

# Pravni aspekt traganja i spašavanja na moru

---

**Kuzmanić, Nora**

**Undergraduate thesis / Završni rad**

**2019**

*Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj:* **University of Split, Faculty of Maritime Studies / Sveučilište u Splitu, Pomorski fakultet**

*Permanent link / Trajna poveznica:* <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:164:105667>

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

*Download date / Datum preuzimanja:* **2025-01-05**

*Repository / Repozitorij:*

[Repository - Faculty of Maritime Studies - Split -  
Repository - Faculty of Maritime Studies Split for  
permanent storage and preservation of digital  
resources of the institution](#)



UNIVERSITY OF SPLIT



**SVEUČILIŠTE U SPLITU  
POMORSKI FAKULTET**

**NORA KUZMANIĆ**

**PRAVNI ASPEKT TRAGANJA I SPAŠAVANJA  
NA MORU**

**ZAVRŠNI RAD**

**SPLIT, 2019.**

**SVEUČILIŠTE U SPLITU  
POMORSKI FAKULTET**

**STUDIJ: POMORSKE TEHNOLOGIJE JAHTA I MARINA**

**PRAVNI ASPEKT TRAGANJA I SPAŠAVANJA  
NA MORU**

**ZAVRŠNI RAD**

**MENTOR:**

**Prof. dr. sc. Ranka Petrinović**

**STUDENT:**

**Nora Kuzmanić**

**(MB:0171272856 )**

**SPLIT, 2019.**

## SAŽETAK

U ovom radu analizira se pravni aspekt poslova traganja i spašavanja na moru. Potonuće putničkog broda *Titanic* 1912. godine utjecalo je na unaprjeđenje sigurnosti ljudskih života na moru. Na međunarodnom planu usvojena je *Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskog života na moru (SOLAS konvencija)*, a kasnije i *Međunarodna konvencija o traganju i spašavanju na moru (SAR konvencija)*. Republika Hrvatska je sukladno SAR konvenciji usvojila *Nacionalni plan traganja i spašavanja na moru*. Cilj ovog rada je analizirati i objasniti kako su poslovi traganja i spašavanja na moru od iznimne važnosti za svaku državu te kako je dobra pravna regulativa temelj uspješne zaštite ljudskog života na moru.

**Ključne riječi:** *Međunarodna konvencija o traganju i spašavanju na moru, Nacionalni plan traganja i spašavanja, SOLAS konvencija, lučke kapetanije, Obalna straža*

## ABSTRACT

This paper reviews a legal aspect of search and rescue operation at sea. The sinking of the *Titanic* in 1912. has influenced the advancement of the safety of human lives at sea. International wise, the *International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)* has been adopted, and later the *International Convention on Maritime Search and Rescue (SAR convention)* as well. According to the SAR convention, Croatia has adopted the *Nacional Plan of Search and Rescue at Sea*. The goal of this work is to analyze and explain how the practices of search and rescue at sea are of extreme importance for every country and how a good legal regulative is the foundation of successful protection of human life at sea.

**Key words:** *International Convention on Maritime Search and Rescue, Nacional Plan of Search and Rescue at Sea, SOLAS Convention, Port Authority, Coast Guard*

## SADRŽAJ

<b>1. UVOD .....</b>	<b>1</b>
<b>2. POVIJESNI RAZVOJ TRAGANJA I SPAŠAVANJA .....</b>	<b>3</b>
<b>3. MEĐUNARODNO PRAVNO REGULIRANJE TRAGANJA I SPAŠAVANJA NA MORU .....</b>	<b>5</b>
<b>3.1. SOLAS KONVENCIJA.....</b>	<b>6</b>
<b>3.2. MEĐUNARODNA KONVENCIJA O TRAGANJU I SPAŠAVANJU NA MORU, 1979.....</b>	<b>7</b>
<b>3.2.1. Organizacija traganja i spašavanja .....</b>	<b>8</b>
<b>3.2.2. Postupci traganja i spašavanja.....</b>	<b>10</b>
<b>3.2.3. Priručnik za traganje i spašavanje trgovačkih brodova - MERSAR .....</b>	<b>15</b>
<b>3.3. MEĐUNARODNA KONVENCIJA O SPAŠAVANJU, 1989.....</b>	<b>15</b>
<b>4. POJAM SPAŠAVANJA .....</b>	<b>17</b>
<b>4.1. DEFINICIJA SPAŠAVANJA .....</b>	<b>17</b>
<b>4.2. VRSTE SPAŠAVANJA .....</b>	<b>18</b>
<b>5. TRAGANJE I SPAŠAVANJE U REPUBLICI HRVATSKOJ .....</b>	<b>20</b>
<b>5.1. LUČKE KAPETANIJE.....</b>	<b>21</b>
<b>5.2. NACIONALNI PLAN TRAGANJA I SPAŠAVANJA NA MORU.....</b>	<b>22</b>
<b>5.2.1. Ustroj službe traganja i spašavanja .....</b>	<b>22</b>
<b>5.2.2. Stožer traganja i spašavanja .....</b>	<b>23</b>
<b>5.2.3. Nacionalna središnjica za usklađivanje traganja i spašavanja .....</b>	<b>23</b>
<b>5.2.4. Podsredišnjice traganja i spašavanja na moru .....</b>	<b>24</b>
<b>5.2.5. Obalne promatračke jedinice .....</b>	<b>26</b>
<b>5.2.6. Jedinice traganja i spašavanja .....</b>	<b>26</b>
<b>5.2.7. Postupci u slučaju nezgode na moru .....</b>	<b>27</b>
<b>5.2.8. Sustav veza .....</b>	<b>28</b>
<b>6. OBALNA STRAŽA REPUBLIKE HRVATSKE.....</b>	<b>29</b>
<b>6.1. POVIJESNI RAZVOJ OBALNE STRAŽE U REPUBLICI HRVATSKOJ ....</b>	<b>29</b>
<b>6.2. TEMELJNE ZADAĆE OBALNE STRAŽE .....</b>	<b>30</b>
<b>6.3. ULOGA OBALNE STRAŽE U TRAGANJU I SPAŠAVANJU NA MORU ....</b>	<b>33</b>
<b>7. ZAKLJUČAK .....</b>	<b>34</b>

<b>LITERATURA.....</b>	<b>36</b>
<b>POPIS TABLICA .....</b>	<b>38</b>

# 1. UVOD

Poznato je da more u jednom trenutku može biti očaravajuće privlačno, a u sljedećem postati najveća noćna mora. Sigurnost na moru je prva stavka o kojoj treba razmišljati prije odlaska na brod. Nažalost veliki je broj pomorskih nesreća, a cilj ovog rada je pružiti viziju o važnosti poslova traganja i spašavanja na moru.

Poslovi traganja i spašavanja na moru na međunarodnom planu regulirani su *Međunarodnom konvencijom o traganju i spašavanju na moru*. Republika Hrvatska je temeljen toga usvojila *Nacionalni plan traganja i spašavanja na moru*.

Rad je podijeljen u 7 dijelova. U uvodnom dijelu opisan je cilj i metode rada. *Povijesni razvoj spašavanja* naslov je drugog dijela rada u kojem su prikazani svi bitni događaji koji su utjecali na razvoj spašavanja ljudskog života na moru. U trećem dijelu koji nosi naslov *Međunarodno pravno reguliranje traganja i spašavanja na moru* prikazana je Međunarodna pomorska organizacija i navedene su najvažnije konvencije o pomorskoj sigurnosti donesene u okviru Međunarodne pomorske organizacije. U dijelu *Pojam spašavanja* definira se spašavanje i vrste spašavanja. Sljedeći dio, koji je i središnji dio završnog rada, objašnjava poslove traganja i spašavanja u Republici Hrvatskoj.

Poslove traganja i spašavanja u Republici Hrvatskoj pruža služba traganja i spašavanja na moru. Služba traganja i spašavanja na moru je služba Ministarstva odgovorna za provedbu poslova traganja i spašavanja na moru, a čine ju nacionalna središnjica za usklađivanje traganja i spašavanja (MRCC), podsredišnjice za usklađivanje traganja i spašavanja na moru (MRSC - lučke kapetanije), obalne promatračke jedinice i jedinice traganja i spašavanja na moru. Lučke kapetanije bave se neposredno poslovima traganja i spašavanja na moru u Republici Hrvatskoj, a nacionalna središnjica za usklađivanje traganja i spašavanja na moru je MRCC Rijeka. Traganje i spašavanje temelji se na odredbama Nacionalnog plana traganja i spašavanja.

U šestom dijelu *Obalna straža Republike Hrvatske* opisan je povijesni razvoj i temeljna zadaća Obalne straže te njena uloga u traganju i spašavanju na moru. Akcije traganja i spašavanja na moru, Obalna straža obavlja u skladu s međunarodnim pravom i

propisima Republike Hrvatske. Posljednji dio rada je *Zaključak* i sadrži sintezu cijelog rada.



## 2. POVIJESNI RAZVOJ TRAGANJA I SPAŠAVANJA

Tijekom duge povijesti razvoja pomorstva i pomorskog prava poslovi traganja i spašavanja regulirana su isključivo običajnim pravom. Tijekom 20.-og stoljeća ti poslovi su postali sastavni dio nekih međunarodnih konvencija, a do tada nisu postojale nikakve dogovorene mjere prevencije i metode spašavanja. S obzirom na to da su loši vremenski uvjeti bili najčešći uzrok pomorskih nesreća, jedina preventivna mjera bila je zimska zabrana plovidbe. To nije vrijedilo za sve, već je svaka država imala vlastita pravila. U slučaju nesreće teret se izbacivao s broda.

Sigurnost plovidbe povećala se uvođenjem kontrole ukrcane količine tereta na brodovima. Sredinom 13. stoljeća u Veneciji su se pojavili prvi propisi koji određuju dubinu gaza broda. Godine 1330. godine pomorske vlasti u Genovi postavile su precizna pravila za računanje maksimalnog gaza i kazne za sve koji su kršili isto.

Nakon industrijske revolucije razvila se pomorska industrija. Brodovi postaju sve brži i veći, tj. sve veći broj brodova plovi svjetskim morima što uzrokuje sve veći broj pomorskih nesreća.

Dana 15. travnja 1912. godine dogodila se najpoznatija pomorska nesreća, potonuće putničkog broda *Titanic*. Zbog toga je britanska vlada 1913. godine sazvala Međunarodnu konferenciju o pitanjima sigurnosti ljudskih života na moru na kojoj je 20. siječnja 1914. usvojena *SOLAS konvencija (International Convention for the Safety of Life at Sea)*. Zbog 1. svjetskog rata stupila je na snagu 1929. godine. Stalni razvoj tehnologije uvjetovao je stalne dopune *Konvencije*. Danas je na snazi *SOLAS konvencija* iz 1974. godine s Protokolima iz 1978. i 1988. godine. To je najvažnija međunarodna konvencija za zaštitu ljudskog života na moru.

U Hamburgu, dana 27. travnja 1979. godine prihvaćena je *Međunarodna konvencija o pomorskom traganju i spašavanju (International Convention on Maritime Search and Rescue – SAR)*. Stupila je na snagu 22. lipnja 1985. godine s ciljem unaprjeđenja međunarodnog sustava traganja i spašavanja na moru. Međunarodni sustav koji pokriva akcije traganja i spašavanja nije uspostavljen do *SAR konvencije*. *SAR*

*konvencija* u stvarnosti nameće brojne organizacijske i materijalne obveze državama članicama pa je stoga i postupak njenog prihvaćanja bio relativno usporen. Hrvatska je ratificirala SAR konvenciju 1996. godine te je svoje nacionalno zakonodavstvo uskladila s njom.

