarodna konvencija o standardima za izobrazbu (obuku), izdavanju svjedodžbi i držanju (obavljanju) straže pomoraca, 1978/95.

Međunarodna konvencija o standardima za izobrazbu (obuku), izdavanju svjedodžbi i držanju (obavljanju) straže pomoraca, 1978. (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, u daljnjem tekstu STCW Konvencija) ne bez razloga, smatra se jednim od najvažnijih međunarodnih instrumenata sa stajališta sigurnosti plovidbe i zaštiti pomorskog okoliša, ikad usvojenih u okrilju Međunarodne pomorske organizacije. Izmjene i dopune te Konvencije, usvojene su na Diplomatskoj konferenciji održanoj 1995. g. u Londonu.

Osnovna intencija STCW Konvencije, godine 1978. bila je ujednačavanje nacionalnih propisa i programa izobrazbe i obuke pomoraca, te uvjeta i načina izdavanja svjedodžbi pomorcima, u cilju podizanja opće razine obučenosti posada pomorskih brodova. Poznato je da je tzv. “ljudski čimbenik (faktor)” još uvijek najčešći uzrok pomorskih nesreća, pa je i prioritetna usmjerenost međunarodne pomorske zajednice na ovaj bitni element sigurnosti na moru, logična i prijeko potrebna.

⁸ O konstrukcijsko-tehničkim osobinama kontejnera v. Drago Pavić, *Prijevoz kontejnerima – pravni problemi*, Zagreb-Čakovec, 1983., str. 19-24.

⁹ Službeni list SFRJ, međunarodni ugovor, br. 3/87. Republika Hrvatska prihvatila je ovu konvenciju, *Narodne novine, međunarodni ugovori*, 1/92.

Konvencija iz 1978. g. kritizirala se, prije svega, što su se tehnički standardi u brodarstvu promijenili u tolikoj mjeri da je Konvencija u tehničkom smislu zastarjela. Nadalje, Konvencija je u priličnoj mjeri opterećena tzv. "općim mjestima", frazama koje otvaraju mogućnost različitim, pa i oprečnim tumačenjima, a nedostatak nadzora u primjeni odredaba u sklopu nacionalnih propisa država članica Konvencije rezultirao je faktički neprimjenjivanjem ili nepotpunim primjenjivanjem tih propisa, zbog čega ova Konvencija nije u punoj mjeri zadovoljila osnovnu svrhu njezinog donošenja.

Diplomatska konferencija usvojila je 1995. godine izmjene i dopune Konvencije, koje izmjenama i dopunama Dodatka Konvenciji i donošenju tzv. STCW Pravilnika (STCW Code) bitno mijenjaju samu Konvenciju upravo u smislu postroženja, veće preciznosti i obvezatnosti njezinih odredaba.¹⁰

Prijelaznim odredbama ostavljena je mogućnost državama članicama da do 1. veljače 2002. godine pomorcima koji su započeli obrazovanje ili plovidbeni staž prije stupanja na snagu izmjena i dopuna Konvencije, izdaju, ovjeravaju i priznaju svjedodžbe prema sustavu utvrđenom osnovnom Konvencijom iz 1978. godine.

STCW Konvencija i Pravilnik (STCW Code) čine jedinstvenu cjelinu u kojoj su pravila Dodatka Konvencije razrađena odjeljcima Pravilnika.

Pravilnik se sastoji od dva dijela: dio A je obvezatne naravi, dok dio B ima karakter preporuke.

Dio A Pravilnika sadrži obvezne odredbe na koje se posebice poziva Dodatak Konvencije, a kojima se podrobno utvrđuju minimalni standardi koje članice (države ugovarateljice) moraju provoditi, kako bi se postigao potpun i cjelovit učinak Konvencije. On, nadalje, obuhvaća standarde osposobljenosti koje moraju dokazati pristupnici za izdavanje ili obnovu svjedodžbe o sposobnosti u skladu s odredbama Konvencije.

