

Ugovor o spašavanju broda

Radić, Borna

Undergraduate thesis / Završni rad

2024

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:187:856414>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2025-04-01**



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

BORNA RADIĆ
UGOVOR O SPAŠAVANJU BRODA
ZAVRŠNI RAD

Rijeka, 2024.

SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET

UGOVOR O SPAŠAVANJU BRODA
SALVAGE AGREEMENT
ZAVRŠNI RAD
BACHELOR THESIS

Kolegij: Pomorsko imovinsko pravo

Mentor: prof. dr. sc. Biserka Rukavina

Student: Borna Radić

Studijski smjer: Nautika i tehnologija pomorskog prometa

JMBAG: 0112087571

Rijeka, rujan 2024.

Student: Borna Radić

Studijski program: Nautika i tehnologija pomorskog prometa

JMBAG: 0112087571

IZJAVA O SAMOSTALNOJ IZRADI ZAVRŠNOG RADA

Kojom izjavljujem da sam završni rad s naslovom

Ugovor o spašavanju broda

(naslov završnog rada)

izradio samostalno pod mentorstvom

prof. dr. sc. Biserka Rukavina

(prof. dr. sc. / izv. prof. dr. sc. / doc dr. sc Ime i Prezime)

te komentorstvom _____

stručnjaka/stručnjakinje iz tvrtke _____

(naziv tvrtke).

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

Student

Borna Radić

(potpis)

Borna Radić

Ime i prezime studenta

Student: Borna Radić

Studijski program: Nautika i tehnologija pomorskog prometa

JMBAG: 0112087571

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 - autor

Borna Radić

(potpis)

Borna Radić

Ime i prezime studenta

SAŽETAK

Uređeni odnosi spasioca i spašenika rezultat su pravnih ugovora, Ugovora o spašavanju u situacijama opasnosti na moru. Ugovori adresiraju rizike i složene situacije s kojima se susreću brodovi tijekom pomorskih operacija. Motivirajući ugovori osiguravaju maksimalan trud i zalaganje spasioca u spašavanju i zaštiti ljudi, tereta i brodova. Osnovni princip ugovora je „naknada za spašavanje“, spasioc dobiva naknadu samo u slučaju uspješne operacije; visina ovisi o vrijednosti spašenog dobra, resursima uloženim u spašavanje, vještinama spasioca, te opasnostima kojima su isti izloženi. Međutim, nagrada se može definirati i na temelju spašenog plovila, tereta ili imovine, te složenosti i rizika spašavanja. Brza i efikasna reakcija te jasna struktura operativnog dijela spašavanja rezultat su kvalitetno riješenih obveza.

Ključne riječi: naknada za spašavanje, spasioc, spašenik, ugovor o spašavanju.

SUMMARY

The regulated relationships between the rescuer and the owner of the salvaged goods are the result of legal agreements, Salvage Agreement in situations of danger at sea. These agreements address risks and complex situations that ships face during maritime operations. Motivational agreements ensure maximum effort and dedication of rescuer in saving and protecting people, cargo and ships. The basic principle of this agreements is „salvage reward“, rescuer receives compensation only in case of a successful operation; reward depends on the value of the saved goods, the resources invested in the rescue, the skills of the rescuer, and the dangers they are exposed to. However, the reward can also be defined on the value of salvaged vessel, cargo or property, as well as the difficulty and hazards involved in the salvage. Rapid and effective response, with a clear structure of operational part of the rescue, are the result of well-resolved obligations.

Keywords: rescuer, salvage agreement, salvage reward.

SADRŽAJ

SAŽETAK.....	I
SUMMARY.....	I
SADRŽAJ.....	II
1. UVOD	1
2. OPĆENITO O POMORSKOM PROMETU.....	3
2.1. Pomorski promet	3
2.2. Sigurnost plovidbe.....	5
2.3. Kontrola plovidbe.....	7
2.4. Pojam pomorskih nesreća	9
3. POMORSKE NESREĆE I SPAŠAVANJE NA MORU.....	12
3.1. Ljudski čimbenik kao uzrok pomorske nesreće	12
3.2. Primijenjena tehnologija i pomorske nesreće.....	14
3.3. Mogućnost sprečavanja nesreća s aspekta vanjskih čimbenika.....	15
3.4. Mogućnost sprečavanja nesreća s aspekta unutarnjih čimbenika.....	17
3.5. Predostrožnost i mjere za sprečavanje nesreća.....	20
4. POJAM I KONCEPT UGOVORA O SPAŠAVANJU BRDOA.....	22
4.1. Izvori i norme koji pravno reguliraju akcije spašavanja	22
4.2. Vrste ugovora za spašavanje	24
4.3. Obveze i prava posade broda prilikom spašavanja.....	26
4.4. Iznos i uvjeti za dobivanje nagrade za spašavanje.....	28
4.5. Ulogu osiguranja u spašavanju.....	30
5. ZAKLJUČAK.....	32
LITERATURA.....	34

1. UVOD

Ugovori o spašavanju broda predstavljaju ključan aspekt pomorskog prava koji regulira odnose između brodova u opasnosti (*engl: salvee, odnosno spašenika na hrvatskom jeziku*) i onih koji pružaju pomoć (*spasioca*) na moru. Ovi ugovori imaju duboko ukorijenjenu povijest u pomorskim tradicijama i praksi te su se razvijali kako bi odgovorili na sve složenije izazove i rizike s kojima se susreću brodovi u opasnosti i spasioc u pomorskim operacijama.

Osnovni princip ugovora o spašavanju broda je princip „naknade za spašavanje” (*salvage reward*), prema kojem spasioci imaju pravo na naknadu za svoje napore u spašavanju ljudi, brodova ili tereta na moru. Ova naknada određuje se na temelju različitih faktora kao što su težina situacije, vrijednost spašene imovine, rizici koje su spasioci preuzeli te resursi koje su uložili u spašavanje.

Ugovori za spašavanje ne samo da definiraju financijske aspekte spašavanja, već i reguliraju prava i obveze svih stranaka uključenih u proces. To uključuje obaveze salvee da surađuju sa spasiocima kako bi se minimizirali rizici i štete te obvezu spasioca da poštuju standardne procedure spašavanja i pravne zahtjeve.

Osim toga, ugovori detaljno uređuju prava i odgovornosti stranaka u slučaju štete ili gubitaka koji mogu nastati tijekom spašavanja, kao i pravo na isključenje ili ograničenje odgovornosti spasioca. Cilj je ovih ugovora osigurati jasnoću, pravičnost i učinkovitost u postupcima spašavanja te potaknuti sigurnost i zaštitu u pomorskom prometu.

Kroz svoje povijesne i suvremene primjene, ugovori o spašavanju broda igraju ključnu ulogu u poticanju brze i koordinirane reakcije u slučaju hitnih situacija na moru te promiču stabilnost i sigurnost u pomorskoj industriji.

Rad je podijeljen na pet glavnih poglavlja koja analiziraju pomorske nesreće i spašavanje na moru. U uvodu definira se tema rada kao i ključni pojmovi vezani za istu. Drugo poglavlje opisuje pomorski promet s aspekta sigurnosti i kontrole plovidbe te definira pomorske nesreće koje se dodatno analiziraju u trećem poglavlju s posebnim naglaskom na ljudske, kao i na tehničke čimbenike. Imperativ je prevencija pomorskih nesreća, unutarnjih i vanjskih čimbenika koji dovode do nesreća te implementacija svih dostupnih mjera opreza. Pravni aspekt (izvori prava, prava i obveze posade, spasioca, brodarskih agencija, vrste ugovora) opisuje se u četvrtom

poglavlju. Naknade za spašavanje, uloga osiguranja i osiguravatelja u spašavanju te način ostvarivanja prava pojmovi su koji neizostavno traže dublju analizu i rješenje. Završnim poglavljem rezimiramo nalaze, zaključke rada; naglašavajući temeljne postulate pomrskog prometa i važnost definiranja i poštivanja istih. Literatura, koja se nalazi na kraju rada, pruža izvore informacija i istraživačkog rada za bolje i dublje razumijevanje teme.