### 3. MEĐUNARODNO PRAVNO REGULIRANJE TRAGANJA I SPAŠAVANJA NA MORU

Međunarodna pomorska organizacija (eng. *International Maritime Organization* - IMO) je specijalizirana organizacija UN-a i broji 166 članica, što čini 98,5% svjetske trgovačke flote. Sjedište joj je u Londonu, a djeluje preko svojih odbora i pododbora. S radom je započela 1959. godine, a promijenila je naziv iz Međuvladina pomorska savjetodavna organizacija u Međunarodna pomorska organizacija 1982. godine. [8]

Cilj i svrha te organizacije jest razmjena informacija između vlada te njihova suradnja u pomorskim pitanjima, briga o sigurnosti na moru, te izrada i pomaganje u kreiranju normi koje se odnose na sigurnost, te uklanjanje diskriminacije i nepotrebnih ograničenja na moru koje uvode pojedine vlade. Saziva međunarodne konferencije i priprema razne konvencije i te pomaže u postizanju sporazuma vezana za djelatnosti na moru. Posebno se zalaže za visinu standarda sigurnosti plovidbe. [8]

IMO se sastoji od skupštine, vijeća, tajništva i 5 odbora. Temeljno tijelo IMO-a je Skupština koja se sastaje svake druge godine i bira Vijeće od 24 člana. Vijeće je izvršno tijelo IMO-a i pod nadzorom Skupštine upravlja Organizacijom.

Odbor za pomorsku sigurnost (*Maritime Safety Committee* - MSC) je najviše tehničko tijelo sastavljeno od svih država članica. Svrha MSC-a je razmatranje svakog pitanja s ciljem usmjerenim na pomoć u plovidbi, konstrukciji i opremi broda, ekipiranje broda posadom sa stajališta sigurnosti, pravila o sprječavanju sudara na moru, rukovanje opasnim teretom, pomorskim sigurnosnim postupcima i zahtjevima, hidrografskim informacijama te brodskim knjigama i ispravama, ispitivanje pomorskih nezgoda, traganje i spašavanje kao i na ostala pitanja od utjecaja na pomorsku sigurnost.

Odbor za zaštitu morskog okoliša (*Maritime Environment Protection Committee* - MEPC) sastoji se od svih država članica i bavi se prevencijom i nadzorom onečišćenja iz brodova, a Pravni odbor (*Legal Committee*) osnovan je 1967. godine te se bavi pravilima unutar ciljeva IMO-a.

Odbor za tehničku suradnju (*Technical Co-operation Committee*) sastoji se od svih država članica, provodi projekte tehničke suradnje kao izvršna i suradnička agencija, te obavlja i druge poslove tehničke suradnje.

Odbor za olakšice (*Facilitation Committee - FAL*) uspostavljen je kao pomoćno tijelo Vijeća u svibnju 1972. godine, a u potpunosti je institucionaliziran u prosincu 2008. godine. Sastoji se od svih država članica te se bavi radom IMO-a na uklanjanju nepotrebnih formalnosti u međunarodnom brodarstvu, primjenom svih odredbi *Konvencije o olakšavanju međunarodnog pomorskog prometa* iz 1965. godine i svih pitanja u okviru organizaciju koja se bavi olakšavanjem međunarodnog pomorskog prometa. Tajništvo IMO-a sastoji se od glavnog tajnika i oko 300 međunarodnih djelatnika koji se nalaze u sjedištu IMO u Londonu.

Najvažnije konvencije o pomorskoj sigurnosti koje su donesene u okviru IMO su: *Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskog života na moru (SOLAS – International Convention for the Safety of Life at Sea)*, *Konvencija o međunarodnim pravilima o izbjegavanju sudara na moru (COLREG – International Regulations for Preventing Collision at Sea)*, *Međunarodna konvencija o teretnim linijama (LL – International Convention on Load Lines)*, *Međunarodna konvencija o traganju i spašavanju na moru (SAR – International Convention on Maritime Search and Rescue)*, *Međunarodna konvencija o sigurnosti kontejnera (CSC - International Convention for Safe Containers)*, *Konvencija o Međunarodnoj pomorskoj satelitskoj organizaciji (INMARSAT- Convention on the International Maritime Satellite Organization)* te mnoge druge.

### **3.1. SOLAS KONVENCIJA**

Najznačajnijim međunarodnim ugovorom o sigurnosti ljudskih života na moru smatra se *Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskog života na moru (SOLAS Konvencija)*. Prva verzija prihvaćena je 1914. godine nakon potonuća *Titanika*, druga 1929. godine nakon prvog svjetskog rata, treća 1948. godine nakon drugog svjetskog rata, a četvrta 1960. godine. *SOLAS konvencija* koja je prihvaćena 17. lipnja 1960. i stupila je na snagu 26. svibnja 1965. godine postala je prva velika zadaća IMO-a. Na međunarodnoj konferenciji 1974. godine prihvaćene su nove promjene u *SOLAS konvenciji*, a 1978. godine usvojen je *Protokol*. Taj je međunarodni instrument stupio na snagu 1980. godine.

Od pet verzija *SOLAS konvencije* danas je na snazi posljednja iz 1974. godine s Protokolima iz 1978. godine i 1988. godine. *Protokol* iz 1988.godine stupio je na snagu 2000.godine.

Osnovni cilj *SOLAS konvencije* je odrediti minimum standarda sigurnosti za gradnju, opremu i djelovanje broda. Država pripadnosti broda je odgovorna da brodovi koji viju njenu zastavu udovoljavaju zahtijevanim uvjetima, pa *Konvencija* navodi određeni broj certifikata koje treba izdati kao dokaz o udovoljavanju njezinim uvjetima. Inspekcijske odredbe omogućavaju državama ugovarateljicama da izvrše pregled o udovoljavanju traženim uvjetima brodova drugih država ugovarateljica u vlastitim lukama, ako imaju razumne osnove procijeniti da stanje ne odgovara propisanim zahtjevima. [5]

*Konvencija SOLAS* podijeljena je na 14 poglavlja. Poglavlje I. uključuje odredbe o izvidu za različite brodove, izdavanje dokumenata o udovoljavanju uvjetima iz *Konvencije* i odredbe o nadzoru brodova druge države ugovarateljice u luci države inspekcije. Poglavlje II.-1. bavi se konstrukcijom, podjelom i stabilnošću, te strojem i električnim instalacijama. Poglavlje II.-2. bavi se protupožarnom zaštitom, otkrivanjem požara i gašenjem požara. Poglavlje III. obrađuje pitanja zaštite ljudskih života (sredstva i uređaji za spašavanje). Poglavlje IV. bavi se radiokomunikacijom, a Poglavlje V. regulira sigurnost plovidbe. Poglavlje VI. pokriva sve vrste prijevoza, dok Poglavlje VII. obrađuje prijevoz opasnih tvari. Poglavlje VIII. sadrži odredbe o brodovima na nuklearni pogon. Poglavlje IX. sadrži ISM Code, tj. zahtijeva da svaki brodovlasnik i svaka osoba ili tvrtka koja je preuzela odgovornost za brod postupi u skladu s *Međunarodnim kodeksom upravljanja sigurnošću*. Poglavlje X. bavi se mjerama sigurnosti za brza plovila- HSC Code. Poglavlje XI.-1. sadrži posebne mjere za povećanje sigurnosti na moru, a XI.-2. posebne mjere za povećanje sigurnosne zaštite na moru. Poglavlje XII. sadrži dodatne mjere sigurnosti za prijevoz rasutog tereta. Poglavlje XIII. je provjera sukladnosti, a Poglavlje XIV su mjere sigurnosti za brodove koji rade u polarnim vodama.

### **3.2. MEĐUNARODNA KONVENCIJA O TRAGANJU I SPAŠAVANJU NA MORU, 1979.**

*Međunarodna konvencija o traganju i spašavanju na moru (International Convention on Maritime Search and Rescue- SAR)* prihvaćena je 27. travnja 1979. u

Hamburgu, a stupila je na snagu 22. lipnja 1985. Republika Hrvatska ratificirala ju je 1996. godine. *Konvencija* obvezuje države da organiziraju službu za traganje i spašavanje, samostalno ili u suradnji s drugim državama. Godine 1998. Republika Hrvatska je donijela *Nacionalni plan traganja i spašavanja ljudskog života na moru*. S tim je uspostavljena nacionalna služba traganja i spašavanja.

Cilj *Konvencije* je unaprijediti međunarodni sustav traganja i spašavanja kako bi, neovisno o mjestu nezgode, spašavanje osoba u opasnosti bilo koordinirano od strane službe traganja i spašavanja i, ukoliko je to neophodno, suradnjom susjednih službi traganja i spašavanja. [3]

Od država ugovarateljica zahtijeva se da redovito izvješćuju o položaju broda, što u slučaju nesreće olakšava i ubrzava postupak traganja i spašavanja. *SAR konvenciju* ratificiralo je 107 država što čini 80,85% svjetske trgovačke flote. Tehnički zahtjevi *Međunarodne konvencije o traganju i spašavanju na moru* sadržani su u Aneksu koji je podijeljen u šest poglavlja. Prvo poglavlje sadrži pojmove i definicije. Drugo pod nazivom *Organizacija i kooperacija* sadrži: mjere uspostavljanja i usklađivanja službe traganja i spašavanja, usklađivanje sredstava traganja i spašavanja, uspostavljanje središnjice za usklađivanje spašavanja i podsredišnjica spašavanja, određivanje spasilačkih jedinica, sredstva i oprema spasilačkih jedinica. Treće poglavlje zove se *Suradnja*, a odnosi se na suradnju između država te usklađivanje sa službama zračnog prometa. Četvrto poglavlje sadrži pripremne mjere: zahtjevi glede podataka, radni planovi ili upute, pripravnost spasilačkih jedinica, dalje su u petom poglavlje radni postupci: podaci glede nužde, stupnjevi opasnosti, postupci središnjica za usklađivanje spašavanja i spasilačkih podsredišnjica tijekom stupnja nužde, usklađivanje kada su uključene dvije ili više stranaka, završetak i prekidanje operacija traganja i spašavanja, usklađivanje traganja i spašavanja na mjestu nezgode, imenovanje zapovjednika mjesta nezgode i njegove dužnosti, imenovanje uskladitelja površinskog traganja, početna radnja, područja traganja, načini traganja, uspješno traganje te neuspješno traganje. Šesto poglavlje sadrži sustave izvješćivanja s brodova: općenito, radni zahtjevi, vrste izvješća, korištenje sustava.

### **3.2.1. Organizacija traganja i spašavanja**

Organizacija traganja i spašavanja se sastoji od mjera uspostavljanja i usklađivanja službe traganja i spašavanja, usklađivanja sredstava traganja i spašavanja, uspostavljanja

središnjice za usklađivanje spašavanja i podsredišnjica spašavanja, određivanja spasilačkih jedinica te sredstava i opreme spasilačkih jedinica.