Sažeti prikaz pojedinih odredaba Konvencije

Budući da gotovo i nema pravila Dodatka Konvenciji koje nije doživjelo izmjenu, ovom ćemo prigodom, sažeto, prikazati tek neke izmjene i dopune koje držimo osobito značajnim ili koje će zahtijevati poseban angažman nadležnih tijela država članica.

Pravilo I/1 dodatka Konvenciji donosi 25 definicija pojmova koji se koriste u Konvenciji. Posebice je važno razlikovati tri razine odgovornosti koje se povezuju uz obavljanje dužnosti na brodu. To su:

¹⁰ V. Željko Kiperaš, Uzroci i posljedice donošenja izmjena i dopuna STCW Konvencije, 1978., Poredbeno pomorsko pravo (Comparative Maritime Law), 40., br. 155, Zagreb, 2001., str. 117-141.

1. upravljačka razina kao razina odgovornosti koja se povezuje uz:

- a) službu zapovjednika, prvog časnika palube, upravitelja stroja ili drugog časnika stroja na pomorskom brodu ili
- b) preuzimanje cjelovite odgovornosti za pravilno obavljanje svih djelatnosti ili nekih točno određenih djelatnosti na pomorskom brodu,

2. radna razina znači razinu odgovornosti koja se povezuje uz:

- a) službu časnika odgovornog za plovidbenu ili strojarsku stražu ili strojara određenog za dužnost u strojarnici koja je povremeno bez osoblja i radijskog operatora na pomorskom brodu ili
- b) neposrednu odgovornost za neku određenu djelatnost, te

3. pomoćna razina koja znači razinu odgovornosti koja se povezuje s pomažanjem pri držanju plovidbene ili strojarske straže, straže u luci ili pri obavljanju operacija rukovanja teretom ili prekrcaja na pomorskom brodu.

Posebna pozornost posvećena je osiguranju standarda kakvoće na svim razinama. Svaka je članica dužna osigurati jasno određivanje ciljeva školovanja i izobrazbe, te standarda osposobljenosti koji će se ostvarivati, te utvrditi razine znanja, razumijevanja i vještina koje su primjerene ispitima i ocjenjivanju prema odredbama Konvencije.

Posebno značajna novina izmjena Konvencije sastoji se u činjenici da je jedan dio, do sada isključivih ovlasti država članica Konvencije, prenesen na Međunarodnu pomorsku organizaciju. Naime, pravilom 7. Poglavlja I, utvrđuje se obveza država dostavljati detaljne obavijesti o svim elementima relevantnim za primjenu Konvencije. Ta obveza uključuje informiranje organizacije, kako o obrazovnim programima, načinu polaganja ispita, certificiranju, sustavu praćenja aktualnog stanja izdatih svjedodžbi, tako i kadrovskoj i tehničkoj opremljenosti organizacija i institucija ovlaštenih za izobrazbu, te izdavanje svjedodžbi pomorskim kadrovima.

Vrlo su detaljne odredbe o izvješćima.

Temeljem podnesenog izvješća, Odbor za pomorsku sigurnost IMO-a donosi odluku kojom se potvrđuje da li se odredbe Konvencije u cijelosti primjenjuju u odnosnoj državi strani Konvencije. Pozitivna odluka Odbora za pomorsku sigurnost osnova je za priznavanje svjedodžaba izdanih od ili u ime nadležnih vlasti države članice Konvencije.

Iz izvješća što ga Odboru za pomorsku sigurnost podnosi svaka članica, prilaže se i pisano mišljenje "mjerodavnih osoba" (competent persons). Listu mjerodavnih osoba utvrđuje Odbor za pomorsku sigurnost IMO-a, a njihov popis vodi Glavni tajnik IMO-a.