2. OPĆENITO O POMORSKOM PROMETU

2.1. Pomorski promet

Pomorski promet izrazito je međunarodna djelatnost podložna uvjetima globalnog tržišta i međunarodnoj regulaciji. Njegov međunarodni karakter proizlazi iz okruženja u kojem se odvija. Pomorska plovidba, kao ključni segment pomorstva, obuhvaća različite države i njihove pravne sustave, kao i područja koja nisu pod jurisdikcijom nijedne države (otvoreno more).¹

Prve prometnice nastale su višestrukim prolascima preko najpovoljnijih površina terena bez promjene njihovih prirodnih svojstava, poput visinskih i dolinskih putova, gazeva na rijekama, prijevoja u planinama, te pristupa pitkoj vodi i hrani. Promet se u početku odvijao pješaćenjem i nošenjem prtljage, a kasnije su se razvijala vozila od prirodnih materijala. Otkriće kotača odigralo je presudnu ulogu u razvoju prometa, najprije kopnenog, a potom i vodnog te zračnog.

Načini dostave tereta uključuju:²

1. cestovni prijevoz
2. brodski prijevoz
3. zračni prijevoz
4. intermodalni prijevoz tereta.

Cestovni prijevoz može se obavljati vlakom ili kamionom. U zračnim i pomorskim pošiljkama, cestovni je prijevoz ključan za preuzimanje robe od mjesta porijekla do zračne luke ili luke, a zatim do odredišta. Zbog ograničenih obala, proizvodni pogoni često nisu blizu luka. Cestovni promet obično je pristupačniji od zračnog, ali skuplji od pomorskog, osobito u zemljama u razvoju s neefikasnom infrastrukturom.

Otprema robe kamionom izravno od mjesta pošiljatelja do odredišta poznata je kao pošiljka od vrata do vrata, formalno multimodalni transport. Kamioni i vlakovi prevoze teret do mora i zračnih luka gdje se teret prevozi u rasutom stanju.

¹ Žgaljić D., Perkušić Z., Schiozzi D. (2015). Značenje multimodalnog, intermodalnog i kombiniranog prijevoza u razvoju pomorskih prometnica, Pomorski zbornik, Vol. 49-50 No. 1, str. 12-28

² Žgaljić D., Perkušić Z., Schiozzi D. (2015). Značenje multimodalnog, intermodalnog i kombiniranog prijevoza u razvoju pomorskih prometnica, Pomorski zbornik, Vol. 49-50 No. 1, str. 12-28

Velike pošiljke obavljaju moderni brodovi. Flote trgovačkih mornarica ili marina čine okosnicu svjetske trgovine, prevozeći 90 % međunarodne trgovine s 102.194 komercijalna broda diljem svijeta. Na rijekama i kanalima teglenice se često upotrebljavaju za prijevoz rasutog tereta.³

Intermodalni prijevoz tereta uključuje više od jednog načina transporta, najčešće korištenjem intermodalnih transportnih kontejnera koji se lako prevoze između broda, željeznice, aviona i kamiona.

Pomorski prijevoz obuhvaća kretanje ljudi i tereta čamcem, brodom, teglenicom ili jedrilicom preko oceana i mora. Najisplativiji je za velike, kvarljive i teške proizvode na velike udaljenosti, te je ključan za međunarodnu trgovinu. Njegova ekonomičnost i povijesna važnost čine ga ključnim načinom prijevoza, s niskim operativnim troškovima i velikom nosivošću.

Pomorski promet obavlja 85 % ukupne međunarodne trgovine, što po vrijednosti robe iznosi oko 70 %. Razvoj vodenog transporta povezan je s obalnim državama poput Liberije, Japana, Velike Britanije, Norveške, SAD-a, Rusije i Grčke. Dominantni tereti su nafta, pšenica, ugljen, rude i druge vrste rasutih tereta. Najveći pomorski putovi povezuju Zapadnu Europu sa Sjevernom Amerikom, Bliskim i Dalekim istokom, dok više od 2.000 luka obavlja promet robe.⁴

Svjetska vanjska trgovina značajno utječe na pomorsko tržište. Količina prevezene robe varira tijekom godine, što utječe na kapacitete pomorskog prometa. Oscilacije ponude i potražnje za brodskim prostorom utječu na cijene prijevoza. Kako sve zemlje s flotom sudjeluju u pomorskom prometu, stvorilo se svjetsko pomorsko i riječno tržište.

Vodeni transport obuhvaća riječnu i morsku plovidbu te je ključan za velike količine tereta na veće udaljenosti. Dijeli se na nacionalni i međunarodni transport, te na prijevoz robe i putnika. Roba koja se prevozi obično je velike količine i manje vrijednosti, poput nafte, žita, rude, ugljena i šljunka. Dok prijevoz robe raste, prijevoz putnika opada.

Pomorski promet od vitalnog je značaja za vanjskotrgovinsku razmjenu EU, koja se 90 % odvija morskim putem, a 40 % unutartrgovinske razmjene odvija se kratkopružnim pomorskim prometom. Europske morske luke godišnje opslužuju više od 400 milijuna putnika.⁵

³ Prema WTO (2024)

⁴ Ibid

⁵ Prema Eurostat (2024)

U narednim godinama očekuje se daljnji rast pomorskog prometa, te ga je potrebno prilagoditi izazovima 21. stoljeća. Strateški ciljevi europske pomorske politike do 2030. uključuju konkurentnost europskog brodarstva, očuvanje pomorskih zanimanja i znanja, zaštitu sigurnosti plovidbe, smanjenje štetnih utjecaja na okoliš, sigurnosnu zaštitu luka i brodova, te unapređenje kratkopružnog pomorskog prometa i inovacija u pomorskom sektoru.

2.2. Sigurnost plovidbe

Zaštita ljudskih života na moru, održavanje visoke razine sigurnosti plovidbe i prevencija onečišćenja morskog okoliša ključni su ciljevi svake pomorske države. Ključni koraci u postizanju ovih ciljeva uključuju razvijene i učinkovite sustave provođenja sigurnosnih istraga kako bi se utvrdili uzroci nezgoda i predložile mjere za njihovo sprečavanje, te upravne istrage radi utvrđivanja odgovornosti počinitelja pomorskih nezgoda.

Međunarodna pomorska organizacija i Europska unija uložile su značajne napore u uspostavu zajedničkih pravila i metodologija za provođenje sigurnosnih istraga. Prema Direktivi 2009/18/EZ, države članice EU-a moraju uspostaviti neovisna, nepristrana i stalna tijela za istraživanje nezgoda, istraživati ih ovisno o njihovoj ozbiljnosti, objavljivati izvješća o istragama i obavijestiti Europsku komisiju o pomorskim nezgodama putem europske platforme za informacije o pomorskim nezgodama.⁶

Putnički brodovi, kao posebna kategorija plovila, moraju ispunjavati stroge tehničke uvjete sigurnosti plovidbe, što podrazumijeva višu razinu sigurnosti u odnosu na ostale vrste brodova. Stalni porast broja putnika i brodova povećava rizik u slučaju nezgoda, stoga je provođenje sigurnosnih istraga i stvaranje visokokvalitetnih sigurnosnih mjera od iznimne važnosti.