Kod mjera uspostavljanja i usklađivanja službe traganja i spašavanja bitno je naglasiti da države moraju osigurati provedbu potrebnih mjera radi uspostavljanja prikladne službe traganja i spašavanja osoba u pogibelji na moru, te moraju uputiti glavnom tajniku IMO-a podatke o organizaciji njihove službe traganja i spašavanja, uključujući: nacionalne službe traganja i spašavanja na moru, položaje uspostavljenih središnjica za usklađivanje spašavanja, njihove telefonske brojeve te područja odgovornosti i osnovne raspoložive spasilačke jedinice što im stoje na raspolaganju. Potrebno je osigurati da službe traganja i spašavanja budu sposobne brzo odgovarati na poziv pogibelji, te da pruže pomoć svakoj osobi u pogibelji na moru bez obzira na nacionalnost, status osobe ili okolnosti u kojima se ta osoba našla.

Države moraju osigurati načine usklađivanja sredstava traganja i spašavanja potrebnih radi djelovanja službi traganja i spašavanja u blizini njihovih obala, te moraju uspostaviti nacionalni ustroj za potpuno usklađivanje službi traganja i spašavanja. U cilju ispunjavanja tih zahtjeva potrebno je uspostaviti središnjice za usklađivanje spašavanja za službe traganja i spašavanja, te podsredišnjice spašavanja. Područje za koje je podsredišnjica spašavanja odgovorna utvrdila je nadležna vlast. Svaka središnjica za usklađivanje spašavanja i podsredišnjica spašavanja mora imati sredstva za prijam poruka o pogibelji. Također je potrebno imati prikladna sredstva veze sa svojim spasilačkim jedinicama i sa središnjicama za usklađivanje spašavanja ili spasilačkim podsredišnjicama, ovisno o slučaju, u susjednim područjima.

Spasilačka jedinica je svako pomorsko, kopneno ili zračno sredstvo s opremom, osobljem i sredstvima za vezu koje odgovara na poziv u pomoć. Namjenske spasilačke jedinice su pod neposrednom upravom službe traganja i spašavanja i izgrađene su i opremljene upravo za te poslove. [20]

Pomorske spasilačke jedinice su pomorski brodovi ili brodice koje sudjeluju u aktivnostima traganja i spašavanja na moru. Postoji četiri spasilačke pomorske jedinice u Republici Hrvatskoj:

- Brod za spašavanje (*Rescue vessel* - RV) sudjeluje u traganju i spašavanju na otvorenom moru, brzina mu je od 25 do 30 čvorova, duljina između 17 i 35 m, ima dosta prostora, zatvorenog je tipa i opremljen je s pomoćnim plovilima, te često s helikopterom,
- Pomorske spasilačke brodice (*Rescue boat* - RB) duljine su do 15 m i brzina im je 25 čvorova,
- Vrlo brzi spasilački brodovi (*Fast rescue boat* - FRB) duljine su od 8 do 15 m, s brzinom od 30 čvorova brzo dođu do mjesta nesreće,
- Osim namjenskih spasilačkih brodova koriste se i drugi: ratni, obalni tegljači, peljari, trgovački brodovi.

U zrakoplovne pomorske jedinice spadaju zrakoplovi i helikopteri. Zrakoplovi u službi traganja i spašavanja dijele se u kategorije: kratki dolet (150 milja), srednji dolet (400 milja), dugi dolet (750 milja), vrlo dugi dolet (1000 milja), iznimno dugi dolet (više od 1500 milja). Helikopteri se dijele na lake (5 osoba), srednje (15 osoba) i teške (više od 15 osoba).

Svaka spasilačka jedinica mora biti opremljena sredstvima i opremom prikladnom njezinoj zadaći, te treba posjedovati brza i pouzdana sredstva veze s drugim jedinicama ili sudionicima uključenim u istoj operaciji. U paketima za preživljavanje nalazi se: medicinska oprema (prva pomoć, sredstva protiv insekata, zaštita od Sunca, lijekovi), hrana, odjeća i pokrivači, sredstva za signalizaciju i komunikaciju (pirotehnička sredstva, zviždaljke, ogledala), sredstva za paljenje vatre (žigice, leće, kuhala, svijeće, baterije) i druga oprema (otvarači za limenke, posuđe, jelo, sjekire, užad, kompasi, papir, olovke, upute za preživljavanje, pribor za desalinizaciju i ribolov, prsluci za spašavanje, alat, oružje, odjeća, obuća itd.). Na paketima s opremom mora se navesti sadržaj (engleski i još dva jezika). Sadržaj se još označava bojama: crvena (lijekovi i oprema za prvu pomoć), plava (hrana i voda), žuta (pokrivači i zaštitna odjeća), crna (kompasi, posuđe, sjekire), kombinacija ovih boja (mješoviti sadržaj).

### **3.2.2. Postupci traganja i spašavanja**

Početak potrage počinje nakon izravnog poziva ili pretpostavke o ugroženosti nekih osoba. Pozivi mogu biti izravno u središte za koordinaciju traganja i spašavanja (s broda/zrakoplova), iz druge pomorske središnjice ili MRSCC-a, iz centra COSPAS –



SARSAT službe MCC ili INMARSAT koordinacijske službe (NCS) o primljenoj poruci od radioplutače EPIRB, iz nadležne službe za nadzor zračnog prometa ili iz drugih izvora (državnih služba).

Osobe u opasnosti najčešće koriste signale:

- RTLTF signal o opasnosti MAYDAY,
- signal o opasnosti upućen preko DSC (*Digital Selective Call*) uređaja,
- signal o opasnosti upućen na razne načine kao SOS Morse znaci,
- crvene rakete, rakete s padobranom, crvene ručne buktinje i dr.,
- signalna zastavica NC,
- četvrtasta zastavica s loptom iznad/ispod,
- narančasta jedrenina s nekom crnom oznakom u sredini,
- narančasti dim, vatra,
- mahanje rukama bočno,
- pucnji svake minute,
- neprekidno trubljenje rogom za maglu, sirenom i dr.,
- privlačenje pozornosti na bilo koji drugi način itd. [20]

U slučaju da obavijest o opasnosti šalje treća osoba, poruka mora sadržavati: ime i pozivni znak radiopostaje/stanice s koje poziva, broj osoba, vrstu potrebne pomoći, narav opasnosti, vremensko stanje, poziciju broda, opis broda i druge korisne informacije.

Nakon što Centar za traganje i spašavanje primi poruku počinje voditi dnevnik. Ako pozicija broda nije poznata, potragu preuzima Centar koji je prvi primio poruku, te obavještava sve susjedne Centre za traganje i spašavanje. Centri moraju uskladiti operacije traganja i spašavanja s organizacijom susjednih država kada je to potrebno. Također je bitno da susjedne države odrede uvjete za ulazak spasilačkih jedinica u ili preko njihovog teritorija uz što je moguće manje formalnosti. Svaki Centar treba ovlastiti svoje središnjice za usklađivanje spašavanja da zahtijevaju od drugih središnjica pomoć, što uključuje brodove, zrakoplove, osoblje i opremu, te da izdavaju dopuštenja za ulazak u teritorij svoje države Centrima susjednih država u najkraćem mogućem roku. Bitno je da Centri susjednih zemalja sklope sporazum o međusobnom pomaganju, razmjeni brodova, zrakoplova, osoblja i opreme, provođenju zajedničke izobrazbe i vježba, te razmjeni

podataka o traganju i spašavanju. Centri moraju osigurati usklađivanje rada sa službama zračnog prometa zbog najučinkovitijeg i najdjelotvornijeg traganja i spašavanja.

Središnjice za usklađivanje spašavanja moraju raspolagati najsvježijim podacima značajnim za operacije traganja i spašavanja u njihovom području uključujući podatke glede:

- spasilačkih jedinica i obalnih promatračkih jedinica,
- svakog drugog javnog ili privatnog sredstva, uključujući prijevozna sredstva i zalihe goriva, koje bi se mogle koristiti u operacijama traganja i spašavanja,
- sredstva veze koja se mogu koristiti u operacijama traganja i spašavanja,
- imena, adrese, telefonske brojeve pomorskih agencija, konzularnih predstavnika, međunarodnih organizacija i drugih agencija koje mogu biti od pomoći u prikupljanju bitnih podataka o brodovima,
- mjesta, pozivne znakove ili oznake pokretnih pomorskih službi (*Maritime mobile service identities*), radno vrijeme i frekvencije svih radio-postaja koje će najvjerojatnije biti uključene u operacije traganja i spašavanja,
- mjesto, pozivne znakove ili oznake pokretne pomorske službe, radno vrijeme i frekvencije svih radio-postaja koje odašilju meteorološke prognoze i upozorenja za područje traganja i spašavanja,
- mjesto i radno vrijeme službi koje održavaju radijsku stražu te frekvencije slušanja,
- objekte koji bi mogli biti greškom zamijenjeni za podrtine čiji položaj nije utvrđen ili o njima nije primljena nikakva vijest,
- mjestu gdje su spremljene zalihe opreme za preživljavanje u nuždi, koja se oprema baca iz zraka. [11]

Središnjice za usklađivanje traganja i spašavanja i spasilačke podsredišnjice moraju imati detaljan plan provođenja operacije traganja i spašavanja. Planovi trebaju sadržavati:

- način na koji će se provoditi operacija traganja i spašavanja,
- korištenje raspoloživih sustava i sredstava veze,
- radnje koje se trebaju poduzeti zajedno s drugim središnjicama za usklađivanje traganja i spašavanje,
- načine uzbuđivanja brodova i zrakoplova,
- dužnosti i načela osoblja uključenog u traganje i spašavanje,

- raspoređivanje opreme koja može biti potrebna zbog meteoroloških ili drugih uvjeta,
- način pribavljanja bitnih podataka značajnih za operacije traganja i spašavanja, sukladno potrebama,
- način pribavljanja potrebne pomoći od drugih središnjica za usklađivanje traganja i spašavanja i spasilačkih podsredišnjica,
- način pomaganja spasilačkim brodovima da pristupe brodovima u pogibelji,
- način pomaganja zrakoplovu u pogibelji prilikom prisilnog spuštanja na vodu kako bi se sastao s površinom plovila. [10]

Svaka namjenska spasilačka jedinica mora održavati stanje pripravnosti primjereno svojoj zadaći, te treba stalno izvješćivati o svom stanju pripravnosti odgovarajuću središnjicu za usklađivanje traganja i spašavanja ili spasilačku podsredišnjicu.

Obalna radio postaja, nakon primanja poruke o pogibelji mora odmah izvijestiti odgovarajuću središnjicu za usklađivanje traganja i spašavanja ili spasilačku podsredišnjicu, ponovno poslati poruku kako bi se izvijestili brodovi na jednoj ili više međunarodnih frekvencija za pogibelju, uključiti potrebne alarme i poduzeti daljnje radnje sukladno odluci nadležnih vlasti. Ako središnjica za usklađivanje traganja i spašavanja i spasilačka podsredišnjica nisu primile poruku, ali pretpostavljaju da bi moglo doći do nezgode, određuju stupanj opasnosti i obujam potrebne operacije.

