

PRAVILNIK O MJESTIMA ZAKLONIŠTA – PRUŽA LI PRAVILNIK PRIŽELJKIVANU ZAŠTITU HRVATSKOG MORSKOG OKOLIŠA?

Prof.dr.sc. RANKA PETRINOVIĆ*
MARIJA ŠKILJO**

UDK 351.813.12.(094)
349.6 (497.5)(262.3)
Pregledni znanstveni članak
Primljeno: 31.5.2010.
Prihvaćeno za tisak: 17.6.2010.

U radu se prikazuje Pravilnik o mjestima zakloništa i njegov utjecaj na zaštitu morskog okoliša. Republika Hrvatska je, među rijetkima u svijetu, donijela poseban Pravilnik o mjestima zakloništa kojim se detaljno propisuje postupak odabira i odobrenja mjesta zakloništa za brodove kojima je potrebna pomoć, nadležna tijela i odgovorne osobe za odabir i odobrenje takvog mjesta, uvjeti koje moraju zadovoljavati mjesta zakloništa, način korištenja mjesta zakloništa te obvezno osiguranje, odnosno drugo financijsko jamstvo za štete i troškove koji nastanu prilikom prihvata broda u mjesto zakloništa. Pravilnikom se također utvrđuje obveza donošenja i ažurnog održavanja Plana prihvata brodova u nevolji kao temeljnog izvedbenog dokumenta koji, u skladu s Rezolucijom IMO-a A.949 (23), sadrži sve potrebne podatke za određivanje mjesta zakloništa. Mjesto zakloništa definirano je Pravilnikom kao mjesto gdje je moguć privremeni smještaj broda radi pružanja pomoći ili uklanjanja možebitne prijetnje ljudima, brodu ili okolišu. Ta mjesta su zamišljena kao određena zemljopisna područja duž obale gdje bi se mogla sanirati šteta i obaviti hitni popravci na brodu te prekrcati teret. U Pravilniku se izrijeком ne spominje konkretno nijedna luka ili mjesto zakloništa, nego se ističe da se takvo mjesto određuje ovisno o situaciji. Podatci o mogućim mjestima zakloništa navedeni su u GIS aplikaciji kao sustavu računalne podrške odlučivanju koji sadrži moguća mjesta

* Dr.sc. Ranka Petrinović, izvanredna profesorica Pomorskog fakulteta Sveučilišta u Splitu, Zrinsko-Frankopanska 38, 21000 Split; e-mail: ranka@pfst.hr.

** Marija Škiljo, studentica Pomorskog fakulteta Sveučilišta u Splitu.

zakloništa i ostale pridružene informacije. Poslove službe pružanja pomoći brodovima na moru (MAS), kako su definirani Rezolucijom IMO-a A.950(23), obavlja Nacionalna središnjica za usklađivanje traganja i spašavanja na moru.

Ključne riječi: mjesto zakloništa, onečišćenje, Pravilnik o mjestima zakloništa, Plan prihvata broda u nevolji, Nacionalna središnjica za usklađivanje traganja i spašavanja na moru.

1. UVOD

Opasnost od pomorskih nezgoda s velikim onečišćenjem morskog okoliša izlivanjem ulja i drugih štetnih tvari s brodova u drugoj polovici dvadesetog stoljeća dramatično je povećana. Dugi niz godina međunarodna pomorska zajednica različitim mjerama nastoji zaštititi sve ugroženiji morski okoliš.¹

Određivanje *mjesta zakloništa* od strane obalnih država za brodove u nevolji jedno je od učinkovitih načina sprječavanja onečišćenja morskog okoliša. *Mjesta zakloništa* zamišljena su kao zemljopisna područja koja se mogu, u slučaju potrebe, opskrbiti opremom, uslugama i drugim uvjetima pogodnim za ispitivanje i saniranje štete i obavljanje hitnih popravaka brodova (osobito nakrcanih tankera) te prekrcaj tereta. Nedostatak obvezujućih propisa o dužnosti obalne države da prihvati brod koji treba pomoć u svoje unutarnje morske vode i teritorijalno more² imao je za posljednicu velika onečišćenja morskog okoliša koje su uzrokovala različite pomorske nezgode tankera.

Nakon pomorskih nezgoda tankera *Erika* (1999.) i *Prestige* (2002.) koje su katastrofalno onečistile francuski i španjolski morski okoliš, postalo je jasno da obalne države trebaju unaprijed odrediti ili makar propisati kriterije i mjere za određivanje *mjesta zakloništa* gdje je moguć privremeni smještaj broda radi uklanjanja možebitne prijetnje ljudima, brodu teretu i okolišu.³ Iskustva s pomorskim nezgodama u državama koje dopuštaju dovođenje oštećenih brodova u *mjesta zakloništa* (kao što je

¹ Drago Pavić, *Pomorsko imovinsko pravo*, Književni krug Split, 2006., str. 391.

² *Konvencija UN o pravu mora* iz 1982. godine, članak 18. stavak 2. Prema međunarodnom pravu mora kada brod plovi u neškodljivom prolasku, može se zaustaviti i sidriti isključivo u slučaju više sile ili nevolje na moru. Države često izbjegavaju primijeniti ovu odredbu bojeći se ugrožavanja sigurnosti plovidbe, a posebice onečišćenja morskog okoliša.

³ *Pravilnik o mjestima zakloništa*, Narodne novine, br. 3/08, članak 3., stavak 2.

npr. Nizozemska) pokazala su da lokalizirano onečišćenje može olakšati suzbijanje šteta većih razmjera za razliku od nekontroliranog onečišćenja koje može uslijediti nakon odluke obalne države da brod ostane na moru (*Erika, Prestige*).

Međunarodna pomorska organizacija (IMO) donijela je 2003. godine smjernice o *mjestima zakloništa*. Europska unija također se uključila u rješavanje problematike *mjesta zakloništa* budući da su se nezgode tankera *Erika* i *Prestige* dogodile u njenim vodama. Direktivom 2002/59/EC zahtijeva se od država članica da donesu detaljan plan u slučajevima kada brodu treba pomoć i da dostave popis *mjesta zakloništa* u kojima bi se brodovi u nevolji lakše mogli spasiti uz efikasnije sprječavanje onečišćenja morskog okoliša, ako ono prijeti. Državama članicama EU bio je ostavljen rok do kraja 2007. godine za ispunjenje uvjeta iz Direktive. Različite države su na različite načine riješile problematiku *mjesta zakloništa*; mnoge države za rješavanje slučajeva oštećenih brodova, kojima je potrebno *mjesto zakloništa*, ipak koriste princip “svaki slučaj za sebe” (*case by case*).⁴ Veliki broj europskih država postupio je u skladu s IMO smjernicama i Direktivom Europske unije 2002/59/EC na način da su deklarirale postojanje *mjesta zakloništa*, ali podatci o tim mjestima nisu dostupni javnosti.⁵ Mali je broj država u svijetu objavio svoja *mjestima zakloništa* za brodove u nevolji.⁶ To je učinila Danska, koja je odredila dvije vrste takvih mjesta: za brodove koji su pretrpjeli manju pomorsku nezgodu i za brodove koji su jako oštećeni.

U skladu s IMO smjernicama Republika Hrvatska je *Pomorskim zakonikom* iz 2004. godine⁷ propisala da je ministar zadužen za poslove pomorstva (u daljnjem tekstu: ministar) obvezan u roku od tri godine (dakle do kraja 2007. godine) odrediti *mjestima zakloništa*, propisati uvjete koje zakloništa moraju ispunjavati te uvjete i način korištenja *mjesta zakloništa*. Na taj način su smjernice iz IMO Rezolucije A.949 (23) o mjestima zakloništa dobile u Republici Hrvatskoj karakter obveznosti.

⁴ <http://www.maritimesafety.org> - Pomorski fakultet iz Kalmara, Švedska, proveo je 2006. godine istraživanje o *mjestima zakloništa* u Baltičkim državama. Tako npr. Finska nema određena *mjestima zakloništa*, već rješava svaki slučaj za sebe. Norveška također rješava svaki slučaj za sebe; opširnije o tome vidi Alla Pozdnakova, Places of refuge for vessels in the Barenta Sea: Perspective of the Norwegian-Russian cooperation, *The journal of International Maritime Law*, Volume 15, Issue 6, November-December 2009, str. 495-507.

⁵ <http://www.maritimesafety.org> - U Njemačkoj i Švedskoj popis *mjesta zakloništa* nije javno objavljen. U Poljskoj je popis *mjesta zakloništa* povjerljiv dokument kojem pristup imaju ovlaštene osobe Pomorskog ureda u Szczecinu i Služba traganja i spašavanja.

⁶ Rusija je odredila Kaliningrad kao *mjesto zakloništa* za brodove u nevolji (isključeni su strani ratni brodovi, nuklearni brodovi i oni koji prevoze štetni i opasni teret). Latvija je objavila popis *mjesta zakloništa* (Liepaja, Riga, Ventspils, sidrište Kolka). Estonija je imenovala tri *mjestima zakloništa* (luke Muuga, Paldiski South i Kunda). U Litvi je ministar prometa i komunikacija definirao potencijalna *mjestima zakloništa*.

⁷ *Pomorski zakonik Republike Hrvatske*, Narodne novine br. 181/04, 76/07, 146/08.

Ministarstvo zaduženo za poslove pomorstva donijelo je u siječnju 2008. godine *Pravilnik o mjestima zakloništa* zajedno s temeljnim izvedbenim dokumentom – *Planom prihvata broda u nevolji*. Rijetke su države u svijetu, a među njima je Hrvatska, koje imaju svoje nacionalne propise o postupku odabira i odobrenja *mjesta zakloništa*.⁸ Hrvatska je tim odredbama pokazala visok stupanj svijesti u zaštiti svog morskog okoliša.

U skladu sa Smjernicama IMO-a A.950 (23), koje preporučuju obalnim državama osnivanje službe koja bi prikupljala potrebne podatke za prihvata broda u *mjesto zakloništa*, Republika Hrvatska odabrala je *Nacionalnu središnjicu za usklađivanje traganja i spašavanja na moru*⁹ (u daljnjem tekstu: Nacionalna središnjica) kao službu pružanja pomoći brodovima na moru (MAS).

2. POVIJESNI RAZVOJ MJESTA ZAKLONIŠTA

Ideja o pružanju zakloništa za brodove u nevolji javila se kasnih 80-tih godina prošlog stoljeća, kada je Pravni odbor IMO-a pripremao nacrt nove *Konvencije o spašavanju*.¹⁰ Jedan od prijedloga je bio da se obalne države obvežu primiti brodove u nevolji u svoje luke. Iako su predstavnici nekih država to podržavali, drugi su izražavali sumnju u poželjnost uključivanja javnopravnih odredbi u privatnopravne konvencije kao što je *Konvencija o spašavanju*. Naglašavali su da se pri usvajanju takvih odredbi prvenstveno trebaju uzeti u obzir interesi obalnih država. Izražena je i sumnja u utjecaj takve odredbe na konačne odluke obalnih vlasti u konkretnim slučajevima kada se brod nađe u opasnosti, a predstavlja ozbiljnu prijetnju morskom okolišu.

⁸ Ivo Grabovac, *Hrvatski Pravilnik o mjestima zakloništa* (u povodu slučaja turskog broda “UND Adriyatik”), *Jadranska meteorologija*, Split, LIV – 13, str. 34 – 38.

⁹ *Nacionalni plan traganja i spašavanja ljudskih života na moru*, Narodne novine, br. 164/98., članak 1. stavak 2. Nacionalna središnjica za usklađivanje traganja i spašavanja na moru (RCC) utemeljena je *Nacionalnim planom traganja i spašavanja ljudskih života na moru*, a prema *Međunarodnoj konvenciji o traganju i spašavanju na moru*, 1978. godine (Narodne novine - Međunarodni ugovori, br. 14/96). Nacionalna središnjica za usklađivanje traganja i spašavanja na moru je tijelo odgovorno za provedbu uspješne organizacije službe traganja i spašavanja te za usklađeno vođenje operacije traganja i spašavanja u unutarnjim morskim vodama, teritorijalnom moru i zaštićenom ekološko-ribolovnom pojasu. Nacionalna središnjica osnovana je prvenstveno za spašavanje ljudskih života, međutim, s vremenom se Republika Hrvatska odlučila koristiti ovo tijelo za različite urgentne situacije na moru kada nije ugrožen samo ljudski život već i kada različite opasnosti prijete imovini, posebno morskom okolišu.

¹⁰ *Konvencija o spašavanju*, 1989. godine, Narodne novine – Međunarodni ugovori, br. 9/98.

Kao posljedica tih prijedloga usvojen je članak 11. *Konvencije o spašavanju* koji glasi: *Država stranka će, propisujući ili odlučujući o pitanjima vezanim za spašavanje ili kada odlučuje o pristupu brodova u nevolji u luke ili o davanju pogodnosti spašavateljima, voditi računa o potrebi suradnje između spašavatelja, drugih zainteresiranih stranka i javnih vlasti u svrhu djelotvornog i uspješnog obavljanja spašavanja, radi spašavanja života ili imovine u opasnosti kao i općenitog sprječavanja štete na okolišu.*¹¹

Ta odredba uključena je u konačni tekst *Konvencije o spašavanju* iz 1989. godine. Međutim, istraživanje Međunarodnog pomorskog odbora (CMI) iz 2002. godine pokazalo je da niti jedna država koja je ratificirala *Konvenciju o spašavanju* nije prihvatila izričito, svojim nacionalnim propisima, pravne učinke članka 11. *Konvencije*. Nepoštivanje odredbi članka 11. znatno je otežalo položaj spašavatelja prilikom obavljanja operacija spašavanja brodova (koji predstavljaju prijetnju morskome okolišu) te im umanjilo izvjesnost dobivanja nagrade za spašavanje. To, međutim, nije imalo samo negativan utjecaj na prihode spašavatelja i predstavljalo nedovoljan poticaj spašavateljima u zaštiti morskog okoliša, nego je često ugrožavalo uspjeh već započetih akcija spašavanja u sprječavanju onečišćenja.

Kao posljedica stradavanja tankera *Erika* (1999.) ponovno se u studenom 2000. godine postavilo pitanje određivanja *mjesta zakloništa* pa je određivanje takvog mjesta za brodove u nevolji preporučeno obalnim državama kao mjera za poboljšanje sigurnosti plovidbe i smanjivanje rizika od onečišćenja uljem.¹² Godinu dana poslije osnovana je radna grupa Odbora za pomorsku sigurnost IMO-a, koja je predložila učinkovito rješavanje problema *mjesta zakloništa* dajući toj mjeri prioritet za poboljšanje sigurnosti plovidbe i, posebice, zaštite morskog okoliša.