Značajan je nadzorni postupak inspekcije sigurnosti plovidbe države luke (Port State Control). Uvodi se mogućnost operacionalne kontrole, tj. provjere stručne

osposobljenosti i radne vještine članova posade kada postoje očiti razlozi koji navode na vjerovanje da posada ne udovoljava utvrđenim standardima, bilo iz razloga što je brod doživio nasukanje ili nalegnuće ili je sudjelovao u sudaru ili je za vrijeme plovidbe, na sidrištu – prilikom boravka broda na privezu – došlo do nedopuštenog ispuštanja tvari s broda ili je brod manevrirao na nepropisan i nesiguran način ne poštujući mjere usmjeravanja plovidbe ili se brodom u drugom smislu upravljalo tako da to predstavlja opasnost za osobe, imovinu i/ili okoliš.

Svaka članica mora ustanoviti postupke za nepristranu istragu svakog prijavljenog slučaja onesposobljenosti, čina ili propusta, koji mogu predstavljati izravnu prijetnju sigurnosti ljudskih života ili imovine na moru ili morskom okolišu od strane posjednika svjedodžbi ili ovlaštenja koje je izdala ta članica.

STCW Pravilnik donosi, iznimno, razrađene standarde glede uporabe simulatora u izobrazbi i ocjenjivanju pomoraca.

Posebnim pravilom utvrđuju se uvjeti koje mora zadovoljiti zapovjednik, časnik ili radijski operater glede obnove važenja svjedodžbi izdanih sukladno odredbama Konvencije. Zadovoljavanje uvjetima koji se odnose na zdravstvenu sposobnost i ostvarivanje trajne stručne osposobljenosti provjeravaju se u vremenskim razdobljima ne duljim od pet godina.

Konvencija je u posebnom Pravilu razradila minimalne uvjete za izobrazbu i stjecanje stručne spreme zapovjednika, časnika i posade na ro-ro putničkim brodovima.¹¹

Djelatnom suradnjom nadležnih tijela državne uprave, te znanstvenih i obrazovnih institucija, dužni smo i u Republici Hrvatskoj osigurati dosljednu primjenu odredaba STCW Konvencije,¹² poradi uvećanja sigurnosti plovidbe, ali i omogućavanja hrvatskim pomorcima da i dalje uspješno plove svim svjetskim morima.

7. Međunarodna konvencija o traganju i spasavanju i priručnik MERSAR

Diplomatska konferencija u Hamburgu izglasala je 1979. godine Međunarodnu konvenciju o traganju i spašavanju na moru (International Convention on Maritime Search and Rescue). Hrvatska je ratificirala tu Konvenciju 1996. godine (Narodne novine, Međunarodni ugovori, br. 1/44, 1996.). Osim Dodatka, ta je Konvencija usvojila i osam rezolucija. Jedna od rezolucija je preporuka državama članicama da

¹¹ Usp. Dragan Bolanča, Pomorsko pravo (odabrane teme), Split, str. 65-72.

V. hrvatski Pravilnik o zvanjima i svjedodžbama o osposobljenosti pomoraca na brodovima trgovačke mornarice Republike Hrvatske, Narodne novine, br. 8/02.

¹² Službeni list SFRJ, međunarodni ugovor, br. 3/84. Republika Hrvatska prihvatila je tu konvenciju, Narodne novine, međunarodni ugovor, br. 1/92.

upotrebljavaju oba prije pripremljena priručnika u svezi s tom materijom-MERSAR i IMOSAR.