Postoje tri stupnja opasnosti: stupanj neizvjesnosti, stupanj pripravnosti i stupanj pogibelji. Kada brod nije poslao izvješće o položaju, izvješće o stanju sigurnosti ili kasni na svoje odredište proglašava se stupanj neizvjesnosti. Ako su, nakon stupnja neizvjesnosti, pokušaji uspostavljanja veze s brodom bili neuspješni proglašava se stupanj pripravnosti. Stupanj pripravnosti proglašava se i ako je primljena poruka da je radna učinkovitost broda umanjena, ali ne u mjeri koja upućuje na pogibeljno stanje. Stupanj pogibelji se proglašava kada se primi poruka koja potvrđuje da je brod i/ili osoba u ozbiljnoj i neposrednoj opasnosti i da joj/mu je potrebna pomoć, kada su pokušaji uspostavljanja veze s brodom nakon stupnja pripravnosti neuspješni i kada se primi poruka da je radna učinkovitost broda do mjere koja upućuje na pogibeljno stanje. Nakon proglašenja stupnja pogibelji središnjica za usklađivanje traganja i spašavanja ili spasilačka podsredišnjica moraju započeti s traganjem i spašavanjem, odrediti položaj

broda i veličinu područja koje treba pretražiti, izvijestiti vlasnika broda ili agenta, obavijestiti druge središnjice, zatražiti zrakoplove i brodove za traganje i spašavanje, te napraviti plan traganja i spašavanja. Ako je položaj broda nepoznat imenuje se jedna središnjica koja će preuzeti odgovornost za operacije traganja i spašavanja. To je najčešće središnjica koja je odgovorna za područje u kojem se brod nalazio prema njegovom posljednjem izvješću o položaju. Ako je tijekom traganja i spašavanja utvrdi da opasnost više ne postoji ili da daljnje traganje neće biti korisno, središnjica za usklađivanje traganja i spašavanja ili spasilačka podsredišnjica će završiti operacije traganja i spašavanja i o tome obavijestiti sva nadležna tijela, jedinice ili službe koje su bile uključene ili izvještene o opasnosti. [10]

Radi postizanja najdjelotvornijih rezultata djelovanje jedinica koje sudjeluju u traganju i spašavanju mora biti usklađeno. Jedna spasilačka jedinica koja je uključena u traganje i spašavanje mora imenovati zapovjednika mjesta nesreće. Njegove dužnosti su da odredi područje traganja, prikladan način traganja, cilj traganja i da usklađuje veze na mjestu traganja i spašavanja. Također mora slati izvješća središnjici za usklađivanje traganja ili spašavanja i spasilačkoj podsredišnjici i izvješćivati ih o broju preživjelih, njihovom stanju i zahtijevati dodatnu pomoć. Ako spasilačka jedinica nije u mogućnosti da preuzme dužnosti zapovjednika mjesta nesreće, na temelju međusobnog dogovora jedan od brodova koji sudjeluje u operacijama traganja i spašavanja treba biti imenovan uskladireljem površinskom traganja i obavljati gore navedene dužnosti.

Kada je traganje bilo uspješno zapovjednik mjesta nesreće ili uskladitelj površinskog traganja usmjeravaju jedinice da obave spašavanje ili da pruže drugu potrebnu pomoć. Te jedinice trebaju izvijestiti o broju i imenima preživjelih, te da li im je potrebna dodatna pomoć. Zapovjednik mjesta nesreće ili uskladitelj površinskog traganja izvješćuju središnjicu za usklađivanje traganja i spašavanja ili spasilačku podsredišnjicu da je traganje bilo uspješno. Traganje treba biti okončano tek onda kada više ne postoji razumna nada u spašavanju preživjelih, te se takvo traganje smatra neuspješnim. Za okončavanje traganja su nadležne središnjica za usklađivanje traganja i spašavanja ili spasilačka podsredišnjica.

### **3.2.3. Priručnik za traganje i spašavanje trgovačkih brodova - MERSAR**

Uz *Međunarodnu konvenciju o traganju i spašavanju* IMO je objavio i 2 priručnika, IMOSAR (*International Maritime Organization Search and Rescue Manual*) i MERSAR (*Merchant Ship Search and Rescue Manual*). Ta dva priručnika kasnije je zamjenio IAMSAR (*International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual*) priručnik. MERSAR priručnik je prvi put objavljen 1971. godine, a zadnja izmjena bila je 1992. godine i stupila je na snagu 1993. godine. Bio je namjenjen trgovačkim brodovima koji sudjeluju u operacijama traganja i spašavanja. Priručnik je sadržavao sedam poglavlja. Prvo poglavlje određuje koordinaciju postupaka za traganje i spašavanje. U drugom poglavlju se opisuje postupak broda u nevolji, dok je u trećem poglavlju postupak broda koji pruža pomoć. U četvrtom poglavlju opširo je opisano planiranje traganja i spašavanja. U petom poglavlju navedeni su postupci na kraju traganja, a šesto poglavlje propisuje sredstva komunikacije u nezgodama. Sedmo poglavlje propisuje postupke u slučaju nezgode zrakoplova na moru.

Zajednički objavljen od strane IMO-a i Međunarodne organizacije za civilno zrakoplovstvo (ICAO), priručnik IAMSAR daje smjernice za zajednički zrakoplovni i pomorski pristup u organizaciji i pružanju usluga traganja i spašavanja. Priručnik je podijeljen u tri dijela. Prvi dio namjenjen je državnim službama s ciljem uspostavljanja službi, drugi dio djelatnicima koji rukovode, a treći dio se odnosi na brodove i druga sredstva za spašavanje.

### **3.3. MEĐUNARODNA KONVENCIJA O SPAŠAVANJU, 1989.**

Na konferenciji održanoj u Londonu 28. travnja 1989. godine usvojena je *Međunarodna konvencija o spašavanju*. Na snagu je stupila 1996. godine, a Republika Hrvatska ju je ratificirala 1998. godine. *Konvencija* je zamijenila *Međunarodnu konvenciju o spašavanju i pružanju pomoći na moru*, usvojenu 1910. u Bruxellesu. *Međunarodna konvencija o spašavanju* ističe bitnost zaštite morskog okoliša i poboljšava položaj spašavatelja. Prema *Konvenciji* spašavatelj, vlasnik broda, zapovjednik i vlasnik druge imovine obavezni su pri akciji spašavanja spriječiti ili smanjiti štetu u okolišu. Glavna promjena *Konvencije*, u odnosu na *Konvenciju* iz 1910. godine je u tome što se u svrhu zaštite morskog okoliša u strahovitoj mjeri odstupa od klasičnog principa prava spašavanja *no cure no pay* (bez korisnog rezultata nema ni nagrade za spašavanje). Uvodi

se pravo spašavatelja na posebnu naknadu i kada spašavanje nije imalo koristan rezultat, odnosno kada spašavatelj nije uspio zaslužiti nagradu primjenom mjerila za utvrđivanje naknade. Spašavatelj stječe pravo na posebnu naknadu ako je spašeni brod ili teret s broda prijetio okolišu ili ako nije ostvario nagradu za spašavanje primjenom mjerila za utvrđivanje naknade. Ako su ispunjena oba uvjeta, visina posebne naknade određuje se prema tome je li ili nije akcijom spašavanja spriječena ili smanjena šteta na okoliš.

Nagrade za spašavanje se duguje za uspješno spašavanje imovine. Kriteriji za utvrđivanje visine nagrade za spašavanje su:

- vrijednost spašenog broda i druge imovine,
- vještina i naponi spašavatelja u sprječavanju ili smanjenju štete za okoliš,
- stupanj uspjeha što ga je spašavatelj postigao,
- narav i stupanj opasnosti,
- vještina i naponi spašavatelja u spašavanju broda, druge imovine i života,
- utrošeno vrijeme, troškove i gubici spašavatelja,
- rizik odgovornosti i drugi rizici kojima su se izložili spašavatelji ili njihova oprema,
- brzina kojom su usluge pružene,
- dostupnost i uporaba brodova ili druge opreme namijenjene operacijama spašavanja,
- stanje pripravnosti i učinkovitost opreme spašavatelja te njezinu vrijednost. [19]

## 4. POJAM SPAŠAVANJA

U pravilu se pod pojmom spašavanja podrazumijeva svaka potrebna i korisna usluga, te pomoć pružena imovini i/ili osobama koje se nalaze u opasnosti. Spašavanje mora biti pruženo svakoj imovini i osobi kojoj je potrebna pomoć. Čin spašavanja mora biti izveden bez prisile, odnosno slobodnom voljom spašavatelja. Objekti spašavanja na moru su ljudski životi i imovina. Za koristan ishod spašavanja imovine, spašavatelju pripada nagrada. Vrijednost spašene imovine ili dijela imovine gornja je granica nagrade za spašavatelja. Koristim ishodom spašavanja smatra se i ako je spašen dio imovine (dio tereta, dio broda). Spašavanje imovine nije obavezno, ali spašavanje osoba je i za to se ne duguje nagrada. Prema imovinskopравnim propisima postoje dva subjekta spašavanja. Aktivan subjekt je ona strana koja pruža uslugu spašavanja, odnosno spašavatelj, a pasivan subjekt je korisnik spašavanja, odnosno vlasnik imovine u opasnosti.

Spašavanje kao specifičan pomorskopравni institut čine ovi elementi:

- radnja spašavanja mora biti pružena objektu na koji se primjenjuje pravo spašavanja,
- usluga spašavanja mora biti pružena na temelju slobodne volje spašavatelja,
- objekt spašavanja mora biti u opasnosti,
- spašavanje mora imati koristan rezultat. [13]

### 4.1. DEFINICIJA SPAŠAVANJA

*Međunarodna konvencija o spašavanju*, 1989. godine definira spašavanje, odnosno operaciju spašavanja kao svaki čin ili činidbu poduzetu kako bi se pomoglo brodu ili bilo kojoj drugoj imovini koja je u opasnosti u plovnim vodama ili bilo kojim drugim vodama. [19]

Definicija spašavanja prema *Međunarodnoj konvenciji o spašavanja* može se raščlaniti na sljedeće elemente:

- spašavanje je svaki čin ili aktivnost poduzeta radi pružanja pomoći,
- usluga spašavanja mora biti pružena brodu ili bilo kojoj drugoj imovini,
- mora postojati stanje opasnosti,
- opasnost mora postojati na plovnim ili bilo kojim drugim vodama. [13]

Prema *Pomorskom zakoniku* spašavanje se primjenjuje na osobe, brodove, stvari s tih brodova i drugu imovinu koja je u opasnosti na moru, uključujući vađenje stvari iz mora. Prema *Pomorskom zakoniku* spašavanje jest svaki čin ili činidba poduzeta radi pomoći osobama, brodu ili bilo kojoj drugoj imovini koja je u opasnosti na moru ili pod morem. Pod pojmom brod smatra se svaki brod, brodica, jahta, plovilo i naprava sposobna za plovidbu, a imovina jest svaka imovina koja nije trajno i namjerno učvršćena uz obalu, uključujući vozarinu ako je izložena riziku. Šteta morskom okolišu jest osjetno fizičko oštećenje ljudskog zdravlja, života na moru ili morskih bogatstava, prouzročeno onečišćenjem, štetnim izljevom, vatrom, nezgodom i sličnim težim nezgodama.