U višegodišnjim raspravama upotrebljavali su se različiti termini dok se nije prihvatio najpogodniji izraz, a to je *mjesto zakloništa*. Iako je termin *luka zakloništa*

¹¹ Ivo Grabovac, *Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije*, Split, 1995., str. 430.

¹² Nakon stradavanja tankera *Erika*, a na prijedlog Francuske, Europska unija je pripremila dva paketa mjera pod nazivom *Erika packages I. i II.* *Erika package I.* ima za cilj sužavanje postojećeg zakonodavstva u korist nadzora države luke i klasifikacijskih društava, predlaganje novih mjera za ubrzavanje povlačenja tankera s jednostrukom oplatom s tržišta i poboljšanje kontrole pomorstva u europskim morima, a s *Erika package II.* predlaže se osnivanje *Europske agencije za sigurnost na moru* – EMSA (*European Maritime Safety Agency*), osnivanje informacijskog sustava za poboljšanje praćenja prometa u europskim vodama i osnivanje dodatnog kompenzacijskog fonda za štete od onečišćenja uljem. Krajem 2005. godine usvojen je i treći paket mjera *Erika III. package* (engl. *Third Maritime Safety Package*), a sastoji se od sedam prijedloga koji uključuju dopune postojećim direktivama i odnose se na: usklađivanje pravila i standarda različitih država zastava brodova, klasifikacijska društva, kontrole države luke, službe nadzora plovidbe, istraživanje pomorskih nezgoda, odgovornosti i naknade štete putnicima u slučaju pomorske nezgode i izvanugovornu odgovornost broдача.

bio u širokoj upotrebi u pomorstvu, nije se pojavljivao značajnije u okviru važnih javnopravnih i privatnopravnih konvencija (npr. UNCLOS,¹³ SOLAS, *Konvencije o spašavanju*, OPRC¹⁴ itd.). U svibnju 2001. godine, kada se intenzivno raspravljalo o tom problemu, zaključilo se da upotreba riječi *luka* može biti preuska i ograničena, nasuprot zamišljenom dijelu zemljopisnog područja koji bi se mogao, u slučaju potrebe, opskrbiti opremom i različitim uslugama (uključujući pripreme radnje) za brodove u nevolji, osobito nakrcane tankere. Nakon toga tajništvo IMO-a predlaže upotrebu šireg pojma, a to je *mjesto zakloništa* (engl. *places of refuge*). Drugi izraz koji se koristio bio je *sigurno zaklonište* (engl. *safe haven*); međutim, kako obje riječi u izrazu znače skoro istu stvar, jedna drugu čine suvišnom i nepotrebnom. U daljnjem radu po tom pitanju, Odbor za pomorsku sigurnost IMO-a je na kraju odlučio ubuduće upotrebljavati izraz *mjesto zakloništa* (*places of refuge*) te je savjetovao drugim IMO odborima (Odboru za zaštitu okoliša i Pravnom odboru) da koriste taj termin. Taj izraz je danas općeprihvaćen.

Daljnje ubrzavanje donošenja mjera za određivanje *mjesta zakloništa*, te pritisak IMO-a na obalne države za uvođenje tih mjera u nacionalne pravne sustave, potakao je slučaj tankera *Castor*,¹⁵ koji je u prosincu 2000. godine doveo do usijanja problem

¹³ *Konvencija UN o pravu mora, 1982. godine*, Narodne novine - Međunarodni ugovori, br. 28/96 stupila je na snagu 16. studenog, 1994. godine.

¹⁴ *Konvencija o pripravnosti, akciji i suradnji za slučajeve onečišćenja uljem, 1990.*, London (Narodne novine - Međunarodni ugovori, br. 2/97), stupila je na snagu 1995. godine.

¹⁵ Aleka Mandaraka-Sheppard, *Modern Admiralty Law*, London, 2002., str. 743; Ranka Petrinović, *Mjesto zakloništa kao novi element zaštite morskog okoliša*, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, god. 42(79.), 2005., str. 420. Dok su pomorske nezgode tankera *Erika* i *Prestige* imale za posljedicu katastrofalno onečišćenje morskog okoliša, 2000. godine, dakle u razdoblju između stradanja tankera *Erika* (1999.) i tankera *Prestige* (2002.), dogodila se nezgoda tankera *Castor* koja je, ponajprije zahvaljujući akcijama spašavatelja, sretno okončana ali je dodatno upozorila na problem *mjesta zakloništa*. Tanker *Castor*, nosivosti 30.068 tona, nalazio se u blizini obala Maroka u zapadnom Mediteranu na povratku iz Crnog mora, prevozeći 8.7 milijuna galona bezolovnog benzina kada se pri jakom nevremenu otvorila pukotina na glavnoj palubi. Pozvani su u pomoć spašavatelji te je brod uzet u tegalj prema uvjetima spašavanja iz obrasca LOF. Prema različitim stručnim mišljenjima opasnost od obavljanja prekrcanja tereta i balasta s tako ugroženog tankera na otvorenom moru prijeti daleko više onečišćenjem morskog okoliša nego kada se to izvrši u zatvorenom i zaklonjenom prostoru. Usprkos upozorenjima stručnjaka o postojanju velike opasnosti koja je prijetila ljudskim životima i morskom okolišu, uslijed prekrcavanja tereta na otvorenom moru te zahtjevu spašavatelja upućenom nekolicini mediteranskih država da dopuste dovođenje tankera u zaštićeno *mjesto zakloništa* kako bi se teret sigurno prekrcao, nijedna država nije bila spremna ponuditi jedno takvo zaštićeno mjesto u blizini svoje obale. Trideset pet dana nije se moglo naći *mjesto zakloništa* gdje bi se prekrcao teret s oštećenog tankera *Castor* i gdje bi se izvršio popravak broda. Vlasti Maroka i Gibraltara su zabranile tankeru ulazak u morski prostor i luke pod njihovom jurisdikcijom. Brod je potom tegljen prema jugoistočnoj obali Španjolske. Međutim, španjolske obalne vlasti su zatražile da se brod drži na određenoj udaljenosti od obale. Za vrijeme tog perioda čekanja i traženja *mjesta zakloništa* evakuirana je posada broda. Na kraju je brod, nakon više od 2.000 milja lutanja pre-

mjesta zakloništa. Osam država odbilo je pružiti *mjesto zakloništa* teško oštećenom tankeru *Castor* kojega su spašavatelji teglili više od 2.000 milja preko zapadnog Mediterana. Na kraju je, zahvaljujući prvenstveno spašavateljima, uspješno izvršena akcija prekrcavanja tereta (oko 30.000 tona bezolovnog benzina) s broda na brod, te je tanker *Castor*, nakon šest tjedana dotegljen u Grčku. Na taj je način sretno okončana jedna od najdužih operacija spašavanja na moru.

Na početku 2001. godine IMO potiče, kao prioritet, globalno razmatranje problema *mjesta zakloništa* za brodove u nevolji donoseći mjere kojima vrši pritisak na obalne države, u interesu sigurnosti plovidbe i zaštite okoliša, da ugroženim brodovima osiguraju primjerenu pomoć, opremu i druge pogodnosti koje su potrebne. U međuvremenu se dogodila nesreća tankera *Prestige* koja je dodatno naglasila problem *mjesta zakloništa*. Na kraju je u studenom 2003. godine, Skupština IMO-a usvojila dvije rezolucije sa smjernicama koje se odnose na određivanje *mjesta zakloništa* za brodove kojima je potrebna pomoć.

Rezolucija A.949 (23) pod nazivom *Smjernice o mjestima zakloništa za brodove kojima je potrebna pomoć (Guidelines on places of refuge for ships in need of assistance)*¹⁶ primjenjuje se u slučajevima kada brodu treba pomoć, a sigurnost ljudskih života nije ugrožena. Kada postoji opasnost za ljudske živote primjenjuju se odredbe SAR konvencije.¹⁷ Smjernice iz Rezolucije A.949 (23) IMO-a ukazuju da je, u slučajevima kada se dogodi pomorska nezgoda koja uzrokuje progresivno stradanje broda, najbolji način sprječavanja štete ili onečišćenja morskog okoliša prebacivanje tereta i goriva kako bi se moglo eventualno popraviti oštećenje na brodu. Takav se postupak može sigurno i brzo provesti u *mjestu zakloništa*. Međutim,

ko zapadnog Mediterana, dotegljen do obale Tunisa gdje je dopušteno spašavateljima prekrcavanje tereta, ali samo s broda na brod (*ship-to-ship*) iako vremenski uvjeti nisu bili ni malo pogodni za takvu akciju. Teret se, na sreću, uspio sigurno prekrcati te je tanker nakon šest tjedana borbe i krajnje neizvjesnosti dotegljen u Grčku. Na taj je način okončana jedne od najdužih operacija spašavanja na moru. Za uspjeh akcije spašavanja sigurno je najzaslužnija izvanredna suradnja između spašavatelja, klasifikacijskog društva – *American Bureau of Shipping* i pomorskog ureda u Cipru, čiju zastavu je tanker *Castor* vao. S druge strane ovaj slučaj spašavanja izazvao je krajnju zabrinutost profesionalnih spašavatelja jer se nikada nije dogodilo da je čak osam država odbilo pomoći brodu u nevolji iako je spašavatelj, firma *Tsavliris*, ponudila već na početku detaljni plan sigurnog spašavanja tankera potkrijepivši ga tehničkom analizom napravljenom od strane nezavisnih stručnih službi.

¹⁶ Z. Oya Ozcayir, *Port State Control*, London, 2004., str. 335.

¹⁷ SAR konvencija – *Međunarodna konvencija o traganju i spašavanju na moru*, 1978. godine. Za spašavanje osoba u teritorijalnom moru obalnih država značajan je *Priručnik o pomorskom i zrakoplovnom traganju i spašavanju na moru* usvojen 1998. godine od strane Međunarodne pomorske organizacije i Međunarodne organizacije za civilno zrakoplovstvo. Priručnik je sastavljen od tri knjige od kojih je za posadu broda i zrakoplova najvažnija treća knjiga. Priručnik je poznat pod skraćenim nazivom IAMSAR MANUAL (*International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual*).

dovođenje takvog broda u *mjesto zakloništa* blizu obale može ugroziti obalnu državu ekološki i ekonomski pa se lokalne vlasti i stanovništvo obalnih država često protive takvom postupku. Zbog toga je, u vrijeme donošenja Rezolucije A.949 (23), prevladavalo mišljenje da pristup *mjestu zakloništa* ugroženom brodu često uključuje donošenje političke odluke koja se može ishoditi samo na osnovi “svaki slučaj za sebe”. U takvim slučajevima treba paziti na ravnotežu između interesa broda i zaštite morskog okoliša obalne države. Iako nisu obvezujući instrument, Smjernice sadrže određeni standard postupanja u slučaju razmatranja zahtjeva za *mjestom zakloništa* i nastoje pomoći nadležnim tijelima obalnih država pri donošenju odluke.¹⁸

Druga rezolucija, A.950, koja definira posebnu *Službu pomoći na moru* (*Maritime Assistance Services – MAS*), preporučuje svim obalnim državama da osnuju službu pomoći na moru (MAS).¹⁹ Glavni zadatci službe su primanje različitih izvješća, savjeta i obavijesti koje zahtijevaju brojni IMO instrumenti; nadziranje stanja broda ako takvo izvješće pokazuje da nezgoda može dovesti do situacije u kojoj brodu treba pomoć; također služi kao centar za prikupljanje podataka ukoliko stanje broda nije zabrinjavajuće i opasno, ali ipak zahtijeva razmjenu informacija između broda i obalne države (zbog mogućeg pogoršanja stanja ugroženosti broda); a služi i kao centar za komunikaciju s privatnim spašavateljima koji su uključeni u operaciju spašavanja ugroženog broda ako obalna država smatra da treba nadzirati sve faze operacije spašavanja.

Važnu ulogu u daljnjem rješavanju problematike *mjesta zakloništa* odigrao je Međunarodni pomorski odbor (CMI). Veliki dio konferencija u Vancouveru (2004.), Dubrovniku (2007.) i Ateni (2008.) bio je posvećen određivanju *mjesta zakloništa* s prijedlogom donošenja posebne Međunarodne konvencije o mjestima zakloništa. Taj prijedlog je prosljeđen IMO-u. Trenutačno su u tijeku pripreme radnje za izmjenu postojeće *Konvencije o spašavanju* iz 1989. godine koje će obuhvatiti i institut *mjesta zakloništa* jer je on neodvojiv od modernog prava spašavanja.

3. PRAVILNIK O MJESTIMA ZAKLONIŠTA

3.1. Općenito

U Republici Hrvatskoj u novije je vrijeme doneseno niz propisa kojima se nastoji ostvariti učinkovitija zaštita morskog okoliša. Njihovo je temeljno obilježje da su usklađeni s najnovijim razvojem međunarodnog i europskog prava zaštite

¹⁸ Dorotea Ćorić, *Onečišćenje mora s brodova, Međunarodna i nacionalna pravna regulativa*, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2009., str. 111.