MERSAR (kratica od engl. *Merchant Ship Search and Rescue Manual*) bio je pripremljen u IMO-u (Međunarodnoj pomorskoj organizaciji) već 1970. godine, a sadrži praktične upute za osobe i jedinice koje sudjeluju u traganju i spašavanju kada pružaju ili kada traže pomoć. MERSAR sadrži nekoliko poglavlja uputa. U prvome su poglavlju odredbe o koordinaciji postupka traganja i spašavanja (zahtjevi za koordinaciju, koordinacija na mjestu nezgode). U drugome poglavlju predviđa se kako će postupati brod u nevolji (odašiljanje poruke o nezgodi, sastavni dijelovi poruke o nezgodi, usmjeravanje i navođenje, pružanje pomoći zrakoplova i helikoptera koji sudjeluju u akciji traganja i spašavanja, poništenje poruke o nezgodi, vježbe). U sljedećem je poglavlju uređen postupak broda koji pruža pomoć (primanja poziva i poruke o nezgodi, neposredno djelovanje, skretanje prema području nezgode, uspostavljanje koordinatora površinskog traganja, kontrola radioveze među brodovima, prilaženje području nezgode te dolazak na područje nezgode-postupci traganja). Osobito je važno poglavlje o planiranju u vođenju traganja (regulira se npr. vizualno traganje, traganje radarom, brzina traganja, shema načina traganja, upute za manevriranje, standardni tekstovi poruka). Posebno je poglavlje o završetku traganja s odredbama o uspjelom traganju, odnosno spašavanju i neuspjelom traganju. Zatim slijedi poglavlje o sredstvima priopćavanja (veza) te napokon poglavlje o nezgodi zrakoplova na moru.

Priručnik IMOSAR (*IMO Search and Rescue*) usvojio je Odbor za sigurnost plovidbe IMO-a 1978. godine, a sadrži upute za države koje razvijaju vlastite službe za traganje i spašavanje. Prvi dio odnosi se na organizaciju službe za traganje i spašavanje, a drugi dio na praktične postupke sudionika u tim akcijama.

Značajno je napomenuti da su IMO i Međunarodna organizacija za civilno zrakoplovstvo donijeli Međunarodni zračni i pomorski priručnik o traganju i spašavanju (IAMSAR MANUAL), 1998. Priručnik se sastoji od tri sveska od kojih se III. odnosi na traganje i spašavanje na moru.

U prosincu 1998. godine Republika Hrvatska donijela je nacionalni plan traganja i spašavanja ljudskih života na moru kojim se ispunjava obveza RH glede uspostavljanja nacionalne službe traganja i spašavanja na moru, utvrđena Zakonom o potvrđivanju Međunarodne konvencije o traganju i spašavanju na moru iz 1978. godine (Narodne novine br. 164/98). Tim planom, u skladu s obvezama iz Konvencije, utvrđena su načela ustroja i djelovanja, ovlasti i dužnosti, mjere i djelatni postupci službenih osoba te način korištenja sredstava tijekom pripravnosti, odnosno tijekom traganja i spašavanja na moru u nadležnosti Republike Hrvatske.

8. Konvencija o minimalnim standardima (uvjetima) na trgovačkim brodovima, 1976.

Riječ je o Konvenciji Međunarodne organizacije rada (Convention Nd' 147 International Labour Organization Concerning Minimum Standards in Merchant Ship, 1976).¹³

Ta se Konvencija primjenjuje na svaki pomorski brod, bez obzira je li privatni ili obavlja javnu funkciju, koji u komercijalnom smislu prevozi teret ili putnike ili obavlja neku drugu gospodarsku djelatnost, o čemu odlučuju nacionalni propisi. Konvencija se primjenjuje i na tegljače. Konvencija predviđa i slučajeve kada se ne primjenjuje (kao brodovi čiji su osnovni pogon jedra, ribarski brodovi, mali brodovi, platforme za bušenje morskog dna i podmorja koje nisu plovne) s time da o tim iznimkama odlučuje mjerodavno tijelo u svakoj državi konzultirajući se s reprezentativnim organizacijama brodovlasnika i pomoraca.

U čl. 2. te Konvencije potanko se navode obveze za svaku državu koja ju je ratificirala.

Kao dodatak u primjeni spominje se veći broj konvencija Međunarodne organizacije rada (MOR).

9. Međunarodni kodeks o sigurnom vođenju broda i sprječavanju onečišćenja (ISM kodeks), IMO, 1993.

Kodeks (International Safety Management Code (ISM), IMO Resolution A. 741 (18), 1993.) predstavlja rezultat višegodišnjih napora na međunarodnom planu radi poboljšanja sigurnosti u cjelokupnom procesu iskorištavanja brodovlja, te zaštiti okoliša od onečišćenja. Rezolucijom IMO-a od 4. studenog 1993. prihvaća se ISM kodeks te zahtijeva da države zastave počnu primjenjivati nova pravila prema navedenim rokovima.