Autori prikazuju relevantne hrvatske zakonske odredbe, uključujući Pomorski zakonik, Uredbu o načinu i uvjetima provođenja sigurnosnog očevida pomorskih nezgoda i Pravilnik o uvjetima i

⁶ Žgaljić D., Perkušić Z., Schiozzi D. (2015). Značenje multimodalnog, intermodalnog i kombiniranog prijevoza u razvoju pomorskih prometnica, Pomorski zbornik, Vol. 49-50 No. 1, str. 12-28

ovlastima za provođenje upravnog očevida pomorskih nezgoda, kako bi ocijenili u kojoj mjeri je hrvatski pomorski pravni sustav implementirao međunarodna rješenja i rješenja EU-a.⁷

Direktiva 2009/18/EZ, usvojena 2009. godine, dio je Trećeg paketa pomorske sigurnosti EU-a. Ona usklađuje zakonodavstvo EU-a u području sigurnosti pomorske plovidbe, osnovnih načela istrage pomorskih nezgoda, istražnih metoda i postupaka. Prema Direktivi, države članice EU-a moraju uspostaviti pravni status istraga o pomorskoj sigurnosti, osiguravajući da su učinkovite, nepristrane, transparentne, brze i neovisne o drugim istragama. Države članice moraju osigurati da sigurnosne istrage nisu neopravdano ometane ili odgođene zbog paralelnih kaznenih ili drugih istraga.⁸

Izvješća o sigurnosnim istragama moraju biti objavljena u formatu koji je odredilo nadležno istražno tijelo, a sigurnosne preporuke moraju biti ozbiljno razmotrene i, prema potrebi, poduzete odgovarajuće mjere u skladu s pravom Zajednice i međunarodnim pravom.

Europska politika o sigurnosti mora uspostavila je načela djelovanja EU-a na području zaštite sigurnosti pomorskog prometa i morskog okoliša. Do kraja 1994. i sredinom 1995. godine doneseno je nekoliko ključnih direktiva i uredbi:⁹

- Direktiva 94/57 koja propisuje pravila za djelovanje klasifikacijskih društava
- Direktiva 95/21 o nadzoru brodova od strane države luke
- Uredba 2978/94 koja potiče korištenje tankera s dvostrukom oplatom
- Direktiva 94/58 utemeljena na STCW konvenciji o standardima za priznavanje svjedodžbi o obučenosti pomoraca.

Vijeće je donijelo tri uredbe o primjeni načela slobodnog pružanja usluga u pomorskom sektoru EU-a:¹⁰

⁷ Primorac, Ž. (2016). Aktualnosti u sustavu obavljanja upravnih istraga pomorskih nezgoda prema najnovijim rješenjima hrvatskih pomorskopravnih propisa, Proceedings Book "Modern Challenges of Marine Navigation", 1st International Scientific Conference of Maritime Law, Faculty of Law, University of Split, Split, str. 335-352.

⁸ Pecotić Kaufman, J., (2007). Pomorska kabotaža u pravu Europske Zajednice: Uredba Vijeća (EEZ) br.3577/92 i relevantna sudska praksa, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, vol.57, br. 4-5/2007., str. 791.

⁹ Primorac, Ž. (2016). Aktualnosti u sustavu obavljanja upravnih istraga pomorskih nezgoda prema najnovijim rješenjima hrvatskih pomorskopravnih propisa, Proceedings Book "Modern Challenges of Marine Navigation", 1st International Scientific Conference of Maritime Law, Faculty of Law, University of Split, Split, str. 335-352.

¹⁰ Baričević, H. (2011). Tehnologija kopnenog prometa, Pomorski fakultet, Rijeka, str. 49

- Uredba 4055/86 koja regulira pružanje usluga pomorskog prijevoza između država članica EU-a i trećih država
- Uredba 4058/86 o koordiniranoj akciji EU-a radi zaštite slobodnog pristupa teretima u oceanskim trgovinskim razmjenama
- Uredba 3577/92 koja regulira pružanje usluga pomorskog prijevoza unutar iste države članice EU-a (pomorska kabotaža).

Države članice mogu ograničiti slobodu pružanja usluga u tri slučaja:

- donoseći vlastite propise koji se odnose na posadu broda
- određivanjem obveza javne usluge brodarima kako bi osigurali odgovarajuću uslugu prijevoza s otoka, do otoka i između otoka
- zatraživanjem od Komisije uvođenje zaštitnih mjera u slučaju ozbiljnog poremećaja na unutarnjem tržištu.

Prilikom donošenja prvih dviju uredbi, države članice nisu se mogle usuglasiti oko liberalizacije pomorske kabotaže jer je tradicionalno tržište bilo rezervirano za domaće brodare, posebno u južnim europskim državama (Francuska, Italija, Španjolska, Portugal, Grčka). Uredba 3577/92, kojom je liberalizirano tržište pomorske kabotaže u EU-u, donesena je 1992. godine.

2.3. Kontrola plovidbe

Kontrola pomorske plovidbe u Europskoj uniji postaje sve važnija komponenta za osiguranje sigurnosti i zaštite okoliša. Posebice Direktiva 2009/16 o nadzoru države luke, koja predstavlja značajan korak naprijed u poboljšanju učinkovitosti inspeksijskog nadzora nad brodovima koji pristaju u europskim lukama. Ova direktiva zahtijeva da se svi brodovi koji uplovljavaju u luke unutar EU-a podvrgnu inspeksijskom nadzoru, čime se značajno povećava nadzor u odnosu na prethodnu direktivu koja je zahtijevala nadzor samo 25 % brodova.¹¹

¹¹ Žgaljić D., Perkušić Z., Schiozzi D. (2015). Značenje multimodalnog, intermodalnog i kombiniranog prijevoza u razvoju pomorskih prometnica, Pomorski zbornik, Vol. 49-50 No. 1, str. 12-28

Učestalost inspekcija sada ovisi o procjeni rizika svakog broda za sigurnost plovidbe, tako da se visokorizični brodovi pregledavaju svakih šest mjeseci, srednje rizični svakih dvanaest mjeseci, a brodovi niskog rizika svake tri godine.

Sigurnost na moru ističe se kao ključna sastavnica politike pomorskog prometa Europske unije. Osnovni cilj ove politike zaštita je putnika, članova posade, morskog okoliša i obalnih regija. Europska sigurnosna politika u području pomorskog prometa ima za cilj zaštititi građane i gospodarstvo od nezakonitih radnji koje ugrožavaju pomorski prijevoz i lučke usluge. Pravna regulativa EU-a obuhvaća niz preventivnih mjera koje su sadržane u Uredbi 725/2004 o unapređenju sigurnosti brodova i lučkih operacija te Direktivi 2005/65 i kasnijoj Direktivi 2009/20 o sigurnosnoj zaštiti luka. Ove mjere čine pravni okvir za zaštitu sigurnosti pomorskog dijela logističkog lanca.¹²

U Republici Hrvatskoj, sigurnosne i upravne istrage pomorskih nezgoda regulirane su Pomorskim zakonikom s izmjenama i dopunama iz 2011. godine te Uredbom o načinu i uvjetima za provođenje sigurnosnih istraga pomorskih nezgoda i nesreća. Provođenje sigurnosne istrage ima cilj – utvrditi što se dogodilo, zašto se dogodilo i kako spriječiti slične događaje u budućnosti.

Ova istraga značajno doprinosi poboljšanju pomorske sigurnosti i smanjenju rizika od onečišćenja s brodova. Sigurnosne istrage u Republici Hrvatskoj provodi Agencija za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu, osnovana 2013. godine. Agencija djeluje kao pravna osoba s javnim ovlastima i odgovorna je Vladi Republike Hrvatske.