¹⁹ Ozcayir, isto, str. 336.

morskog okoliša. Početkom 2008. godine, u skladu s IMO smjernicama A.949 (23), EU direktivom 2002/59/EC i odredbama članka 1021. Pomorskog zakonika, Ministarstvo zaduženo za poslove pomorstva donijelo je *Pravilnik o mjestima zakloništa*.²⁰ *Pravilnikom* je propisan postupak odabira i odobrenja *mjesta zakloništa* za brodove kojima je potrebna pomoć, nadležna tijela i odgovorne osobe za odabir i odobrenje *mjesta zakloništa*, uvjeti koje moraju zadovoljavati i način korištenja *mjesta zakloništa*. *Pravilnikom* je također propisan sadržaj, te način donošenja i izmjena *Plana prihvata broda u nevolji* kao temeljnog izvedbenog dokumenta. Važne odredbe odnose se na obveze u pogledu naknada šteta i troškova te obveznog osiguranja, odnosno drugog financijskog jamstva za brodove. *Pravilnikom* je posebno i detaljno određen postupak nakon odobravanja *mjesta zakloništa*.²¹

Pravilnik definira *mjesto zakloništa* kao “mjesto gdje je moguć privremeni smještaj broda radi pružanja pomoći ili uklanjanja možebitne prijetnje ljudima, brodu i okolišu”.²² Njegove odredbe primjenjuje se na pomorske objekte, osim ratnih brodova koji zatraže *mjesto zakloništa* od nadležnih tijela u Republici Hrvatskoj.²³ U *Pravilniku* se koristi izraz *brod kojem je potrebna pomoć* ili *brod u nevolji*. Pod tim se podrazumijeva svaki pomorski objekt (osim ratnog broda) koji je u situaciji, izuzev one koja zahtjeva traganje i spašavanje ljudi,²⁴ a koja upućuje na mogućnost gubitka broda ili opasnosti za morski okoliš ili plovidbu.²⁵ Područje nadležnosti *Pravilnika* uključuje unutarnje morske vode, teritorijalno more i zaštićeni ekološko-ribolovni pojas Republike Hrvatske.²⁶

U skladu s IMO smjernicama A.950 (23) koje preporučuju obalnim državama osnivanje službe za prikupljanje potrebnih podataka za prihvata broda u *mjesto zakloništa* Republika Hrvatska odabrala je postojeću *Nacionalnu središnjicu za usklađivanje traganja i spašavanja na moru* kao službu pružanja pomoći brodovima na

²⁰ *Pravilnik o mjestima zakloništa*, Narodne novine, br. 3/08.

²¹ Isto, članak 1.

²² Isto, članak 3., točka 1.

²³ Isto, članak 2.

²⁴ Tada se primjenjuju odredbe SAR konvencije (*Međunarodna konvencija o traganju i spašavanju na moru*, 1978. godine).

²⁵ *Pravilnik o mjestima zakloništa*, članak 3., točka 2.

²⁶ *Pravilnik o mjestima zakloništa*, *Plan prihvata broda u nevolji*, dio 2., točka 10; Prema dijelu 3., točka 4. *Plana prihvata broda u nevolji* zahtjev za dodjelom *mjesta zakloništa* može uputiti svaki brod koji se nalazi u području nadležnosti, ali i na otvorenom moru (dakle izvan područja nadležnosti), ako su prilike takve da zapovjednik broda opravdano očekuje pomoć iz neke od luka na području Republike Hrvatska ili ako je izvjesno da bi posljedice pomorske nezgode mogle značajno utjecati na stanje morskog okoliša u području nadležnosti.

moru (MAS).²⁷ Ona je koordinator svih djelatnosti oko odobravanja *mjesta zakloništa* za brodove u nevolji. Osim Nacionalne središnjice u određivanje i odobravanje *mjesta zakloništa* uključena su i mnoga druga državna tijela kao i privatne pravne i fizički osobe.

Sastavni dio *Pravilnika o mjestima zakloništa* je *Plan prihvata broda u nevolji* koji je temeljni izvedbeni dokument, a sadrži različite podatke potrebne za uspješno obavljanje prihvata ugroženog broda u *mjesto zakloništa*.²⁸

3.2. Postupak određivanja mjesta zakloništa

Postupak određivanje *mjesta zakloništa* odvija se u nekoliko faza. **Zahtjev za odobrenje i dodjelu mjesta zakloništa** podnosi zapovjednik broda u nevolji. Zahtjev treba sadržavati sve podatke potrebne za procjenu situacije oko ugroženog broda.²⁹ Za napušteni brod u nevolji zahtjev za odobrenje i dodjelu *mjesta zakloništa* podnosi nadležni lučki kapetan, a u slučaju zaključenja ugovora o spašavanju zahtjev može podnijeti i zapovjednik broda spašavatelja. Zahtjev za dodjelu *mjesta zakloništa* zaprima Nacionalna središnjica koja ga je dužna po primitku potvrditi izravno ili preko tijela koje ga je zaprimilo.³⁰

U drugoj fazi **ocjenjuje se opravdanost odobrenja mjesta zakloništa**. Nacionalna središnjica, na temelju podnesenog zahtjeva, svih raspoloživih podataka, procjene rizika i raspoloživosti obveznog financijskog jamstva³¹ procjenjuje opravdanost zahtjeva za odobrenje i dodjelu *mjesta zakloništa*. Ako Nacionalna središnjica ocjeni da je prije donošenja odluke potrebno prikupiti i dodatne podatke o stanju broda i drugim relevantnim činjenicama, a okolnosti to dopuštaju, uputit će na brod

²⁷ *Pravilnik o mjestima zakloništa*, isto, članak 4.

²⁸ Isto, članak 5.

²⁹ Isto, članak 6.

³⁰ Prema članku 7. *Pravilnika* “ako takav zahtjev zaprimi drugo tijelo ili institucija dužna ga je bez odlaganja prosljediti Nacionalnoj središnjici”.

³¹ Vlasnik broda, brodar ili kompanija dužna je nadoknaditi sve troškove i svu štetu nastalu u povodu zahtjeva za određivanje *mjesta zakloništa* i pružanja pomoći sukladno *Pravilniku*. Za takve obveze, svaki brod koji traži *mjesto zakloništa* u Republici Hrvatskoj mora imati valjano osiguranje ili drugo financijsko jamstvo. Takvo osiguranje ili drugo financijsko jamstvo može biti izdano u formi svjedodžbe, potvrde o P.&I. osiguranju, potvrde o jamstvu izdane od P.&I. kluba ili od druge odgovarajuće ustanove. Nepostojanje takvog financijskog jamstva ne utječe na obvezu provođenja postupka procjene opravdanosti zahtjeva za odobrenje i dodjelu *mjesta zakloništa*.

posebnu *stručnu skupinu*,³² koja je dužna u najkraćem vremenu dostaviti Nacionalnoj središnjici nalaz i mišljenje te predložiti način pružanja pomoći brodu ako je ona potrebna. Kada Nacionalna središnjica procjeni da je zahtjev opravdan, pristupit će utvrđivanju prijedloga *mjesta zakloništa*, sukladno *Planu prihvata broda u nevolji*. Međutim, ako Nacionalna središnjica procjeni da zahtjev nije opravdan ili bi smještaj broda u *mjesto zakloništa* predstavljao veću opasnost za život ili zdravlje ljudi i okoliš od nekog drugog načina pružanja pomoći, predložit će njegovo odbijanje.³³ U slučaju da odobri *mjesto zakloništa*, Nacionalna središnjica je dužna nastaviti praćenje stanja broda i drugih relevantnih okolnosti sve dok se brod nalazi u području nadležnosti Republike Hrvatske, odnosno do otklanjanja prijetnje.

Nakon procjene opravdanosti odobrenja *mjesta zakloništa* započinje treća faza – **odjeljivanja mjesta zakloništa**. Na temelju prijedloga Nacionalne središnjice, pomoćnik ministra nadležan za poslove sigurnosti plovidbe i zaštite mora od onečišćenja (u daljnjem tekstu: pomoćnik ministra), uz suglasnost ministarstva nadležnog za zaštitu okoliša, donosi **odluku o dodjeli mjesta zakloništa** i upućivanju broda u *mjesto zakloništa*, ili **odluku o odbijanju** zahtjeva za određivanje *mjesta zakloništa*. Ako je kao *mjesto zakloništa* određena luka, lučka uprava ili drugo tijelo koje upravlja lukom dužno je primiti brod kojem je potrebna pomoć u luku i pružiti mu potrebnu pomoć.³⁴

Slijedi četvrta i najvažnija faza koja čini **postupak nakon odobrenja mjesta zakloništa**. Nakon odobravanja *mjesta zakloništa* o drugim mjerama pružanja pomoći brodu, ako su potrebne, odlučuje lučki kapetan ili drugo tijelo nadležno temeljem posebnih propisa. Nacionalna središnjica provodi **koordinaciju** svih aktivnosti vezanih za pružanje pomoći brodu. Neposredno rukovođenje aktivnostima u *mjestu zakloništa* provodi nadležni lučki kapetan. Ukoliko iz okolnosti slučaja proizlazi potreba aktiviranja *Plana intervencija kod iznenadnih onečišćenja mora*³⁵, daljnje aktivnosti provode se u skladu s njim. Nakon prestanka okolnosti koje su dovele do određivanja *mjesta zakloništa*, brod je dužan napustiti *mjesto zakloništa*. Nacionalna

³² *Stručna skupina* sastoji se od lučkog kapetana lučke kapetanije na čijem području se brod u nevolji nalazi ili osobe koju on imenuje, ovlaštenog peljara, te drugih stručnih osoba koje u svakom pojedinom slučaju određuje lučki kapetan.

³³ *Pravilnik o mjestima zakloništa*, članak 8.

³⁴ Isto, članak 9.

³⁵ *Plan intervencije kod iznenadnih onečišćenja mora*, Narodne novine, br. 92/08. *Plan intervencije kod iznenadnih onečišćenja mora* je dokument održivog razvitka i zaštite okoliša kojim se utvrđuju postupci i mjere za predviđanje, sprječavanje, ograničavanje, spremnost za i reagiranje na iznenadna onečišćenja mora i na izvanredne prirodne događaje u moru radi zaštite morskog okoliša (članak 1., točka 1).

središnjica dužna je voditi zapise³⁶ o svim okolnostima i činjenicama vezanim uz određivanje *mjesta zakloništa*, od trenutka prijama zahtjeva do napuštanja područja unutarnjih morskih voda, teritorijalnog mora i zaštićenog ekološko-ribolovnog pojasa Republike Hrvatske, odnosno do otklanjanja prijetnje.³⁷

Nakon okončanja pojedinog slučaja³⁸ određivanja *mjesta zakloništa* i pružanja pomoći brodu sukladno odredbama *Pravilnika*, stručni tim kojeg imenuje ministar analizirat će sve okolnosti slučaja i provedene mjere i aktivnosti te prema potrebi predložiti odgovarajuća poboljšanja. Pomoćnik ministra redovito će izvještavati ministra o provedbi *Pravilnika o mjestima zakloništa* i *Plana prihvata broda u nevolji* te predlagati mjere za njihovo unapređenje. Najmanje jednom godišnje uprava nadležna za sigurnost plovidbe i zaštitu mora od onečišćenja s brodova dužna je organizirati vježbu pripravnosti za provođenje *Pravilnika o mjestima zakloništa*.³⁹

4. PLAN PRIHVATA BRODA U NEVOLJI

Pravilnik o mjestima zakloništa utvrđuje obvezu donošenja i ažurnog održavanja *Plana prihvata broda u nevolji* kao temeljnog izvedbenog dokumenta za određivanje *mjesta zakloništa*. *Plan prihvata broda u nevolji* sastavni je dio *Pravilnika*. Sastoji se od deset dijelova i dvanaest posebnih priloga. *Plan* sadrži nužno podatke o nadležnom tijelu odgovornom za prihvata i obradu poziva s broda u nevolji, zatim podatke o nadležnom tijelu ili osobi odgovornoj za procjenu okolnosti, postupak izbora prikladnog *mjesta zakloništa* i odluku o prihvaćanju broda u nevolji na izabranom *mjestu zakloništa*. *Pravilnik*, također, sadrži popis mogućih *mjesta zakloništa*, sažetak čimbenika koji omogućuju brzu procjenu i donošenje odluke uključujući opise društvenih i okolišnih čimbenika, te prirodne uvjete mogućih *mjesta zakloništa*, koja se odabiru pomoću posebnog računalnog programa - GIS (engl. *Geographical Information System*) aplikacije⁴⁰. Postupak procjene i izbora *mjesta zakloništa* određuje

³⁶ Primjerci zapisa, koji se trebaju popuniti tijekom postupka određivanja *mjesta zakloništa* nalaze se u prilogu *Plana prihvata broda u nevolji*.

³⁷ *Pravilnik o mjestima zakloništa*, članak 12.

³⁸ *Planom prihvata broda u nevolji* detaljno su razrađeni pojedini slučajevi prihvata broda u nevolji. Predviđeni su različiti postupci za različite vrste pomorskih nezgoda. Opširnije o tome u poglavlju 3.4. (Pružanje pomoći).

³⁹ *Pravilnik o mjestima zakloništa*, članak 13.

⁴⁰ ADRIA-GIS (engl. *Geographical Information System*) računalna aplikacija jest sustav računalne podrške odlučivanju koji sadrži moguća *mjesta zakloništa* i ostale pridružene informacije. Aplikacijom se koriste nadležne osobe u postupku donošenja konačne odluke o upućenom zahtjevu za mje-

se na temelju mogućih navedenih *mjesta zakloništa* dobivenih tim posebnim računalnim programom. *Plan prihvata broda u nevolji* također sadrži popis raspoloživih sredstava i uređaja prikladnih za pružanje pomoći, spašavanje, odnosno ograničenje i uklanjanje onečišćenja, a sadrži i postupke međunarodnog usuglašavanja i odlučivanja kada je primjenjivo⁴¹ te postupke vezane uz financijska jamstva i sustave odgovornosti broda prihvaćenog u *mjestu zakloništa*.⁴²

Planom su detaljno razrađene faze određivanja *mjesta zakloništa* propisane *Pravilnikom o mjestima zakloništa* (zahtjev za odobrenje i dodjelu *mjesta zakloništa*, ocjena opravdanosti odobrenja *mjesta zakloništa*, dodjeljivanja prikladnog *mjesta zakloništa* i pružanje pomoći u *mjestu zakloništa*).

4.1. Zahtjev za odobrenje i dodjelu mjesta zakloništa

Početak akcije određivanja *mjesta zakloništa* smatra se zahtjev zapovjednika ugroženog broda za odobrenje i dodjelu *mjesta zakloništa*, a može se uputiti nekom od javnih komunikacijskih mreža ili pomorskim komunikacijskim sustavom. Ako se radi o napuštenom brodu, zahtjev podnosi nadležni lučki kapetan dok za brod koji se spašava na temelju ugovora o spašavanju to može učiniti i spašavatelj (zapovjednik broda spašavatelja). Zahtjev za dodjelu *mjesta zakloništa* zaprima Nacionalna središnjica koja ga je dužna po primitku potvrditi brodu od kojeg je zahtjev zaprimljen. Ako zahtjev zaprimi drugo tijelo (lučka kapetanija, obalne radio postaje i sl.) dužno ga je bez odlaganja proslijediti Nacionalnoj središnjici. Tada Nacionalna središnjica potvrđuje prijem preko osobe koja ga je zaprimila.

