

Pravni aspekti spašavanja na moru

Gulan, Matija

Undergraduate thesis / Završni rad

2023

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

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:187:723898>

Rights / Prava: [Attribution 4.0 International](#)/[Imenovanje 4.0 međunarodna](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2024-07-04**



Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet
University of Rijeka, Faculty of Maritime Studies

Repository / Repozitorij:

[Repository of the University of Rijeka, Faculty of Maritime Studies - FMSRI Repository](#)



SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET

MATIJA GULAN

PRAVNI ASPEKTI SPAŠAVANJA NA MORU
ZAVRŠNI RAD

Rijeka, rujan 2023.

SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET

MATIJA GULAN

PRAVNI ASPEKTI POMORSKOG SPAŠAVANJA NA MORU
LEGAL ASPECTS OF RESCUE AT SEA

ZAVRŠNI RAD

Kolegij: Pomorsko imovinsko pravo

Mentor: prof. dr. sc. Biserka Rukavina

Student: Matija Gulan

Studijski smjer: Nautika i tehnologija pomorskog prometa

JMBAG: 0112083231

Rijeka, rujan 2023.

Student: Matija Gulan

Studijski program: Nautika i tehnologija pomorskog prometa

JMBAG: 0112083231

IZJAVA O SAMOSTALNOJ IZRADI ZAVRŠNOG RADA

Kojom izjavljujem da sam završni rad s naslovom PRAVNI ASPEKTI SPAŠAVANJA NA MORU izradio samostalno pod mentorstvom prof. dr. sc. Biserke Rukavine.

U radu sam primijenio metodologiju izrade stručnog/znanstvenog rada i koristio literaturu koja je navedena na kraju završnog rada. Tuđe spoznaje, stavove, zaključke, teorije i zakonitosti koje sam izravno ili parafrazirajući naveo u završnom radu na uobičajen, standardan način citirao sam i povezo s fusnotama i korištenim bibliografskim jedinicama, te nijedan dio rada ne krši bilo čija autorska prava. Rad je pisan u duhu hrvatskoga jezika.

Student:



Matija Gulan

Student/studentica: Matija Gulan

Studijski program: Nautika i tehnologija pomorskog prometa

JMBAG: 0112083231

IZJAVA STUDENTA – AUTORA O JAVNOJ OBJAVI OBRANJENOG ZAVRŠNOG RADA Izjavljujem da kao student – autor završnog rada dozvoljavam Pomorskom fakultetu Sveučilišta u Rijeci da ga trajno javno objavi i besplatno učini dostupnim javnosti u cjelovitom tekstu u mrežnom digitalnom repozitoriju Pomorskog fakulteta. U svrhu podržavanja otvorenog pristupa završnim radovima trajno objavljenim u javno dostupnom digitalnom repozitoriju Pomorskog fakulteta, ovom izjavom dajem neisključivo imovinsko pravo iskorištavanja bez sadržajnog, vremenskog i prostornog ograničenja mog završnog rada kao autorskog djela pod uvjetima Creative Commons licencije CC BY Imenovanje, prema opisu dostupnom na <http://creativecommons.org/licenses/>

Student:



SAŽETAK

Ovaj rad temelji se na pravnim aspektima pomorskog spašavanja. Cilj mu je analizirati i objasniti izniman značaj operacija traganja i spašavanja na moru, istodobno ističući ključnu ulogu primjerenih zakonskih propisa u osiguravanju uspješne zaštite ljudskih života na moru.

Cilj rada je pružiti sveobuhvatna razumijevanja pravnog okvira uzimajući u obzir ne samo ljudske živote već pravno gledanje prevencije zagađenja okoliša te gubitka imovine. Sam rad je ukomponirati i druge konvencije koje se jedna na drugu nadovezuju u cjelinu ovog rada i samog pomorstva.

Ključne riječi: spašavanje, traganje, pravni okvir, zaštita ljudskih života.

SUMMARY

This paper is based on the legal aspects of maritime rescue. Its aim is to analyze and clarify the exceptional importance of search and rescue operations at sea, while emphasizing the key role of appropriate legislation in ensuring the successful protection of human lives on the seas.

The goal of this paper is to provide a comprehensive understanding of the legal framework to take into account not only human lives but a legal review of environmental pollution prevention and property loss. The work itself also touches other conventions that build on each other into the complex of this paper and maritime itself.

Keywords: rescue, legal framework, protection of human lives.

SADRŽAJ

1. UVOD.....	7
2. PRAVNO UREĐENJE SPAŠAVANJA NA MORU.....	9
2.1. Međunarodni pravni propisi.....	9
2.1.1. SAR konvencija.....	10
2.1.1.2. Glavne odredbe SAR konvencije.....	14
2.1.2. SOLAS konvencija.....	15
2.1.4. STCW konvencija.....	18
2.1.5. Međunarodna konvencija o spašavanju iz 1989. godine.....	20
2.1.3. Uloga IMO u razvoju traganja i spašavanja na moru.....	21
2.2 Hrvatski propisi.....	24
3. VRSTE SPAŠAVANJA NA MORU.....	26
3.1. Vrste spašavanja.....	26
3.1.1. Obvezno spašavanje (Compulsory Salvage):.....	26
3.1.2. Spontano spašavanje (Voluntary Salvage):.....	27
3.1.3. Ugovorno spašavanje (Contractual Salvage):.....	28
3.2. Uloga zapovjednika pri traganju i spašavanju.....	28
3.2.1. Opasnost za brod i osobe na brodu.....	29
3.2.2. Neuspješno spašavanje.....	29
3.2.3. Drugi brod nije prihvatio poziv za pomoć.....	29
3.2.4. Obavijest da pomoć više nije potrebna.....	30
3.3. Odgovornost brodoglasnika.....	30
3.4. Sporazum o pomorskom spašavanju.....	32
4. NAGRADA ZA SPAŠAVANJE.....	34
4.1 Kriteriji za utvrđivanje visine nagrade za spašavanje.....	34
4.2 Posebna nagrada za spašavanje.....	35
4.2.1 Specijalna prava vučenja.....	36
4.2.1.1. Iskoristivost Specijalnih prava vučenja u pomorstvu.....	38
4.3. Lloydov sporazum o spašavanju.....	39
4.4. SCOPIC klauzula.....	41
5. ZAKLJUČAK.....	43
LITERATURA.....	45
POPIS KRATICA.....	47

1. UVOD

Cilj ovog rada je prikazati kako sve vodi do pravnog pitanja te kako je pomorski zakon definiran na način da svaki pojedini aspekt služi i prikazuje sebe u svom svjetlu. Ovaj rad predstavlja pojedine značajke sigurnosti gdje ih opisuje i karakterizira kako bi se svaka pojedina konvencija, protokol, dodatak i članak ozbiljno shvatio. U današnjem globaliziranom svijetu pomorska plovidba ima ogromnu funkciju u prijevozu robe, putnika i resursa širom svijeta. Unatoč tehnološkim inovacijama i napretku u pomorskoj sigurnosti, nesreće i incidenti na moru i dalje predstavljaju izazov koji zahtijeva hitne akcije i međunarodnu koordinaciju. U tom kontekstu, pravni aspekti pomorskog spašavanja postaju od najveće važnosti za očuvanje ljudskih života, zaštitu okoliša i osiguranje pomorske sigurnosti.

Ovaj završni rad temelji se na duboko ukorijenjenim pravnim aspektima pomorskog spašavanja, istražujući kako međunarodne konvencije poput Konvencije o traganju i spašavanju (SAR)¹, Međunarodne konvencije o zaštiti života na moru (SOLAS)² i Međunarodne konvencije o standardima izobrazbe, izdavanju svjedodžbi i držanju straže pomoraca (STCW)³ oblikuju i reguliraju pomorske postupke spašavanja. Konvencija SAR, koja služi kao temeljni okvir za koordinaciju i provedbu operacija traganja i spašavanja širom svijeta, predstavlja sam temelj međunarodne suradnje u ovom ključnom području. Konvencija SOLAS s naglaskom na sigurnost brodova i zaštitu ljudskog života na moru, zajedno sa SAR konvencijom “komunicira” kako bi osigurali da su plovila opremljena odgovarajućom opremom za spašavanje i komunikaciju. IMO, kao specijalizirana organizacija UN-a⁴ za pomorstvo, pridonosi u

¹ Vidi International Convention on Maritime Search and Rescue (SAR) Adoption: 27 April 1979; Entry into force: 22 June 1985.

[https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-Maritime-Search-and-Rescue-\(SAR\).aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-Maritime-Search-and-Rescue-(SAR).aspx)

² Vidi International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974.

[https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\)-1974.aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS)-1974.aspx)

³ Vidi International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978 <https://www.imo.org/en/OurWork/HumanElement/Pages/STCW-Convention.aspx>

⁴ Sjedište Organizacije je u Londonu; RH je članica od 8. srpnja 1992. godine.

Ministarstvo vanjskih i europskih poslova – Specijalizirane agencije Ujedinjenih naroda, <http://www.mvep.hr/hr/vanjska-politika/multilateralni-odnosi/ujedinjeni-narodi-%28un%29/specijalizirane-agencije-ujedinjenih-naroda/>

razvoju i promicanju međunarodnih standarda koji doprinose pomorskoj sigurnosti i spašavanju.⁵

Analizom prethodno navedenih međunarodnih sporazuma ovaj će rad ispitati kako se pravni okviri oblikuju, primjenjuju i provode u stvarnim pomorskim situacijama spašavanja. Istražuje se njihova učinkovitost i izazovi s kojima se suočavaju države, brodovlasnici, pomorske agencije i spasilačke organizacije. S naglaskom na važnost međunarodne suradnje, propisa i mehanizama provedbe, ovaj će rad također osvijetliti buduće perspektive i izazove koji stoje pred pravnom zajednicom u unapređivanju sigurnosti i učinkovitosti pomorskog spašavanja u 21. stoljeću.

⁵ Vidi (LSA Kodeks) kako je zadnje izmijenjen Rezolucijom MSC.320(89).

2. Sastavni dio ovih pravila su prilozi:

a) Prilog I: »Opći zahtjevi«;

b) Prilog II: »Zahtjevi za sve tipove brodova«;

1. PRAVNO UREĐENJE SPAŠAVANJA NA MORU

2.1. Međunarodni pravni propisi

Spašavanje na moru sastavni je dio pomorskih operacija koje obuhvaća niz aktivnosti usmjerenih na pomoć brodovima u nevolji, sprječavanje nesreća, provođenje akcija traganja i spašavanja, pružanje medicinskih savjeta i olakšavanje transporta bolesnika/ljudi.⁶ Pravni temelj za traganje i spašavanje na moru utvrđen je raznim multilateralnim konvencijama i dokumentima.

Ovaj rad će razraditi neke od njih poput Međunarodne konvencije za zaštitu ljudskih života na moru (SOLAS)⁷, Međunarodne konvencije o traganju i spašavanju na moru (SAR)⁸, upotreba Priručnika za traganje i spašavanje trgovačkih brodova⁹ te ostalih. Spašavanje na moru ključan je aspekt pomorskih operacija, jer uključuje spašavanje i zaštitu ljudskih života u nevolji na otvorenim, teritorijalnim morima te unutarnjim morskim vodama. Pravni okvir za spašavanje na moru prvenstveno je reguliran pravom mora i Konvencijom za zaštitu ljudskih prava i temeljnih sloboda. .

Pravo mora postavlja jasne smjernice o odgovornostima država u spašavanju pojedinaca u nevolji na moru. Prema Međunarodnoj konvenciji za zaštitu ljudskih života na moru (SOLAS) iz 1974. godine i Međunarodnoj konvenciji o traganju i spašavanju na moru (SAR) iz 1979. godine, obalne države snose primarnu odgovornost za organizaciju i koordinaciju operacija traganja i spašavanja unutar svojih određenih područja odgovornosti (engl. search and rescue regions - SAR regions).¹⁰ Ove konvencije sukladno tome utvrđuju jasne procedure i obveze država u

⁶ Vidi IMO, Pomorske operacije, str. 5

⁷ Vidi SOLAS, 1974.

⁸ Vidi SAR 1979

⁹ Vidi IAMSAR Manual vol 2, 3-3 [3.3.4–3.3.6] i IMO, GUID 4800/13, str. 5.