Prema zakonodavstvu, sigurnosna istraga mora se pokrenuti u slučaju vrlo ozbiljnih pomorskih nezgoda unutar 30 dana od događaja, dok za manje ozbiljne nezgode glavni istražitelj procjenjuje hoće li pokrenuti istragu na temelju prikupljenih podataka. Ova regulativa razlikuje se od Direktive 2009/18/EZ, koja propisuje da se istraga mora pokrenuti što je prije moguće, a najkasnije dva mjeseca nakon nezgode. U Hrvatskoj, za vrlo ozbiljne pomorske nezgode, istraga

¹² Primorac, Ž. (2016). Aktualnosti u sustavu obavljanja upravnih istraga pomorskih nezgoda prema najnovijim rješenjima hrvatskih pomorskopravnih propisa, Proceedings Book “Modern Challenges of Marine Navigation”, 1st International Scientific Conference of Maritime Law, Faculty of Law, University of Split, Split, str. 335-352.

se mora pokrenuti unutar 30 dana, dok za manje ozbiljne nezgode glavni istražitelj odlučuje o pokretanju istrage na temelju preliminarne procjene.¹³

Kontrola pomorske plovidbe u Europskoj uniji i Republici Hrvatskoj pokazuje napredak u poboljšanju sigurnosti na moru i zaštiti okoliša. Unapređenje inspekcijskog nadzora, definiranje učestalosti inspekcija prema riziku broda i provođenje sigurnosnih istraga nakon pomorskih nezgoda ključni su elementi koji doprinose ostvarivanju ovih ciljeva. Kroz suradnju između nacionalnih agencija i europskih institucija, te kroz primjenu preventivnih mjera i pravnih okvira, nastoji se osigurati visoka razina sigurnosti na moru te zaštita svih sudionika u pomorskom prometu.

2.4. Pojam pomorskih nesreća

Pomorske nesreće predstavljaju kompleksan i slojevit fenomen koji uključuje različite aspekte sigurnosti, ljudskih grešaka, tehničkih problema i utjecaja prirodnih sila. One se mogu dogoditi na raznim tipovima plovila, uključujući trgovačke brodove, putničke brodove, tankere, ribarske brodove te brodove za razonodu.¹⁴

Pomorske nesreće često rezultiraju značajnim ekonomskim gubitcima, ljudskim žrtvama i ekološkim katastrofama, čime postaju važno pitanje za međunarodnu zajednicu, pomorsku industriju i nacionalne vlade.

Jedan je od ključnih faktora koji doprinose pomorskim nesrećama ljudska greška. Posada broda igra ključnu ulogu u navigaciji, održavanju i upravljanju brodom. Često se događa da nedostatak iskustva, umor, loša komunikacija ili nepažnja rezultiraju nesrećama. Na primjer, kolizije između brodova često su uzrokovane nesporazumima ili nepažnjom tijekom navigacije, dok nesreće prilikom iskrcavanja tereta mogu biti posljedica lošeg planiranja ili nepravilnog rukovanja teretom.

Tehnički problemi predstavljaju još jedan značajan uzrok pomorskih nesreća. Stari ili neodržavani brodovi skloniji su kvarovima koji mogu dovesti do ozbiljnih nesreća. Problemi s

¹³ Pecotić Kaufman, J., (2007). Pomorska kabotaža u pravu Europske Zajednice: Uredba Vijeća (EEZ) br.3577/92 i relevantna sudska praksa, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, vol.57, br. 4-5/2007., str. 791.

¹⁴ Primorac, Ž. (2016). Aktualnosti u sustavu obavljanja upravnih istraga pomorskih nezgoda prema najnovijim rješenjima hrvatskih pomorskopravnih propisa, Proceedings Book "Modern Challenges of Marine Navigation", 1st International Scientific Conference of Maritime Law, Faculty of Law, University of Split, Split, str. 335-352.

motorima, navigacijskom opremom ili strukturalnim dijelovima broda mogu rezultirati potonućem, požarima ili drugim opasnim situacijama. Primjer je slučaj tankera „Exxon Valdez” koji se nasukao 1989. godine, uzrokujući jednu od najgorih ekoloških katastrofa u povijesti, dijelom zbog tehničkih problema i nedostatka odgovarajuće navigacijske opreme.¹⁵

Prirodne sile također igraju važnu ulogu u pomorskim nesrećama. Oluje, veliki valovi, magla i drugi ekstremni vremenski uvjeti mogu značajno otežati plovidbu i povećati rizik od nesreća. Primjerice, tajfuni i uragani često uzrokuju potonuća brodova i gubitak tereta. Prirodne sile mogu biti nepredvidive i izuzetno snažne, čime dodatno kompliciraju sigurnost pomorske plovidbe.

Ekološki utjecaj pomorskih nesreća također je značajan. Ispuštanje nafte i drugih opasnih tvari u more može uzrokovati dugotrajne štete ekosustavima. Naftne mrlje uzrokuju pomor ribe i drugih morskih organizama, zagađuju obale i imaju dugoročne negativne posljedice za lokalne zajednice koje ovise o moru za svoj opstanak.

Osim toga, nesreće koje uključuju kemikalije ili radioaktivni materijal mogu imati još ozbiljnije posljedice za okoliš i ljudsko zdravlje.

Kako bi se smanjio broj pomorskih nesreća, potrebno je provesti niz preventivnih mjera. Jedna je od najvažnijih mjera stroga regulacija i inspekcija brodova. Međunarodne organizacije poput Međunarodne pomorske organizacije (IMO) postavljaju standarde za sigurnost brodova, koje države članice moraju implementirati. Redovite inspekcije brodova, održavanje opreme i certificiranje posade ključni su koraci u osiguravanju sigurnosti na moru.¹⁶

Edukacija i obuka pomoraca također su od iznimne važnosti. Pomorci moraju biti pravilno obučeni za sve aspekte navigacije, rukovanja teretom i sigurnosnih protokola. Posebna pažnja treba se posvetiti obuci za hitne situacije, kako bi posada bila spremna reagirati na nesreće i smanjiti štetu.

Tehnološki napredak također može igrati ključnu ulogu u povećanju sigurnosti na moru. Moderni navigacijski sustavi, automatizacija i napredni senzori mogu pomoći u izbjegavanju nesreća. Na primjer, sustavi za otkrivanje i izbjegavanje sudara mogu spriječiti kolizije, dok sustavi za praćenje tereta mogu osigurati pravilno rukovanje i skladištenje opasnih materijala.

¹⁵ Baričević, H. (2011). Tehnologija kopnenog prometa, Pomorski fakultet, Rijeka, str. 55

¹⁶ Straubhaar, R. (2017). Passenger Transport on European Waterways, Economic situation, str. 50-76

Pomorske nesreće složen su i ozbiljan problem koji zahtijeva multidisciplinarni pristup i međunarodnu suradnju. Prevencija nesreća, edukacija, tehnološki napredak i stroga regulacija ključni su elementi u smanjenju rizika i osiguravanju sigurnosti na moru. Samo zajedničkim naporima može se smanjiti broj nesreća, zaštititi ljudske živote, očuvati okoliš i osigurati održiv razvoj pomorskog sektora.

3. POMORSKE NESREĆE I SPAŠAVANJE NA MORU

3.1. Ljudski čimbenik kao uzrok pomorske nesreće

Ljudski čimbenik i pomorska nesreća ključna su područja koja zahtijevaju pažljivo razmatranje unutar pomorske industrije. Ljudski čimbenik odnosi se na različite aspekte ljudskog ponašanja, sposobnosti i ograničenja koji mogu utjecati na sigurnost plovidbe i učinkovitost pomorskih operacija.¹⁷

Pomorske nesreće često imaju katastrofalne posljedice, ne samo u smislu gubitka ljudskih života, već i ekoloških šteta i ekonomskih gubitaka. Stoga je razumijevanje i upravljanje ljudskim čimbenikom od presudne važnosti za smanjenje rizika od pomorskih nesreća.

Jedan je od najvažnijih aspekata ljudskog čimbenika u pomorskoj industriji obuka i osposobljavanje posade. Kvalitetna obuka ključna je za osiguranje da pomorci posjeduju potrebne vještine i znanja za sigurno i učinkovito obavljanje svojih dužnosti.