Zahtjev za dodjelom *mjesta zakloništa*⁴³ može uputiti svaki brod koji se nalazi u području nadležnosti⁴⁴, a to su unutarnje morske vode, teritorijalno more i zaštićeni ekološko ribolovni pojas. Zahtjev može uputiti i onaj brod koji se nalazi na otvore-

stom zakloništa. Aplikacija omogućava brzi pristup i analizu relevantnih, sigurnosnih, ekonomskih, legislativnih, ekoloških, logističkih i tehničko-tehnoloških parametara u donošenju ispravne odluke. Sadržaj aplikacije usklađen je s IMO Rezolucijom A.949(23) i Direktivom EU 2002/59/EC. ADRIA-GIS aplikacija u upotrebi je od 1. travnja 2007. godine.

⁴¹ U praksi se mnogo puta pokazalo da je, kada prijeti opasnost morskom okolišu, nužna kvalitetna i brza međunarodna suradnja za učinkovito sprječavanje onečišćenja morskog okoliša.

⁴² *Pravilnik o mjestima zakloništa, Plan prihvata broda u nevolji*, dio 5., točka 3.

⁴³ Zahtjev za dodjelom *mjesta zakloništa* treba sadržavati nužne podatke o brodu, teretu i gorivu, osobama na brodu, vlasniku/brodaru, osiguratelju (P.&I. klubu), vremenskim prilikama, vrsti i opsegu prijetnje ili nezgode, prijetnji onečišćenjem, procjeni hitnosti intervencije, načinu održavanja veze i druge bitne podatke.

⁴⁴ *Plan prihvata broda u nevolji*, dio 2., točka 10.

nom moru, ako su prilike takve da zapovjednik broda opravdano očekuje pomoć iz neke od luka na području Republike Hrvatske ili ako je izvjesno da bi posljedice pomorske nezgode⁴⁵ mogle značajno utjecati na stanje hrvatskog morskog okoliša u području nadležnosti ili druga obilježja morske obale Republike Hrvatske.⁴⁶

U slučaju zahtjeva broda koji se nalazi izvan područja nadležnosti, takav zahtjev će se preusmjeriti na nadležne vlasti obalne države koja može djelotvornije pružiti pomoć brodu u nevolji odnosno osigurati odgovarajuće *mjesto zakloništa*. Dežurni službenik⁴⁷ Nacionalne središnjice dužan je pratiti razvoj događaja do trenutka kada nadležne vlasti susjedne države potvrde preuzimanje brige o brodu koji treba pomoć.⁴⁸

Nacionalna središnjica dužna je na temelju samog zahtjeva, svih raspoloživih podataka, procijene opasnosti i drugih relevantnih podataka, procijeniti opravdanost zahtjeva za odobrenje i dodjelu *mjesta zakloništa*. Kako je za očekivati da neće biti lako samo na temelju raspoloživih podataka procijeniti opravdanost zahtjeva, *Pravilnik o mjestima zakloništa* predviđa prikupljanje dodatnih podataka na način da je Nacionalna središnjica ovlaštena uputiti *stručnu skupinu* koja je dužna u najkraćem vremenu dostaviti Nacionalnoj središnjici nalaz i mišljenje, te predložiti način pružanja pomoći, ako je ona potrebna.

U slučaju uočavanja neuobičajenog kretanja broda, npr. promatranjem kretanja broda korištenjem AIS (engl. *Automatic Identification System*) prijemnika ili dojavljivanjem od drugih subjekata koji nadziru morska područja (npr. radarski sustavi Hrvatske ratne mornarice) dežurni službenik Nacionalne središnjice dužan je uspostaviti vezu s ugroženim brodom i razmotriti potrebu pružanja pomoći uključujući i dodjeljivanje *mjesta zakloništa*. U slučaju kada poruka, zaprimljena u Nacionalnoj središnjici, ne sadrži sve propisane stavke, a iz okolnosti razvoja događaja je razvidno da brod predstavlja ili može predstavljati opasnost za okoliš, Nacionalna središnjica dužna je takvu poruku smatrati zahtjevom za dodjelom *mjesta zakloništa* te postupati kao da je zahtjev potpun.⁴⁹

⁴⁵ *Pomorska nesreća i nezgoda* jesu događaji kako su određeni IMO *Pravilnikom za istragu pomorskih nezgoda i incidenata* (IMO Rezolucija A.849 od 27. studenog 1997. godine) i *Pravilnikom o istraživanju pomorskih nesreća*, Narodne novine, br. 9/07.

⁴⁶ *Plan prihvata broda u nevolji*, dio 3., točka 4.

⁴⁷ Prema dijelu 2., točka 6. *Plana prihvata broda u nevolji* dežurni službenik jest službenik Nacionalne središnjice osposobljen i ovlašten poduzimati mjere sukladno *Pravilniku o mjestima zakloništa i Planu*.

⁴⁸ *Plan prihvata broda u nevolji*, dio 3., točka 5.

⁴⁹ Isto, dio 3., točka 9. Nacionalna središnjica dužna je pribaviti nedostajuće podatke i obavijesti u što kraćem vremenu, ovisno o trenutnim okolnostima.

Zahtjev za dodjelom *mjesta zakloništa* valja smatrati potpunim ako je zapovjednik prikupio podatke o stanju broda, okoline i mogućoj prijetnji ljudima, brodu i morskom okolišu, ako je procijenio stupanj opasnosti i zaključio da ne postoji neposredna i ozbiljna prijetnja ljudima, te ako je uvjeren da bi nastavak putovanja značio izlaganje broda povećanim opasnostima ili bi provođenjem planiranih radnji na *mjestu zakloništa* bila značajno umanjena prijetnja okolišu.⁵⁰

Nakon primljenog zahtjeva, bez obzira na način kako je on pristigao do Nacionalne središnjice, dežurni službenik dužan je u što kraćem vremenu prikupiti podatke o stanju okoline i prijetnjama brodu i okolišu koristeći odgovarajući popis provjere.⁵¹ U slučaju kada je na temelju razmjene poruka s brodom, njegovog kretanja ili drugih izvora očito da postoje izvanredne okolnosti zbog kojih brodu ili okolišu prijeti ili bi mogla zaprijetiti opasnost, a s broda nije upućen zahtjev za dodjelom *mjesta zakloništa*, Nacionalna središnjica dužna je pretpostaviti postojanje opasnosti i u skladu s tom pretpostavkom započeti s procjenom okolnosti, pripremanjem za pružanje pomoći brodu i s određivanjem *mjesta zakloništa*.⁵²

4.2. Ocjena opravdanosti odobrenja i dodjeljivanja mjesta zakloništa

4.2.1. Procjena okolnosti

Procjenu okolnosti obavlja dežurni službenik Nacionalne središnjice. Ona se sastoji od prikupljanja podataka o brodu, njegovim općim obilježjima te prijetnjama kojima je izložen, zatim prikupljanja podataka o okolišu, posebice o stanju vjetera i mora, te razvoju vremenskih prilika, ocjene opravdanosti zatražene pomoći, te procjene očekivanog ishoda tj. utjecaje na okoliš u slučaju najvjerojatnijeg i najnepovoljnijeg razvoja događaja.⁵³ Za slučaj broda bez vlastitog pogona procjenom okolnosti obuhvaćeno je, pored navedenog, određivanje područja na obali prema kojoj vjetar, valovi i struje usmjeravaju brod i vrijeme pristizanja broda u područje neposredno uz obalu u slučaju uspješnog i neuspješnog sidrenja, mjesto i vrijeme pristizanja

⁵⁰ Isto, dio 3., točka 10.

⁵¹ Popisi provjere istovremeno služe i kao trajni zapisi o razvoju događaja. Primjerci popisa provjere sastavni su dio *Plana prihvata broda u nevolji*, dio 11. (11.1. Poziv u pomoć – Dodjeljivanje *mjesta zakloništa*; 11.2. Podaci o ovlaštenim osobama; 11.3. Nezgoda i kvar; 11.4. Prilaz broda *mjestu zakloništa*; 11.5. Napušteni brod; 11.7. Onečišćenje mora).

⁵² *Plan prihvata broda u nevolji*, dio 3., t. 13.

⁵³ Isto, dio 4.1., točka 1.

tegljača kao i vrijeme potrebno za dopremu opreme za ograničavanje onečišćenja.⁵⁴ Prikupljanje relevantnih podataka obavlja se korištenjem popisa provjere.

Kada na brodu postoje izvanredne okolnosti, ali nije zatraženo dodjeljivanje *mjesta zakloništa* niti je zatražena dodatna pomoć s obale, dežurni službenik Nacionalne središnjice dužan je u razmaku ne većem od jednog sata pribavljati izvještaj s broda o razvoju događaja.⁵⁵

U slučaju kada procjena okolnosti upućuje na skori ili mogući zahtjev za dodjeljivanjem *mjesta zakloništa* ili potrebnom pomoći (u bilo kojoj mjeri ili vrsti) dežurni službenik Nacionalne središnjice dužan je o trenutnim ili nastupajućim okolnostima izvijestiti lučkog kapetana i dežurnog službenika nadležne lučke kapetanije (lučke ispostave), dežurne službenike susjednih lučkih kapetanija, nacionalne središnjice susjednih država (ako to ima opravdanja), te svaku drugu osobu čija bi pomoć mogla biti potreba.⁵⁶ Kada god je to moguće, početna procjena okolnosti potvrđuje se nalazom i mišljenjem *stručne skupine*.

4.2.2. *Stručna skupina*

Stručna skupina za procjenu stanja broda upućuje se ako to vremenske prilike dozvoljavaju te ako ima dovoljno vremena za njezino prikupljanje i slanje na brod. Sastoji se od lučkog kapetana lučke kapetanije na čijem području se brod nalazi, ili osobe koju on imenuje, ovlaštenog peljara te drugih stručnih osoba koje u svakom pojedinom slučaju određuje dežurni službenik Nacionalne središnjice s liste stručnjaka koju utvrđuje ministar i koji su kao takvi navedeni u GIS aplikaciji.⁵⁷ Dodatno, skupini se može pridružiti i neka od osoba koja nije navedena na popisu stručnih osoba (npr. predstavnik najbližeg remontnog brodogradilišta), ako svojim znanjem i iskustvom može bitno pridonijeti donošenju odluke o dodjeljivanju *mjesta zakloništa* ili daljnjem pružanju pomoći brodu. Uključivanje takvih osoba obavlja se na temelju naloga nadležnog lučkog kapetana te uz obavještanje dežurnog službenika Nacionalne središnjice.

Stručna skupina je dužna u najkraćem vremenu dostaviti dežurnom službeniku Nacionalne središnjice nalaz i mišljenje te predložiti način pružanja pomoći, ako je

⁵⁴ Isto, dio 4.1., točka 2.

⁵⁵ Isto, dio 4.1., točka 4.

⁵⁶ Isto, dio 4.1., točka 5.

⁵⁷ Isto, dio 4.2., točka 8. i 9. Iznimno, *stručnu skupinu* može se uputiti i iz druge lučke kapetanije (koja u tom trenutku nije nadležna – u pravilu susjedna lučka kapetanija) ako je brod zanošen prema njezinom području nadležnosti i ako je vrijeme dolaska *stručne skupine* s područja te lučke kapetanije znatno kraće nego iz lučke kapetanije koja je teritorijalno nadležna za brod u tom trenutku.

ona potrebna.⁵⁸ Ako je iz raspoloživih podataka neupitan način na koji će se pomoći brodu, dežurni službenik Nacionalne središnjice dužan je bez odlaganja i bez čekanja na mišljenje *stručne skupine* započeti s pripremama za pružanje pomoći.

4.3. Izbor prikladnog mjesta zakloništa

Izbor mogućih *mjesta zakloništa*, na temelju procjene okolnosti i obilježja obale uz koju je moguć smještaj broda, obavlja dežurni službenik Nacionalne središnjice, a ograničava se na dva, iznimno tri moguća *mjesta zakloništa*.⁵⁹ Procjenjuje se da u Republici Hrvatskoj postoji oko 380 takvih potencijalnih mjesta (sidrišta - zakloništa).

Izboru *mjesta zakloništa* uz obalu pristupa se samo ako se, u slučaju nepovoljnog razvoja događaja neposredno uz obalu, očekuje manja šteta okolišu u odnosu na onu do koje bi došlo u slučaju istog razvoja događaja na otvorenom moru. Smještaj broda uz obalu prihvatljiv je u slučaju da se time ne ugrožava sigurnost i zdravlje ljudi na obali, ako se smještajem broda uz obalu umanjuje opasnost po ljudske živote na brodu, a razina prijetnje od onečišćenja ostaje jednaka ili manja, zatim ako se bitno umanjuje vjerojatnost onečišćenja okoliša, ponajprije obalnog ruba (uz pretpostavku da ne postoji prijetnja životima ili zdravlju ljudi na brodu), ako se bitno umanjuje neželjene posljedice možebitnog onečišćenja ili na taj način omogućuje posadi broda da otkloni kvar koji bi u nekom kasnijem trenutku mogao značajnije ugroziti sigurnost ljudi ili doprinijeti mogućem onečišćenju okoliša. Smještaj broda uz obalu dolazi u obzir i ako se na tom mjestu može uspješnije pružiti pomoć s kopna.⁶⁰ U protivnom *mjesto zakloništa* uz obalu ne smije se predložiti. *Mjesto zakloništa* uz obalu neće se predložiti i ako zahtjev nije utemeljen ili zapovjednik broda odbija pružiti potrebna objašnjenja i podatke.

Nakon utvrđivanja mogućih *mjesta zakloništa* ili utvrđivanja da takvih mjesta uz obalu nema, dežurni službenik Nacionalne središnjice dužan je, zajedno s kraćim obrazloženjem prijedloga na propisanom obrascu,⁶¹ izvijestiti pomoćnika ministra koji donosi daljnje odluke.

⁵⁸ Isto, dio 4.2., točka 11., 12. i 13. *Stručna skupina* ili pojedini njezini članovi mogu ostati na brodu i tijekom pružanja pomoći odnosno do trenutka otklanjanja prijetnje ako im tijekom boravka na brodu ne prijete nepotrebne opasnosti i ako svojim boravkom na brodu mogu bitno pomoći pri otklanjanju opasnosti. *Stručna skupina* se na brod prevozi u pravilu korištenjem helikoptera. Prijevoz brodicama ili brodovima primjenjuje se tek ako prijevoz zračnim putem nije moguć. U tom slučaju primjenjuju se plovila koja omogućavaju najbrži siguran način prijevoza i ukrajca ljudi na brod.

⁵⁹ Isto, dio 4.3., točka 15.

⁶⁰ Isto, dio 4.3., točka 17.