## 4.2. VRSTE SPAŠAVANJA

Postoje tri vrste spašavanja: obavezno spašavanje, spontano (neugovorno) spašavanje i ugovorno spašavanje. Obavezno spašavanje propisano je za spašavanje osoba, a za spašavanje imovine samo kada se brodovi sudare. Pružanje pomoći ljudima na moru od davnina se primjenjuje kao običajno pravo pomorskog naroda. Danas je to pravilo ugrađeno u suvremeno pravo spašavanja i sustav pravne zaštite ljudskih života na moru. Zbog toga je opće pravilo da se za spašavanje osoba ne duguje nikakva nagrada. Međutim, ako su uz spašavanje ljudskih života spašeni brod ili teret, onda i spašavatelji ljudskih života imaju pravo na dio nagrade odobrene spašavateljima imovine. Prema *Konvenciji iz 1989.* zapovjednik broda je obavezan pružiti pomoć svakoj osobi koja je u životnoj opasnosti na moru, ukoliko je to moguće bez opasnosti za vlastiti brod i osobe na njemu. Također ne mora pružiti pomoć ako sazna da je drugi brod izabran da ide u pomoć i da je izabrani brod to prihvatio. U slučaju da je došlo do sudara brodova, zapovjednik je dužan prije svega spašavati osobe koje se nalaze na brodu s kojim on upravlja, a tek nakon toga spašavati brod s kojim se sudario. U suprotnom čini pomorski prekršaj, te za to ne odgovaraju brodar ili vlasnik broda. Zapovjednik je dužan navesti razloge zbog kojih nije poduzeo spašavanje broda nakon sudara u brodskom dnevniku. Spašavanje imovine nakon sudara nije obavezno, ako se u isto vrijeme spašavaju osobe i imovina.

Spašavanje imovine je dobrovoljno. Ono može biti spontano i ugovoreno. Spontano spašavanje je dobrovoljno spašavanje imovine bez sklopljenog ugovora o spašavanju. Ugovoreno spašavanje obavlja se na temelju ugovora o spašavanju koji se sklapa između spašavatelja i vlasnika imovine u opasnosti. Ugovor o spašavanju je



neformalan pravni posao s kojim se podrazumijeva da se spašavatelj obavezuje da će poduzeti spašavanje broda, tereta i drugih imovinskih interesa na brodu, a vlasnik broda se obavezuje da će za pruženu uslugu platiti odgovarajuću nagradu. Iako je ugovor neformalan, gotovo je pravilo da se zaključuje u pisanom obliku. *Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement* (skraćeno *Lloyd's Open Form - LOF*) je standardni ugovor o spašavanju. LOF ne sadrži rubriku za upisivanje visine nagrade, ali predviđaju kriterije s pomoću kojih se nagrada određuje. Na vrhu prve stranice ugovora napisano je *no cure no pay*, što ukazuje da to da bez korisnog rezultata nema nagrade za spašavanje.

Danas se primjenjuje obrazac LOF 1995 i LOF 2000. Obrascem LOF 2000 omogućuje se ugovaranje SCOPIC klauzule (*Special Compensation Protection and Indemnity Clause*). SCOPIC klauzula primjenjuje se kao dopuna LOF-ovog obrasca. Može se ugovoriti, ali i ne mora. Ukoliko se ugovori, isključuje se primjena članka 14. *Konvencije o spašavanju*, odnosno SCOPIC klauzula zamjenjuje navedeni članak o posebnoj naknadi. Nakon potpisivanja obrasca LOF, spašavatelj se može pozvati na SCOPIC klauzulu samo ako pisano obavijesti vlasnika broda o tome. Tada ima pravo na naknadu na osnovi SCOPIC klauzule. Spašavatelj koji se pozvao na SCOPIC klauzulu može tražiti od vlasnika broda jamstvo za naknadu u iznosu od 3000000 dolara. Spašavatelj nakon pozivanja na SCOPIC klauzulu ima pravo naknade za troškove osoblja i opreme koje je koristio u operacijama spašavanja. Naknada prema SCOPIC klauzuli plaća vlasnik, odnosno njegov P&I klub. To se odnosi na iznos koji premašuje klasičnu nagradu za spašavanje. Ako je nagrada prema SCOPIC klauzuli manja od nagrade za spašavanje, nagrada se može smanjiti za 25% od iznosa razlike nagrade za spašavanje i naknade prema SCOPIC klauzuli.

## 5. TRAGANJE I SPAŠAVANJE U REPUBLICI HRVATSKOJ

Morski prostor Republike Hrvatske dijeli se na unutarnje morske vode i teritorijalno more, te na zračni prostor iznad njih i na dno i podzemlje tih morskih prostora. U svom gospodarskom pojasu i epikontinentalnom pojasu Republika Hrvatske ima pravo istraživanja, iskorištavanja, zaštite okoliša i unapređivanje prirodnih morskih bogatstava, te obavljanje drugih gospodarskih djelatnosti. Unutarnje morske vode Republike Hrvatske obuhvaćaju luke i zaljeve na obali kopna i otoka, odnosno more između polazne crte teritorijalnog mora u smjeru kopna. Teritorijalno more je morski pojas širine 12 morskih milja, računajući od polazne crte u smjeru pučine, odnosno u smjeru gospodarskog pojasa. Gospodarski pojas je područje koje se prostire od vanjske granice teritorijalnog mora u smjeru pučine do njegove vanjske granice dopuštenje općim međunarodnim pravom. Prema *Konvenciji UN-a o pravu mora* gospodarski pojas ne može se protezati izvan 200 morskih milja od polazne crte od koje se mjeri širina teritorijalnog mora. Epikontinentalni pojas Republike Hrvatske obuhvaća morski dio i morsko podzemlje izvan granice teritorijalnog mora Republike Hrvatske u smjeru pučine do gornje granice epikontinentalnog pojasa sa susjednim državama.

Poslovi traganja i spašavanja osoba u pogibelji na moru provode se na području nadležnosti traganja i spašavanja na moru Republike Hrvatske koje obuhvaća područje unutarnjih morskih voda, teritorijalnog mora Republike Hrvatske, morski prostor između vanjske granice teritorijalnog mora Republike Hrvatske i crte razgraničenja područja nadležnosti za traganje i spašavanje na moru utvrđene međunarodnim ugovorima sklopljenim između Republike Hrvatske i susjednih država te rijeka hrvatskog jadranskog slijeva do granice do koje su plovne s morske strane. Ako je zbog izvanrednog događaja na moru osoba u pogibelji utočište našla na nepristupačnoj morskoj obali, tada područje nadležnosti obuhvaća i takvu morsku obalu. [14]

Poslove traganja i spašavanja pruža služba traganja i spašavanja na moru. Služba traganja i spašavanja na moru je služba Ministarstva odgovorna za provedbu poslova traganja i spašavanja na moru, a čine ju: nacionalna središnjica za usklađivanje traganja i spašavanja (MRCC), podsredišnjice za usklađivanje traganja i spašavanja na moru (MRSC - lučke kapetanije), obalne promatračke jedinice i jedinice traganja i spašavanja na moru.

## 5.1. LUČKE KAPETANIJE

Lučke kapetanije obavljaju poslove nadzora plovidbe u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske, poslove traganja i spašavanja ljudskih života i imovine na moru, inspekcijske poslove sigurnosti plovidbe, inspekcijski nadzor nad pomorskim dobrom, poslove upisa i brisanja brodova, te vođenja upisnika brodova, poslove utvrđivanja sposobnosti za plovidbu, baždarenje brodica, poslove upisa i brisanja brodica te vođenja očevidnika brodica, poslove izdavanja pomorskih knjižica, poslove utvrđivanja stručne osposobljenosti pomoraca za stjecanje zvanja u pomorstvu, izdavanje i vođenje očevidnika izdanih ovlaštenja za obavljanje službe na brodovima te druge upravne, stručne i tehničke poslove sigurnosti plovidbe na moru prema posebnom zakonu i drugim propisima. [4]

Ministar nadležan za pomorstvo imenuje lučkog kapetana koji upravlja lučkom kapetanijom. Upravne i druge akte iz djelokruga lučke kapetanije donosi lučki kapetan, ako posebnim zakonom nije drukčije propisano. Ustrojstvo lučke kapetanije sastoji se od odjela za inspekcijske poslove, odjela za upravljanje i nadzor pomorskog prometa, odjela za pravne poslove, odjela za poslove traganja i spašavanja i odjela za upravne poslove.

Poslove sigurnosti plovidbe obavljaju sljedeće lučke kapetanije: Lučka kapetanija Pula, Lučka kapetanija Rijeka, Lučka kapetanija Senj, Lučka kapetanija Zadar, Lučka kapetanija Šibenik, Lučka kapetanija Split, Lučka kapetanija Ploče, Lučka kapetanija Dubrovnik. Lučka kapetanija Pula djeluje na području Istarske županije i ima šest lučkih ispostavi: Umag, Novigrad, Poreč, Rovinj, Raša i Rabac. Lučka kapetanija Rijeka odgovorna je za područje Primorsko-goranske županije i lučke ispostave su joj Unije, Lopar, Mošćenička Draga, Opatija, Bakar, Kraljevica, Crikvenica, Novi Vinodolski, Omišalj, Malinska, Krk, Punat, Baška, Šilo, Cres, Mali Lošinj, Nerezine, Susak i Rab. Lučka kapetanija Senj djeluje na području Ličko-senjske županije, a ispostave su joj Sveti Juraj, Jablanac, Karlobag i Novalja. Na području Zadarske županije djeluje Lučka kapetanija Zadar s deset lučkih ispostavi: Biograd n/m, Novigrad, Starigrad Paklenica, Pag, Preko, Sali, Božava, Ist, Silba i Privlaka. Lučka kapetanija Šibenik odgovorna je za područje Šibensko-kninske županije. Lučka kapetanija Šibenik ima pet lučkih ispostavi: Murter, Tisno, Vodice, Primošten i Rogoznica. Na području Splitsko-dalmatinske županije

djeluje Lučka kapetanija Split. Lučke ispostave su joj Trogir, Omiš, Makarska, Rogač, Supetar, Milna, Sumartin, Hvar, Jelsa, Stari Grad, Sućuraj, Vis, Komiza, Bol i Kaštela. Za Dubrovačko-neretvansku županiju zadužene su dvije Lučke kapetanije, Ploče i Dubrovnik. Lučka kapetanija Ploče ima šest lučkih ispostavi: Metković, Opuzen, Kula Norinska, Pojezerje, Slivno i Zažablj. Orebić, Cavtat, Slano, Sobra, Ston, Trpanj, Korčula, Vela Luka, Lastovo, Trstenik, Odjeljak - Gradska luka i Odjeljak - Marina Komolac su lučke ispostave Lučke kapetanije Dubrovnik.

U Republici Hrvatskoj postoje 4 lučke kapetanije luka unutarnjih voda. To su Lučka kapetanija Vukovar, Lučka kapetanija Osijek, Lučka kapetanija Slavonski Brod i Lučka kapetanija Sisak.

## **5.2. NACIONALNI PLAN TRAGANJA I SPAŠAVANJA NA MORU**

Republika Hrvatska je 1998. godine ratificirala *Međunarodnu konvenciju o traganju i spašavanju*. Temeljen toga donijela je *Nacionalni plan traganja i spašavanja na moru*, čime je uspostavljena nacionalna služba traganja i spašavanja sukladno *Zakonom o potvrđivanju Međunarodne konvencija o traganju i spašavanju*.

*Nacionalnim planom traganja i spašavanja na moru* se utvrđuju načela ustroja i djelovanja, ovlasti i dužnosti, mjere i djelatni postupci službenih osoba te način korištenja sredstava tijekom pripravnosti odnosno tijekom traganja i spašavanja na moru.