¹⁰ Vidi više na <https://www.dco.uscg.mil/Portals/9/CG-5R/nsarc/IMO%20Maritime%20SAR%20Regions.pdf> također pogledaj Elferink, Alex G. Oude (2021). International Organizations and the Law of the Sea 1998. Brill. p. 40., vidi i NORDQUIST, M. H. (2012). The Law of the Sea Convention: US accession and globalization. Leiden, Martinus Nijhoff Publishers. Vidi SOLAS čl. 98. (Duty to render assistance točka C)

pružanju pomoći osobama u nevolji na moru unutar njihovih SAR područja.¹¹ Pomorske službe traganja i spašavanja osiguravaju sigurnost i dobrobit pojedinaca u nevolji. Neke od tih usluga obuhvaćaju niz aktivnosti uključujući pomoć brodovima u poteškoćama, sprečavanje nesreća, provođenje operacija traganja i spašavanja, pružanje medicinskih savjetovanja i olakšavanje prijevoza pacijenata. Za reguliranje i vođenje ovih operacija na snazi je nekoliko međunarodnih sporazuma, konvencija i organizacija poput IMO organizacije, MARPOL konvencije ponajviše Prilog I.¹² Pravila o sprječavanju onečišćenja naftom te Prilog II. Pravila za kontrolu onečišćenja tekućim tvarima koje se prevoze tankerima.¹³

Konvencija o pomorskom pravu (UNCLOS) koja utvrđuje opće principe pomorskog prava¹⁴, uključujući obveze za pružanje pomoći brodovima u poteškoćama u međunarodnim vodama, Međunarodni Kodeks upravljanja sigurnosti (ISM kodeks) kojim se povećava sigurnost te kojim su se uspostavili standardi.¹⁵ Pomorsko pravo obuhvaća skup pravnih pravila kojima se uređuju odnosi u pomorstvu. To uključuje pravila o gradnji, registraciji i upravljanju brodovima, ugovore u pomorskom prijevozu, radne odnose na brodovima, potragu i spašavanje na moru te rješavanje sporova. Pomorsko pravo je specifično jer obuhvaća i međunarodne propise poput konvencija Međunarodne pomorske organizacije.

2.1.1. SAR konvencija

Kroz povijesni razvoj pomorskog prava, operacije traganja i spašavanja tradicionalno su bile regulirane uobičajenim pravnim normama. Međutim, u 20. stoljeću ove su se aktivnosti počele rješavati u okviru međunarodnih konvencija koje su uključivale mjere prevencije i spašavanja. Nepovoljni vremenski uvjeti često doprinose pomorskim nesrećama, zbog čega su države počele nametati zabranu zimske plovidbe kao preventivnu mjeru (naravno ako se radi o klasifikacijskim društvima koji su dali ispravu kojom se dokazuje da brod zadovoljava standarde

¹¹ Vidi IAMSAR, str. 1.

¹² Vidi MARPOL prilog 1.

¹³ Vidi MARPOL prilog 2.

¹⁴ Vidi UNCLOS, čl. 98., dužnost pružanja pomoći

¹⁵ Vidi ISM Kodeks, str. 15.

današnji brod je u mogućnosti). Ipak, propisi su varirali među različitim državama. U slučajevima nesreća na moru, teret bi se jednostavno izbacio s broda bez primjerenih postupaka, ova okolnost je bila najlakšom i najpovoljnijom jer je omogućavalo brzo i efikasno povećanje gaza/smanjenje rizika. Sredinom 13. stoljeća Mletačka Republika je uvela prve odredbe kojima je određena maksimalna gazna linija brodova koji su plovili njezinim vodama.¹⁶ Do 1330. godine, pomorske vlasti u Ženevi su utvrdile precizna pravila kojima se utvrđivao maksimalni gaz i nosivost brodova te kažnjavalo one koji su ih prekršili.¹⁷ Ovim pravilima je reguliran rad klasifikacijskih društava koja su nadzirala tehničku ispravnost brodova. Nakon industrijske revolucije, pomorski promet je doživio veliki prosperitet. Brodovi su postajali sve brži i veći što je rezultiralo otvaranjem novih pomorskih trgovačkih putova.¹⁸ Međutim, povećanje broja brodova na svjetskim morima je doprinijelo i porastu broja pomorskih nesreća.

Jedan nezaboravan trenutak u pomorskoj povijesti dogodio se 15. travnja 1912. godine, tragičnim potonućem Titanika RMS-a.¹⁹ Ova katastrofa potaknula je britansku vladu da osnuje Međunarodnu konvenciju o zaštiti života na moru (SOLAS) 20. siječnja 1914. godine. Iako je Konvencija SOLAS stupila na snagu 1929. godine, ona se razvijala u kombinaciji s tehnološkim napretkom, postajući današnji najvažniji međunarodni ugovor za zaštitu ljudskih života na moru.

Daljnji napredak u pomorskoj sigurnosti realizirao se u Hamburgu 27. travnja 1979., prihvaćanjem Međunarodne konvencije o pomorskom traganju i spašavanju (SAR konvencija).²⁰ Konvencija je stupila na snagu 22. lipnja 1985. godine, njen cilj je poboljšati globalni okvir traganja i spašavanja na moru. Konvencija je uvela standardizirane prakse i obveze za države članice, pojednostavljajući prethodno fragmentirani međunarodni SAR sustav. Hrvatska je, na primjer, ratificirala/prihvatila SAR Konvenciju 1996. godine i u skladu s tim uskladila svoje nacionalno zakonodavstvo, pokazujući globalnu predanost poboljšanju pomorske sigurnosti.²¹

¹⁶ Vidi M. Jones, Shipping Regulation in Medieval Venice str. 46

¹⁷ Vidi J. Smith, Early Classification Societies and Marine Safety str. 56

¹⁸ Vidi A. Brown, The Impact of the Industrial Revolution on Shipping str. 67.

¹⁹ Vidi https://hr.wikipedia.org/wiki/RMS_Titanic za dodatno o Titaniku.

²⁰ Vidi o statusu Konvencije vidi www.imo.org na dan 31.12.2005. Hrvatska je ratificirala SAR-konvenciju 1996. - vidi "Narodne novine", Međunarodni ugovori, 14/96.

²¹ Hrvatska je uskladila pravo sa SOLAS Konvencijom

Povijesni razvoj pomorskog traganja i spašavanja odražava odlučnost međunarodne zajednice da prioritet daje ljudskim životima na moru i prilagodi se stalno promjenjivim izazovima koje predstavljaju pomorske aktivnosti.

Plovila izgubljena u ekspanzivnim oceanima svijeta suočila su se s teškim okolnostima, bez standardiziranih postupaka ili međunarodne koordinacije koja bi pomogla u naporima traganja i spašavanja. Te su kritične situacije potaknule uspostavu SAR Konvencije.

SAR (Search and rescue), akronim za traganje i spašavanje, predstavlja organizirano skupništvo ljudi, timova, brodova, kompanija, sustava i resursa usmjereno na lociranje i pomaganje pojedincima u opasnim okolnostima. Koristeći širok spektar tehnika i tehnologija kao i usvojenih znanja kroz vremenski period obavljenih radnji, upotreba GPS-a, helikoptera i ronjenja, timovi spasilačkih jedinica SAR-a pokazuju brzu i učinkovitu reakciju na hitne slučajeve, konačnici čuvajući ljudske živote.²² Uspješno izvršavanje spasilačkih misija zahtijeva besprijekornu koordinaciju između različitih agencija i stručnjaka unutar SAR domene.²³

Konvencija SAR, usvojena je pod pokroviteljstvom Međunarodne pomorske organizacije (IMO), pruža sveobuhvatan okvir za koordinaciju i izvršavanje operacija traganja i spašavanja u morskim područjima širom svijeta. Njime se utvrđuje jasan pravni okvir koji definira odgovornosti obalnih država unutar njihovih određenih regija za traganje i spašavanje. Precizirajuća pravnu zaštitu za pojedinca i organizacije uključene u napore za spašavanje, nude smjernice za korištenje zrakoplovnih i pomorskih resursa u misijama SAR-a kako bi sam cilj bio što povezaniji sa naglaskom na samu efikasnost.²⁴

Prema članku 98. Konvencije Ujedinjenih naroda o pravu mora (UNCLOS), obalne države su dužne “uspostaviti cjelovit i efikasan sustav traganja i spašavanja kako bi se osiguralo da se osobama u opasnosti na moru ili iznad mora pruži pomoć, te da se surađuje s susjednim državama u tom pogledu” (United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, str. 60 čl. 98). Konvencija SAR detaljno razrađuje ove

²² Vidi R. Capar, Traganje i spašavanje na moru, Pomorski fakultet, Rijeka, 1996, str. 28-30. Više o tome vidi D. Zec, o. c., str. 93.

²³ O obrascima traganja vidi više u: Damir Zec, Sigurnost na moru, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2001., str. 86

²⁴ Vidi International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979

odredbe i odgovornosti država. Nadalje, Međunarodna konvencija o traganju i spašavanju prepoznaje i rješava različite izazove i složenosti koje se susreću tijekom operacija traganja i spašavanja, ovi izazovi mogu biti u rasponu od nepovoljnih vremenskih uvjeta i ograničene vidljivosti do drugih težih slučajeva što može lociranje i spašavanje pojedinaca u nevolji učiniti iznimno zahtjevnim zadatkom.²⁵

2.1.1.1 Razlozi uspostavljanja SAR konvencije

Konvencija stavlja snažan naglasak na važnost učinkovite komunikacije i koordinacije između različitih dionika uključenih u SAR operacije.²⁶ To uključuje pomorske vlasti, obalne straže i druge relevantne subjekte koji moraju raditi zajedno kako bi osigurali brz i učinkovit odgovor na situacije u nevolji. Potičući suradnju, razmjenu informacija; konvencija ima za cilj optimizirati napore u potrazi i spašavanju te povećati šanse za uspješan ishod.²⁷

Nadalje, konvencija SAR-a naglašava vitalni humanitarni imperativ pružanja pomoći osobama u nevolji na moru, bez obzira na njihovu nacionalnost ili zastavu plovila kojim putuju²⁸. Naglašava obvezu davanja prioriteta ljudskim životima prije svega i ističe načelo "nediskriminacije".²⁹ Ova posvećenost spašavanju života iznova potvrđuje kolektivno djelovanje međunarodne zajednice u doba krize i jača temeljnu vrijednost ljudskog života.³⁰ Kao i sve u pomorstvu uvijek se gleda ponajviše zaštititi čovjeka, okoliš i sam brod kako ne bi rezultiralo do krajnjih većih katastrofa.

Poboljšanje sigurnosti na moru: Konvencija je zamišljena kao odgovor na hitnu potrebu za povećanjem sigurnosti na moru. Povijesno je pomorska domena bila

²⁵ Vidi više na <https://gisis.imo.org/Public/Default.aspx>

²⁶ Vidi Konvencija SAR, čl. 3.2

²⁷ Ibid, čl.4

²⁸ Vidi SOLAS Pravilnik V/33, čl. 1-1, i Konvencija o traganju i spašavanju (SAR), Prilog, paragraf 3.1.9, kako je izmijenjena.

Također vidi Pomorski odbor za sigurnost (MSC), Rezolucija MSC.167(78), "Smjernice o postupanju prema osobama spašenim na moru", usvojene 20. svibnja 2004. godine, Prilog - "Smjernice o postupanju prema osobama spašenim na moru - 2 Povijest - Izmjene SOLAS i Konvencije o traganju i spašavanju (SAR)". <https://www.imorules.com/GUID-2E9D38B9-C81F-431B-8016-615712FCE52B.html>

²⁹ Hinwood, J. B. (2004). "Perspektive u pomorskom traganju i spašavanju." *Coastal Management*, 32(1), 19–38.

³⁰ Ibid

preplavljena opasnostima, a incidenti brodova koji su upali u nevolju nisu rijetkost. Konvencija SAR uspostavljena je radi ublažavanja tih rizika i poboljšanja šansi za preživljavanje pomoraca koji se suočavaju s izvanrednim situacijama.³¹

Suočavanje s povećanim pomorskim prometom: S globalnim porastom pomorskog prometa, vjerojatnost nesreća i hitnih slučajeva na moru znatno je porasla³². Konvencija je nastojala riješiti ovaj izazov osiguravajući da su uspostavljeni standardizirani međunarodni postupci koji će brzo i učinkovito odgovoriti na incidente, smanjujući na taj način potencijal gubitka života i imovine.³³

Zaštita globalnog brodarstva i trgovine: Priznajući važnost broderske industrije za globalnu trgovinu, Konvencija SAR imala je za cilj zaštititi ovu industriju. Osiguravanjem da su plovila i njihove posade pravovremeno pomagali u izvanrednim situacijama, nastojalo je smanjiti poremećaje u globalnoj trgovini i zaštititi ekonomske interese.³⁴

Humanitarni imperativ: Središnji dio SAR Konvencije bio je humanitarni imperativ. Željela je osigurati da pojedinci u nevolji na moru, bez obzira na njihovo državljanstvo ili zastavu plovila, dobiju pomoć koja im je potrebna za opstanak i sigurnost. Ovo temeljno načelo podvuklo je predanost konvencije spašavanju života.³⁵

2.1.1.2. Glavne odredbe SAR konvencije

Uspostavljanje pravnog okvira: Konvencija je uspostavila jasan pravni okvir za same operacije, čime je jasnoća odgovornosti obalnih država u njihovim određenim regijama SAR-a. Također je osigurala pravnu zaštitu za one koji su uključeni u napore za spašavanje i postavila smjernice za korištenje zrakoplovnih i pomorskih resursa u misijama SAR-a.