Međunarodna konvencija o standardima izobrazbe, izdavanju svjedodžbi i obavljanju brodske straže pomoraca (STCW) postavlja minimalne standarde obuke i certifikacije za pomorce širom svijeta. Međutim, usklađivanje s ovim standardima samo je prvi korak. Neprestana obuka, simulacije hitnih situacija i redoviti pregledi sposobnosti posade ključni su za održavanje visoke razine pripremljenosti i sigurnosti.¹⁸

Stres i umor među pomorcima predstavljaju značajne izazove koji mogu dovesti do smanjenja učinkovitosti i povećanja rizika od nesreća. Dugi periodi na moru, odvojenost od obitelji i prijatelja te često nepovoljni radni uvjeti mogu dovesti do psiholoških i fizičkih problema. Pomorci često rade u smjenama koje mogu narušiti njihov prirodni ritam spavanja, što može uzrokovati kronični umor. Umor smanjuje koncentraciju, usporava reakcije i povećava vjerojatnost pogrešaka. Stoga je ključno da pomorske kompanije uspostave politike i prakse koje pomažu u smanjenju stresa i umora među posadom. To uključuje omogućavanje prikladnog odmora, pružanje psihološke podrške i stvaranje pozitivnoga radnog okruženja.

¹⁷ Zheng, B., & Jin, Y. X. (2010). Analysis on factors leading to human fault in marine accidents based on attribute reduction. *Journal of Shanghai Maritime University*, 31(1), str. 91-94.

¹⁸ Primorac, Ž. (2016). Aktualnosti u sustavu obavljanja upravnih istraga pomorskih nezgoda prema najnovijim rješenjima hrvatskih pomorskopravnih propisa, *Proceedings Book "Modern Challenges of Marine Navigation"*, 1st International Scientific Conference of Maritime Law, Faculty of Law, University of Split, Split, str. 335-352.

Komunikacija i timski rad također igraju ključnu ulogu u sigurnosti plovidbe. Nesporazumi i loša komunikacija među članovima posade mogu dovesti do pogrešnih odluka i nesreća. Jasna i učinkovita komunikacija, zajedno s dobrim timskim radom, osigurava da svi članovi posade budu svjesni svojih odgovornosti i da se problemi mogu brzo identificirati i riješiti. Međunarodne organizacije, poput Međunarodne pomorske organizacije (IMO), naglašavaju važnost dobre komunikacije na brodu i promiču upotrebu standardiziranih komunikacijskih protokola kako bi se smanjio rizik od nesporazuma.

Ljudske pogreške često su uzrokovane kombinacijom čimbenika, uključujući loše projektirane sustave i radna okruženja. Dizajn brodskih mostova, raspored opreme i instrumentacije te ergonomija radnog prostora mogu značajno utjecati na učinkovitost i sigurnost posade. Sustavi i oprema trebaju biti projektirani s korisnicima na umu, omogućujući jednostavno i intuitivno rukovanje. Redovito održavanje i ažuriranje opreme također je ključno za sprečavanje kvarova koji mogu dovesti do nesreća.¹⁹

Kultura sigurnosti unutar pomorske organizacije ima velik utjecaj na ponašanje posade i njihovu sposobnost da učinkovito odgovore na hitne situacije. Kultura sigurnosti obuhvaća stavove, uvjerenja i vrijednosti organizacije prema sigurnosti.

Pomorske kompanije koje promoviraju kulturu sigurnosti aktivno potiču prijavljivanje incidenata i opasnosti, provode redovite sigurnosne vježbe i osiguravaju da svi članovi posade budu svjesni važnosti sigurnosti. Menadžment igra ključnu ulogu u stvaranju i održavanju kulture sigurnosti, pružajući resurse i podršku potrebnu za implementaciju sigurnosnih praksi.²⁰

Pomorske nesreće često imaju ozbiljne posljedice, uključujući gubitak života, ekološke katastrofe i značajne ekonomske gubitke. Analiza pomorskih nesreća pokazuje da ljudski čimbenik često igra ključnu ulogu u njihovom nastanku. Stoga je upravljanje ljudskim čimbenikom ključno za smanjenje rizika od nesreća i poboljšanje sigurnosti plovidbe.

To zahtijeva sveobuhvatan pristup koji uključuje kvalitetnu obuku, upravljanje stresom i umorom, učinkovitu komunikaciju, dobro dizajnirane sustave i opremu te snažnu kulturu sigurnosti. Samo kroz stalne napore u ovim područjima moguće je postići visoku razinu

¹⁹ Bielić, T., Mohović, R., Ivče, R. (2011). Sociotechnical model of ship organization effectiveness. *Promet – Traffic & Transportation* 23(1), str. 49–57.

²⁰ Zheng, B., & Jin, Y. X. (2010). Analysis on factors leading to human fault in marine accidents based on attribute reduction. *Jour13-19nal of Shanghai Maritime University*, 31(1), str. 91-94.

sigurnosti u pomorskoj industriji i smanjiti rizik od nesreća koje mogu imati devastirajuće posljedice.

3.2. Primijenjena tehnologija i pomorske nesreće

Tehnologija na brodovima donijela je revoluciju u pomorsku industriju, značajno poboljšavajući sigurnost, učinkovitost i ekološku održivost. Napredne navigacijske i komunikacijske tehnologije, automatizirani sustavi upravljanja brodom i sofisticirani sigurnosni sustavi sada su standardna oprema na modernim brodovima. Ovi tehnološki napredci omogućuju preciznije praćenje i upravljanje brodovima, smanjujući rizik od pomorskih nesreća i incidenta.

Jedan od ključnih tehnoloških napredaka u pomorstvu uporaba je GPS-a i sustava automatske identifikacije (AIS). Ovi sustavi omogućuju kapetanima i posadama da prate položaj broda u realnom vremenu, što olakšava navigaciju i pomaže u izbjegavanju sudara. Osim toga, napredni radarski i sonarni sustavi pružaju dodatne informacije o okolišu oko broda, čime se poboljšava sposobnost izbjegavanja prepreka i plitkih voda. Digitalne karte i elektronički sustavi upravljanja navigacijom (ECDIS) također su postali neizostavan alat, omogućujući preciznije planiranje rute i praćenje brodskih operacija.²¹

Automatizacija i digitalizacija brodskih operacija značajno su smanjile ljudske pogreške, koje su jedan od glavnih uzroka pomorskih nesreća.

Automatizirani sustavi kontrole motora, kormila i drugih ključnih sustava omogućuju preciznije i pouzdanije upravljanje brodom. Integrirani sustavi upravljanja brodom (IBS) kombiniraju navigacijske, pogonske i sigurnosne sustave u jedinstvenu platformu, čime se smanjuje mogućnost ljudske pogreške i poboljšava cjelokupna sigurnost broda. Tehnologija također omogućuje daljinsko praćenje i dijagnostiku brodskih sustava, što olakšava održavanje i smanjuje rizik od kvarova.²²

Unatoč ovim tehnološkim naprecima, pomorske nesreće i dalje se događaju, često zbog kombinacije tehničkih kvarova, ljudskih pogrešaka i nepovoljnih vremenskih uvjeta. Međutim, tehnologija igra ključnu ulogu u smanjenju učestalosti i ozbiljnosti tih nesreća. Napredni

²¹ Bielić, T., Mohović R., Ivče, R. (2011). Sociotechnical model of ship organization effectiveness. *Promet – Traffic & Transportation* 23(1), str. 49–57.

²² Sun, J. (2017). The human element and maritime safety. *Journal of Regional Governance*, 8, str. 135-136.

sigurnosni sustavi, kao što su sustavi za automatsku detekciju požara, sustavi za sprečavanje prodora vode i sigurnosni alarmi, pomažu posadi da brzo reagira na hitne situacije.