### **5.2.1. Ustroj službe traganja i spašavanja**

Služba traganja i spašavanja sastoji se od:

- stožera službe traganja i spašavanja,
- nacionalne središnjice za usklađivanje traganja i spašavanja na moru,
- podsredišnjice traganja i spašavanja na moru,
- obalne promatračke jedinice,
- jedinice traganja i spašavanja.

Nacionalna središnjica za usklađivanje traganja i spašavanja na moru je MRCC Rijeka (Maritime rescue coordination centre). Podsredišnjice traganja i spašavanja na moru su lučke kapetanije Republike Hrvatske. Obalne promatračke jedinice su sve lučke

ispostave, obalne radiopostaje i čuvani svjetionici. Jedinice traganja i spašavanja su pomorske zrakoplovne i kopnene jedinice.

### **5.2.2. Stožer traganja i spašavanja**

Stožer službe traganja i spašavanja sastoji se od zapovjednika stožera koji je ravnatelj Uprave za pomorstvo, zamjenika zapovjednika i pet članova. Jednog člana stožera imenuje ministar obrane, a drugog člana stožera ministar unutarnjih poslova. Preostala tri člana stožera imenuje ministar nadležan za pomorstvo. Stožer se sastaje jedanput godišnje.

Stožer je zadužen za:

- praćenje primjene, unapređivanje i predlaganje izmjene i dopune *Nacionalnog plana traganja i spašavanja na moru*,
- praćenje i unapređivanje rada djelatnika stožera traganja i spašavanja,
- predlaganje i praćenje primjene sporazuma o suradnji glede traganja i spašavanja s drugim državama,
- donošenje financijskog plana za redoviti rad službe traganja i spašavanja,
- dostavljanje izvješća Međunarodnoj pomorskoj organizaciji glede službe traganja i spašavanja,
- predlaganje i praćenje primjene sporazuma o suradnji glede traganja i spašavanja s drugim državama,
- sklapanje ugovora o suradnji s vlasnicima sredstava koja povremeno ili redovito sudjeluju u operacijama traganja i spašavanja koje usklađuje služba traganja i spašavanja,
- izvješćivanje javnosti u slučaju nezgoda s katastrofalnim posljedicama,
- uspostavljanje programa dopunske izobrazbe za djelatnike službe traganja i spašavanja.

### **5.2.3. Nacionalna središnjica za usklađivanje traganja i spašavanja**

MRCC Rijeka djeluje na području unutarnjih morskih voda, teritorijalnog mora, međunarodnih voda utvrđenih ugovorom sa susjednim državama i prijavljenih Međunarodnoj pomorskoj organizaciji, te obalnog kopnenog pojasa. Osnovni zadatak nacionalne središnjice za usklađivanje traganja i spašavanja na moru je da usklađuje akcije traganja i spašavanja na moru, obavlja nadzor pomorskog prometa, te organizira

djelovanje u slučaju onečišćenja mora. Također im je zadatak pozivati u pomoć spasilačke jedinice drugih država, dopustiti ulazak spasilačkih jedinica drugih država u teritorijalno more i unutarnje morske vode Republike Hrvatske za potrebe spašavanja, te odobriti odlazak spasilačkih jedinica službe traganja i spašavanja Republike Hrvatske u pomoć jedinicama druge države i voditi službu izvješćivanja s broda. Za sve to ovlašteni su voditelj nacionalne središnjice i rukovoditelj dežurne službe. Nacionalna središnjica za usklađivanje traganja i spašavanja na moru, odnosno MSCC Rijeka koristi javne i pomorske komunikacijske uređaje i sustave. Koristi se i specijalizirani sustav pomorske komunikacije GMDSS (*Global Maritime Distress and Safety System*), koji je obavezan prema *SOLAS konvenciji* na svim brodovima. Brod ima tri načina na koja može poslati poruku MSCC Rijeci: DSC (*Digital Selective Calling*) na VHF (*Very High Frequency*), MF (*Medium Frequency*) i HF (*High Frequency*) frekvencijama, Inmarsat (*International Maritime Satellite Organization*) A, B ili C i EPIRB (*Emergency Position Indicator Radio Beacon*). MSCC Rijeka pruža 24-satni nadzor i telefonski pozivi mogu biti upućeni preko izravnog broja 195 ili pozivom na jedinstveni europski broj za hitne službe 112.

#### **5.2.4. Podsredišnjice traganja i spašavanja na moru**

Lučke kapetanije su podsredišnjice traganja i spašavanja na moru, stoga radom podsredišnjice traganja i spašavanja na moru upravlja lučki kapetan. Lučki kapetan dužan je osobno rukovoditi traganje i spašavanje koje usklađuje podsredišnjica traganja i spašavanja na moru kojoj je na čelu. U svom području nadležnosti, podsredišnjice traganja i spašavanja na moru dužne su usklađivati operacije traganja i spašavanja, te o tome obavijestiti nacionalnu središnjicu za usklađivanje traganja i spašavanja na moru. Podsredišnjice traganja i spašavanja na moru mogu pozvati u pomoć jedinice u privatnom vlasništvu ili spasilačke jedinice drugih službi u svrhu pružanja usluge traganja i spašavanja na moru. Također može pomagati zrakoplovnoj središnjici za usklađivanje traganja i spašavanja i drugim državnim službama, te provoditi izobrazbu i uvježbavanje traganja i spašavanja.

U 2018. godini na području odgovornosti MRCC Rijeka i ostalih 8 MRSC-a (Pula, Rijeka, Senj, Zadar, Šibenik, Split, Ploče, Dubrovnik), zbog raznih pomorskih nesreća i nezgoda poduzeto je ukupno 669 intervencije traganja i spašavanja na moru i to po kategorijama u tabličnom prikazu kako slijedi:

Nasukanje	61
Nesposoban za plovidbu	83
Medicinski prijevoz, intervencije, savjeti	205
Ronioc (boca)	6
Ronioc (dah)	5
Potonuće	13
Prevrnuće	5
Čovjek u moru	31
Sudar	30
Udar	8
Naplavljivanje	19
Kašnjenje na odredište	14
Crvene rakete, asistencija i sl.	119
Lažni alarm	128
Požar	19
Kupači	23
Daskaši	28
Spašeno osoba	1080
Nestalo osoba	1
Ozlijeđeno osoba	42
Smrtno stradalo osoba (prirodna smrt)	34
Spašeno plovila (brod)	19
Spašeno plovila (brodica)	166
Spašeno plovila (jahta)	31
Spašeno plovila (ostalo)	20
Broj intervencija SAR- samo plovila kapetanije	272
Broj intervencija SAR- plovila kapetanije i ostali sudionici	669
Broj intervencija SAR- samo plovila ostalih sudionika	218

Tablica 1. Statistički podaci SAR akcija u 2018.-oj godini

### **5.2.5. Obalne promatračke jedinice**

Pod pojmom obalne promatračke jedinice podrazumijevaju se lučke ispostave svih lučkih kapetanija, obalne radio postaje i čuvani svjetionici. U Republici Hrvatskoj ima 77 lučkih ispostavi, 3 obalne radio postaje i 46 čuvana svjetionika. Obalna radio postaja Split označena je pozivnim znakom 9AS, Dubrovnik je označen pozivnim znakom 9AD i Rijeka s 9AR. Kapetan lučke ispostave dužan je sudjelovati ili nadzirati traganje i spašavanja u kojem sudjeluju ljudi ili jedinice ispostave kojoj je na čelu. U slučaju da je kapetan spriječen obavljati tu dužnost, treba imenovati osobu s odgovarajućom izobrazbom. Glavne zadaće lučke ispostave su sudjelovanje u operacijama traganja i spašavanja i usklađivanje istih, po nalogu nacionalne središnjice za usklađivanje traganja i spašavanja na moru ili podsredišnjice traganja i spašavanja na moru. Obalne promatračke jedinice moraju postupiti po njihovim uputama i o svim događajima obavijestiti nadležnu podsredišnjicu traganja i spašavanja na moru.

### **5.2.6. Jedinice traganja i spašavanja**

Jedinice traganja i spašavanja mogu biti pomorske, zrakoplovne i kopnene jedinice. Pomorske jedinice su pod nadzorom ministarstva. Te jedinice imaju posadu s odgovarajućom izobrazbom, zapovjednika, stalnu komunikacijsku vezu s nacionalnom središnjicom za usklađivanje traganja i spašavanja na moru ili nadležnom podsredišnjicom traganja i spašavanja na moru i potrebnu opremu za spašavanja. Zapovjednik pomorske jedinice odgovoran je za rad i sigurnost broda ili brodice, članova posade i drugih ljudi na brodu ili brodici, te ne smije sa svojim postupcima izazvati opasnost od onečišćenja morskog okoliša. Zapovjednik pomorske jedinice može biti imenovan zapovjednikom mjesta nezgode od strane nacionalne središnjice za usklađivanje traganja i spašavanja na moru ili podsredišnjice, ta je dužan obavljati njegovu zadaću. Jako je bitno da zapovjednik izvješćuje o stanju i tijeku traganja i spašavanja, da održava ispravnost pomorske jedinice i brine o njezinoj pripravnosti, te da obavijesti lučkog kapetana nadležne lučke kapetanije o stanju i mogućnostima pomorske jedinice. Dužnosti zapovjednika pomorske jedinice u izvanrednim okolnostima može preuzeti i zamjenik zapovjednika.

Zrakoplovne jedinice su letjelice u vlasništvu ministarstva nadležnog za pomorstvo ili drugog ministarstva, državne službe, udruženja građana ili privatnih vlasništva. Zrakoplovne jedinice, kao i pomorske, posjeduju osposobljenu posadu i stalnu



komunikacijsku vezu s nacionalnom središnjicom za usklađivanje traganja i spašavanja na moru ili podsredišnjicom. Zapovjednik zrakoplovne jedinice brine za sigurnost i rad zrakoplovne jedinice. Dužan je zapovijedati zrakoplovnom jedinicom, izvješćivati o stanju i tijeku traganja i spašavanja, stanju zrakoplova i njegovim mogućnostima, te postupati na način kojim neće ugroziti sigurnost zrakoplova i drugih osoba.

Kopnene jedinice su svako vozilo s prikladnom komunikacijskom vezom s nacionalnom središnjicom za usklađivanje traganja i spašavanja na moru ili podsredišnjicom traganja i spašavanja na moru. Svoje djelovanje obavljaju pod rukovodstvom djelatnika ministarstva i u suradnji s nacionalnom središnjicom za usklađivanje traganja i spašavanja ili podsredišnjicom. Skupina ljudi koji obavljaju traganje i spašavanje smatraju se kopnenom jedinicom, ako djeluju sukladno uputama djelatnika ministarstva, nacionalne središnjice za usklađivanje traganja i spašavanja ili podsredišnjice i ako imaju prikladnu komunikacijsku vezu. Dužnosti odgovorne osobe kopnenih jedinica su voditi brigu o spašenim osobama, rukovoditi pomorskim spašavanjem koje se obavlja s kopna na način da se ne ugrožava sigurnost posade, spašenih i drugih osoba, te izvješćivati nacionalnu središnjicu za usklađivanje traganja i spašavanja na moru ili podsredišnjicu. U traganju i spašavanju mogu sudjelovati i pripadnici dobrovoljnih jedinica kao samostalne jedinice ili kao posada pojedinih spasilačkih jedinica.