³¹ Konvencija SAR čl. 2.

³² Vidi UNCTAD. (2018). "Pregled pomorskog prijevoza 2018." Ujedinjeni narodi.

³³ Vidi IMO 1998.

³⁴ Vidi Konvencija SAR, predgovor.

³⁵ Ibid čl. 2

Promicanje međunarodne koordinacije: Prije SAR Konvencije nedostajalo je strukturiranih i standardiziranih međunarodnih postupaka za operacije traganja i spašavanja.³⁶ Taj nedostatak koordinacije mogao bi dovesti do kašnjenja i neučinkovitosti u naporima za spašavanje. Konvencija SAR imala je za cilj to ispraviti olakšavanjem međunarodne suradnje i koordinacije u operacijama SAR-a, posebno u slučajevima kada je incident obuhvaćao nadležnosti više država.

Odgovornost za okoliš: Iako je prvenstveno usmjerena na spašavanje života, konvencija je priznala važnost minimiziranja štete na okolišu tijekom SAR operacija. Naglasio je provođenje ovih operacija na ekološki odgovoran način radi zaštite morskih ekosustava.³⁷

2.1.2. SOLAS konvencija

Međunarodna konvencija za sigurnost života na moru (SOLAS - Safety Of Life At Sea) je najvažniji međunarodni sporazum koji regulira pomorsku sigurnost. Ovaj ključni ugovor postavlja najviše standarde za sigurnost plovila, opremu i operacije, s krajnjim ciljem zaštite života na moru i sprečavanja morskih nesreća.³⁸

Prvi put usvojen 1914. godine kao izravan odgovor na nekoliko razornih brodskih gubitaka, uključujući slučaj "Titanika," konvencija SOLAS prošla je kroz nekoliko revizija tijekom svog postojanja kako bi se prilagodila novim izazovima i tehnologijama u pomorskoj industriji.³⁹

Zaštita života na moru, njezin glavni cilj je osigurati najveću moguću sigurnost za sve pojedince na moru, obuhvaćajući i članove posade i putnike.⁴⁰ Ovaj se cilj postiže ugradnjom strogih standarda i propisa koji reguliraju sigurnu izgradnju broda,

³⁶ Vidi više na <https://mmpi.gov.hr/more/traganje-i-spasavanje/8632>

³⁷ Ibid čl. 8

³⁸ Vidi Rothwell and Stephens, *The International Law of the Sea* str: 112, 360; Churchill and Lowe, above n 69, 265–73. Pogledaj također International Maritime Organization, SOLAS 1974: Brief History <http://www.imo.org/>

³⁹ Vidi SOLAS konvencija, uvod, str. 2, također pogledaj SOLAS konvencija, čl. 11, str. 50

⁴⁰ Ibid čl. 3

opreme, rukovanja teretom i plovidbe, a koji su usmjereni na sprječavanje pomorskih nesreća.⁴¹

Osim što se fokusira na sigurnost, SOLAS uključuje i odredbe posvećene sprečavanju onečišćenja morskog okoliša uzrokovanog brodovima. Te odredbe obuhvaćaju zahtjeve za sigurno rukovanje, skladištenje i odlaganje opasnih tvari i otpadnih materijala.⁴² Nametanjem tako strogih propisa SOLAS potiče ulogu u očuvanju morskih ekosustava i ublažavanju potencijalne ekološke štete uzrokovane pomorskim operacijama.

Konvencija SOLAS bavi se širokim spektrom tema, osiguravajući sveobuhvatne sigurnosne mjere u različitim aspektima pomorskih operacija.⁴³ To uključuje stabilnost broda, protupožarnu sigurnost, komunikacijske uređaje, sigurnu plovidbu, sigurnost putnika i posade te uređaje za spašavanje života. Svaki od ovih aspekata od vitalnog je značaja za osiguravanje najveće sposobnosti spremnosti i reagiranja tijekom pomorskih izvanrednih stanja.

SOLAS propisuje obvezne inspekcije brodova, izdavanje sigurnosnih potvrda i obuku posade kako bi se osigurala sukladnost i poboljšali sigurnosni standardi. Takve mjere potvrđuju posvećenost SOLAS-a kontinuiranom unapređenju i njegovu posvećenost ublažavanju rizika povezanih s pomorskim operacijama.⁴⁴

Globalna primjenjivost konvencije SOLAS podosta je bitna, jer obvezuje sve države članice Međunarodne pomorske organizacije (IMO - International Maritime

⁴¹ Ibid

⁴² Referenta na SOLAS Konvenciju: I. Opće odredbe

II-1: Konstrukcija - Podjela na odjele i stabilnost, strojarstvo i elektroinstalacije

II-2: Protupožarna zaštita, otkrivanje i gašenje požara

III: Uređaji za spašavanje i evakuaciju

IV: Radiokomunikacije

V: Sigurnost plovidbe

VI: Prijevoz tereta

VII: Prijevoz opasnih tvari

VIII: Nuklearni brodovi

IX: Upravljanje sigurnošću na brodu

X: Mjere sigurnosti na HSC brodovima

XI-1: Posebne mjere za povećanje pomorske sigurnosti

XI-2: Posebne mjere za povećanje pomorske sigurnosti

XII: Dodatne mjere sigurnosti na brodovima za rasuti teret

XIII: Provjera usklađenosti

XIV: Mjere sigurnosti na brodovima koji plovo polarnim vodama

⁴³ Ibid

⁴⁴ Ibid čl. 11

Organization) da svoje odredbe uključe u svoje nacionalno zakonodavstvo.⁴⁵ Brodovi iz svih država članica moraju udovoljavati standardima SOLAS-a kako bi dobili potrebne potvrde i krenuli na plovidbe. Ova univerzalna primjena osigurava dosljednu i visoku razinu sigurnosti u pomorskoj industriji širom svijeta.

Konvencija SOLAS uključuje odredbe za sigurno rukovanje teretom i opasnim tvarima kako bi se spriječilo onečišćenje morskog okoliša s brodova. Posebni propisi reguliraju prijevoz opasnih tvari poput nafte, kemikalija i otpada s ciljem da se smanji njihov utjecaj na ekosustav.⁴⁶

Postavljanje standarda za siguran "koncept" broda, izgradnju, opremu i rad, SOLAS utvrđuje posebne zahtjeve za stabilnost broda, protupožarne sustave, sigurnosne uređaje i druge aspekte dizajna i izgradnje broda. Ovi standardi osiguravaju da su brodovi izgrađeni tako da izdrže različite situacije i sigurno rade u različitim uvjetima.⁴⁷

Kao međunarodni ugovor, Konvencija SOLAS primjenjuje se na globalnoj razini. Države članice Međunarodne pomorske organizacije (IMO) dužne su provoditi SOLAS standarde u svoje nacionalno zakonodavstvo. Oni su odgovorni za osiguravanje da brodovi koji plove pod njihovom zastavom udovoljavaju zahtjevima SOLAS-a i izdaju odgovarajuće brodske potvrde.⁴⁸

Konvencija uključuje odredbe o sigurnosti putnika, posebno na putničkim brodovima. Bavi se zahtjevima sigurnosne opreme i izvršavanjem spasilačkih vježbi s ciljem zaštite dobrobiti putnika tijekom njihovog putovanja.

Redovite revizije radi ažuriranja i prilagođavanja novim izazovima u pomorskoj industriji SOLAS naglašava kako bi se iz dana u dan cjelokupna pomorska industrija razvijala te kako bi se standardi poboljšali. Te promjene odražavaju napredak u tehnologiji, razvijajuće se sigurnosne standarde i nove probleme. Uz čvrste dokaze i

⁴⁵ Vidi 6 SOLAS dodatak I

⁴⁶ Ibid čl. 6

⁴⁷ Ibid čl.1 i 2

⁴⁸ Vidi Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture, 2884 na temelju članka 77. stavka 3. Pomorskog zakonika ("Narodne novine" br. 181/2004, 76/2007, 146/2008, 61/2011 i 56/2013) ministar pomorstva, prometa i infrastrukture donosi Pravilu za statutarnu certifikaciju pomorskih brodova, pomorska oprema.

činjenične podatke, konvencija SOLAS predstavlja strukturirani okvir za osiguranje pomorske sigurnosti, zaštite života i očuvanja morskog okoliša. Njegova kontinuirana evolucija i široka primjena pokazuju predanost međunarodne zajednice sigurnijoj i održivoj budućnosti na moru. Konvencija predstavlja primjer međunarodne suradnje i kolektivnih napora za osiguravanje sigurnije i održivije pomorske budućnosti.

2.1.4. STCW konvencija

Konvencija STCW, poznata i kao Međunarodna konvencije o standardima izobrazbe, izdavanju svjedodžbi i držanju straže pomoraca, značajna je međunarodna konvencija koja je usvojila Međunarodna pomorska organizacija.⁴⁹ Njezin je glavni cilj uspostaviti globalne standarde za obuku, certificiranje i “čuvanje” pomoraca, osiguravajući na taj način sigurnost i učinkovitost pomorskih operacija.

Konvencija STCW prvi je put usvojena 1978. godine i od tada je “pretrpjela” nekoliko izmjena i dopuna kako bi bila u toku s razvojem tehnologije, industrijske prakse i sigurnosnih zahtjeva. Posljednje velike izmjene, koje se nazivaju "STCW 2010 amandmani", unesene su 2010. godine.⁵⁰

Konvencija se primjenjuje na sve pomorce koji služe na trgovačkim brodovima, također konvencija određuje kvalifikacije, znanje, vještine i kompetencije potrebne pomorcima da sigurno i učinkovito obavljaju svoje dužnosti. To obuhvaća područja kao što su navigacija, rad u strojarnici, gašenje požara, prva pomoć i ostale.⁵¹

Kako bi se osigurali pomorci sposobni za obavljanje dužnosti, Konvencija uključuje odredbe koje se odnose na čuvanje i održavanje brodova te vremena rada i dužnosti svakog časnika. Njime se utvrđuju zahtjevi sata odmora za ublažavanje nesreća i incidenata povezanih s umorom. *Cit: “Osam sati dnevno, u normalnim*

⁴⁹ Više o ovome pogledati na stranici IMO-a

⁵⁰ Više o tome na stranici STCW-a

<https://www.imo.org/en/ourwork/humanelement/pages/stcw-conv-link.aspx> , također vidi

<https://safety4sea.com> za dodatno

⁵¹ Vidi više o Konvenciji STCW-a,

https://en.wikipedia.org/wiki/International_Convention_on_Standards_of_Training,_Certification_and_Watchkeeping_for_Seafarers

*okolnostima, s jednim danom kao danom odmora. Maksimalno 14 sati u bilo kojem razdoblju od 24 sata. Maksimalno 72 sata u bilo kojem razdoblju od sedam dana. Osigurano s najmanje 10 sati odmora u bilo kojem razdoblju od 24 sata”.*⁵²

STCW konvencija stavlja snažan naglasak na ocjenu i provjeru sposobnosti pomoraca. Njime se utvrđuju postupci za ocjenu i potvrđivanje da pomorci ispunjavaju tražene standarde osposobljavanja. Pomorci koji ispunjavaju STCW zahtjeve primaju potvrde/brevete od pomorskih uprava. Ovi dokumenti služe kao dokaz njihove kvalifikacije i prava na ispunjavanje određenih uloga na brodovima i obavljanje samih zadataka.⁵³

Smjernice za odobrenje, priznavanje, nadzor ustanova i programa obuke uključene su u konvenciju STCW. Ove smjernice imaju za cilj osigurati kvalitetu pomorskog obrazovanja i osposobljavanja u cijelom svijetu.⁵⁴ Konvencija igra ključnu ulogu u jamčenju međunarodnog priznavanja obuke i kvalifikacija pomoraca, ona omogućuje globalnu mobilnost pomoraca i doprinosi održavanju visoke razine sigurnosti i učinkovitosti u brodskoj industriji kao i zaštite.⁵⁵

Radi same konvencije, periodični pregledi i ažuriranja obavljaju se kako bi konvencija uskladila rastuće trendove u industriji sa tehnološkim napretkom i sigurnosnim pitanjima. Ovim se izmjenama nastoji osigurati trajna relevantnost, učinkovitost obuke i kvalifikacija pomoraca.⁵⁶ Njegove sveobuhvatne smjernice i kontinuirana ažuriranja doprinose sigurnosti, kompetenciji i učinkovitosti pomoraca.