Osim toga, tehnologija omogućuje bržu i učinkovitiju koordinaciju spašavanja, što može spasiti živote i smanjiti štetu.

Ekološka održivost postala je važan aspekt modernog pomorstva, a tehnologija igra ključnu ulogu u smanjenju negativnog utjecaja brodova na okoliš. Napredni sustavi za pročišćavanje otpadnih voda, sustavi za smanjenje emisija i ekološki prihvatljivi pogonski sustavi smanjuju ekološki otisak brodova. Tehnologija također omogućuje preciznije praćenje i upravljanje potrošnjom goriva, što smanjuje emisije stakleničkih plinova i poboljšava energetske učinkovitost.²³

Tehnologija je transformirala pomorsku industriju, donoseći značajna poboljšanja u sigurnosti, učinkovitosti i ekološkoj održivosti brodskih operacija. Napredni navigacijski sustavi, automatizacija i digitalizacija, te sofisticirani sigurnosni sustavi smanjili su rizik od pomorskih nesreća i poboljšali sposobnost reakcije na hitne situacije. Iako pomorske nesreće i dalje predstavljaju izazov, tehnologija pruža alate i rješenja koja mogu smanjiti njihovu učestalost i ozbiljnost, te osigurati sigurniji i održiviji pomorski promet.

3.3. Mogućnost sprečavanja nesreća s aspekta vanjskih čimbenika

Uz kontinuirani rast međunarodne pomorske trgovine, svjedočimo brzom razvoju pomorske industrije u posljednjim desetljećima. S porastom broja brodova na moru, mnogi plovni putevi postaju zagušeni. Intenzivne pomorske aktivnosti neizbježno povećavaju vjerojatnost nesreća poput sudara, kontakta i nasukavanja brodova. Takve nesreće mogu dovesti do katastrofalnih posljedica, uključujući gubitak ljudskih života, oštećenje tereta i ekološku štetu.

Sustav pomorske sigurnosti složen je i dinamičan. Prema teoriji sistemskog inženjeringa, čimbenici koji utječu na pomorsku sigurnost mogu se podijeliti u četiri glavne kategorije: ljudski

²³ Zheng, B., & Jin, Y. X. (2010). Analysis on factors leading to human fault in marine accidents based on attribute reduction. *Jour13-19nal of Shanghai Maritime University*, 31(1), str. 91-94.

čimbenici rizika, čimbenici rizika broda, čimbenici rizika okoline plovidbe i čimbenici rizika upravljanja. Svaka od ovih kategorija uključuje specifičnije čimbenike rizika.²⁴

Vanjski čimbenici odnose se na rizike uzrokovane prirodnim okolišem, okruženjem kanala i uvjetima rada osoblja unutar sustava pomorske sigurnosti. To uključuje prirodne uvjete (vjetar, valovi, struje i vidljivost), uvjete kanala (veličina kanala i gustoća brodova) i radne uvjete (osvjetljenje radnog mjesta i ventilacija zatvorenih prostora).

Kako bi se spriječile ljudske greške, potrebno je analizirati unutarnje i vanjske čimbenike koji utječu na sigurnost. Ovdje se radi o usklađivanju psiholoških i fizikalnih faktora. Ljudi su superiorni u odnosu na računala kada je riječ o konstruiranju hipoteza, donošenju odluka i zaključivanju na temelju različitih podataka i uočenih obrazaca. Prepoznavanje granica ljudskoga kognitivnog aparata i razvoj sustava koji te granice nadopunjuju ključni su za smanjenje ljudskih grešaka.²⁵

Kako bi se smanjio rizik od nesreća, vanjski čimbenici kao što su tehnologija, znanje i vještine pomoraca, organizacija i komunikacija trebaju se razvijati tako da potiču samopouzdanje u vlastite sposobnosti i kritičnost prema tehnološkim rješenjima. Istodobno, potrebno je održavati nisku razinu samodopadnosti pomoraca. Pomorci trebaju ići dalje od naučenih i provjerenih rješenja za poznate situacije te kontinuirano raditi na rješavanju novih problema kroz razmišljanje i rekonstrukciju situacija, usmjeravajući pažnju na konkretne izazove.

Na taj način, pomorci će biti bolje opremljeni za suočavanje s neočekivanim situacijama, što će doprinijeti smanjenju broja pomorskih nesreća i povećanju ukupne sigurnosti na moru.

Sprečavanje pomorskih nesreća ključan je izazov s obzirom na brz rast pomorske industrije i sve veći promet na moru. Vanjski čimbenici, kao što su prirodni uvjeti, okolina kanala i radni uvjeti, igraju važnu ulogu u sigurnosti plovidbe.²⁶

Prirodni uvjeti poput vjetra, valova, struja i vidljivosti predstavljaju nepredvidive faktore koji mogu značajno utjecati na sigurnost plovidbe. Nepovoljni vremenski uvjeti mogu otežati navigaciju i povećati rizik od nesreća, posebno na mjestima s gustim prometom brodova.

²⁴ Reason. (2009). *Human Error*, Cambridge University Press, New York, str. 43

²⁵ Reason. (2009). *Human Error*, Cambridge University Press, New York, str. 49

²⁶ Zheng, B., & Jin, Y. X. (2010). Analysis on factors leading to human fault in marine accidents based on attribute reduction. *Jour13-19nal of Shanghai Maritime University*, 31(1), str. 91-94.

Okolina kanala, uključujući veličinu kanala i gustoću brodova, također može doprinijeti riziku od sudara i nasukavanja. Kanali koji su previše uski ili pretrpani brodovima mogu ograničiti manevarski prostor i otežati sigurnu plovidbu, posebno u zahtjevnim situacijama poput promjene smjera ili manevriranja u uskim prolazima.

Radni uvjeti, kao što su osvjetljenje radnog prostora i ventilacija zatvorenih prostora, također su važni za sigurnost. Loše osvjetljenje ili nedostatak ventilacije može utjecati na sposobnost posade da pravodobno reagira na opasnosti ili da učinkovito upravlja situacijama u hitnim slučajevima.

Za prevenciju nesreća važno je kontinuirano poboljšavati tehnologiju, znanje i vještine pomoraca. Razvoj naprednih navigacijskih sustava, bolje obuke posada i stroža pravila o sigurnosti mogu smanjiti rizik od nesreća uzrokovanih vanjskim čimbenicima.²⁷

Dodatno, važno je razvijati organizaciju i komunikaciju unutar pomorske industrije kako bi se osigurala brza reakcija na potencijalne opasnosti i poboljšala koordinacija između brodova i nadležnih institucija.

Ukupno gledano, integrirani pristup koji uključuje tehnologiju, obuku, organizaciju i regulativu ključan je za uspješno sprečavanje pomorskih nesreća uzrokovanih vanjskim čimbenicima. Samo sustavno djelovanje može osigurati sigurniju i održivu pomorsku industriju u budućnosti.

3.4. Mogućnost sprečavanja nesreća s aspekta unutarnjih čimbenika

Unutarnji čimbenici, oni svojstveni čovjeku, uključuju budnost u smislu psihofizičke spremnosti za određenu radnju, razumnost, odlučnost i savjesnost. Na brodu, ti su čimbenici u određenoj mjeri uvjetovani vanjskim čimbenicima poput tehnologije, znanja i vještina pomorca, te komunikacijom i organizacijom. Ovi čimbenici međusobno su povezani i njihovi se učinci isprepliću. Primjerice, kako bi se pomorcu pomoglo da postane odlučniji, tehnologija se treba razvijati na način da olakšava donošenje odluka, upozoravajući na ključne postupke koje ne smije previdjeti.²⁸

²⁷ Primorac, Ž. (2016). Aktualnosti u sustavu obavljanja upravnih istraga pomorskih nezgoda prema najnovijim rješenjima hrvatskih pomorskopravnih propisa, Proceedings Book "Modern Challenges of Marine Navigation", 1st International Scientific Conference of Maritime Law, Faculty of Law, University of Split, Split, str. 335-352.