#### **5.2.7. Postupci u slučaju nezgode na moru**

Nacionalna središnjica za usklađivanje traganja i spašavanja na moru i podsredišnjica traganja i spašavanja na moru dužne su započeti operaciju traganja i spašavanja neposredno nakon prispjeća obavijesti o postojanju opasnosti za ljude na moru ili nakon određenog vremena od posljednjeg prispjeća obavijesti o stanju i položaju ljudi na moru. Jedinice traganja i spašavanja dužne su provoditi traganje i spašavanje na način kojim se neće ugroziti sigurnost ljudi u opasnosti, posade i drugih osoba, ali sukladno uputama sadržanim u službenom priručniku službe traganja i spašavanja. Najvažnije je da se zadanim okolnostima i raspoloživim sredstvima ostvari najveća uspješnost traganja i spašavanja. Ako opasnost istovremeno prijete ljudima na moru i onečišćenju okoliša nadležne osobe dužne su prvenstveno spašavati ljude, nastojeći pritom umanjiti štetne posljedice za morski okoliš. Nacionalna središnjica za usklađivanje traganja i spašavanja na moru dužna je nakon nezgode u kojoj je bilo ozlijeđenih osoba ili poginulih osoba

napraviti raščlambu i u roku u 30 dana dostaviti je stožeru službe traganja i spašavanja. Raščlamba mora sadržavati vrijeme, mjesto i opis nezgode, uzrok nezgode, posljedicu i uzročno-posljedični slijed događaja i prijedloge mjera zbog unapređivanja rada službe u cilju umanjivanja nezgode.

#### **5.2.8. Sustav veza**

Tijekom traganja i spašavanja koristi se sustav javnih komunikacija i sustav pomorskih komunikacija. Sustav javnih komunikacija koristi se ostvarivanje komunikacije između nadležnih podsredišnjica traganja i spašavanja na moru i nacionalne središnjice za usklađivanje traganja i spašavanja na moru, između službenih predstavnika drugih državnih službi i drugih ministarstava i nacionalne središnjice za usklađivanje traganja i spašavanja na moru, odnosno podsredišnjice i između nacionalne središnjice za usklađivanje traganja na moru, odnosno podsredišnjice i drugih osoba koje su na bilo koji način surađuju sa službom traganja i spašavanja. Sustav pomorskih komunikacija koristi se za ostvarivanje komunikacije između nacionalne središnjice za usklađivanje traganja i spašavanja, odnosno podsredišnjice i spasilačkih jedinica i zbog ostvarivanja komunikacije između pojedinih spasilačkih jedinica. Sustav pomorskih komunikacija koristi se korištenjem vlastitih komunikacijskih sredstava ili korištenjem usluga obalnih radio postaja.

## **6. OBALNA STRAŽA REPUBLIKE HRVATSKE**

Obalna straža Republike Hrvatske je vojna organizacija s policijskim ovlastima na moru i nalazi se u sastavu Hrvatske ratne mornarice. Osnovana je *Zakonom o Obalnoj straži Republike Hrvatske* 2007. godine radi učinkovitog nadzora i zaštite prava i interesa Republike Hrvatske na moru u skladu s međunarodnim pravom i hrvatskim propisima. U teritorijalnom moru i unutarnjim morskim vodama Republike Hrvatske Obalna straža RH pruža potporu drugim nadležnim tijelima državne uprave u provođenju zakona i drugih propisa iz njihove nadležnosti u skladu s odredbama Zakona o obalnoj straži.

Cilj Obalne straže je razviti, unaprijediti i održati sposobnosti i spremnost za zaštitu prava i interesa Republike Hrvatske na moru u skladu s međunarodnim pravom i propisima RH, samostalno i u suradnji s drugim snagama HRM-a, Oružanim snagama RH i drugim tijelima nadležnim za nadzor i zaštitu prava i interesa Republike Hrvatske na moru, te za sudjelovanje u osiguranju međuotočnih prolaza i područja baziranja.

Obalna straža RH sastoji se od zapovjedništva, 1. divizijuna u Splitu i 2. divizijuna u Puli. U svom sastavu ima devet brodova, četiri helikoptera i dva zrakoplova Hrvatskog ratnog zrakoplovstva.

Obalna straža Republike Hrvatske pridonosi zaštiti i sigurnosti ljudskih života, materijalnih dobara, očuvanju okoliša i zaštiti morskih resursa na način sukladan s hrvatskim zakonom zajedno s ostalim državnim subjektima koji sudjeluju u zaštiti nacionalnih interesa na Jadranskom moru.

### **6.1. POVIJESNI RAZVOJ OBALNE STRAŽE U REPUBLICI HRVATSKOJ**

Početak 1990-ih godina u Republici Hrvatskoj prvi put se pojavila ideja o organizaciji nove pomorskopravne službe u sklopu obalne straže. U svibnju 2003. godine predstavljen je projekt obalne straže, ali do realizacije tog projekta nikad nije došlo. Dana 24. kolovoza 2004. odlukom Vlade Republike Hrvatske osnovana je Koordinacija Vlade Republike Hrvatske za usklađivanje obavljanja poslova nadzora i zaštite unutarnjih morskih voda, teritorijalnog mora i zaštićenog ekološko-ribolovnog pojasa Republike Hrvatske. Koordinacija u sklopu koje su se obavljaju poslovi obalne straže počela je s

praktičnim djelovanjem 3. listopada 2004., odnosno na dan kada je stupila na snagu odluka o proglašenju zaštićenog ekološko-ribarskog pojasa. Osam ministarstava bilo je uključeno u koordinaciju, dakle Ministarstvo zaduženo za pomorstvo, Ministarstvo obrane, Ministarstvo unutarnjih poslova, Ministarstvo vanjskih poslova, Ministarstvo zaštite okoliša, prostornog uređenja i graditeljstva, Ministarstvo poljoprivrede, šumarstva i vodnog gospodarstva, Ministarstvo financija i Ministarstvo kulture. U listopadu 2007. godine ustrojena je Obalna straža Republike Hrvatske. Stupanjem na snagu *Uredbe o organizaciji i načinu rada Središnje koordinacije*, Stručnog tijela i područnih jedinica koordinacije tijela nadležnih za nadzor i zaštitu prava i interesa Republike Hrvatske na moru iz 2008. godine, prestala je važiti *Odluka Republike Hrvatske o osnivanju Koordinacije Vlade Republike Hrvatske za usklađivanje obavljanja poslova nadzora i zaštite unutarnjih morskih voda, teritorijalnog mora i zaštićenog ekološko-ribolovnog pojasa Republike Hrvatske*.

## **6.2. TEMELJNE ZADAĆE OBALNE STRAŽE**

Temeljne zadaće Obalne straže su zaštita suverenosti, suverenih prava i jurisdikcije Republike Hrvatske, suzbijanje i sprječavanje terorizma, organiziranog međunarodnog kriminala i širenja oružja za masovno uništavanje, suzbijanje piratstva i drugih oblika korištenja otvorenog mora u nemiroljubive svrhe, sigurnost plovidbe, traganje i spašavanje, zaštita morskog okoliša, prirode i kulturne baštine i nadzor morskog ribarstva.

Ovlaštene osobe Obalne straže imaju pravo nadzora plovila prema posebnim ovlastima koje utvrđuju nadležni ministri zbog zaštite suverenosti, suverenih prava i jurisdikcije Republike Hrvatske na moru. Pravo nadzora može obuhvaćati nadzor dokumentacije plovila, tereta, opreme, ribarskog alata, ribarskog ulova i osoba koje se nalaze na brodu, osim stranog ratnog i stranog javnog broda. U slučaju da se plovni objekt zatečen u kršenju propisa Republike Hrvatske ili međunarodnih propisa i standarda ne zaustavi na vidljivi ili zvučni poziv Obalne straže za zaustavljanje brodovi i zrakoplovi Obalne straže mogu samostalno ili u suradnji s drugim ovlaštenim tijelima poduzeti njegov progon.

Tijekom progona ovlaštene osobe Obalne straže ovlaštene su uporabiti vatreno oružje ispaljivanjem hica u zrak ako se progonjeni plovni objekt ne zaustavi nakon

upućenoga vidljivog ili čujnog poziva za zaustavljanje, odnosno ako se plovni objekt ne zaustavi ni nakon upozoravajućih hitaca, vatreno oružje dopušteno je uporabiti i prema plovnom objektu. Ovlaštene osobe Obalne straže dužne su čuvati živote posade progonjenog plovila pri upotrebi vatrene oružja. Kada postoji osnovana sumnja da je plovilo ili njegova posada ili član posade počinio prekršaj ili kazneno djelo u području temeljne ovlasti Obalne straže ovlaštene osobe Obalne straže mogu zaustaviti plovilo, izvršiti pregled plovila, privremeno oduzeti predmete koji su poslužili za izvršenje prekršaja ili kaznenog djela, privesti ili privremeno zadržati osobe zatečene u izvršenju prekršaja odnosno kaznenog djela radi predaje nadležnom državnom tijelu. U slučaju da se propisane mjere ne mogu provesti na moru, Obalna straža može zapovjediti da se plovilo uputi u najbližu hrvatsku luku, privremeno ga zadržati te predati nadležnim tijelima radi provođenja daljnjeg postupka. Iako je ovlaštena da zaustavi plovilo, pregleda plovilo, zadrži predmete koji su poslužili za izvršenje prekršaja, zadrži plovilo i privede osobe, Obalna straža je dužna tu odluku donijeti u pisanom obliku, a u izvanrednim okolnostima usmeno, ali najkasnije u roku od 24 sata u pisanom obliku. U slučaju da se strani ratni brod ili strani javni brod ne pridržava propisa o nesmetanom prolasku, zabrani plovidbe, popravku u brodogradilištima Republike Hrvatske ili općeprihvaćenih međunarodnih propisa o sprječavanju sudara, ovlaštene osobe Obalne straže zatražit će da odmah isplovi iz teritorijalnog mora Republike Hrvatske. O tome je potrebno obavijestiti zapovjedništvo Hrvatske ratne mornarice, koje će o tome obavijestiti ministarstvo nadležno za vanjske poslove i druga nadležna državna tijela.

Obalna straža u suradnji s drugim državnim tijelima i tijelima međunarodnih organizacija obavlja poslove i zadaće u borbi protiv terorizma i morskog razbojništva, sprječavanju širenja oružja za masovno uništavanje, sprječavanju krijumčarenja roba i osoba na moru. Koriste se tri izraza prilikom definiranja nasilja na moru: morsko i zračno razbojništvo, piratstvo i gusarstvo. Morsko razbojništvo podrazumijeva nasilje ili drugu prisilu prema drugom brodu, osobama ili stvarima na brodu. Piratstvo je svaka nedopuštena radnja nasilja ili zadržavanja provedena u cilju ostvarivanja osobne koristi protiv broda, zrakoplova, imovine ili osobe na moru. Brodovi ili zrakoplovi Obalne straže mogu na otvorenom moru ili na bilo kojem drugom mjestu koje ne potpada pod vlast nijedne države uzaptiti piratski brod ili zrakoplov, te uhititi osobe i zaplijeniti dobra na njima. Gusarstvo je napad na neprijateljski brod ili plutajući object s ciljem protupravnog prisvajanja imovine, najčešće za račun vlastite države.