U praksi se proces usuglašavanja postojećih sigurnosnih procedura te postupaka za sprječavanje onečišćenja s ISM kodeksom obavlja tako da brodarsko poduzeće (kompanija) razvije poseban sustav za sigurno vođenje broda (engl. *Safety Management System-SMS*). Izrazom brodarsko poduzeće (kompanija, engl. *Company*) označava se vlasnik, zakupoprimalac broda (eng. *bareboat charterer*), ili bilo koja pravna ili fizička osoba odgovorna za iskorištavanje broda.

Svrha ISM kodeksa i nije stvaranje potpuno novog Sustava za sigurno vođenje broda, već ujedinjavanje i unapređivanje postojećih postupaka radi konačnog cilja,

¹³ Republika Hrvatska ratificirala je tu konvenciju (Narodne novine, Međunarodni ugovori, br. 4/1996.).

a to je sigurnost svih operacija vezanih uz iskorištavanje brodovlja, te zaštita okoliša od onečišćenja. Svi se spomenuti postupci moraju zabilježiti kako bi se dokazalo da brod obavlja sve svoje operacije u skladu s novom pravnom regulativom. Osim toga, ISM kodeksom se sve veća pozornost posvećuje softveru, tj. upravljanju brodom i postupcima, odnosno obučenosti posade te osoblja na kopnu u skladu sa SMS-om.

Konačan rezultat toga procesa dobivanje je odgovarajućih svjedodžbi od nadležne uprave, odnosno države zastave. Riječ je o ispravi o ispunjavanju (engl. *Document of Compliance-DOC*) koja se izdaje brodarskom poduzeću (kompaniji) kao dokaz da je sustav za sigurno vođenje broda u skladu s ISM-kodeksom. Takvu potvrdu izdaje nadležna uprava države zastave ili od nje ovlaštena organizacija poput klasifikacijskog društva.

Sljedeći korak je izdavanje isprave pod nazivom Svjedodžba o sigurnom vođenju broda (engl. *Safety Management Certificate-SMC*), kojom se dokazuje da brod obavlja sve svoje operacije u skladu sa sustavom za sigurno vođenje broda.

U čitavom procesu provedbe novih sigurnosnih standarda poput Međunarodnog kodeksa o sigurnom vođenju broda i sprječavanju onečišćenja uloga države zastave je od izuzetno velike važnosti.

Uz nadzor države zastave koja je ratificirala ISM kodeks, odnosno od nje ovlaštenih klasifikacijskih društava, nadzor države luke predstavlja drugu komponentu provedbe Kodeksa u praksi. Naime, osim države zastave, i države luke su ovlaštene unositi ovaj i slične standarde u obvezatne uvjete koje brod mora ispuniti da bi nesmetano plovio u njihovim teritorijalnim vodama, odnosno da bi mogao ući u njihove luke.

Potvrdu za to nalazimo i u posljednjem dokumentu koji obrađuje tematiku te vrste. Riječ je o direktivi vijeća Europske Unije od 1995. u svezi s nadzorom države luke. U tom se dokumentu u drugom prilogu navode svjedodžbe i isprave koje brod mora imati, među kojima je i kopija isprave o ispunjavanju (DOC) i Svjedodžba izdana u skladu s ISM-kodeksom.

Tako se u dokumentima mnogih zemalja u svezi s primjenom ISM kodeksa ističe važnost činjenice da brodove koji posjeduju svjedodžbe o primjeni novih standarda neće zadržavati inspektori države luke što im omogućuje nesmetanu plovidbu.