²⁸ Sun, J. (2017). The human element and maritime safety. *Journal of Regional Governance*, 8, str. 135-136.

Čimbenici rizika upravljanja odnose se na rizike povezane s odgovornostima upravljanja brodovima i posadama, relevantnim agencijama, brodarskim kompanijama, vlasnicima i operaterima, koji osiguravaju siguran rad sustava pomorske sigurnosti. To uključuje raspoređivanje i kompetencije posade, poštivanje pravila i propisa, korporativnu kulturu, obuku i obrazovanje, organizacijske sposobnosti, donošenje odluka i podršku s kopna.

Ljudski čimbenici rizika odnose se na rizike uzrokovane subjektivnim utjecajem ljudi, kao što su upravljanje i manevriranje brodom, koordinirano izbjegavanje te provedba konvencija i pravila u sustavu pomorske sigurnosti. To uključuje fizičko i psihičko stanje posade, njihovu razinu znanja i vještina, praktično iskustvo, te komunikacijske i izvedbene sposobnosti.

Čimbenici rizika broda odnose se na opremljenost, stanje, način i stupanj korištenja opreme i objekata koji okružuju brod kao glavno prijevozno sredstvo. To također uključuje obilježja tereta, stanje smještaja i osiguranja, strukturu trupa, informacije o brodu, brodske strojeve i opremu te elektroničku opremu.

Organizacijska klima (11,3 %) i organizacijski proces (7,7 %) identificirani su kao najzastupljeniji uzročni čimbenici nesreća. Organizacijska klima odnosi se na način na koji se stvari rade na brodu, uključujući kulturu, politiku i strukturu, a na nju utječu čimbenici poput nacionalne kulture, vodstva i znanja pojedinca. Primjeri negativne organizacijske klime uključuju korištenje mobilnih telefona tijekom straže na mostu, loš stav prema sigurnosnim mjerama, nepodržavanje pilotaže od strane ekipe na mostu i slabu sigurnosnu kulturu.²⁹

Uloga zapovjednika ključna je za izgradnju zdrave sigurnosne kulture na brodu. Obalna uprava tvrtke treba osigurati da zapovjednici imaju odgovarajuće znanje o vodstvu, pružiti stalnu podršku s obale i razviti sustav koji osigurava odgovarajuće upravljanje na brodu. Organizacijski proces uključuje politike vezane za sigurnost, poput sustava upravljanja sigurnošću (SMS). Primjeri nedostataka uključuju nepotpune procjene rizika i neadekvatno vođenje i podršku za voditelje.

Tvrtka bi trebala pripremiti SMS specifičan za brod i tvrtku, koji odražava primjenjive postupke. Međutim, neki SMS-ovi na brodovima nisu primjenjivi niti odražavaju situaciju na brodu, što

²⁹ Prema podacima udruženja brodara (2024)

ukazuje da su ih pripremile osobe bez pomorskog iskustva. Takvi uvjeti mogu brzo stvoriti nesigurne situacije koje odražavaju organizacijski utjecaj na nesreće.³⁰

Prevenција nesreća u pomorstvu izuzetno je kompleksan zadatak koji ovisi o brojnim unutarnjim čimbenicima. Ti su čimbenici inherentni čovjeku i njegovoj sposobnosti da prikladno reagira u različitim situacijama na brodu. Ključni elementi uključuju budnost, psihofizičku spremnost, razumijevanje, odlučnost i savjesnost posade.

Budnost posade od presudne je važnosti jer omogućuje brzu reakciju na neočekivane situacije koje mogu ugroziti sigurnost broda. To uključuje ne samo fizičku, već i psihičku spremnost posade, što znači da članovi posade moraju biti svjesni svoje okoline i spremni na brze promjene u radnom okruženju.

Razumijevanje i razboritost također su ključni elementi. Posada mora imati duboko razumijevanje svojih dužnosti i odgovornosti te biti sposobna procijeniti situaciju kako bi donijela pravilne odluke. Odlučnost je važna u kontekstu hitnih situacija gdje brza akcija može spriječiti eskalaciju problema.

Savjesnost posade odražava njihovu disciplinu i posvećenost sigurnosnim standardima. To uključuje poštovanje procedura, redovitu obuku i stalno usavršavanje vještina kako bi se osigurala reaktivnost i pripravnost u svim situacijama. Tehnologija igra značajnu ulogu u podršci unutarnjim čimbenicima. Napredni sustavi upozorenja i nadzora mogu pomoći posadi u identifikaciji potencijalnih prijetnji i pružiti im potrebne informacije za donošenje informiranih odluka. Na primjer, sustavi koji automatski upozoravaju na opasnosti ili greške mogu značajno smanjiti ljudske pogreške.³¹

Kultura sigurnosti unutar posade i kompanije ključna je za efikasnu prevenciju nesreća. To uključuje promicanje otvorenoga komunikacijskog okruženja gdje se mogu dijeliti primjeri dobre prakse i iskustva te izvještavati o potencijalnim sigurnosnim prijetnjama bez straha od sankcija.

Integrirani pristup koji uključuje obuku, tehnologiju, kulturu sigurnosti i prikladno vođenje ključan je za sprečavanje nesreća na moru. Svaka od ovih komponenti ima svoju ulogu u jačanju sigurnosti i smanjenju rizika, čime se osigurava sigurnost posade, tereta i okoliša.

³⁰ Reason. (2009) *Human Error*, Cambridge University Press, New York, str. 65

³¹ Zheng, B., & Jin, Y. X. (2010). Analysis on factors leading to human fault in marine accidents based on attribute reduction. *Jour13-19nal of Shanghai Maritime University*, 31(1), str. 91-94.

3.5. Predostrožnost i mjere za sprečavanje nesreća

Za razvoj odgovarajućih preventivnih mjera u pomorstvu ključan je holistički i sustavan pristup sigurnosti. Svi dijelovi složenih društveno-tehničkih sustava, poput pomorskog prometa, mogu imati ulogu u stvaranju situacija koje dovode do pogrešaka i nesreća. Stoga je važno analizirati sve elemente u lancu ljudskih pogrešaka, ne samo pomorce. Odluke koje su ključne za sigurnost donose se na različitim razinama: od brodograđevnih tvrtki, brodovlasničkih tvrtki, klasifikacijskih društava do industrijskih udruženja i državnih regulatornih tijela.³²

Jedan od ključnih problema u vezi s lošom ergonomijom dizajna opreme nedostatak je fokusa na korisnika. Dizajniranje usmjereno na korisnika uključuje uzimanje u obzir potreba, želja i ograničenja operatera u svim fazama procesa projektiranja. Dizajneri opreme moraju temeljito razumjeti sve zadatke koje pomorci obavljaju u raznim situacijama kako bi osigurali da oprema surađuje s ljudskim operatorom u svim okolnostima, uključujući i neočekivane ili hitne situacije.

U kontekstu sve složenije i autonomnije tehnologije, ključno je dizajnirati je na način da nadopunjuje ljude i postaje efikasan timski igrač. Tehnologija mora olakšati donošenje odluka, pomažući u svijesti o situaciji, izbjegavanju prijetnji, praćenju situacije te u procesu odlučivanja, uzimajući u obzir čimbenike poput stresa, samopouzdanja, zadovoljstva, mentalnog i fizičkog napora te budnosti i umora.³³

Kako bi se unaprijedila sigurnost i potaklo ispravno donošenje odluka, važno je razmotriti opće varijable prihvaćanja tehnologije, uključujući percepciju jednostavnosti korištenja i korisnost. Uz to, povratne informacije krajnjih korisnika ključne su za poboljšanje dizajna tehnologije i osiguravanje da se ona prilagođava stvarnim potrebama i izazovima koje posada susreće.