Pod sigurnost plovidbe podrazumijeva se skup plovidbenih uvjeta normiranih nacionalnim i međunarodnim propisima koji se odnose na sigurnost plovidbe morima i unutarnjim plovnim putevima. Obalna straža pridonosi sigurnosti plovidbe pružajući potporu tijelima nadležnima za nadzor provedbe propisa o sigurnosti plovidbe. Obalna straža može prijaviti i pružiti potporu u istrazi pomorske nesreće ili plovidbene nezgode na otvorenom moru, u kojoj je sudjelovao brod koji vije hrvatsku zastavu, a koja je uzrokovala gubitak života ili tešku povredu državljanina druge države ili veliku štetu brodovima ili uređajima druge države ili morskom okolišu. U suradnji s ministarstvom nadležnim za poslove pomorstva, Obalna straža prati plovidbu brodova Jadranskim morem. Obalna straža i tijela nadležna za sigurnost plovidbe međusobno razmjenjuju informacije koje se tiču zadaća sigurnosti plovidbe preko operativnih središta. Obalna straža je dužna svakih 15 dana tijelu nadležnom za sigurnost plovidbe dostaviti evidenciju provedenih inspekcijskih pregleda iz područja sigurnosti plovidbe i evidenciju utvrđenih prekršaja uz dostavu kopije izdanih prekršaja, odnosno optuženih prijedloga.

*Međunarodna konvencija o sprječavanju onečišćenja s brodova (International Convention for the Prevention of Pollution from Ship - MARPOL)* je međunarodna konvencija kojoj je cilj potpuno eliminiranje namjernog ili slučajnog onečišćenja morskog okoliša s brodova. *MARPOL konvencija* usvojena je 1973. godine u Londonu, a stupila je na snagu 1983. godine zajedno s Protokolom iz 1978. godine. Sustav pravnih pravila o zaštiti i očuvanju morskog okoliša sadrži *Konvencija UN-a o pravu mora* iz 1982. godine. Tom je Konvencijom unesena odredba o pravu, ali i dužnosti svake države da štiti i čuva morski okoliš. Republika Hrvatska kao pomorska i turistička zemlja ima veliki interes za zaštitom morskog okoliša, kulturne baštine i prirode.

Obalna straža u skladu s međunarodnim pravom i propisima Republike Hrvatske u zaštićenom ekološko-ribolovnom pojasu obavlja nadzor i zaštitu morskog okoliša, prirode i kulturne baštine, a u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru pruža potporu tijelima nadležnima za nadzor i zaštitu morskog okoliša, prirode i kulturne baštine. Obalna straža kontrolira i nadzire ugroženost biološke i krajobrazne raznolikosti u i izvan zaštićenog područja, te opasnosti od onečišćenja mora. U slučaju iznenadnog oštećenja mora, ispuštanja štetnih i opasnih tvari, izlivanje ulja i zauljenih tekućina ili u slučaju izvanredne prirodne katastrofe, Obalna straža postupuje u skladu s *Planom intervencije kod*

*iznenadnog onečišćenja mora Republike Hrvatske.* Obalna straža nadzire znanstvena i tehnološka istraživanja, ispitivanja, mjerenja i fotografiranja mora i podmorja, te u epikontinentalnom pojasu nadzire gradnju, upotrebu i rad umjetnih otoka, uređaja i naprava na moru i podmorju. Također obavlja nadzor i zaštitu morskog ribarstva, a u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru pruža potporu tijelima nadležnim za nadzor morskog ribarstva u skladu s propisima Republike Hrvatske i međunarodnim pravom o morskom ribarstvu.

### **6.3. ULOGA OBALNE STRAŽE U TRAGANJU I SPAŠAVANJU NA MORU**

Obalna straža sudjeluje i u poslovima traganja i spašavanja. Akcije traganja i spašavanja na moru, Obalna straža obavlja u skladu s međunarodnim pravom i propisima Republike Hrvatske. Način suradnje ovlaštenih osoba Obalne straže i Službe traganja i spašavanja Republike Hrvatske propisan je *Pravilnikom o načinu suradnje ovlaštenih osoba Obalne straže i tijela nadležnih za traganje i spašavanje na moru*, te način razmjene informacija potrebnih za njihovo učinkovito i usklađeno djelovanje. Te informacije razmjenjuju nacionalna središnjica za usklađivanje traganja i spašavanja na moru i Obalna straža. Prema Pravilniku Obalna straža će vlastitim sredstvima pružiti potporu radi obavljanja poslova traganja i spašavanja na moru, te transporta osoblja i opreme kada to nije u mogućnosti izvršiti lučka kapetanija ili drugo tijelo državne uprave. Način suradnje ovlaštenih osoba Obalne straže i Državne uprave, u svrhu traganja i spašavanja, propisuje se *Pravilnikom o načinu suradnje ovlaštenih osoba Obalne straže i Državne uprave za zaštitu i spašavanje*, te načinu razmjene informacija potrebnih za njihovo učinkovito i usklađeno djelovanje. Obalna straža je u stalnom kontaktu s Centrom 112. U sastavu Obalne straže nalaze se sljedeći brodovi HRM: OB-01 Novigrad, OB-02 Šolta, OB-03 Cavtat, OB-04 Hrvatska Kostajnica, BŠ-72 Andrija Mohorovičić, BS-73 Faust Vrančić, lučki remorkeri LR-71 i LR-73 i pomoćni teretni brod PT-71.

## 7. ZAKLJUČAK

Pod pojmom spašavanja podrazumijeva se svaka potrebna i korisna usluga, te pomoć pružena imovini i/ili osobama koje se nalaze u opasnosti. Spašavanje mora biti pruženo svakoj imovini i osobi kojoj je potrebna pomoć. Tijekom duge povijesti razvoja pomorstva i pomorskog prava poslovi traganja i spašavanja regulirana su isključivo običajnim pravom. Tijekom 20.-og stoljeća ti poslovi su postali sastavni dio nekih međunarodnih konvencija, a do tada nisu postojale nikakve dogovorene mjere prevencije i metode spašavanja. Najvažnije konvencije o pomorskoj sigurnosti donesene su u okviru Međunarodne pomorske organizacije.

Republika Hrvatska je na temelju *Međunarodne konvencije o traganju i spašavanju* donijela *Nacionalni plan traganja i spašavanja na moru*, čime je uspostavljena nacionalna služba traganja i spašavanja koja se sastoji od stožera službe, nacionalne središnjice za usklađivanje traganja i spašavanja na moru, podsredišnjice, obalne promatračke jedinice i jedinice traganja i spašavanja. Stožer se sastoji od sedam članova, a nacionalna središnjica za usklađivanje traganja i spašavanja je MRCC Rijeka.

Osnovni zadatak MRCC Rijeke je usklađivanje akcije traganja i spašavanja na moru, nadzor pomorskog prometa i organizacija djelovanja u slučaju onečišćenja mora. Podsredišnjice traganja i spašavanja na moru su Lučke kapetanije kojih u Republici Hrvatskoj ima osam. Obalne promatračke jedinice su lučke ispostave svih lučkih kapetanija, obalne radio postaje i čuvani svjetionici. Jedinice traganja i spašavanja mogu biti pomorske, zrakoplovne i kopnene jedinice.

Obalna straža Republike Hrvatske je vojna organizacija s policijskim ovlastima na moru i nalazi se u sastavu Hrvatske ratne mornarice. Osnovana je *Zakonom o Obalnoj straži Republike Hrvatske* 2007. godine radi učinkovitog nadzora i zaštite prava i interesa Republike Hrvatske na moru u skladu s međunarodnim pravom i hrvatskim propisima. Obalna straža sudjeluje i u poslovima traganja i spašavanja. Akcije traganja i spašavanja na moru, Obalna straža obavlja u skladu s međunarodnim pravom i propisima Republike Hrvatske.



Način suradnje ovlaštenih osoba Obalne straže i Službe traganja i spašavanja Republike Hrvatske propisan je *Pravilnikom o načinu suradnje ovlaštenih osoba Obalne straže i tijela nadležnih za traganje i spašavanje na moru te način razmjene informacija potrebnih za njihovo učinkovito i usklađeno djelovanje.*

Republika Hrvatska sukladno s međunarodnim i nacionalnim propisima organizira poslove traganja i spašavanja te provodi zaštitu ljudskih života na moru prema najvišim svjetskim standardima što dokazuju podaci Ministarstva mora o brojnim akcijama koji rezultiraju uspješnim spašavanjem ljudskih života na moru.

## LITERATURA

- [1] Amižić Jelovčić, P.; Primorac, Ž.; Mandić, N.: Obalna straža Republike Hrvatske-pravni okvir, Split, 2017.
- [2] Bolanča, D.: Hrvatsko plovidbeno upravno pravi, Split, 2015.
- [3] Grabovac, I.; Petrinović, R.: Pomorsko pravo, Pomorsko javno, upravno i radno pravo, Split, 2006.
- [4] Lučke kapetanije  
URL: <http://www.mppi.hr/default.aspx?id=475> (pristupljeno 1.6.2019)
- [5] Luttenberger, A.: Pomorsko upravno pravo, Rijeka, 2005.
- [6] Marinović, Z.; Mudrić, M.: Moderni izazovi prava spašavanja i zaštita Jadrana, Zbornik sa druge Konferencije Hrvatske platforme za smanjenje rizika od katastrofa, Zagreb, 2, 1, 2011., str. 239-251.
- [7] Milošević Pujo, B.; Jurčević, E.: Traganje i spašavanje na moru, Naše more, 2006.
- [8] Međunarodna pomorska organizacija  
URL: <http://www.imo.org/en/Pages/Default.aspx>
- [9] Milošević Pujo, B.; Petrinović, R.: Pomorsko pravo za jahte i brodice, Split, 2008.
- [10] Međunarodna konvencija o traganju i spašavanju na moru  
URL: <http://zakon.poslovna.hr/public/medunarodna-konvencija-o-traganju-i-spasavanju-na-moru/242427/zakoni.aspx> (pristupljeno 2.6.2019)
- [11] Nacionalni plan traganja i spašavanja na moru, Narodne novine broj 164/1998
- [12] Obalna straža Republike Hrvatske  
URL: [https://hr.wikipedia.org/wiki/Obalna\\_stra%C5%BEa\\_Republike\\_Hrvatske](https://hr.wikipedia.org/wiki/Obalna_stra%C5%BEa_Republike_Hrvatske)  
(pristupljeno 1.6.2019.)
- [13] Pavić, D.: Pomorsko imovinsko pravo, Split, 2006.
- [14] Pomorski zakonik Republike Hrvatske, Narodne novine broj 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15 i 17/19
- [15] Tedling, G.: Spašavanje nastradalih na brodovima duge plovidbe, Pomorski fakultet Split, Split, 2018.
- [16] Traganje i spašavanje  
URL: <http://www.mppi.hr/default.aspx?id=876> (pristupljeno 1.6.2019.)
- [17] Zakon o lučkim kapetanijama, Narodne novine broj 118/18
- [18] Zakon o Obalnoj straži Republike Hrvatske, Narodne novine broj 109/07

[19] Zakon o potvrđivanju Međunarodne konvencije o spašavanju, Narodne novine broj 9/1998

[20] Zujić, M.; Bićanić, Z.: Sigurnost na moru, Split, 2009.

## POPIS TABLICA

Tablica 1. Statistički podaci SAR akcija u 2018.-oj godini .....	25
--	----