Konkretno, svaka kompanija (brodarsko poduzeće)¹⁴ treba razviti, primijeniti i održavati sustav za sigurno upravljanje (SMS) koji sadrži sljedeće operativne zahtjeve:

¹⁴ Company means the owner of the ship or any other organization or person such as manager, or the bareboat charterer, who has assumed the responsibility for operation of the ship from the shipowner and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over all duties and responsibility imposed by the Code.

1. sigurnosnu politiku i politiku zaštite okoliša,
2. uputstva i pravila koja osiguravaju sigurno vođenje brodova i zaštitu okoliša u skladu s odgovarajućim međunarodnim zakonodavstvom i zakonodavstvom države zastave,
3. označene stupnjeve ovlasti i komunikacijske veze između, i unutar, osoblja na kopnu i moru,
4. postupke za prijavljivanje nezgoda i neispunjavanja odredbi ovog Kodeksa,
5. postupke za pripremu i reakciju na izvanredna stanja.

Ako tijelo odgovorno za vođenje broda nije ujedno i brodovlasnik, brodovlasnik mora dostaviti puno ime i podatke tog tijela upravi države zastave.

Kompanija (brodarsko poduzeće) treba odrediti i potkrijepiti dokazima odgovornost, ovlasti i međusoban odnos svih osoba koje upravljaju, obavljaju i provjeravaju rad koji utječe na sigurnost i sprječavanje onečišćenja.

Kompanija (brodarsko poduzeće) je odgovorna za osiguranje adekvatnih sredstava i pružanje podrške s kopna kako bi imenovana osoba ili osobe ("designated persons") mogle obavljati svoje funkcije.¹⁵

Kako bi osigurala sigurno vođenje svog broda i omogućila vezu između kompanije (brodarskog poduzeća) i broda, svaka kompanija (brodarsko poduzeće), kako je prikladno, treba odrediti osobu ili osobe na kopnu koje imaju izravan pristup najvišoj razini upravljanja. Odgovornost i ovlasti imenovane osobe ili osoba (designated persons) treba uključivati praćenje sigurnosnog aspekta i aspekta zaštite okoliša u vođenju svakog broda, te osigurati da se upute odgovarajuća sredstva i podrška s kopna, kako je traženo.

Posebno su se regulirale odgovornosti i ovlasti zapovjednika.

Kompanija (brodarsko poduzeće) mora jasno odrediti i potkrijepiti dokazima odgovornost zapovjednika glede:

1. primjene sigurnosne politike i politike zaštite okoliša kompanije,
2. motiviranje posade u praćenju te politike,
3. izdavanje odgovarajućih naredbi i uputstava na jasan i jednostavan način,
4. provjere da je posebnim zahtjevima udovoljeno,
5. pregleda sustava za sigurno upravljanje i izvješća o nedostacima upravi na kopnu.

Kompanija (brodarsko poduzeće) treba osigurati da sustav za sigurno upravljanje koji se koristi na brodu sadrži jasnu izjavu koja ističe zapovjednikove ovlasti.

¹⁵ Usp. Drago Pavić, *Pravni učinci primjene ISM kodeksa na ograničenje odgovornosti broдача, Poredbeno pomorsko pravo (Comparative Maritime Law)*, 40., br. 155, Zagreb, 2001., str. 57-69.

Kompanija (brodarsko poduzeće) treba osigurati da je zapovjednik:

1. osposobljen za zapovjedništvo,
2. dobro upoznat sa Sigurnosnim sustavom upravljanja kompanije, i
3. dobio potrebnu potporu za sigurno obavljanje zapovjedničke dužnosti.

Kompanija (brodarsko poduzeće) treba osigurati da je svaki brod popunjen obučenom, kvalificiranom i zdravstveno sposobnom posadom u skladu s nacionalnim i međunarodnim zahtjevima.

Kompanija (brodarsko poduzeće) treba pripremiti programe za identifikaciju, opis i reakcije na moguće izvanredne okolnosti na brodu.

Kompanija (brodarsko poduzeće) treba utvrditi programe za obuku i vježbanje radi pripreme za akciju uzbune.