⁶¹ Obrazac prijedloga dodjele mjesta zakloništa nalazi se u prilogu 11.6. *Pravilnika o mjestima zakloništa, Plana prihvata broda u nevolji*.

4.3.1. Odluka o prihvaćanju broda na mjestu zakloništa

Na temelju prijedloga Nacionalne središnjice pomoćnik ministra, uz suglasnost pomoćnika ministra nadležnog za zaštitu okoliša, donosi odluku o dodjeli *mjesta zakloništa* i upućivanju broda u *mjesto zakloništa* ili odluku o odbijanju zahtjeva za određivanje *mjesta zakloništa*.⁶² Svoju odluku dužan je u što kraćem vremenu dostaviti dežurnom službeniku Nacionalne središnjice, u pravilu pisanim putem.⁶³

O odobrenom *mjestu zakloništa* kao i o načinu dolaska do tog mjesta dežurni službenik Nacionalne središnjice izvijestit će zapovjednika broda neposredno nakon što mu bude izdano odobrenje. Dežurni službenik Nacionalne središnjice dužan je, u slučaju kada do izabranog i dodijeljenog *mjesta zakloništa* vodi više od jednog pristupnog plovnog puta, izabrati onaj koji pruža veći stupanj sigurnosti broda odnosno onaj na kojem je prijetnja okolišu manja. Neposredno nakon izvješćivanja broda i njegovog upućivanja prema *mjestu zakloništa*, dežurni službenik Nacionalne središnjice dužan je izvijestiti lučkog kapetana ili dežurnu službu nadležne lučke kapetanije o odobrenom *mjestu zakloništa*. Ako *stručna skupina* do tog trenutka nije bila u mogućnosti doći na brod, nadležna lučka kapetanija osigurat će što je prije moguće njen ukrcaj na brod. Tijekom plovidbe broda prema *mjestu zakloništa*, dežurni službenik Nacionalne središnjice dužan je prikupiti dodatne podatke o stanju i prijetnjama brodu te uspostaviti vezu sa svim subjektima koji su u stanju brodu pružiti pomoć.⁶⁴

U slučaju odbijanja zahtjeva, dežurni službenik Nacionalne središnjice dužan je o tome neposredno izvijestiti zapovjednika broda, pratiti stanje sigurnosti broda i u slučaju potrebe osigurati pomoć pri napuštanju broda, osigurati svaku drugu pomoć zapovjedniku pri otklanjanju opasnosti, a u slučaju promjene okolnosti ponovo ocijeniti opravdanost zahtjeva i, ako to ocjeni primjerenim, zatražiti ponovo od pomoćnika ministra odobrenje *mjesta zakloništa*. U slučaju potrebe, dežurni službenik Nacionalne središnjice izvijestit će središnjice susjednih država o stanju i razvoju okolnosti. O tijeku pružanja pomoći dežurni službenik dužan je voditi zabilješke na propisanom obrascu.⁶⁵

4.3.2. Moguća mjesta zakloništa

Podaci o mogućim *mjestima zakloništa* navedeni su u GIS aplikaciji. Mogućim *mjestima zakloništa*, pored navedenih u takvoj aplikaciji, smatraju se i sva prikladna

⁶² *Plan prihvata broda u nevolji*, dio 4.4., točka 20.

⁶³ Isto, dio 4.4., točka 21.

⁶⁴ Isto, dio 4.4., točka 22., 23., 24. i 25.

⁶⁵ Isto, dio 4.4., točka 26., 27. i 28. Obrazac dnevnika rada (dnevnika pomaganja) nalazi se u prilogu 11.8. *Plana prihvata broda u nevolji*.

mjesta u njihovoj neposrednoj blizini koja u pojedinom slučaju mogu pružiti veću razinu sigurnosti broda odnosno zaštite okoliša.⁶⁶ Na *mjesto zakloništa* brod može biti smješten sidrenjem u zaštićenom priobalnom području, uz izgrađenu obalu ili nasukavanjem na žal. *Mjesto zakloništa* koje se nalazi u uvali jest u pravilu u središtu uvale, osim ako neko drugo mjesto unutar uvale u danim okolnostima ne pruža bolje zaklonište. Privez broda uz izgrađenu obalu obavlja se u pravilu uz pomoć tegljača.⁶⁷ Mjesto sidrenja ili nasukanja broda u neposrednoj blizini *mjesta zakloništa* određuje, u svakom pojedinom slučaju, zapovjednik broda i to na temelju uputa peljara odnosno nadležnog lučkog kapetana.⁶⁸

Popis *mjesta zakloništa* odnosno izgrađenih luka ili žala na koje je moguće namjerno nasukanje broda ažurira rukovoditelj Nacionalne središnjice, dok ažuriranje podataka u GIS aplikaciji obavlja nadležna osoba Hrvatskog hidrografskog instituta, u pravilu jednom mjesečno.

4.3.3. Postupak izbora mjesta zakloništa

Postupak izbora *mjesta zakloništa* započinje određivanjem početnog mjesta. Početno *mjesto zakloništa* jest mjesto s popisa mogućih *mjesta zakloništa*, određenih kompjutorskom simulacijom (GIS aplikacijom), koje je najbliže mjestu gdje se nalazi brod koji treba pomoć. Ako je početno *mjesto zakloništa* u većoj mjeri neprimjerno ili neprikladno, tada se kao moguće *mjesto zakloništa* izabire sljedeće mjesto s popisa mogućih *mjesta zakloništa*.⁶⁹ Postupak se ponavlja dok se ne odredi mjesto koje u većoj mjeri omogućuje pružanje pomoći brodu.⁷⁰

Nakon provedbe osnovnog postupka može se provesti multikriterijalna analiza raspoloživih *mjesta zakloništa*. Međutim, ako takva analiza ukaže na bitno različita *mjesto zakloništa* od onih do kojih se došlo primjenom osnovnog iterativnog postupka, dežurni službenik Nacionalne središnjice dužan je još jednom razmotriti čimbenike primjerenosti odnosno prikladnosti razmatranih *mjesta zakloništa*.⁷¹ Ako je izvjesno da se prijetnja sigurnosti ljudima i brodu ne može otkloniti pružanjem

⁶⁶ Isto, dio 5., točka 1.

⁶⁷ Opširnije o pomoći tegljačima vidjeti poglavlje 3.4.6.

⁶⁸ *Plan prihvata broda u nevolji*, dio 5., točka 2., 3. i 4.

⁶⁹ Iznimno se mjesto, koje se temeljem općih načela zaštite okoliša smatra neprikladnim, može uzeti u obzir ako se time bitno umanjuje prijetnja ili možebitno onečišćenje okoliša te ako takav izbor omogućuje djelotvorno ograničavanje štete okolišu.

⁷⁰ *Plan prihvata broda u nevolji*, dio 6., točka 1. i 2.

⁷¹ Isto, dio 6., točka 3.

pomoći⁷², tada se pristupa spašavanju ljudi, a kao *mjesto zakloništa* se izabire ono koje je prikladno isključivo sa stajališta zaštite okoliša.⁷³

4.3.4. Utvrđivanje prikladnosti mjesta zakloništa

Planom prihvata broda u nevolji određeno je kada se *mjesto zakloništa* smatra primjerenim odnosno neprimjerenim. *Mjesto zakloništa* smatra se **primjerenim** sa stajališta sigurnosti broda ako pruža zadovoljavajuću zaštitu od djelovanja vanjskih sila (ponajprije vjetera i valova) koje ugrožavaju plovnost, stabilnost i/ili čvrstoću broda, ako omogućuje iskrcaj ljudi s broda i obavljanje radova na brodu kojima se uklanja prijetnja ili smanjuje opasnost od pomorske nezgode, zatim ako omogućuje ukrcaj ljudi i opreme radi uklanjanja prijetnje ili smanjivanja opasnosti i ako pruža mogućnost namjernog nasukanja broda radi sprječavanja njegovog nekontroliranog potonuća. *Mjesto zakloništa* valja smatrati prikladnim i ako se boravkom broda na tom mjestu umanjuje nedopušteno ispuštanje štetnih tvari s broda u more, ponajprije zbog manje izloženosti broda silama vjetera, valova i morskih struja, ako se omogućuje primjerena zaštita od širenja onečišćenja (jednostruko ili višestruko okruživanje zaštitnim branama) i omogućuje namjerno nasukanje broda radi sprečavanja širenja onečišćenja (u slučaju potonuća broda negdje drugdje).⁷⁴

Određeno mjesto ili morsko područje smatra se **neprimjerenim** za smještaj broda ako nije zaklonjeno od prevladavajućih vjetrova i valova, ako u slučaju pogoršanja vremenskih prilika ne pruža zadovoljavajuću sigurnost brodu,⁷⁵ ako u neposrednoj blizini postoji značajan promet drugih brodova i plovila, zatim ako bi napuštanje broda u slučaju potrebe bilo značajno otežano, te ako je pristup brodu ljudi i sredstava s kopna dugotrajan ili neprikladan ili takav postaje već pri malo jačem vjetru i valovima. *Mjesto zakloništa* valja smatrati neprikladnim i ako se nalazi u neposrednoj blizini nacionalnih parkova, parkova prirode i drugih područja prirodnih bogatstava, ako u neposrednoj blizini postoje veća naseljena mjesta ili u blizini postoje uzgajališta i slični objekti čiji uspješan rad dugoročno presudno ovisi o kakvoći mora, ako nije moguće djelotvorno opasivanje broda ili zatvaranje nekog manjeg područja zaštitnim branama ili gdje bi potonuće broda onemogućilo redovno odvijanje pomorskog prometa. Neprikladnim *mjestom zakloništa* valja smatrati i sva područja u neposrednoj blizini turističkih i sličnih objekata, ako boravak trgovačkih

⁷² Različiti načini pružanja pomoći propisani su dijelom 7. *Plana prihvata broda u nevolji*.

⁷³ *Plan prihvata broda u nevolji*, dio 6., točka 3.

⁷⁴ Isto, dio 6., točka 5. i 6.

⁷⁵ Neprikladnim *mjestom zakloništa* valja smatrati sva ona mjesta na kojima brod ne može biti sigurno usidren u slučaju nevremena jačine 8 Beauforta.

brodova na tim mjestima nije uobičajen.⁷⁶ Iz navedenog proizlazi da se **prikladnim mjestom zakloništa** smatraju industrijske luke, posebice one udaljene od naseljenih mjesta, ako se pružanje pomoći može obaviti bez povećane opasnosti po ljude na obali. Gospodarska djelatnost u takvim lukama ne smatra se zaprekom za pružanje pomoći brodu, posebice ako se time umanjuje prijetnja okolišu.⁷⁷

Ako je više mogućih *mjesta zakloništa* približno jednakih obilježja i/ili udaljenosti od položaja broda koji treba pomoć, tada prednost valja dati mjestu koje pruža veću zaklonjenost od vanjskih utjecaja (ako oni predstavljaju osnovnu prijetnju), mjestu do kojeg se dolazi brže i uz manje navigacijskih ograničenja (veća širina plovnog puta, manji broj promjena smjerova, manja izloženost vjetru i valovima, manji broj hridi i slično) i mjestu do kojeg je pristup ljudi i opreme s kopna jednostavniji.⁷⁸ U slučaju da brodu prijeti neposredna opasnost od potonuća, prevrtanja ili loma, pri izboru *mjesta zakloništa* prednost valja dati mjestu koje omogućuje bolje ograničenje odnosno prikupljanje onečišćenja mora, mjestu koje omogućuje jednostavnije namjerno nasukanje i mjestu u čijoj blizini nema zaštićenih područja, uzgajališta, turističkih mjesta ili većih naselja.⁷⁹

Ako ni nakon primjene navedenih kriterija za utvrđivanje prikladnosti *mjesta zakloništa* nije moguće dati prednost jednom mjestu, tada valja sva razmotrena mjesta predložiti kao *mjesta zakloništa*. Ukupan broj *mjesta zakloništa* valja ograničiti na najviše tri. Konačnu odluku o odobrenju mjesta zakloništa donijet će pomoćnik ministra.⁸⁰

Nakon smještaja broda u *mjesto zakloništa*, članovima posade broda nije dopušteno slobodno kretanje kopnom, osim za obavljanje nužnih poslova na održavanju sigurnosti broda odnosno sprečavanju ili uklanjanju onečišćenja.⁸¹

4.4. Pružanje pomoći

4.4.1. Nadležna tijela

Pružanje pomoći obuhvaća sve radnje koje poduzima Nacionalna središnjica ili bilo koji drugi subjekt s krajnjim ciljem pružanja pomoći brodu koji je treba. Djelatno pružanje pomoći obavlja se ponajprije temeljem ugovora o spašavanju, uobičajenih

⁷⁶ *Plan prihvata broda u nevolji*, dio 6., točka 7., 8. i 9.

⁷⁷ Isto, dio 6., točka 10.

⁷⁸ Isto, dio 6., točka 11.

⁷⁹ Isto, dio 6., točka 12.

⁸⁰ Opširnije o tome vidjeti u poglavlju 3.3.1.

⁸¹ *Plan prihvata broda u nevolji*, dio 5., točka 6.

u međunarodnom pomorstvu (npr. LOF⁸²). U tome značajnu ulogu imaju profesionalni spašavatelji koji svojom opremom i ljudima mogu efikasno pomoći ugroženom brodu. S druge strane, obalna država nadzire pojedine ili sve faze operacije spašavanja, posebno kada je ugrožen morski okoliš. Tijekom pružanja pomoći brodu pomoćnik ministra odgovoran je za donošenje presudnih odluka na temelju prijedloga dežurnog službenika Nacionalne središnjice. On je zadužen i za odnose s javnošću, a dežurni službenik Nacionalne središnjice za nadzor i usklađivanje zajedničkog djelovanja uključenih službi te gospodarskih i drugih subjekata, izvješćivanje pomoćnika ministra kao i svih uključenih službi i osoba, a zadužen je i za međunarodnu suradnju. Lučki kapetan nadležne lučke kapetanije odgovoran je za nadzor i usklađivanje djelatnosti službi i subjekata koji sudjeluju u pružanju pomoći brodu i za izvješćivanje dežurnog službenika Nacionalne središnjice.⁸³ *Planom prihvata broda u nevolji* detaljno su propisane jasne procedure za različite slučajeve brodova u nevolji i različiti načini pružanja pomoći ugroženom brodu, prema kojima postupaju nadležna tijela u svakom pojedinom slučaju zahtjeva broda za dodjeljivanjem *mjesta zakloništa*.