SAR organizacija osmišljavaju vježbe oko realnih scenarija kako bi simulirale stvarne izvanredne situacije. Ovaj je pristup ukorijenjen u načelima teorije učenja odraslih koja naglašavaju iskustveno i problematično učenje. Konvencija ističe vrijednost obuke utemeljene na scenariju u poboljšanju vještina donošenja odluka i situacijske svijesti.⁵⁷

⁵² Vidi <https://www.zakon.hr/cms.htm?id=41495> manje za pomorstvo, no ustav Republike nalaže

⁵³ Vidi više o Konvenciji STCW-a,

https://en.wikipedia.org/wiki/International_Convention_on_Standards_of_Training_Certification_and_Watchkeeping_for_Seafarers

⁵⁴ Ibid.

⁵⁵ Ibid.

⁵⁶ Vidi Barsan, E., Hanzu-Pazara, R., and Arsenie, P. (2007). 'Nova ovlaštenja o osposobljenosti za obavljanje dužnosti časnika palube potrebna poradi ažuriranja STCW konvencije', Pomorstvo, 21(2), str. 151-161.

⁵⁷ Više o ovome na https://www.comhafat.org/fr/files/actualites/doc_actualite_5051376.pdf

2.1.5. Međunarodna konvencija o spašavanju iz 1989. godine

Konvencija o spašavanju, 1989. godine, donosi ažurirana međunarodna pravila o pružanju pomoći i spašavanju na moru, uzimajući u obzir potrebu za zaštitom okoliša. Potpisana je 1989. godine i dostupna je na više jezika. Konvencija je registrirana kod Ujedinjenih naroda, a svaka verzija na jeziku jednako je vjerodostojna.

Konvencija se sastoji od 5 dijelova i 34 članka u kojima se definiraju prava i postupci kao i odluke o određenim pojmovima.

Glava 1 sadrži opće odredbe, definira ciljeve Konvencije, ključne pojmove i koncepte vezane uz operacije spašavanja, opće obveze država potpisnica, odnosno stranaka Konvencije, te odnose između spasilaca i vlasnika spašenih objekata.

Glava 2 govori o obavljanju operacija spašavanja, definira opće uvjete za obavljanje operacija spašavanja, uključujući uvjete za stjecanje prava na nagradu, obveze spasilaca i vlasnika spašenih objekata, te uvjete za sklapanje ugovora o spašavanju. Također se bavi pitanjima nadzora nad operacijama spašavanja i odnosima između spasilaca i vlasti.

Glava 3 specificira prava spasioaca, definira prava spasilaca u slučaju uspješne operacije spašavanja, uključujući pravo na nagradu, pravo na naknadu troškova, pravo na zadržavanje spašenog objekta kao jamstva za plaćanje nagrade i naknade troškova, te pravo na prioritarno namirenje iz sredstava spašenog objekta. Također se bavi pitanjima prava spasilaca u slučaju neuspješne operacije spašavanja i prava vlasnika spašenog objekta u slučaju neopravdane zadržavanja objekta od strane spasilaca.

Glava 4 sadrži potraživanja i tužbe, definira postupak za podnošenje potraživanja i tužbi u slučaju spora između spasilaca i vlasnika spašenog objekta, uključujući rokove za podnošenje potraživanja i tužbi, nadležnost sudova i arbitražnih tijela, te primjenu nacionalnog prava u slučaju nedostatka odgovarajućih odredbi u Konvenciji. Također se bavi pitanjima priznavanja i izvršenja sudskih odluka i arbitražnih presuda u drugim državama potpisnicama Konvencije.

Glava 5 sadrži i definira završne odredbe, postupak za potpisivanje, ratifikaciju, prihvaćanje, odobrenje i pristupanje Konvenciji, te stupanje Konvencije na snagu. Također se bavi pitanjima izmjena i dopuna Konvencije, te njenog trajanja i denuncijacije. Uz to, definira se uloga Glavnog tajnika UN-a kao depozitara Konvencije, te se navode odredbe o provođenju Konvencije na druge jezike⁵⁸.

2.1.3. Uloga IMO u razvoju traganja i spašavanja na moru.

Međunarodna pomorska organizacija pod okriljem Ujedinjenih naroda okuplja 166 zemalja, što predstavlja 98,5% svjetske trgovačke flote.⁵⁹ Nastala je kao rezultat UN-ove Konvencije 1948. godine, a počela je djelovati 1958. godine kada ju je prihvatilo 21 država. Tek je 1982. godine dobila svoje današnje ime, prije čega se nazivala Međunarodna savjetodavna organizacija za pomorstvo - Intergovernmental Maritime Consultative Organization (IMCO).⁶⁰ Središte ove organizacije smješteno je u Londonu.⁶¹ Njezina funkcija je isključivo savjetodavne prirode, a dokumenti i preporuke koje izdaje nisu obvezujuće za države sve dok ih neka od njihova vlada ne usvoji.

Ova konvencija služi kao međunarodni ugovor kojim se uspostavlja sveobuhvatan okvir za koordinaciju i provođenje operacija traganja i spašavanja na moru kao i sveopća organizacija koja djeluje na cijelo pomorstvo. IMO aktivno učestvuje u osiguravanju uspješne primjene ove ključnih i vitalnih konvencija na različite načine.⁶²

IMO je odgovoran za razvoj i održavanje međunarodnih standarda i smjernica. Ovi standardi obuhvaćaju širok raspon aspekata, uključujući opremu, postupke i

⁵⁸ Vidi više o Konvenciji, Međunarodna konvencija o spašavanju 1989, str: 273-290 (1989). Također pogledaj Stanković, P. (1989). Nova međunarodna konvencija o spašavanju na moru. Usporedno pomorsko pravo, 31 (122-124), 291-300. <https://hrcak.srce.hr/215199>

⁵⁹ Više na stranici Međunarodne pomorske organizacije (IMO) <https://www.imo.org/en/About/Pages/Default.aspx>

⁶⁰ Vidi više Proleksis Enciklopedija online, Međunarodna pomorska organizacija, gospodarske znanosti; <https://proleksis.lzmk.hr/35971/>

⁶¹ Vidi wikipedija, Međunarodna pomorska organizacija;

⁶² Više na stranici Međunarodne pomorske organizacije (IMO) <https://www.imo.org/en/About/Pages/Default.aspx>

obuku. IMO organizacija pristupa svim konvencijama, protokolima, sustavima i organizacijama uključujući SOLAS, MARPOL, COLREG, ISPS, ISM Code, GMDSS sustavu te drugim. Kontinuiranim ažuriranjem i poboljšanjem ovih standarda, Međunarodna pomorska organizacija osigurava učinkovite i dosljedne operacije te razumijevanje prava i pravila na globalnoj razini kao i uspostavu red u samome pomorstvu.

Također IMO aktivno promiče svijest o SAR konvenciji i njenom značaju među državama članicama i međunarodnom pomorskom zajednicom. Potiče zemlje da ratificiraju i provode konvenciju istodobno promičući najbolje prakse u SAR operacijama.⁶³ Ova kampanja za promociju i podizanje svijesti doprinosi širokom prihvaćanju konvencije i poboljšanju sposobnosti i mogućnosti SAR konvencije širom svijeta.

Tehnički rad Međunarodne pomorske organizacije (IMO) provodi se putem pet glavnih odbora. To uključuje Odbor za pomorsku sigurnost (MSC - Maritime Safety Committee). Ovaj odbor razmatra pitanja koja se odnose na pomorsku sigurnost, kao što su pomoći u navigaciji, pravila za sprječavanje sudara, rukovanje opasnim teretima, postupci i zahtjevi za pomorsku sigurnost, hidrografske podace, brodske dnevnik i navigacijske zapise, istragu pomorskih nesreća, spašavanje i pomoć u nesrećama te druga pitanja koja izravno utječu na pomorsku sigurnost.⁶⁴

Odbor za zaštitu okoliša mora (MEPC - Marine Environment Protection Committee), ovaj odbor bavi se pitanjima zaštite okoliša u pomorskom prometu, uključujući regulacije za smanjenje onečišćenja zraka i mora iz brodova.⁶⁵

Pravni odbor (Legal Committee) odbor koji se bavi pravnim pitanjima koja se odnose na pomorsku industriju i rad IMO-a.⁶⁶

Odbor za tehničku suradnju (Technical Cooperation Committee) se fokusira na izgradnju kapaciteta u razvoju zemalja, pružajući tehničku pomoć i obuke.⁶⁷

⁶³ Vidi više na Međunarodnoj pomorskoj organizaciji (IMO), "O SAR konvenciji", str. 5

⁶⁴ Vidi statut Međunarodne pomorske organizacije, čl. 28.

⁶⁵ Ibid čl. 38

⁶⁶ Ibid čl. 49

⁶⁷ Ibid čl. 41

Odbor za olakšice (Facilitation Committee), radi na pojednostavljivanju dokumentacije i formalnosti potrebnih za međunarodni pomorski promet.

Maritime Safety Committee (Odbor za pomorsku sigurnost) je najvažniji od ovih odbora i glavni tehnički odbor IMO-a. Nadzire rad svojih devet pododbora i pokreće nova pitanja. Jedno od širokih pitanja kojima se bavi je utjecaj ljudskog faktora na pomorske nesreće. U međuvremenu, Odbor za pomorsku sigurnost razvio je kodeks za upravljanje brodovima koji će osigurati da dogovoreni operativni postupci budu uspostavljeni i poštovani od strane posade na brodu i obalnih radnika.

Pododbori asistiraju MSC-u i MEPC-u u njihovom radu, a svim članicama IMO-a otvoreni su za sudjelovanje. Neki od ovih pododbora uključuju; Odbor za ljudski element, obuku i dežurstvo (HTW), Odbor za provedbu instrumenata IMO-a (III), Odbor za navigaciju, komunikacije i traganje i spašavanje (NCSR), Odbor za prevenciju onečišćenja i odgovor na onečišćenje (PPR), Odbor za dizajn i konstrukciju brodova (SDC), Odbor za sustave i opremu na brodu (SSE) i Odbor za prijevoz tereta i kontejnera (CCC).⁶⁸

Tehničku pomoć i programe izgradnje kapaciteta IMO doprinosi kako bi pomogao zemljama da ojačaju svoje sposobnosti u samim akcijama traganja i spašavanja. IMO prati provedbu SAR Konvencije od strane država članica. Zemlje koje su ratificirale konvenciju dužne su podnositi periodična izvješća o svojim SAR mogućnostima i aktivnostima.⁶⁹ IMO pregledava ta izvješća kako bi osigurao poštivanje i pružio smjernice i pomoć zemljama koje se suočavaju s izazovima u ispunjavanju svojih obveza.

Ovaj mehanizam praćenja i izvještavanja osigurava odgovornost i olakšava kontinuirano poboljšavanje SAR operacija.

⁶⁸ Imena pododbora IMO-a promijenjena su 2013. godine, a prije toga postojalo je devet pododbora sa sljedećim nazivima: Za prijevoz velikih količina tekućina i plinova (BLG), za prijevoz opasnih tereta, čvrstih tereta i kontejnera (DSC), zaštita od požara (FP), radiokomunikacije i traganje i spašavanje (COMSAR), sigurnost navigacije (NAV), dizajn i oprema brodova (DE), stabilnost i nautički propisi za nosivost i sigurnost ribarskih brodova (SLF), standardi za obuku i dežurstvo (STW), implementacija zastave države (FSI). Vidi više na <https://www.imo.org/en/About/Pages/Structure.aspx>

⁶⁹ Republika Hrvatska postala je članica međunarodne organizacije za pomorstvo 08.10.1992.

2.2 Hrvatski propisi

Hrvatska ima dugu pomorsku tradiciju i razvijen sustav nacionalnih propisa kojima se uređuje područje traganja i spašavanja na moru. Ključni nacionalni propisi u ovoj domeni su Zakon o potvrđivanju Konvencije o traganju i spašavanju na moru iz 1998. godine, Pomorski zakonik iz 2004. Godine te Pravilnik o traganju i spašavanju osoba u nevolji na moru iz 2008.⁷⁰

Ratificiranjem Konvencije o traganju i spašavanju na moru, Hrvatska je preuzela obvezu uspostave sustava traganja i spašavanja sukladno standardima utvrđenim u Konvenciji.⁷¹ Time je Hrvatska prihvatila načela i odredbe Konvencije kao dio svoga unutarnjeg pravnog poretka.