Kompanija (brodarsko poduzeće) treba utvrditi i održavati postupke za kontrolu svih isprava i podataka koje su bitne za Sustav sigurnog upravljanja.

10. Zaključak

Spomenute konvencije obuhvaćaju široki aspekt sigurnosti plovidbe u zaštiti ljudi i imovine na moru. U utvrđivanju sposobnosti brodova za plovidbu, raznih kategorija i vrsta, provodi se u primjeni međunarodno prihvaćenih tehničkih normi, tehnički nadzor, baždari se brod, određuje se teretna linija te se na temelju tih postupaka izdaju isprave, knjige i izvješća. Međunarodnim se pravilima propisuju uvjeti glede trupa i opreme trupa, strojnog uređaja, električne opreme, automatizacije, plovidbenih svojstava, protupožarne zaštite, sredstava za spašavanje, radioopreme, sredstava za navigaciju i sredstava za signalizaciju, uređaja za rukovanje teretom, zaštite pri radu i smještaju posade, prijevoza putnika, prijevoza tereta, zaštite okoliša. Propisuju se i uvjeti o podobnosti brodova, te kontejnera.

Kako bi se osiguralo striktno poštivanje odredaba konvencija o sigurnosti plovidbe, odnosno osiguralo sigurno vođenje svog broda i omogućila veza između brodarske kompanije i broda, svaka kompanija treba odrediti osobu ili osobe na kopnu koje imaju izravan pristup najvišoj razini upravljanja (highest level of management). Odgovornost i ovlasti imenovane osobe ili osoba (designated persons) trebaju uključivati praćenje sigurnosnog aspekta zaštite okoliša u vođenju svakog broda. Posebno su se regulirale odgovornost i ovlasti zapovjednika.

Brodarska kompanija treba osigurati da je svaki brod popunjen obučenom, kvalificiranom i zdravstveno sposobnom posadom u skladu s nacionalnim i međunarodnim zahtjevima.

Ivo Grabovac

LEGAL IMPORTANCE OF THE CONVENTIONS FOR THE SAFETY OF NAVIGATION

Summary

There are numerous international conventions concerned with safety at sea, and particularly with protection of lives and property involved. Concerned with the same problem, the author analyses some of them, i.e.: the International Convention for the Safety of Life at SEA (SOLAS), 1974 (as amended), International Convention on Load Lines, 1966 (Protocol 1988), International Convention on Tonnage Measurement, 1969, International Convention for Safe Containers (CSC), 1972, International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), 1978/95, International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979, Convention on Minimum Standards on Merchant Ships, 1976 (International Labour Organization), and International Safety Management Code (ISM), 1993.

Key words: convention, safety on ship, protection of life and property

SIGNIFICATO LEGALE DELLE CONVENZIONI INTERNAZIONALI PER LA SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE

Sommario

Numerose convenzioni internazionali regolamentano l'attuale complesso di problemi inerenti la sicurezza di navigazione della nave e in particolare riguardo la sicurezza della vita umana ma anche della proprietà in mare. A tale scopo l'autore compiendo una scelta tratta le seguenti convenzioni: Convenzione internazionale per la sicurezza della vita umana in mare (SOLAS) - 1974 (con numerose modifiche ed emendamenti), Convenzione internazionale sul bordo libero - 1966 (Protocollo del 1988), Convenzione internazionale sulla stazzatura delle navi - 1969, Convenzione internazionale per la sicurezza dei contenitori - 1972, Convenzione internazionale sul livello di addestramento dei marittimi, certificazione e turni di guardia (STCW) - 1978/95, Convenzione internazionale sulla ricerca e soccorso in mare - 1979, Convenzione sullo standard (livello) minimo delle navi mercantili - 1976 e Codice internazionale per il sicuro governo della nave e la prevenzione d'inquinamento (Codice ISM) - 1993.

Parole chiave: convenzioni, sicurezza in mare, sicurezza della vita e della proprietà