4.4.2. Onečišćenje mora

Najveće štetne posljedice nastaju ako dođe do onečišćenja morskog okoliša. U slučaju saznanja o nastupu onečišćenja mora ili postojanju neposredne prijetnje onečišćenjem, dežurni službenik Nacionalne središnjice dužan je raspoložive podatke dostaviti Stožeru⁸⁴ za provedbu *Plana intervencija kod iznenadnog onečišćenja mora u Republici Hrvatskoj*. U slučaju prijetnje ljudskim životima, pružanje pomoći ljudima ima prednost pred uklanjanjem onečišćenja, a Nacionalna središnjica dužna je preuzeti odgovornost za pružanje pomoći ljudima u nevolji.⁸⁵

4.4.3. Dopuštenje uplovljavanja u zaklonjeno područje

Uplovljavanje u zaklonjeno područje⁸⁶ predlaže se kao mjera pomoći u slučaju potrebe popravka stroja, trupa ili druge opreme broda koja se zbog vremenskih

⁸² Lloyd's Open Form je tipski obrazac ugovora o spašavanju koji se najčešće koristi u međunarodnoj plovidbi.

⁸³ *Plan prihvata broda u nevolji*, poglavlje 7., točka 1., 2., 3., 4. i 5.

⁸⁴ Subjekti za provedbu *Plana intervencija* su Stožer za provedbu *Plana intervencija*, Nacionalna središnjica za usklađivanje traganja i spašavanja na moru u Rijeci (MRCC) i Županijski operativni centar (ŽOC).

⁸⁵ Isto, dio 7.2., točka 6. i 7.

⁸⁶ Prema definiciji iz dijela 2., točka 4. *Plana prihvata broda u nevolji zaklonjeno područje* je svako područje u unutarnjim morskim vodama ili teritorijalnom moru na kojem je brod izložen manjem utjecaju vjetrova i mora, bez obzira plovi li, pluta ili je usidren.

uvjeta ne može na zadovoljavajući način obaviti u plovidbi ili zbog pomaka tereta. To je i mjera pomoći sklanjanja broda u područje u kojem neće biti ugrožen izravnim djelovanjem vjetrova i valova ili plovidba kroz takvo područje.⁸⁷ Uplovljavanje u zaklonjeno područje uključuje plovidbu, plutanje i/ili sidrenje u području teritorijalnog mora i unutarnjih morskih voda.⁸⁸ Dopuštanje brodu uplovljavanje u zaklonjeno područje pokazalo se kao jedan od najefikasnijih načina pomoći ugroženom brodu, jer je pružanje pomoći brodu u zaštićenom području daleko jednostavnije i sigurnije nego na moru, posebno ako su vremenski uvjeti loši.

Popravak stroja, trupa ili druge opreme obavlja se u pravilu u granicama teritorijalnog mora na brodu koji pluta⁸⁹ ili je usidren, prema zahtjevu zapovjednika.⁹⁰ U slučaju odobrenja sidrenja ili plutanja u teritorijalnom moru ili u unutarnjim morskim vodama mjesto sidrenja ili područje plutanja određuje lučki kapetan (dežurni službenik nadležne lučke kapetanije). Osoba koja je odobrila mjesto sidrenja ili područje plutanja dužna je o tome obavijestiti dežurnog službenika Nacionalne središnjice.⁹¹

Sklanjanje broda u zaklonjeno područje može se dopustiti brodovima kraćim od 80 m, brodovima bez opasnih ili škodljivih tereta⁹² te brodovima s manje od 150 tona goriva. Sklanjanje broda dužeg od 80 m, broda s opasnim ili škodljivim teretom ili broda s više od 150 tona goriva dopušteno je samo iznimno. Sklanjanje broda dužeg od 200 m nije dopušteno. U slučaju sidrenja ili plutanja broda radi popravka u unutarnjim morskim vodama u trajanju dužem od 4 sata, zatim u slučaju ako na brodu postoje opasne, škodljive ili onečišćujuće tvari⁹³ u količini većoj od 200 tona ili u slučaju nepovoljnih vremenskih prilika, dežurni službenik Nacionalne središnjice dužan je razmotriti upućivanje na brod *stručne skupine*, djelatnika (PSCO) nadležne lučke kapetanije, peljara ili tegljača, postavljanje zaštitnih brana

⁸⁷ *Plan prihvata broda u nevolji*, dio 7.2., točka 8.

⁸⁸ U slučaju da se brod kojem je odobreno uplovljavanje u zaklonjeno područje, zbog utjecaja vjetrova i mora, kreće prema otvorenom moru ili prema teritorijalnom moru susjedne države, dežurni službenik Nacionalne središnjice dužan je o tome izvijestiti pomoćnika ministra te naknadno nadležne službe te susjedne države.

⁸⁹ Kada je to moguće, u slučaju potrebe plutanja dužeg od 4 sata ili tijekom noći, brod treba sidriti.

⁹⁰ *Plan prihvata broda u nevolji*, dio 7.2., točka 11.

⁹¹ Isto, dio 7.2., točka 12.

⁹² Prema dijelu 2. (definicije), točka 7. *Plana prihvata broda u nevolji opasne tvari* jesu: tvari navedene u IMDG pravilniku, opasne tekućine navedene kao takve u poglavlju 17. IBC pravilnika, opasni plinovi navedeni kao takvi u poglavlju 19. IGC pravilnika te krute tvari navedene kao takve u Prilogu B) BC pravilnika. Svi navedeni pravilnici sastavni su dio SOLAS konvencije.

⁹³ Isto, prema dijelu 2., točka 8. *onečišćujuće tvari* jesu: ulja, kako su navedena u Prilogu I. MARPOL konvencije, škodljive tekuće tvari, kako su navedene u Prilogu II. MARPOL konvencije te štetne tvari, kako su navedene u Prilogu III. MARPOL konvencije.

oko broda te pribavljanje i upućivanje stručne pomoći s kopna, ako se kvar ne može otkloniti u razumnom vremenu. Sve navedene mjere, osim upućivanja djelatnika nadležne kapetanije, provode se na trošak broda, uz prethodno osiguranje plaćanja.⁹⁴

4.4.4. Namjerno nasukanje broda

Namjerno nasukanje broda može se dopustiti kao mjeru predostrožnosti u slučaju kada postoji značajna vjerojatnost skorog potonuća broda u području velikih dubina.⁹⁵ Cilj namjernog nasukanja broda može biti spašavanje broda (kada brodu prijete opasnost od potonuća) ili sprječavanje većeg onečišćenja (kada na brodu postoji veća količina onečišćujućih ili štetnih tvari i kada prijete dugotrajno ispuštanje tih tvari s broda u more ako brod potone u području većih dubina).⁹⁶ Namjerno nasukanje broda može se odobriti ako se mjesto nezgode nalazi u neposrednoj blizini dijela obale gdje je dno mora odgovarajuće dubine,⁹⁷ nagiba⁹⁸ i sastava⁹⁹ ili se brod može samostalno kretati svojim porivom odnosno moguće ga je dotegnuti u razumnom vremenu do mjesta nasukanja.¹⁰⁰ Pri namjernom nasukanju brod se mora postaviti u položaj u kojem što većom površinom dna trupa leži na morskome dnu radi smanjivanja nepovoljnog utjecaja valova i vjetera odnosno umanjivanja opasnosti od naknadnog pucanja trupa.

Prije predlaganja namjernog nasukanja dežurni službenik Nacionalne središnjice dužan je uputiti *stručnu skupinu* na brod ili na mjesto nezgode te na temelju njihovih nalaza predložiti mjesto nasukanja. U međuvremenu treba započeti s prikupljanjem zaštitnih brana te ljudstva, plovila i opreme potrebne za postavljanje brana u neposrednoj blizini izabranog mjesta. Potrebno je također osigurati ronioce s potrebnom opremom za pregled trupa, zatim osigurati prisutnost dovoljnog broja tegljača za pružanje pomoći tijekom nasukanja te osigurati čuvanje broda i održavanje priveza nakon nasukanja do trenutka dok ne počne prekrcaj tereta odnosno spašavanje broda

⁹⁴ *Plan prihvata broda u nevolji*, dio 7.2., točka 13., 14., 15., 16. i 17. Sukladno članku 10. *Pravilnika o mjestima zakloništa*, svaki brod koji traži *mjesto zakloništa* u Republici Hrvatskoj mora imati obvezno osiguranje od odgovornosti (vlasnika broda, brodarka ili kompanije) ili drugo odgovarajuće financijsko jamstvo.

⁹⁵ Velikim dubinama valja smatrati morska područja u kojima je dubina mora veća od 50 m.

⁹⁶ *Plan prihvata broda u nevolji*, dio 7.3., točka 19.

⁹⁷ Odgovarajućom dubinom smatra se ona koja je jednaka ili manja od zbroja gaza i nadvođa broda (jednaka ili manja od visine glavne palube nad kobilicom).

⁹⁸ Prednost se daje onom mjestu nasukanja koji ima manji nagib.

⁹⁹ U pogledu sastava dna odgovarajućim valja smatrati pješćana odnosno muljevita dna. Namjerno nasukanje na stjenovitom ili kamenitom dijelu obale ili na dijelu obale na kojem je sastav nepoznat se neće dopustiti.

¹⁰⁰ *Plan prihvata broda u nevolji*, dio 7.3., točka 20. i 21.

ili uklanjanje podrtrine.¹⁰¹ Namjerno nasukanje bez prisutnosti i uvida *stručne skupine* u okolnosti i stanje broda dopušteno je samo u slučaju krajnje nužde. U slučaju odobrenja namjernog nasukanja nužno je na brod prije prilaza obalnom rubu ukrcati pomorskog peljara kojeg je imenovao dežurni službenik Nacionalne središnjice te s broda iskrcati sve osobe čija prisutnost na brodu nije nužna.¹⁰²

4.4.5. Prekrcaj tereta

Prekrcaj tereta je mjera koja se može dopustiti u slučaju kada na brodu postoji teret čija svojstva ugrožavaju okoliš u slučaju ispuštanja ili potonuća broda odnosno onemogućuju otklanjanje kvara na brodu ili onemogućuju otklanjanje neke druge prijetnje sigurnosti brodu.¹⁰³

Prijedlog prekrcanja tereta ponajprije donosi zapovjednik broda. U slučaju da okolnosti upućuju na potrebu prekrcanja cjelokupnog ili dijela tereta, a zapovjednik ne donosi odgovarajuću odluku ili odluku o zadržavanju tereta na brodu ne obrazlaže na prihvatljivi način, dežurni službenik Nacionalne središnjice dužan je što prije uputiti *stručnu skupinu* na brod ili na mjesto nezgode te na temelju njihovih nalaza donijeti odluku o daljnjem postupanju. Neposredno po upućivanju *stručne skupine* treba započeti s obavještanjem subjekata koji mogu ili su voljni sudjelovati u prekrcanju tereta, započeti pripreme za postavljanje zaštitnih brana te obavijestiti osobe koje će osigurati postavljanje brana oko broda i subjekte koji prekrcani teret mogu prihvatiti. Potrebno je također prikupiti obavijesti o količinama koje se mogu prihvatiti, brzini prihvaćanja, tehnološkim i financijskim uvjetima prihvaćanja tereta, potrebnim jamstvima, uvjetima i ograničenjima u pogledu čuvanja i skladištenja tereta, te o vremenu spremnosti.¹⁰⁴

U slučaju da je potrebno prekrcati takve količine tereta ili tereta takvih svojstva koje bitno utječu na odvijanje pojedinih gospodarskih djelatnosti na kopnu (npr. potreba prekrcanja više desetaka tisuća tona mineralnih ulja) ili takav prekrcaj zahtjeva značajna financijska sredstva odnosno jamstva, dežurni službenik Nacionalne središnjice dužan je prije svake takve radnje zatražiti dopuštenje od pomoćnika ministra.¹⁰⁵

¹⁰¹ Isto, dio 7.3., točka 25.

¹⁰² Isto, dio 7.3., točka 26.

¹⁰³ Isto, dio 7.4., točka 27.

¹⁰⁴ Isto, dio 7.4., točka 28.

¹⁰⁵ Isto, dio 7.4., točka 29.

4.4.6. Pružanje pomoći tegljačima

Pružanje pomoći brodu tegljačima može se dopustiti kada nije izvjesno može li brod sigurno doći na odredište ili do *mjesta zakloništa* ili kada je upitna sigurnost broda na sidrištu. Takvo pružanje pomoći ponajprije uključuje pratnju broda do njegovog odredišta ili *mjesta zakloništa* u slučaju djelomičnog gubitka uzgona (npr. pucaanje trupa), ozbiljnog oštećenja trupa (npr. nakon sudara, udara), odsukanja broda ili tijekom plovidbe prema mjestu dokovanja. Tegljači se koriste i kao pratnja brodu do odredišta ili *mjesta zakloništa* te za djelovanje u slučaju dvojbene upravljivosti brodom, za pripravnost u slučaju požara ili neposredno nakon njegovog gašenja brodskim protupožarnim sustavima. Pružanje pomoći tegljačima uključuje i pripravnost u slučaju nepovoljnih vremenskih prilika za brodove u plovidbi ili na sidrištu (npr. u slučaju smanjene stabilnosti broda ili djelomičnog gubitka uzgona), te pratnju broda u slučaju prijetnje onečišćenjem zbog oštećenja trupa.¹⁰⁶

Praćenje broda jednim ili više tegljača primjenjuje se u području teritorijalnog mora i unutarnjih morskih voda.¹⁰⁷ Praćenje tankera za ulja, kemikalije ili ukapljene plinove tijekom njegove plovidbe unutarnjim morskim vodama Republike Hrvatske u slučaju opravdane sumnje ili stvarne neispravnosti i/ili nepouzdanosti kormilarskog uređaja je obvezno. Privezivanje tegljača obavlja se u pravilu na krmi tankera.¹⁰⁸

U slučaju pružanja pomoći tegljačima ili naznaka da će upućivanje tegljača biti potrebno, dežurni službenik Nacionalne središnjice u pravilu predlaže najprikladniji tegljač koji je trenutno na raspolaganju, ovisno o vrsti prijetnje stupa u vezu sa stručnim osobama (kao što su vatrogasci u slučaju požara na brodu ili stručnjaci Hrvatskog registra brodova u slučaju oštećenja trupa) koje mogu pomoći u odlučivanju o daljnjim postupcima, te izvješćuje subjekte koji svojom opremom i sredstvima mogu priskočiti u pomoć u slučaju potrebe.¹⁰⁹ Ako je sklopljen ugovor o tegljenju, spašavanju ili nekom drugom poslu između brodarka i neke druge osobe dežurni službenik Nacionalne središnjice dužan je nadzirati razvoj događaja do okončanja prijetnje te djelovati prema potrebi, posebice u slučaju moguće prijetnje ljudskim životima ili morskom okolišu.¹¹⁰

¹⁰⁶ Isto, dio 7.5., točka 31.