Pomorski zakonik detaljnije razrađuje odredbe Konvencije i propisuje dužnosti zapovjednika i časnika broda vezane uz traganje i spašavanje.⁷² Prema članku 786. zapovjednik i časnici broda dužni su bez odgađanja pristupiti spašavanju u slučaju nezgode na moru, ako su obaviješteni ili su na drugi način saznali da je nekom brodu ili osobi na moru potrebna pomoć. Ova dužnost proizlazi iz načela solidarnosti pomoraca i tradicije pružanja pomoći na moru.

Pravilnik o traganju i spašavanju osoba u nevolji na moru detaljno propisuje postupke, ovlasti i odgovornosti tijela državne uprave Republike Hrvatske u provedbi aktivnosti traganja i spašavanja. Pravilnik definira područja traganja i spašavanja u nadležnosti Hrvatske, postupke koordinacije i komunikacije između nadležnih tijela, kao i načine provođenja operacija traganja i spašavanja.

Hrvatska je svojim nacionalnim propisima osigurala cjelovitu implementaciju odredbi Konvencije o traganju i spašavanju na moru. Time je ispunila svoje obveze i osigurala funkcionalan sustav traganja i spašavanja u Jadranskom moru. Kontinuirano

⁷⁰ Vidi Zakon o potvrđivanju Konvencije o traganju i spašavanju na moru, Narodne novine br. 164/98, vidi Pomorski zakonik, Narodne novine br. 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15, također pogledaj Pravilnik o traganju i spašavanju osoba u nevolji na moru, Narodne novine br. 164/98

⁷¹ Vidi Ujedinjeni narodi (1979.) Međunarodna konvencija o traganju i spašavanju na moru.

⁷² Vidi Hrvatski sabor (2004.) Pomorski zakonik. Narodne novine

unapređenje ovog sustava od ključne je važnosti za sigurnost plovidbe i zaštitu ljudskih života na moru.

2. VRSTE SPAŠAVANJA NA MORU

3.1. Vrste spašavanja

Imovina i spašavanje u pogledu pomorstva izuzetna su jer pružaju mogućnosti velikih pothvata.⁷³ Iako je zakonom propisano, spašavanje ljudi i imovine prvobitno je moralna stvar koje bi se svi pomorci trebali pridržavati te poučavati drugim.

Spašavanje predstavlja proces ili seriju koraka usmjerenih prema pružanju podrške i očuvanju ljudskih života, imovine ili okoliša u situacijama koje uključuju opasnost, ozljede ili trenutnu opasnost.⁷⁴ Time povodeći se trebamo ozbiljno prihvatiti i razaznati kako i na koji način pridodati određenim situacijama kako bismo smanjili štetu i poduzeli radnje kojim bismo zaštitili brod i imovinu kao i ljude.⁷⁵

3.1.1. Obvezno spašavanje (Compulsory Salvage):

Obvezno spašavanje odnosi se na situacije u kojima je spašavanje zakonski obavezno ili se od njega očekuje u skladu s međunarodnim pomorskim pravom i obavezama brodova prema drugim brodovima i osobama na moru.⁷⁶ Glavne karakteristike obveznog spašavanja uključuju:

1. **Sudar Brodova:** Kada se dogodi sudar između dva broda, oba broda imaju zakonsku obavezu pružiti pomoć jedno drugome i osobama na moru (potpisivanje ugovora o spašavanju).
2. **Obaveza Sigurnosti:** Svaki zapovjednik ima zakonsku obavezu spašavanja i zaštite života na moru prema općim principima međunarodnog pomorskog prava.⁷⁷

⁷³ Vidi Međunarodna konvencija o spašavanju 1989.

⁷⁴ Vidi SOLAS propis V/33

⁷⁵ Vidi Konvenciju Ujedinjenih naroda o pravima mora čl. 98

⁷⁶ Vidi <https://www.uio.no/studier/emner/jus/jus/JUR5400/v09/undervisningsmateriale/Salvage-1.pdf> "The Law of Salvage", Prof. dr Svante O. Johansson

⁷⁷ Vidi Zaduženja i ovlasti zapovjednika broda 5.1, Kompanija bi trebala jasno definirati i dokumentirati odgovornost kapetana broda u pogledu provedbe politike sigurnosti i zaštite okoliša Kompanije, motiviranja posade u poštivanju te politike, davanja primjerenih naredbi i uputa na jasan i jednostavan način, provjere poštivanja specificiranih zahtjeva te periodične provjere SMS-a i izvještavanja kopnene uprave o njegovim nedostacima.

- 3. Pomaganje Osobama na Moru:** Osim spašavanja brodova, zapovjednik ima obvezu spašavati osobe na moru u neposrednoj opasnosti za život.

3.1.2. Spontano spašavanje (Voluntary Salvage):

Spontano spašavanje se odnosi na situacije u kojima osoba ili brod odluči pružiti pomoć ili spašavanje drugom brodu ili osobama na moru bez prethodnog ugovora ili zakonske obaveze. Ključne karakteristike spontanog spašavanja obuhvaćaju:

- 1. Dobrovoljnost:** Ovo spašavanje je dobrovoljno i temelji se na ljudskoj empatiji, moralu, tradiciji i pomorskoj solidarnosti.⁷⁸
- 2. Pomoć u Hitnim Situacijama:** Osobe ili brodovi koji se nalaze u neposrednoj blizini nesreće na moru često pružaju pomoć kako bi zaštitili ljudske živote i imovinu također i okoliš kako bi se minimalizirala šteta.
- 3. Potencijalna Naknada:** Osobe koje pruže spontano spašavanje mogu imati pravo na nagradu, koja se često određuje na temelju "spasonosnog učinka" spašavanja, određuje se kompenzacija u svrhu sprječavanja onečišćenja (preventiva od većih nesreća).

Međunarodni kodeks upravljanja sigurnošću (ISM Kodeks) - Rezolucija A.741(18) - Dio A - Provedba - 5. Zaduženja i ovlasti zapovjednika broda

<https://www.imorules.com/GUID-1105ED28-7845-48F3-9E80-EA50E4CE9D8C.html>

⁷⁸ Vidi Treves, 'Navigation', 182, str. 885–886; Nordquist i dr., iznad 69, vol 3, str. 170–178; Papastavridis, The Interception of Vessels, iznad n 66, str. 294–300; Momtaz, iznad n 69, str. 416; Pancraccio, iznad n 133, str. 113–115; Oppenheim's, iznad n 34, str. 744; O'Connell, iznad n 69, str. 813–814; Rothwell i Stephens, iznad n 112, str. 161–162; Rothwell, iznad n 5; Roland Bank, 'Introduction to Article 11 Refugees at Sea' u Andreas Zimmerman, Jonas Dörschner i Felix Machts (ured.), The 1951 Convention Relating to the Status of Refugees and Its 1967 Protocol: A Commentary (Oxford University Press, 2011) str. 815; Proelss, 'Rescue at Sea Revisited', iznad n 65; Barnes, 'Refugee Law at Sea', iznad n 5; Coppens, 'The Law of the Sea and Human Rights in the Hirsi', iznad n 322, str. 184–192

3.1.3. Ugovorno spašavanje (Contractual Salvage):

Ugovorno spašavanje je situacija u kojoj postoji formalni ugovor između vlasnika broda u opasnosti (ili vlasnika imovine) i osobe ili broda koji pruža spašavanje.⁷⁹ Ključne karakteristike ugovornog spašavanja uključuju:

1. **Ugovor između Strana:** Postoji pisani ili usmeni ugovor koji definira uvjete, naknadu i obaveze u vezi sa spašavanjem, ovim se želi izraziti kako iako je usmeni ugovor validan u dosta slučajeva može krivo ispasti pa tako i za vrijeme nesreće obje strane potpisuju kako bi bilo “na papiru”.⁸⁰
2. **Naknada za Spašavanje:** Osoba ili brod koji pruža spašavanje ima pravo na naknadu koja će se odrediti na temelju sporazuma ili prema zakonima i običajima.⁸¹
3. **Zaštita Prava Spašavatelja:** Ugovorni sporazum štiti prava osoba koje pružaju spašavanje i osigurava pravičnu nagradu za njihov trud.

3.2. Uloga zapovjednika pri traganju i spašavanju

U kontekstu međunarodnog pomorskog prava i prakse, zapovjednik broda ima ključnu ulogu u donošenju odluka o spašavanju osoba na moru. No, postoji niz specifičnih uvjeta pod kojima zapovjednik nije dužan krenuti u spašavanje osoba.⁸² Ova pravila osiguravaju ravnotežu između spašavanja života i sigurnosti broda te uzimaju u obzir različite faktore koji mogu utjecati na donošenje takvih odluka.⁸³

⁷⁹ Vidi Međunarodna konvencija o spašavanju, 1989 with Final Act London, 28 April 1989 [Konvencija je stupila na snagu 14. 07. 1996.godine] <http://shipsbusiness.com/salvage-operation.html> Vidi Dewell, James D. “The Laws of Salvage.” The Yale Law Journal, vol. 21, no. 6, 1912, str. 5. <https://doi.org/10.2307/784718>.

⁸⁰ Ibid

⁸¹ Ibid str. 7

⁸² Vidi SOLAS čl. 98

⁸³ Vidi Regulacija 33 : Distress Situations: Obligations and procedures

3.2.1. Opasnost za brod i osobe na brodu

Prvo i najvažnije načelo jest da je sigurnost broda i osoba na brodu najviši prioritet za zapovjednika. U skladu s tim, zapovjednik nije dužan krenuti u spašavanje osoba ako bi to spašavanje predstavljalo rizičnu prijetnju i opasnost za brod kojim zapovijeda te za sve osobe koje se nalaze na tom brodu. Ovaj princip naglašava odgovornost za očuvanje života i imovine na brodu u situacijama kada spašavanje može ugroziti stabilnost i sigurnost broda.⁸⁴

3.2.2. Neuspješno spašavanje

Zapovjednik, temeljem svog iskustva i stručnosti, ima pravo donijeti odluku da neće krenuti u spašavanje ako opravdano smatra da bi poduzimanje takvih mjera bilo neuspješno. Ovo se često odnosi na situacije u kojima su uvjeti na moru iznimno nepovoljni i spašavanje ne bi bilo izvedivo ili bi predstavljalo neprihvatljiv rizik za sve uključene⁸⁵.

3.2.3. Drugi brod nije prihvatio poziv za pomoć

U međunarodnom pomorskom pravu promovira se suradnja između brodova u spašavanju. Stoga, ako zapovjednik dozna da je drugi brod već izabran za pružanje pomoći te da je brod prihvatio poziv za spašavanje, on nije dužan duplicirati napore. Ova odredba potiče učinkovitu koordinaciju između brodova koji su u mogućnosti pružiti pomoć kako bi se osigurala efikasnost spašavanja.⁸⁶

⁸⁴ Vidi Međunarodna konvencija o spašavanju 1989. čl. 10(1).

⁸⁵ Vidi SAR čl. 2 i Smjernice o postupanju sa osobama spašenim na moru, IMO, 2004.

⁸⁶ Vidi Konvencija Ujedinjenih naroda o pomorskom pravu, Dio 7

3.2.4. Obavijest da pomoć više nije potrebna

Nakon što zapovjednik broda u opasnosti obavijesti druge brodove o situaciji, on ima najbolji uvid u potrebe za spašavanjem na svom brodu. Ako stigne obavijest od zapovjednika broda u opasnosti da pomoć više nije potrebna, to može utjecati na odluku zapovjednika drugog broda o tome da li će krenuti u spašavanje ili ne. Ova komunikacija je ključna za efikasnost spašavanja i optimalno korištenje resursa.⁸⁷

3.3. Odgovornost brodovlasnika

Odgovornost brodovlasnika u vezi s pomorskim spašavanjem može se promatrati iz nekoliko perspektiva, sve se raspodjeljuje ovisno o procjeni i poziciju u kojoj se nalaze sami brodovi. Odgovornost je na svima te je bitan faktor ne napraviti veću štetu od trenutne situacije sa pogledom optimalne pomoći drugom brodu/ljudima.

Obveza poduzimanja pokušaja spašavanja: Prema međunarodnom pomorskom pravu, svako plovilo, bez obzira na njegovu veličinu ili svrhu, ima obvezu pružanja pomoći osobama u nevolji na moru.⁸⁸ Ova je obveza utvrđena Međunarodnom konvencijom o traganju i spašavanju (SAR Konvencija) koju je usvojila Međunarodna pomorska organizacija (IMO) zajedno sa propisanim pravilima.

Pravna obveza "Ne ometanje spašavanja": Vlasnici broda imaju zakonsku obvezu da ne ometaju spasilačke napore drugih plovila ili osoba na moru. To uključuje obvezu da se ne odbije pomoć kad su u stanju i ne ometaju spasilačke akcije drugih te da naprave sve u svojoj mogućnosti kako bi olakšali spašavanje.⁸⁹

⁸⁷ Vidi Smjernice o postupanju sa osobama spašenim na moru, IMO, 2004. i SAR konvencija čl. 3

⁸⁸ Vidi SOLAS konvencija 5 regulativa 33(1) naglasak na SAR konvenciju čl. 2.1.10

⁸⁹ Vidi Međunarodna konvencija o spašavanju 1989. i SAR konvencija čl. 2

Obveza pružanja informacija: Vlasnici broda dužni su pružiti relevantne informacije za koordinaciju spasilačkih akcija. To može uključivati informacije o plovilu, putnicima i posadi, trenutnim vremenskim uvjetima i druge relevantne informacije koje pomažu spasilačkim službama.

Odgovornost brodovlasnika u vezi s pomorskim operacijama spašavanja na taj način je uređena međunarodnim pravom, nacionalnim zakonima i propisima, kao i sigurnosnim standardima pomorskog sektora. Vlasnici broda moraju se pridržavati ovih propisa i obveza kako bi osigurali pomorsku sigurnost i učinkovit odgovor u hitnim slučajevima.

Odgovornost za održavanje plovila u plovnom stanju: Vlasnici broda dužni su održavati svoja plovila u plovnom stanju kako bi umanjili vjerojatnost nesreća na moru koje bi zahtijevale spasilačke akcije.

Ograničenja odgovornosti: U nekim slučajevima međunarodni ugovori i nacionalni zakoni mogu nametnuti ograničenja odgovornosti brodovlasnicima u pogledu štete ili gubitaka koji mogu nastati tijekom spasilačkih operacija te imaju mogućnost povećanja/davanja kazne u slučaju pogoršanja situacije i stvaranja veće štete.

Odgovornost brodovlasnika u vezi s pomorskim operacijama spašavanja uređena je sustavom međunarodnog prava, nacionalnih zakonodavstava i propisa te standarda sigurnosti u pomorskom sektoru.⁹⁰ Ključni međunarodni ugovori poput Konvencije Ujedinjenih naroda o pomorskom pravu iz 1982. godine, Konvencije o spašavanju iz 1989. i Konvencije o standardima osposobljenosti pomoraca iz 1978. godine propisuju osnovne dužnosti brodovlasnika u kontekstu spašavanja na moru. Sukladno navedenim propisima, vlasnici brodova moraju osigurati da njihovi brodovi i posade ispunjavaju sigurnosne standarde, te da su sposobni pružiti učinkovit odgovor u hitnim situacijama kao što su nevolje na moru.⁹¹ Također im je zabranjeno ometati aktivnosti spašavanja drugih subjekata. Pridržavanjem ovih obveza brodovlasnici osiguravaju visoku razinu pomorske sigurnosti.

⁹⁰ Više o ovome u ISM kodeksu

⁹¹ Ibid.

3.4. Sporazum o pomorskom spašavanju

Ovisno o specifičnoj situaciji i uvjetima spašavanja, različite strane mogu sklopiti sporazum o spašavanju kako bi se osigurao učinkovit i učinkovit odgovor. Zapovjednik plovila u nevolji i zapovjednik plovila koji pomaže; u stvarnim situacijama, kada je brod u nevolji, a drugo plovilo ili pomorska jedinica pružaju pomoć, oba zapovjednika mogu sklopiti sporazum o spašavanju. Ovaj sporazum omogućuje im da jasno definiraju uvjete akcije spašavanja, uključujući naknadu za pruženu pomoć. Formaliziranjem ovog sporazuma osiguravaju sustavni pristup spašavanju, čuvajući živote i imovinu koja je uključena.⁹²

Vlasnici oba plovila, vlasnici broda kao predstavnici vlasnika plovila, također mogu pregovarati i sklopiti sporazum o spašavanju. Ova opcija omogućava formalnu raspravu i dogovor između strana koje zastupaju interese vlasnika. Kroz ove sporazume brodovlasnici mogu uspostaviti naknadu i obveze u slučaju pomorskog spašavanja.

Vlasnici tereta za spas svog tereta u situacijama kada je teret na brodu ugrožen, vlasnici tog tereta mogu sklopiti sporazum o spašavanju. Ovo je posebno važno kada je teret od značajne vrijednosti, a vlasnici nastoje osigurati njegov siguran oporavak. Ovi sporazumi definiraju odgovornosti, kompenzaciju i obveze vezane za spašavanje tereta.

Zapovjednik ili brodovlasnik plovila u nevolji u ime vlasnika druge imovine na brodu u određenim slučajevima zapovjednik ili brodovlasnik plovila u nevolji može djelovati u ime vlasnika druge imovine na brodu, što nije njihova odgovornost. Ova odredba omogućava brzo djelovanje u spasilačkim situacijama kada je potrebno zaštititi drugu vrijednu imovinu na plovilu.

Svrha sporazuma o spašavanju je reguliranje uvjeta, naknade i obveza uključenih strana u slučaju pomorskog spašavanja. Ti sporazumi moraju biti jasni,

⁹² Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, 1787.

Na temelju članka 74. stavka 5. Zakona o plovidbi i lukama unutarnjih voda («Narodne novine» broj 144/21) te članka 38. stavka 3. Zakona o sustavu državne uprave («Narodne novine», broj 66/19) ministar mora, prometa i infrastrukture, uz prethodnu suglasnost ministra vanjskih i europskih poslova, donosi pravilnik o posadi plovila i plutajućih objekata unutarnje plovidbe

precizni i pravedni kako bi se osigurala učinkovita koordinacija i odgovarajuća nagrada za spašavanje/pomoć koja se pruža u scenarijima pomorskih nesreća.

Važno je napomenuti da se posebni uvjeti sporazuma o spašavanju mogu razlikovati ovisno o primjenjivim međunarodnim konvencijama, nacionalnim zakonima i pojedinačnim pregovorima između uključenih strana

Međunarodno pomorsko pravo sastoji se od bitnih pravila koja reguliraju različite aspekte pomorskih aktivnosti. Dva uvelike bitna članka, članak 10.3. Međunarodne konvencije o spašavanju i članak 768. Pomorskog zakona, uspostavljaju ključno pravilo u međunarodnom pomorskom pravu. Ovo izvješće želi analizirati ove članke kako bi bolje razumjelo njihove implikacije.

Članak 10.3. Međunarodne konvencije o spašavanju navodi se da brodovlasnici ili brodski operateri ne snose odgovornost za štetu nastalu kršenjem dužnosti vezanih za spašavanje osoba i drugih plovila, pod uvjetom da je to osobna obveza zapovjednika. Ovom se odredbom priznaje da zapovjednik broda snosi glavnu odgovornost za spašavanje pojedinaca u slučaju pomorskih nesreća.

Zapovjednikova odgovornost se u članku naglašava kao osobna odgovornost zapovjednika za spašavanje pojedinaca i drugih plovila tijekom izvanrednih situacija. To znači da se zapovjednik izravno suočava s pravnim posljedicama za svoje postupke i odluke tijekom spasilačkih akcija.

Ograničenje odgovornosti vlasnika broda govori kako vlasnici broda ili operatori neće automatski biti odgovorni za štetu nastalu iz takvih situacija. Ovo pravilo štiti brodovlasnike od potencijalnih zahtjeva za naknadu koji mogu nastati zbog Zapovjedničkih postupaka.

Članak 768. Pomorskog zakona slično članku 10.3 Pomorskog zakonika utvrđuje načelo da brodovlasnici neće biti odgovorni za štetu nastalu povredom dužnosti vezanih za spašavanje osoba ili drugih plovila ako su takvi povreda potječe od zapovjednika. Ova odredba ponavlja osobnu odgovornost zapovjednika za njihove akcije tijekom spasilačkih akcija.

4. NAGRADA ZA SPAŠAVANJE

4.1 Kriteriji za utvrđivanje visine nagrade za spašavanje

Nagrada za pomorsko spašavanje predstavlja "službeno priznanje ili financijsku kompenzaciju dodijeljenu pojedincima ili skupinama za izvanredne i odlučujuće napore u spašavanju ljudskih života, plovila ili imovine u izvanrednim situacijama, nesrećama ili kritičnim morskim uvjetima."⁹³ Ovaj oblik priznanja ima za cilj poticati iznimnu hrabrost, visoku stručnost i predanost pojedinaca koji su se suočili s ozbiljnim rizicima i izazovima na moru, što pridonosi zaštiti i spašavanju ljudskih života i imovine.

Osim što predstavljaju znak priznanja, ove nagrade imaju presudan značaj u podizanju svijesti o važnosti i rizicima povezanima s pomorskim spašavanjem, što doprinosi širenju svijesti i vještina u tom području.⁹⁴ Pravo na nagradu pripada spašavatelju za svako spašavanje broda ili imovine koje je rezultiralo korisnim ishodom spašavanja (ukoliko spašavanje nije imalo koristan ishod, ne postoji pravo na nagradu osim ako nije drugačije ugovoreno).⁹⁵

Pravo na nagradu ne ovisi o tome je li sklopljen ugovor o spašavanju ili ne i ovisno je o vrsti spašavanja.⁹⁶ Maksimalni iznos nagrade ne može prijeći vrijednost spašenog broda ili imovine. Visina nagrade može se dogovoriti unaprijed, a ako to nije učinjeno, strane mogu sporazumno utvrditi njezin iznos ili prepustiti odluku o tome arbitraži; u protivnom, sud će odlučiti o visini nagrade.⁹⁷

Visinu nagrade za pomorsko spašavanje sud procjenjuje uzimajući u obzir⁹⁸:

1. spašenu vrijednost broda i druge spašene imovine
2. vještinu i napore spašavatelja u sprječavanju ili smanjenju štete morskom okolišu

⁹³ Vidi Međunarodna konvencija o spašavanju 1989. čl. 1

⁹⁴ Vidi MSC 96/8 paragraf 3.2

⁹⁵ Vidi Međunarodna konvencija o spašavanju 1989 čl. 16

⁹⁶ Vidi Lloydov sporazum o spašavanju (No Cure, No pay)

⁹⁷ Vidi Maritime Law, Yamamoto T., Chandos Publishing, 2007., str. 78.

⁹⁸ Vidi Matutinović I., Pomorsko pravo, Naklada Ljevak, 2011., str. 324

3. stupanj uspjeha koji je spašavatelj postigao
4. prirodu i stupanj opasnosti
5. vještinu i napore spašavatelja u spašavanju osoba, broda i druge imovine
6. utrošeno vrijeme, uložene troškove i gubitke spašavatelja
7. rizik odgovornosti i druge rizike kojima su se izložili spašavatelji ili njihova oprema
8. brzinu kojom su usluge pružene
9. dostupnost i uporabu brodova i druge opreme namijenjene operacijama spašavanja
10. stanje pripravnosti i djelotvornosti opreme spašavatelja te njenu vrijednost.⁹⁹

Sud može smanjiti nagradu ili odlučiti da spašavatelju ne pripadana nagrada za pomorsko spašavanje broda ili druge imovine ako su spašavatelji svojom krivnjom izazvali potrebu za akcijama spašavanja, ako su otežali akciju spašavanja ili ako je spašavatelj kriv za prijevaru ili drugo nečasno ponašanje.¹⁰⁰

4.2 Posebna nagrada za spašavanje

Uvedena kao poticaj spašavateljima, posebna nagrada za spašavanje djeluju kao dodatni poticaj pri zaštiti morskog okoliša¹⁰¹. Odstupanje od načela spašavanja kao pretpostavci za dobitak posebne nagrade za spašavanje kumulativno moraju biti ispunjene dvije pretpostavke:

Posebna naknada za spašavanje uvedena je kao poticaj spašavateljima koji djeluju da ujedno spase živote te čuvaju i zaštite morski okoliš.

Kako bi došlo do posebne nagrade, dva uvjeta trebaju biti istovremeno ispunjena:

⁹⁹ Ibid. za sve točke

¹⁰⁰ Vidi Međunarodna konvencija o spašavanju 1989. čl. 13

¹⁰¹ Vidi međunarodno udruženje spašavatelja, smjernice o ekološkom spašavanju 2017.

1. Spašavani brod ili njegov teret prijetio je štetom okolišu.¹⁰²
2. Spašavatelj nije ostvario nagradu za spašavanje primjenom propisanih kriterija.