¹⁰⁷ Isto, dio 7.5., točka 32.

¹⁰⁸ Isto, dio 7.5., točka 33.

¹⁰⁹ To su subjekti koji npr. raspoložu ljudima i opremom za podvodni popravak broda ili prijenosnim crpkama i sl.

¹¹⁰ *Plan prihvata broda u nevolji*, dio 7.5., točka 35.

4.4.7. Tegljenje broda

Tegljenje broda¹¹¹ odobrava se u slučaju kada brod nije u stanju vlastitim porivom ploviti do odredišta ili do *mjesta zakloništa*. Dežurni službenik Nacionalne središnjice dužan je nadzirati razvoj događaja do okončanja prijetnje te djelovati prema potrebi, posebice u slučaju moguće prijetnje ljudskim životima ili mogućem onečišćenju, bez obzira je li došlo do sklapanja ugovora o tegljenju ili spašavanju ili nekom drugom poslu između zapovjednika broda i neke druge osobe ili ne. Tegljenje broda može se odobriti i kada dežurni službenik Nacionalne središnjice, na temelju dostupnih činjenica, utvrdi da je nužno premještanje broda koji ne raspolaže svojim porivom s mjesta gdje se trenutno nalazi do *mjesta zakloništa*. U tom slučaju tegljenje se odvija do najbližeg *mjesta zakloništa* na kojem brod nije izložen značajnim prijetnjama te uz stalnu pripravnost tegljača koji je obavio tegljenje.¹¹²

Prije predlaganja tegljenja kao mjere otklanjanja opasnosti, dežurni službenik Nacionalne središnjice dužan je uputiti *stručnu skupinu* na brod te na temelju njihovih nalaza odlučiti o daljnjem postupanju, u pravilu izabrati i uputiti najsnažniji tegljač koji je trenutno na raspolaganju, a u slučaju da su na raspolaganju samo tegljači manje sile vučenja valja uputiti više tegljača. Ovisno o vrsti prijetnje dežurni službenik će stupiti u vezu sa stručnim osobama koje mogu pomoći u odlučivanju o daljnjim postupcima, a izvijestiti će i subjekte koji svojom opremom i sredstvima mogu priskočiti u pomoć u slučaju potrebe.¹¹³

4.4.8. Upućivanje stručnog osoblja i namjenske opreme s kopna

Upućivanje stručnog osoblja, s namjenskom opremom ili bez nje, poduzima se u slučajevima kada stručno znanje i sposobnosti zapovjednika i članova posade nisu dovoljni da otklone kvar ili prijetnju brodu. Upućivanje stručnog osoblja u pravilu se temelji na zahtjevu zapovjednika broda ili na prijedlogu *stručne skupine*. Sastav skupine koja se upućuje na brod ovisi o prijetnjama odnosno potrebama u svakom pojedinom slučaju. Skupinu u pravilu čine djelatnici najbližeg remontnog brodogradilišta ili drugog gospodarskog subjekta koji se uobičajeno bave održavanjem i popravcima brodova i brodske opreme. Radovi koje obavlja stručno osoblje odvijaju se u pravilu u *mjestu zakloništa* gdje je brod dovoljno zaklonjen od utjecaja vremena i mora. Svako premještanje broda iz *mjesta zakloništa* mora biti odobreno od dežurnog službenika Nacionalne središnjice.¹¹⁴

¹¹¹ Isto, dio 7.6.

¹¹² Isto, dio 7.6., točka 38.

¹¹³ Isto, dio 7.6., točka 39.

¹¹⁴ *Plan prihvata broda u nevolji*, dio 7.7., točka 40., 41. i 42.

U slučaju da je na određeno vrijeme nužno onesposobiti poriv broda, koji se nalazi izvan lučkih područja te ako postoji mogućnost pogoršanja vremenskih prilika, dežurni službenik Nacionalne središnjice dužan je, ovisno o mjestu nezgode, osigurati stalnu prisutnost najmanje jednog tegljača neposredno uz bok broda.¹¹⁵ U slučaju saznanja o mogućem onečišćenju mora tijekom radova na brodu dežurni službenik Nacionalne središnjice dužan je prije početka radova organizirati postavljanje zaštitnih brana te dovoljan broj ljudi i opreme za otklanjanje onečišćenja, ako do njega dođe.¹¹⁶ Tijekom radova dežurni službenik mora redovito pribavljati izvještaje o stanju sigurnosti na brodu, koje mu dostavlja stručno osoblje s broda ili djelatnik nadležne lučke kapetanije ako je na brodu.¹¹⁷

4.4.9. Korištenje obalnih postrojenja

Korištenje obalnih postrojenja, ponajprije dokovanje, nužno je kada posada ili stručno osoblje s kopna ne mogu obaviti popravak broda na *mjestu zakloništa* ili bi to bilo značajno otežano. Korištenje obalnih postrojenja uključuje privez i/ili dokovanje broda u remontnom brodogradilištu, privez na području luke otvorene za javni promet i privez uz obalu industrijske ili druge luke kojom upravlja ovlaštenik koncesije.¹¹⁸ U slučaju upućivanja broda prema luci remontnog brodogradilišta ili nekoj drugoj luci, dežurni službenik dužan je pružiti pomoć zapovjedniku broda ili njegovom agentu¹¹⁹ pri pronalaženju odgovarajuće pomoći. Neposredno nakon donošenja odluke o luci u kojoj će se obaviti popravak treba uputiti peljara na brod te osigurati odgovarajući broj tegljača u pratnji broda odnosno za potrebe manevra priveza i osigurati da tijekom plovidbe odnosno prilikom priveza broda budu zadovoljeni svi uvjeti sigurnosti plovidbe i zaštite morskog okoliša. Također je dužan, neposredno po saznanju u kojoj luci će se obavljati popravak ili drugi radovi, izvijestiti dežurnog službenika nadležne lučke kapetanije.¹²⁰ U slučaju da više brodogradilišta ili obalnih postrojenja može biti uposleno na popravljajući brodova, dežurni službenik Nacionalne središnjice dužan je izabrati ono obalno postrojenje do kojega plovidba broda predstavlja manju opasnost onečišćenju.¹²¹ Tijekom plovidbe

¹¹⁵ Isto, dio 7.7., točka 43. Opširnije o pomoći tegljačima vidjeti poglavlje 3.4.6. i 3.4.7.

¹¹⁶ Isto, dio 7.7., točka 44.

¹¹⁷ Isto, dio 7.8., točka 45.

¹¹⁸ Isto, dio 7.8., točka 46. i 47.

¹¹⁹ *Agent* je pravna ili fizička osoba ovlaštena ili opunomoćena da dostavi podatke u ime poslovođe broda.

¹²⁰ Isto, dio 7.8., točka 48.

¹²¹ Isto, dio 7.8., točka 49.

broda prema luci gdje će se odvijati radovi, kao i tijekom radova na brodu, dežurni službenik mora redovito pribavljati izvještaje o stanju sigurnosti na brodu.¹²²

4.5. Sredstva i oprema za spašavanje odnosno ograničenje i uklanjanje onečišćenja

Sredstva i oprema za pružanje pomoći i spašavanje, njihov položaj i prostorni doseg vode se računalnim sustavom, u okviru GIS aplikacije. Rukovoditelj Nacionalne središnjice dužan je osigurati ažuriranje podataka o novim, zamijenjenim ili otpisanim sredstvima i opremi za pružanje pomoći i spašavanje te osigurati njihovu računalnu pripremu odnosno unošenje. Podaci o sredstvima i opremi za ograničavanje i uklanjanje onečišćenja preuzimaju se iz *Plana intervencija kod iznenadnog onečišćenja mora u Republici Hrvatskoj*.¹²³ Popis sredstava i opreme za ograničavanje i uklanjanje onečišćenja ažurira rukovoditelj Nacionalne središnjice, a podataka u GIS aplikaciji nadležna osoba Hrvatskog hidrografskog instituta, u pravilu jednom mjesečno.¹²⁴

4.6. Međunarodno usuglašavanje i odlučivanje

Dežurni službenik Nacionalne središnjice dužan je izvijestiti nacionalne središnjice susjednih država u slučajevima kada brod koji treba pomoć slobodno pluta i u dogledno vrijeme će dospjeti u područje nadležnosti središnjice susjedne države, kada moguće posljedice pomorske nezgode mogu zahvatiti i područje nadležnosti susjedne države, te kada je potrebno uključivanje ljudstva i sredstava susjedne države u pružanju pomoći ili ograničavanju posljedica pomorske nezgode.¹²⁵ Dežurni službenik zatražit će od pomoćnika ministra odobrenje prije prvog izvješćivanja nacionalne središnjice susjedne države ili drugog odgovornog tijela te države. Na prijedlog dežurnog službenika Nacionalne središnjice, pomoćnik ministra odobrit

¹²² Ove izvještaje treba pribavljati od zapovjednika broda, djelatnika nadležne lučke kapetanije ili od ovlaštenih djelatnika remontnog brodogradilišta, ako se oni nalaze na brodu.

¹²³ Sredstva i oprema za ograničavanje i uklanjanje onečišćenja sastavni je dio *Plana intervencije kod iznenadnih onečišćenja mora u Republici Hrvatskoj*, Narodne novine br. 92/08.

¹²⁴ *Plan prihvata broda u nevolji*, dio 8., točka 1., 2., 3. i 4.

¹²⁵ Državni službenik obavijestit će susjedne države o potrebi uključivanja njihovog ljudstva i sredstava bez obzira temelji li se takvo uključivanje na bilateralnim ili multilateralim međunarodnim ugovorima ili ne.

će i uključivanje stranih javnih brodova ili letjelica odnosno stranih gospodarskih subjekata radi pružanja pomoći ugroženom brodu (npr. tegljača, stručnog osoblja ili namjenske opreme) koji se nalazi u hrvatskim unutarnjim morskim vodama, teritorijalnom moru ili zaštićenom ekološko-ribolovnom pojasu. Uključivanje stranih plovila i zrakoplova odnosno drugih sredstava i osoblja temeljem multilateralnih ugovora, a u svezi zaštite od onečišćenja ili njegovog uklanjanja, mora odobriti pomoćnik ministra uz suglasnost pomoćnika ministra nadležnog za zaštitu okoliša.¹²⁶

U slučaju kada se brod koji traži pomoć nalazi u neposrednoj blizini područja nadležnosti susjedne države i moguće je njegovo prihvaćanje u *mjestima zakloništa* određenima u različitim državama,¹²⁷ *mjesto zakloništa* utvrdit će se dogovorom između pomoćnika ministra i odgovorne osobe susjedne države. Tijekom dogovora pomoćnik ministra nastojat će postići onaj izbor *mjesta zakloništa* kojim se postiže najveća zaštita mora i priobalja. Načelno, brigu o brodu koji nema mogućnosti vlastitog kretanja preuzet će ona država za koju brod, svojim prirodnim kretanjem, predstavlja veću prijetnju, a brigu o brodu koji se može kretati svojim pogonom preuzet će ona država u kojoj je moguće osigurati veću razinu zaštite od onečišćenja u slučaju nepovoljnog ishoda pružanja pomoći.

5. FINACIJSKA JAMSTVA I SUSTAVI ODGOVORNOSTI BRODA U MJESTU ZAKLONIŠTA

Vlasnik broda, brodar¹²⁸ ili kompanija¹²⁹ dužan je nadoknaditi sve troškove i svu štetu nastalu u povodu zahtjeva za određivanje *mjesta zakloništa* i pružanja pomoći.¹³⁰ Svaki brod koji traži *mjesto zakloništa* u Republici Hrvatskoj mora imati valjano osiguranje ili drugo financijsko jamstvo.¹³¹ Prilikom podnošenja zahtjeva za

¹²⁶ *Plan prihvata broda u nevolji*, dio 9., točka 2., 3. i 4.

¹²⁷ Nisu pronađeni podatci o tome jesu li Italija i Slovenija odredile *mjesto zakloništa* za brodove u nevolji.

¹²⁸ Prema članku 5., točka 32. Pomorskog zakonika “brodar je fizička ili pravna osoba koja je kao posjednik broda nositelj plovidbenog pothvata, s tim što se pretpostavlja, dok se ne dokaže protivno, da je brodar osoba koja je u upisnik brodova upisana kao vlasnik broda”.

¹²⁹ *Kompanija* je kompanija kako je određena Pravilom 1(2), Poglavlja IX SOLAS konvencije odnosno članka 5., točka 34. Pomorskog zakonika. Pomorski zakonik definira kompaniju kao fizičku ili pravnu osobu koja je preuzela odgovornost za upravljanje brodom od vlasnika broda i koja je preuzimanjem takve odgovornosti preuzela ovlasti i odgovornosti sukladno *Međunarodnom pravilniku o upravljanju sigurnošću* (ISM Pravilnik).

¹³⁰ *Pravilnik o mjestima zakloništa*, članak 10., stavak 1.

¹³¹ *Pravilnik o mjestima zakloništa*, članak 10., stavak 2.; *Plan prihvata broda u nevolji*, dio 10., točka 1.

dodjelu *mjesta zakloništa* zapovjednik broda dužan je, prilikom podnošenja zahtjeva za dodjelu *mjesta zakloništa*, dostaviti dokaz o osiguranju ili drugom financijskom jamstvu. Osiguranje ili drugo financijsko jamstvo može biti izdano u formi svjedodžbe, potvrde o P.&I. osiguranju, potvrde o jamstvu izdane od P.&I. kluba ili od druge odgovarajuće ustanove (npr. banke).¹³² Svi brodovi koji traže *mjesto zakloništa* moraju imati osiguranje do granica ograničenja odgovornosti sukladno *Protokolu iz 1996. godine na Konvenciju o ograničenju odgovornosti za pomorska potraživanja, 1976. godina*¹³³

Brod koji kao teret prevozi više od 2.000 tona ulja mora imati osiguranje ili drugo financijsko jamstvo do visine granice ograničenja odgovornosti propisane *Protokolom iz 1992. godine na Međunarodnu konvenciju o građanskoj odgovornosti za štete nastale onečišćenjem uljima*. Postojanje financijskog jamstva država zastave broda potvrđuje izdavanjem svjedodžbe.¹³⁴

Iako *Pravilnik o mjestima zakloništa* spominje obvezno osiguranje propisano *Protokolom iz 1992. godine, Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za onečišćenje pogonskim gorivom (Bunker konvencija)*¹³⁵ također propisuje obvezno osiguranje od odgovornosti za sve brodove (osim tankera¹³⁶) preko 1.000 tona uz mogućnost izravne tužbe prema osiguratelju.¹³⁷ Republika Hrvatska ratificirala je *Bunker konvenciju*,¹³⁸ što je do danas učinila 51 država, odnosno 84% svjetske flote. Nadalje, najnovija *Međunarodna konvencija o uklanjanju podrtina iz 2007. godine*¹³⁹

¹³² *Pravilnik o mjestima zakloništa*, članak 10., stavak 3; *Plan prihvata broda u nevolji*, dio 10., točka 2.

¹³³ *Plan prihvata broda u nevolji*, dio 10., točka 32.

¹³⁴ *Plan prihvata broda u nevolji*, dio 10., točka 4.

¹³⁵ *Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za onečišćenje pogonskim gorivom (Bunker konvencija)* koja je usvojena 2001. godine, stupila je na snagu 2008. godine, Narodne novine – Međunarodni ugovori br. 9/06. Više o *Bunker konvenciji* vidjeti Dorotea Ćorić, *Onečišćenje mora s brodova*, str. 155. – 159.

¹³⁶ *Bunker konvencija* se odnosi na štetu zbog onečišćenja mora pogonskim uljem koju prouzroče pomorski brodovi ili pomorska plovila bilo koje vrste (članak 1.). Iz primjene su isključeni tankeri koji odgovaraju za naknadu štete prouzročene onečišćenjem mora uljem koje se prevozi kao teret ili ono koje tankeri koriste kao gorivo.

¹³⁷ Vidjeti Dorotea Ćorić, *Onečišćenje mora s brodova*, str. 156. Procjenjuje se da je više od 50% zahtjeva za naknadu štete zbog onečišćenja mora uljem upravo posljedica onečišćenja brodskim gorivom. Veliki kontejnerski brodovi ili putnički brodovi prevoze više goriva nego manji tankeri tereta. Osim toga, ulje koje se koristi za pogon broda ubraja se u tzv. *prljava* ulja, koja predstavljaju mnogo veću opasnost za morski okoliš od pojedinih vrsta ulja koja se prevoze kao teret.

¹³⁸ Republika Hrvatska ratificirala je *Bunker konvenciju* u rujnu 2006. godine.

¹³⁹ Tekst *Konvencije* na engleskom jeziku i njezin prijevod na hrvatski: *Poredbeno pomorsko pravo – Comparative Maritime Law*, 47 (2008), 162, str. 152. – 185.

predviđa obvezno osiguranje ili drugo financijsko jamstvo za brodove preko 300 tona, ali samo za troškove lociranja, označavanja i uklanjanja podrtine.¹⁴⁰ Takvo osiguranje odgovara iznosu propisanom granicama odgovornosti, ali ni u kojem slučaju ne prelazi iznos obračunat s člankom 6(1)(b) *Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorska potraživanja*, 1976. godine, kako je izmijenjena i dopunjena. Prema *Konvenciji o uklanjanju podrtina*, u pogledu obveznog osiguranja, država stranka ne smije dopustiti plovidbu brodova koji plove pod njezinom zastavom ako nemaju svjedodžbu o obveznom osiguranju. Država stranka također mora osigurati da svaki strani brod preko 300 tona koji uplovljava u njezinu luku ili stiže na odobalni objekt u njezinim vodama mora imati navedeno osiguranje.

Republika Hrvatska je Zakonom o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika iz 2008. godine uskladila odredbe Pomorskog zakonika s odredbama o obveznom osiguranju iz *Bunker konvencije* i *Konvencije o uklanjanju podrtina*¹⁴¹. Hrvatski brod u međunarodnoj plovidbi i strani brod bruto tonaže veće od 300, koji namjerava uploviti u hrvatsku luku, odnosno pristati uz odobalni objekt u teritorijalnom moru i epikontinentalnom pojasu Republike Hrvatske, dužan je pružiti dokaz o sklopljenom osiguranju ili drugom financijskom jamstvu, kao što je garancija banke ili slične institucije, radi pokrića navedenih troškova oko podrtine.

Prema odredbama *Pravilnika o mjestima zakloništa* bez obzira ima li brod ili nema financijsko jamstvo to neće utjecati na obvezu provođenja postupka procjene opravdanosti zahtjeva za odobrenje i dodjelu *mjesta zakloništa*.¹⁴²

6. ZAKLJUČAK

U Republici Hrvatskoj u novije je vrijeme doneseno niz propisa kojima se nastoji ostvariti učinkovitija zaštita morskog okoliša. Takav je propis i *Pravilnik o mjestima zakloništa* kojeg je 2008. godine Ministarstvo zaduženo za poslove pomorstva donijelo u skladu s IMO smjernicama A.949 (23), EU direktivom 2002/59/EC i

¹⁴⁰ Definicija podrtine proširena je *Konvencijom* i na "...brod koji pluta te za koji je vjerojatno da će se nasukati i potopiti i kada učinkovite mjere pomoći brodu ili imovini u opasnosti još nisu bile poduzete" (članak 1., stavak 4.). Pomorski zakonik preuzima definiciju podrtine iz *Konvencije o uklanjanju podrtina*.

¹⁴¹ *Konvencija o uklanjanju podrtina* nije još stupila na snagu. Republika Hrvatska nije ju ratificirala iako je odredbe Pomorskog zakonika uskladila s njenim odredbama o obveznom osiguranju od odgovornosti. Više o *Konvenciji o uklanjanju podrtina* vidjeti Vesna Skorupan Wolff, Ranka Petrinović, *Međunarodna konvencija o uklanjanju podrtina*, *Poredbeno pomorsko pravo – Comparative Maritime Law*, 47 (2008), 162, str. 109. – 134.

¹⁴² *Pravilnik o mjestima zakloništa*, članak 10., stavak 4.

odredbama Pomorskog zakonika. Pravilnikom se propisuje postupak odabira i odobrenja *mjesta zakloništa*, nadležna tijela i odgovorne osobe za odabir i odobrenje *mjesta zakloništa*, uvjeti koje moraju zadovoljavati *mjesta zakloništa*, način korištenja *mjesta zakloništa* te obvezno osiguranje odnosno drugo financijsko jamstvo za štete i troškove koji nastanu prilikom prihvata broda u *mjesto zakloništa*. Pravilnikom se također utvrđuje obveza donošenja i ažurnog održavanja *Plana prihvata broda u nevolji* kao temeljnog izvedbenog dokumenta za određivanje *mjesta zakloništa*. Hrvatska je jedna od rijetkih država u svijetu koja je posebnim aktom propisala postupak odobrenja *mjesta zakloništa* za brodove u nevolji koji se nalaze u unutarnjim morskim vodama, teritorijalnom moru ili zaštićenom ekološko-ribolovnom pojasu.

Mjesto zakloništa, kako je definirano *Pravilnikom o mjestima zakloništa*, je mjesto gdje je moguć privremeni smještaj broda radi pružanja pomoći ili uklanjanja možebitne prijetnje ljudima, brodu i okolišu. *Pravilnikom o mjestima zakloništa* i *Planom prihvata broda u nevolji* propisano je da se postupak određivanja *mjesta zakloništa* u Republici Hrvatskoj odvija u četiri faze: zahtjev za odobrenje i dodjelu *mjesta zakloništa*, ocjena opravdanosti odobrenja *mjesta zakloništa*, dodjeljivanja prikladnog *mjesta zakloništa* i pružanje pomoći u *mjestu zakloništa*.

Poslove službe pružanja pomoći brodovima na moru, kao operativno tijelo obavlja Nacionalna središnjica za usklađivanje traganja i spašavanja na moru. Osim Nacionalne središnjice, koja koordinira sve operacije određivanja *mjesta zakloništa*, u pružanju pomoći brodovima u nevolji uključena su i druga upravna tijela zadužena za sigurnost plovidbe i zaštitu morskog okoliša (nadležno Ministarstvo, lučke kapetanije, peljari, Hrvatski registar brodova i drugi). Njihova se nadležnost u pružanju pomoći odnosi na područje u kojima je Republika Hrvatska suverena ili ima samo neka suverena prava, a iznimno su nadležni i za brod na otvorenom moru. Procjenu okolnosti, opravdanosti dodjeljivanja i izbor *mjesta zakloništa* obavlja Nacionalna središnjica, a konačnu odluku o prihvaćanju ili odbijanju *mjesta zakloništa* donosi pomoćnik ministra zadužen za poslove sigurnosti plovidbe i zaštite mora od onečišćenja. Neposredno rukovođenje aktivnostima u *mjestu zakloništa* provodi nadležni lučki kapetan.

U *Pravilniku* se izrijeком ne navodi konkretno ni jedna luka ili *mjesto zakloništa*. Podatci o mogućim *mjestima zakloništa* nalaze se u računalnom sustavu GIS aplikacije. Hrvatski koncept određivanja *mjesta zakloništa* predstavlja kombinaciju proceduralnog i djelomično preselekcijskog modela koji pretpostavlja postojanje jasnih procedura za različite slučajeve pružanja pomoći. Dakle, postoji širok popis mogućih *mjesta zakloništa* (svaka zaštićena uvala, zaljev, luka ili dio obale – oko 380 sidrišta - zakloništa) koji se sužava u iterativnom postupku za svaki pojedini slučaj. Na kraju se predlažu najviše tri moguća *mjesta zakloništa*. Prednost se daje zaštićenim i dubokim uvalama blizu kojih nema većih naselja, gospodarskih kapaciteta ili zaštićenih prirodnih resursa. *Pravilnikom* je izričito zabranjeno dopustiti uplovljavanje brodu dužem od 200 m u *mjesto zakloništa*. Sklanjanje broda dužeg od 80 m, broda s opasnim

ili škodljivim teretom i broda s više od 150 tona goriva dopušteno je samo iznimno.

Pravilnik o mjestima zakloništa sigurno će pridonijeti boljoj zaštiti hrvatskog morskog okoliša. Uz manje nedostatke i nomotehničke nespretnosti, hrvatski *Pravilnik o mjestima zakloništa* karakterizira i prenormiranost koja može biti, u trenutcima iznenadne opasnosti, prepreka brzom donošenju ispravnih odluka o pomoći brodu koji prijete sigurnosti plovidbe ili morskome okolišu

Nedostaci se najbolje mogu locirati i otkloniti redovitim organiziranjem vježbi, pa je *Pravilnikom* propisana obveza održavanja vježbi najmanje jednom godišnje. To bi trebalo podići pripravnost svih subjekata i opreme uključenih u određivanje *mjesto zakloništa*. Temeljem analiza rezultata takvih vježbi, ako je potrebno, pristupit će se izmjenama i dopunama *Pravilnika o mjestima zakloništa* i poboljšanju procedura određenih *Planom prihvata broda u nevolji*. Osim navedenoga, potrebno je također redovito ažurirati podatke u računalnom sustavu GIS aplikacije.

Smatramo da je potrebno svakako izbaciti odredbu o zabrani uplovljavanja brodova većih od 200 m. Upravo su to brodovi, posebice ako je riječ o tankerima, zbog kojih su *mjesto zakloništa* najpotrebnija.

LITERATURA

1. Grabovac, Ivo, Hrvatski Pravilnik o mjestima zakloništa (u povodu slučaja turskog broda “UND Adriyatik”), *Jadranska meteorologija*, Split, LIV – 13, str. 34 – 38.
2. Grabovac, Ivo, *Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije*, Split, 1995.
3. Dorotea Ćorić, *Onečišćenje mora s brodova, Međunarodna i nacionalna pravna regulativa*, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2009.
4. Mandaraka-Sheppard, Aleka, *Modern Admiralty Law*, London, 2002.
5. Ozcayir, Z. Oya, *Port State Control*, London, 2004.
6. Pavić, Drago, *Pomorsko imovinsko pravo*, Književni krug Split, 2006.
7. Petrinović, Ranka, Mjesto zakloništa kao novi element zaštite morskog okoliša, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, god. 42(79.), 2005., str. 409 – 430.
8. Pozdnakova, Alla, Places of refuge for vessels in the Barenta Sea: perspective of the Norwegian-Russian cooperation, *The Journal of International Maritime Law*, Volume 15, Issue 6, November-December 2009, str. 495 – 507.
9. Skorupan Wolff, Vesna - Petrinović, Ranka, Međunarodna konvencija o uklanjanju podrtina, *Poredbeno pomorsko pravo – Comparative Maritime Law*, 47 (2008), 162, str. 109 – 134.
10. <http://www.maritimesafety.org>

Summary:

**REGULATIONS ON PLACES OF REFUGE – DO THE REGULATIONS
ON PLACES OF REFUGE PROVIDE DESIRED PROTECTION
OF MARINE ENVIRONMENT?**

This paper deals with the Croatian Regulations on places of refuge and their influence on the protection of marine environment. The Republic of Croatia is among a few countries that adopted special Regulations on places of refuge which prescribe in detail the process of selection and approval of places of refuge for ships in need of assistance, the competent authorities and the person responsible for the selection and approval of such a shelter, conditions that have to be taken about the shelters and their use, as well as a compulsory insurance or other financial guarantee for damages and costs that are the result of receiving a ship in a place of refuge. The Regulations on places of refuge also define the obligation of timely adoption and maintenance of the Plan for ships in distress as the basic executive document that, in accordance with the Guidelines IMO A949(23) contains all needed information to determine a place of refuge. Place of refuge is a place where it is possible to temporary place a vessel to assist or eliminate potential threats to people, ship or the environment. Those places are conceived as certain geographic areas among the coast where it would be possible to repair damage and perform emergency repair on the ship and overload the cargo. In the Regulations on places of refuge there are no listed ports or places of refuge, such a place is determined depending on the situation. Application of GIS (Geographical Information System) is computerized decision support, which includes possible places of refuge and associated information. Maritime assistance service (MAS) provides assistance for ships at sea as defined by the IMO Resolutions A.950 (23) performed by the National Search and Rescue Agency.

Keywords: place of refuge, pollution, Regulations on places of refuge, Plan for ships in distress, National Search and Rescue Agency.