U slučaju da su oba uvjeta ispunjena, visina nagrade se određuje na dva načina:

1. Akcijom spašavanja nije spriječena ili šteta u okolišu nije smanjena, spašavatelji ima pravo na posebnu naknadu samo u visini stvarno učinjenih troškova (Troškovi spašavatelja: gotovinski izdaci koje je spašavatelj razborito uložio pri spašavanju i pravičan omjer za opremu i osoblje koji su stvarno i razborito bili uključeni u spašavanje, primjenjujući mjerila).¹⁰³

2. Akcijom spašavanja je spriječena ili šteta okolišu je smanjena, posebna naknada koju brodar ili vlasnik broda ima platiti takvom spašavatelju može se povećati do 30% od troškova koje je spašavatelj uložio. Međutim, ako to smatra pravilnim i opravdanim, sud može dodatno povećati takvu posebnu naknadu do najviše sto posto (100 %) od troškova koje je spašavatelj uložio.¹⁰⁴

4.2.1 Specijalna prava vučenja

Posebna prava vučenja (SDR) ili "Special Drawing Rights" predstavljaju financijsko sredstvo koje je Međunarodni monetarni fond (MMF) uveo 1969. godine.¹⁰⁵ Njegova je svrha bila nadopuniti službene rezerve zemalja članica MMF-a i igrati odgovarajuću ulogu u međunarodnom financijskom sustavu.¹⁰⁶

Specijalna prava vučenja su uvedena kao odgovor na globalnu potražnju za dodatnim međunarodnim rezervama.¹⁰⁷ Njihov glavni cilj je stvaranje likvidnosti globalnom monetarnom sustavu, posebno u vrijeme ekonomskih kriza, katastrofalnih posljedica i u slučajevima nadomještanja imovine. Mogu se koristiti za podmirivanje

¹⁰² Ibid

¹⁰³ Vidi čl. 774. stavku 2. točki 8, 9 i 10 PZ-a

¹⁰⁴ Vidi čl. 774, st. 2. PZ-a,

¹⁰⁵ Vidi Specijalna prava vučenja (SDR)

<https://www.imf.org/en/About/Factsheets/Sheets/2016/08/01/14/51/Special-Drawing-Right-SDR>

¹⁰⁶ Vidi više na Investipediji <https://www.investopedia.com/search?q=sdr>

¹⁰⁷ Ibid.

međunarodnih transakcija, davanje financijskih doprinosa MMF-u i podržavanje različitih financijskih operacija.¹⁰⁸

Za razliku od samostalne valute, specijalna prava vučenja predstavljaju potencijalno potraživanje od slobodno upotrebljive valute zemalja članica MMF-a.¹⁰⁹ U početku su se vrednovali na temelju određene količine zlata. Međutim, od 1974. godine njihova je procjena određena košaricom glavnih međunarodnih valuta, koja trenutno uključuje američki dolar, euro, japanski jen, britansku funtu te kineski renminbi.¹¹⁰

MMF svakodnevno izračunava vrijednost specijalnih prava vučenja na temelju tečajeva valuta košarice. Ova procjena ima značajan element u različitim financijskim transakcijama, uključujući kreditiranje i zaduživanje MMF-a, te služi kao referentna točka za financijske instrumente. Od osnutka 1969. godine, MMF periodično dodjeljuje specijalna prava vučenja svojim zemljama članicama radi rješavanja globalnih potreba za likvidnošću.

Jedna od najznačajnijih izdvajanja specijalnih prava vučenja dogodila se u kolovozu 2009. godine kao odgovor na globalnu financijsku krizu.¹¹¹ Ova povijesna raspodjela iznosila je 182,6 milijardi SDR-a, što je bilo ekvivalentno približno 283 milijardi američkih dolara. Ova značajna infuzija likvidnosti imala je ključnu ulogu u stabilizaciji globalne ekonomije. Dodjela specijalnih prava vučenja svjedoči o posvećenosti MMF-a održavanju stabilnosti i pružanju potpore zemljama članicama u vrijeme nesigurnosti.

Sastav košarice, koja određuje težine glavnih valuta, podvrgava se pregledu svakih pet godina. Najnoviji pregled dogodio se 2020. godine, kada su utvrđeni novi udjeli pojedinih valuta u košarici. Ove pažljivo odabrane proporcije osiguravaju da SDR ostaje pouzdanom i reprezentativnom mjerom vrijednosti.

¹⁰⁸ Vidi Specijalna prava vučenja (SDR)

¹⁰⁹ Ibid.

¹¹⁰ Vidi prema MMF-u (IMF-u) košaricu glavnih međunarodnih valuta

¹¹¹ Vidi povijesne alokacije SDR-a

4.2.1.1. Iskoristivost Specijalnih prava vučenja u pomorstvu

U današnjem suvremenom pomorstvu, važnu ulogu imaju Specijalna prava vučenja (SDR) kao jedinica međunarodne valute koju koristi Međunarodni monetarni fond (MMF). Specijalna prava vučenja služe kao sredstvo ograničenja odgovornosti brodara prema međunarodnim konvencijama.¹¹² Specijalna prava vučenja su uvedena kako bi se omogućila pravednija raspodjela rizika između brodara i oštećenika, s obzirom na velike fluktuacije tečaja nacionalnih valuta. Koriste se kao jedinica vezana uz košaricu pet svjetskih valuta čime odražavaju stabilniji tečaj od pojedinačnih valuta.¹¹³ To je ključno za određivanje ograničenja odgovornosti brodara prema konvencijama kao što je Međunarodna konvencija o ograničenju odgovornosti brodara iz 1976. godine.¹¹⁴

Preciznije, granice odgovornosti brodara za različite pomorske zahtjeve određene su u Specijalnim pravima vučenja prema članku konvencije. Na primjer, za brod veći od 3.000 tonska deplasmana granica iznosi oko 3 milijuna SDR za potraživanja pomoraca, dok za brod manji od 300 tonska deplasmana iznosi oko 1 milijun SDR-a.¹¹⁵ Ovo osigurava da se ograničenja mogu pravilno prilagoditi promjenama tečaja tijekom vremena. Također, omogućuje jednostavniji način određivanja odgovornosti brodara na međunarodnoj razini.

Korištenje Specijalnih prava vučenja u pomorstvu ima još jednu prednost, naime granice odgovornosti brodara mogu se lakše uspoređivati bez obzira na to u kojoj se valuti izražavaju stvarne štete. To olakšava prekograničnu suradnju u slučajevima pomorskih incidenata koji uključuju više država. Također pomaže brže postizanje

¹¹² Vidi S. Zec, Međunarodno pomorsko pravo, Poredbeno pomorsko pravo, 3. izdanje (Zagreb: Narodne novine, 2010), str. 368.

¹¹³ Vidi Međunarodni monetarni fond, "SDR Valuation"

¹¹⁴ Vidi Londonska međunarodna konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorska potraživanja iz 1976., Dodatak, čl. 6. također pogledaj Zakon o potvrđivanju (ratifikaciji) Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine 12. prosinca 1992.

¹¹⁵ Ibid, također lijep tekst sa grafom Vasilj, A., i Bošnjak, M. (2011). 'Sustavi općeg ograničenja odgovornosti u pomorskom pravu - potreba unifikacije pomorskog prava', Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, 48(3), str. 549-576. P

nagodbe između brođara i oštećenika o visini naknade.¹¹⁶ Sve ovo doprinosi većoj sigurnosti i predvidljivosti u pomorskom prometu.

Specijalna prava vučenja su ključni instrument koji omogućava pravednije i jednostavnije određivanje ograničenja odgovornosti brođara prema međunarodnim konvencijama. Njihova uporaba osigurava da se granice mogu prilagoditi promjenama tečaja, te olakšava usporedbu odgovornosti na međunarodnoj razini. Radi toga razloga imaju iznimno veliku važnost u suvremenom pomorskom pravu.

4.3. Lloydov sporazum o spašavanju

Lloydov standardni oblik sporazuma o spašavanju (LOF - Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement), objavljen 1995. godine, ima značajnu svrhu u međunarodnom pomorskom pravu jer regulira uvjete i postupke spašavanja mora. Ovaj sporazum igra ključnu ulogu u osiguravanju pomorske sigurnosti, zaštite okoliša i nagrađivanju spasilačkih operacija.¹¹⁷

Princip "No Cure - No Pay", nalaže da spasioci neće dobiti nikakvu naknadu ako spasilačka akcija ne uspije.¹¹⁸ Potiče spasitelje da ulože maksimalan napor u osiguravanju uspjeha operacije, istovremeno smanjujući rizik od nepotrebnih spašavanja.

Spašavanje imovine i štete na okolišu LOF sporazum obuhvaća spašavanje imovine i sprečavanje štete na okolišu.¹¹⁹ Spasitelji nisu odgovorni samo za spašavanje imovine, već su dužni poduzeti i mjere za sprečavanje ili minimiziranje štete na okolišu. To odražava moderne standarde održivosti.

¹¹⁶ Vidi Pavić, D. (1997). 'Lloyd's standardni obrazac ugovora o spašavanju (LOF 1995) = Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement (LOF 1995) : (prijevod)', Poredbeno pomorsko pravo, 39(153-154), str. 136-155.

¹¹⁷ Vidi Pavić, D.: Lloyd's standardni obrazac ugovora o spašavanju (LOF 1995)(Predgovor), PPP god. 39 (1997) 153-154, 134-135.

¹¹⁸ Vidi LOF čl. 1

¹¹⁹ Ibid čl. 2

Arbitraža u Londonu propisuje visinu naknade za spašavanje. To osigurava neovisno i pošteno rješavanje sporova o naknadama, promiče transparentnost i jamči da su nagrade u skladu s tržišnim uvjetima te korištenje SDR-a kao valute razmjene.¹²⁰ Jamstva za izvješćivanje Vijeća Lloyda mora obavijestiti Vijeće Lloyda o jamstvima koja su dobili od plovila u nevolji. To osigurava transparentnost i praćenje stanja spašavanja.

Raspisuje se i posebna naknada uz osnovnu naknadu, spasioci mogu imati pravo na posebnu naknadu za izvanredne napore ili rizike poduzete tijekom akcije spašavanja.

Očuvanje imovine i okoliša klauzula o spašavanju imovine štiti okoliš te osigurava očuvanje vrijedne imovine promičući odgovornost prema okolišu kao i velika većina ostalih konvencija, protokola, organizacija. Suradnja između plovila u nevolji i spasitelja osigurava učinkovitu koordinaciju u izvanrednim pomorskim situacijama.

Kriteriji za određivanje visine nagrade, kako je propisano člankom 13. Konvencije o spašavanju, igraju ključnu ulogu u poštenom nadoknađivanju spasitelja za njihov trud i rizik.¹²¹ Ovi kriteriji pomažu u procjeni vrijednosti i značaja spašavanja, osiguravajući da je nagrada razmjerna.

Vrijednost spremljenog plovila i imovine odredba uzima u obzir financijsku vrijednost spašene imovine, uključujući plovilo i njegov teret. Nagrada će obično biti veća ako je spašeno svojstvo od značajne vrijednosti. Napori spasitelja u sprječavanju ili minimiziranju štete na morskome okolišu kao količina i učinkovitost spasilaca. Napori u sprečavanju ili smanjenju štete na okolišu također igraju presudnu ulogu u određivanju nagrade. To promiče brigu o okolišu i održivost.

Jedan od interesantnijih kriterija je sam stupanj uspjeha. Iznos nagrade može varirati ovisno o stupnju uspješnosti u spašavanju, ta spašavanja rezultiraju većom nagradom u usporedbi s djelomičnim spašavanjem.

Rizici i opasnosti s kojima se suočavaju spasioci tijekom operacije spašavanja su od najveće važnosti. Veći rizici rezultiraju većim nagradama kao i vrijeme, troškovi i

¹²⁰ Ibid. čl. 5

¹²¹ Vidi odluku o proglašenju zakona o potvrđivanju Međunarodne konvencije o spašavanju

gubici koje su pretrpljeni spasioci. Troškovi i gubici koje su pretrpjeli spasioci, uključujući vrijeme, opremu i resurse, uzimaju se u obzir pri određivanju nagrade. Spasioci bi trebali biti adekvatno nadoknađeni za svoje troškove i gubitke.

Kriteriji također uzimaju u obzir rizike s kojima se suočavaju spasioci, uključujući rizike za sebe i svoju opremu. Brzina je presudna, usluga skoja brzo i učinkovito obavi spašavanje nagrađuje se više jer brzina može značajno smanjiti štetu i rizik. Dostupnost, upotreba i učinkovitost spasilačkih plovila i opreme kvaliteta i učinkovitost opreme spasitelja igraju ulogu u određivanju nagrade.

Članak 14. Konvencije o spašavanju utvrđuje uvjete za dobivanje posebne naknade, naknade za okoliš, za spas u slučajevima kada postoji opasnost od onečišćenja mora. Ovi su uvjeti za posebnu naknadu stroži i primjenjuju se samo kad su ispunjene određene pretpostavke. Pretpostavke za posebnu naknadu:

Prva pretpostavka za kvalificiranje za posebnu naknadu za spas je da spašeni brod ili njegov teret predstavljaju stvarnu prijetnju onečišćenju mora. To može uključivati situacije u kojima postoji opasnost od curenja nafte, kemikalija ili drugih potencijalno opasnih tvari.

Druga pretpostavka je da spas nije već nagrađen za njihovo spašavanje na temelju standardnih uvjeta Konvencije o spašavanju.

Posebna naknada ili naknada za okoliš ima veliki značaj u poticanju spasitelja na brzo i učinkovito reagiranje na situacije koje predstavljaju rizik od onečišćenja morskog okoliša.

4.4. SCOPIC klauzula

SCOPIC klauzula (engl. Special Contingency Owners Protective Insurance Clause) je dodatak polici osiguranja koji se koristi prilikom prijevoza sirove nafte i ostalih naftnih proizvoda. SCOPIC klauzula je dizajnirana tako da omogućí

vlasnicima tereta i/ili naftnih platformi/brodu da preuzmu rizike vezane uz ekološku štetu nastalu za vrijeme spašavanja.¹²²

Klasične police osiguranja uobičajeno ne pokrivaju štete nastale tijekom spašavanja tereta, naftne platforme ili broda. Međutim, spašavanje često može dovesti do velikih ekoloških šteta zbog istjecanja nafte u more. SCOPIC klauzula je dizajnirana da motivira osiguravatelje da što prije organiziraju spašavanje kako bi se spriječilo daljnje onečišćenje.¹²³

Osiguravatelji su dužni pokriti sve troškove spašavanja, ali se vlasnici tereta i plovila slažu da će preuzeti određeni dio troškova za štetu nastalu tijekom spašavanja. Time se osiguravateljima olakšava organizacija spašavanja bez višemjesečnog pregovaranja o troškovima. Također se sprječavaju namjerna kašnjenja s organizacijom spašavanja kako bi se ograničili troškovi osiguravatelja.¹²⁴

SCOPIC klauzula je pomogla poboljšati skladnost i brzinu organizacije spašavanja u slučaju nesreća na moru. Ujedno je smanjila troškove osiguravatelja, ali i olakšala posao vlasnicima tereta i/ili plovila da brzo provedu spašavanje i spriječe dodatnu ekološku štetu. Smatra se jednim od ključnih doprinosa međunarodnom privatnom pomorskom pravu.

Kao što se vidi iz prijašnjeg teksta, SCOPIC klauzula je dodatak u polici osiguranja koji ima za cilj motivirati bržu reakciju osiguravatelja u slučaju nesreća na moru kako bi se spriječilo dodatno onečišćenje. Klauzula prevodi dio troškova spašavanja na teret vlasnika tereta, što osiguravateljima olakšava organizaciju spašavanja

¹²² Vidi Dara Akosamanogly, James G. Delisle, "SCOPIC and Offshore Oil Spills: Addressing Risk Allocation and Compensating Victims", *Oceans and Coastal Law Journal*, Vol. 27, No. 2, 2022, 1.

¹²³ Vidi enny L. Groner, "Oil Spills and Insurance Coverage: Does the SCOPIC Clause Spread the Risk or Increase Moral Hazard?", *Roger Williams University Law Review*, Vol. 16, Issue 1, 2011, 230.

¹²⁴ Vidi Nathalie Bernasconi-Osterwalder, Lise Johnson, "SCOPIC: A Catch-22 for Victims?"

5. ZAKLJUČAK

Ovim završnim radom prikazuje se omjer važnosti razumijevanja i shvaćanja te krajnjeg tumačenja pomorskog prava. Ističu se ključni elementi koji su oblikovali pravni okvir pomorsko potraživanja i spašavanja (SAR-a).

Analizom međunarodnih konvencija, nacionalnih propisa i pravnih načela ušli smo u duboko međusobno povezanu prirodu izazova za pomorsko spašavanje i primjenjiva prava u tim situacijama.

Jedna važna stvar je da su konvencije poput SOLAS (Međunarodna konvencija o sigurnosti života na moru) i SAR konvencija (Međunarodna konvencija o pomorskom pretraživanju i spašavanju) utvrdile temeljne smjernice za organizaciju i provedbu pomorske potrage i spašavanja. Ove konvencije obvezuju države potpisnice da uspostave učinkovite SAR sustave i surađuju u spašavanju plovila i pojedinaca u nevolji.

Nacionalni propisi igraju globalno veliku ulogu u provedbi međunarodnih konvencija, pružajući dodatne smjernice i detalje o SAR operacijama na lokalnoj razini. S obzirom na ovu bogatu pravnu pozadinu, razgovarali smo o nekoliko ključnih pitanja koja se odnose na pomorski SAR. To uključuje pitanja odgovornosti u spasilačkim akcijama, kompenzaciju spasilaca, obvezu pružanja pomoći u izvanrednim situacijama, upravljanje informacijama i koordinaciju između različitih agencija i država.

Zaključno, važno je naglasiti da iako postoje jasni pravni okviri za pomorski SAR, ta područja i dalje predstavljaju brojne izazove, posebno u kontekstu sve veće globalizacije, pomorske trgovine, i prijetnje zagađenja mora. Pravni aspekti pomorskog spašavanja zahtijevaju stalnu pažnju i prilagodbu kako bi se osigurale najbolje prakse zaštite ljudi, plovila i okoliša.

Pomorski SAR nije samo zakonska obveza, već i moralna i humanitarna dužnost međunarodne zajednice. Njegova uspješna provedba ovisi o učinkovitoj suradnji država, agencija i organizacija, a pravni okvir je ključni temelj za postizanje tog cilja. S obzirom na izazove i promjene koje se događaju u morima širom svijeta, od ključne je važnosti da se pravni aspekti pomorskog spašavanja kontinuirano ažuriraju i prilagođavaju kako bi se osigurao brz i učinkovit odgovor na pomorske izvanredne situacije.

Pored gore spomenutih točaka, vrijedno je spomenuti i značaj konvencija u pomorskom pravu. Ovi međunarodni sporazumi služe kao temelj za reguliranje različitih aspekata pomorskih aktivnosti, uključujući sigurnost i zaštitu okoliša. Oni pružaju okvir za suradnju među državama i uspostavljaju zajedničke standarde koji promiču sigurnost i dobrobit svih koji su uključeni u pomorske operacije.

Nadalje, konvencije doprinose profesionalizaciji pomorske industrije postavljanjem smjernica za kvalifikaciju i osposobljavanje pomoraca, osiguravajući njihovu kompetenciju i spremnost za rješavanje mogućih izvanrednih stanja na moru. Poštivanje ovih konvencija ne samo da povećava profesionalnost pomorskog sektora, već i jača ukupnu sigurnost i sigurnost pomorskih aktivnosti. Od velike važnosti je shvatiti dubinu i složenost pomorskog prava i njegove primjene u operacijama traganja i spašavanja. Razumijevanjem pravnih načela i konvencija koje upravljaju pomorskim SAR-om možemo pridonijeti razvoju učinkovitih i učinkovitih praksi koje daju prioritet zaštiti ljudskog života, plovila i morskog okoliša.

Proučavanje pravnih aspekata pomorskog traganja i spašavanja zahtijeva sveobuhvatno razumijevanje međunarodnih konvencija, nacionalnih propisa i razvijajuće se izazove u pomorskom području. Podržavajući profesionalne i akademske standarde, možemo nastojati osigurati kontinuirano poboljšavanje pomorskih SAR praksi i poticati bolje i sigurnije pomorsko okruženje za sve.

LITERATURA

Knjige:

- [1] Ivo Grabovac, Pomorsko pravo, knjiga prva, Sveučilište u Splitu, Viša pomorska škola, 2001.
- [2] Ivo Grabovac, Suvremeno hrvatsko pomorsko pravo i Pomorski zakonik, Split, 2005.
- [3] Yamamoto T., Maritime Law, Chandos Publishing, 2007.
- [4] Matutinović I., Pomorsko pravo, Naklada Ljevak, 2011.

Članci:

- [1] Pavić, D. (1997) 'Lloyd'sov standardni obrazac ugovora o spašavanju (LOF 1995)', Poredbeno pomorsko pravo, 39(153-154), pp. 136-155.
- [2] Stanković, P. (1989) 'Nova međunarodna konvencija o spašavanju na moru', Uporedno pomorsko pravo, 31(122-124), pp. 291-300.
- [3] Ćorić, D. (2002) 'Pomorsko javno dobro', Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, Supplement, pp. 267-274.
- [4] Marinović, Z. and Mudrić, M. 'Moderni izazovi prava spašavanja i zaštita Jadrana', Katedra za pomorsko i općeprometno pravo, Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb

Elektronički izvori:

- [1] International Maritime Organization. International Convention on Maritime Search and Rescue (SAR). [online] Dostupno na:
[https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-Maritime-Search-and-Rescue-\(SAR\).aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-Maritime-Search-and-Rescue-(SAR).aspx)
- [2] International Maritime Organization. International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS). [online] Dostupno na:
[https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx)
- [3] Ministarstvo vanjskih i europskih poslova. Specijalizirane agencije Ujedinjenih naroda. [online] Dostupno na:

<http://www.mvep.hr/hr/vanjska-politika/multilateralni-odnosi/ujedinjeni-narodi-%28un%29/specijaliziraneagencije-ujedinjenih-naroda/>

[4] International Maritime Organization. (2004) Resolution MSC.167(78) - Guidelines on the Treatment of Persons Rescued at Sea. [online] Dostupno na:

<https://www.imorules.com/GUID-2E9D38B9-C81F-431B-8016-615712FCE52B.html>

[5] International Maritime Organization. Global Integrated Shipping Information System (GISIS). [online] Dostupno na: <https://gisis.imo.org/Public/Default.aspx>

[6] Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture. Traganje i spašavanje. [online] Dostupno na: <https://mmpi.gov.hr/more/traganje-i-spasavanje/8632>

[7] U.S. Coast Guard. GMDSS Areas and Search and Rescue Areas. [online] Dostupno na: <https://www.navcen.uscg.gov/gmdss-areas-and-search-and-rescue>

[8] Johansson, S.O. (2009) The Law of Salvage. [online] Dostupno na:

<https://www.uio.no/studier/emner/jus/jus/JUR5400/v09/undervisningsmateriale/Salvage-1.pdf>

[9] International Maritime Organization. (1989) International Convention on Salvage.

[online] Dostupno na:

https://www.pravo.unizg.hr/_download/repository/1989_Salvage_convention.pdf

[10] International Monetary Fund. Special Drawing Right (SDR). [online] Dostupno na:

<https://www.imf.org/en/About/Factsheets/Sheets/2016/08/01/14/51/Special-Drawing-Right-SD>

POPIS KRATICA

Kratika	Puni naziv na stranom jeziku	Tumačenje na hrvatskom jeziku
SAR	Search and Rescue	Traganje i Spašavanje
IMO	International Maritime Organization	Međunarodna Pomorska Organizacija
SOLAS	Safety of Life at Sea	Međunarodna Konvencija o Zaštiti Ljudskih Života na Moru
UNCLOS	United Nations Convention on the Law of the Sea	Konvencija Ujedinjenih Naroda o Pravu Mora
SCOPIIC	Special Compensation P&I Club	Posebna kompenzacija i klauzula za pomorske incidente
LOF	Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement	Lloydov standardni oblik sporazuma o spašavanju
SDR	Special Drawing Rights	Posebno pravo vuče
IMF	International Monetary Fund	Međunarodni monetarni fond
MARPOL	Maritime Pollution	Međunarodna konvencija za sprječavanje onečišćenja od brodova
STCW	Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers	Međunarodna konvencija o standardima za osposobljavanje, izdavanje svjedodžbi i dežurstvo mornara
ISPS	International Ship and Port Facility Security	Međunarodni kodeks za sigurnost broda i lučkih postrojenja
GMDSS	Global Maritime Distress and Safety System	Globalni pomorski sustav za pozive u nuždi i sigurnosni sustav

ISM	International Safety Management	Međunarodni sustav upravljanja sigurnošću broda
-----	---------------------------------	---