Stoga je ključno poticati sve pomorce da aktivno sudjeluju u procesu identifikacije problema s tehnologijom te da prijavljuju sve incidente ili probleme koji mogu utjecati na sigurnost. Obuka igra ključnu ulogu u sprečavanju nesreća uzrokovanih nedostatkom poznavanja sustava na brodu.

³² Sun, J. (2017). The human element and maritime safety. *Journal of Regional Governance*, 8, str. 135-136.

³³ Zheng, B., & Jin, Y. X. (2010). Analysis on factors leading to human fault in marine accidents based on attribute reduction. *Journal of Shanghai Maritime University*, 31(1), str. 91-94.

Treba osigurati da obuka obuhvaća različite aspekte, uključujući i neuobičajene ili hitne situacije, kako bi se osiguralo da posada adekvatno reagira u svim okolnostima.³⁴

Konačno, uspostavljanje efikasnoga timskog rada unutar posade ključno je za optimizaciju sigurnosti na brodu. Međusobna interakcija i komunikacija među članovima posade mogu spriječiti nesreće uzrokovane nedostacima u dizajnu tehnologije ili nedostatkom razumijevanja njenih mogućnosti i ograničenja.

Zapovjednik ima ključnu ulogu u poticanju otvorene komunikacije i pozitivne sigurnosne kulture među posadom. Važno je da zapovjednici podržavaju inicijative posade za poboljšanje sigurnosti i da budu transparentni u svojim odlukama.

Podrška tvrtki u stvaranju sigurnosne kulture koja potiče otvorenu komunikaciju i pravodobno djelovanje na povratne informacije ključna je za sprečavanje nesreća i zaštitu života i imovine na moru.

³⁴ Primorac, Ž. (2016) Aktualnosti u sustavu obavljanja upravnih istraga pomorskih nezgoda prema najnovijim rješenjima hrvatskih pomorskopravnih propisa, Proceedings Book "Modern Challenges of Marine Navigation", 1st International Scientific Conference of Maritime Law, Faculty of Law, University of Split, Split, str. 335-352.

4. POJAM I KONCEPT UGOVORA O SPAŠAVANJU BRDOA

4.1. Izvori i norme koji pravno reguliraju akcije spašavanja

Izvori i norme koje pravno reguliraju akcije spašavanja na moru igraju ključnu ulogu u osiguravanju sigurnosti pomoraca, putnika i zaštite morskog okoliša. Međunarodna regulativa uključuje niz dokumenata i sporazuma koji postavljaju standarde i smjernice za akcije spašavanja, osiguravajući da se ove operacije provode učinkovito i u skladu s međunarodnim pravom.

Jedan je od glavnih međunarodnih dokumenata koji regulira akcije spašavanja na moru Međunarodna konvencija o pomorskoj sigurnosti SOLAS (International Convention for the Safety of Life at Sea). SOLAS je ključni međunarodni instrument kojim se propisuju minimalni standardi za sigurnost plovidbe, uključujući i odredbe o obavezama u slučaju spašavanja. Konvencija SOLAS obvezuje države članice da osiguraju da brodovi pod njihovom zastavom imaju odgovarajuću opremu za spašavanje, da posade budu obučene za hitne situacije te da se uspostavi koordinacija između državnih službi spašavanja i pomorskih operacija.³⁵

Drugi je važan dokument Međunarodni kodeks signalizacije na moru (International Code of Signals), koji regulira komunikaciju između brodova i zemalja, uključujući i situacije vezane za spašavanje. Kodeks definira standardizirane signale koji se upotrebljavaju u hitnim situacijama kako bi se olakšala komunikacija i koordinacija spašavanja.

Akcije spašavanja na moru su regulirane kompleksnim skupom međunarodnih ugovora, normi i pravnih principa koji oblikuju obveznosti i odgovornosti brodova i posada u slučaju nesreće ili potrebe za spašavanjem.

Drugi je važan međunarodni instrument SAR (Traganje i Spašavanje na moru), koji pruža okvir za koordinaciju i provedbu spašavanja i pružanja pomoći osobama u nevolji na moru. SAR konvencija obuhvaća obveze država da osiguraju učinkovite i koordinirane operacije spašavanja putem svojih nadležnih agencija.³⁶

³⁵ Pandey, S., Singh, A. (2023). Contemporary Maritime Legal Framework of the Ship Salvage, *Journal of maritime*, 05(02), str. 1-11

³⁶ Nikčević Grdinić, J. (2015). Pravni osvrt na spašavanje imovine na moru, *PPP*, god. 54 (2015), 169, str. 463-479.

U kontekstu brodarskih ugovora, ključna uloga je dana *Charte-party* ugovorima, koji definiraju prava i obveze vlasnika broda (*charterera*) i broдача (*owner*) u vezi s korištenjem broda za određeni transportni zadatak. Ovi ugovori obično sadrže klauzule koje se odnose na hitne situacije, uključujući situacije spašavanja gdje je brod dužan pružiti pomoć drugim plovilima u opasnosti u skladu s međunarodnim pravom.

Kada je riječ o normama, Međunarodna konvencija o spašavanju (International Convention on Salvage, 1989) igra ključnu ulogu. Ova konvencija uređuje prava i obveze spasioca i vlasnika broda u kontekstu spašavanja i nadoknade troškova spašavanja. Konvencija također definira uvjete pod kojima se spasioci mogu pridržavati plovila i tereta nakon uspješnog spašavanja dok čekaju nadoknadu.³⁷

Dodatno, Konvencija UN-a o pravu mora (United Nations Convention on the Law of the Sea, UNCLOS) pruža općeniti okvir za prava i obveze država u vezi s pomorskim pitanjima, uključujući spašavanje na moru i međunarodnu suradnju u slučaju nesreća.

Kada se sve uzme u obzir, pravna regulativa koja se odnosi na akcije spašavanja na moru kombinacija je međunarodnih konvencija, brodarskih ugovora i općih pravnih principa. Ovi instrumenti zajedno osiguravaju da spašavanje na moru bude učinkovito, koordinirano i pravedno, uz poštivanje prava i obveza svih uključenih strana. Ovo je ključno za očuvanje sigurnosti na moru i zaštitu ljudskih života u pomorskim nesrećama.

U kontekstu Europske unije, Direktiva o spašavanju na moru (Directive on Maritime Search and Rescue) predstavlja zakonodavni okvir koji obvezuje države članice EU-a da uspostave i održavaju učinkovite nacionalne sustave za spašavanje na moru. Ova direktiva pruža smjernice o organizaciji i koordinaciji spašavanja, obuci posada i suradnji između država članica.³⁸

Osim međunarodnih i europskih normi, nacionalni zakoni i propisi također igraju važnu ulogu u reguliranju akcija spašavanja na moru. Svaka pomorska država mora uskladiti svoje zakonodavstvo s međunarodnim standardima kako bi osigurala dosljednu primjenu pravila i procedura za spašavanje u svojim teritorijalnim vodama.

³⁷ Pavić, D. (1997). Lloyd'sov standardni obrazac ugovora o spašavanju (LOF 1995) (Predgovor), PPP god. 39 (1997) 153-154, 134-135.

³⁸ Pandey, S., Singh, A. (2023). Contemporary Maritime Legal Framework of the Ship Salvage, *Journal of maritime*, 05(02), str. 1-11

Pravna regulativa koja se odnosi na akcije spašavanja na moru obuhvaća širok spektar međunarodnih, europskih i nacionalnih dokumenata. Ovi dokumenti igraju ključnu ulogu u osiguravanju sigurnosti pomoraca i putnika te zaštiti morskog okoliša, osiguravajući da spašavanje bude učinkovito, dobro koordinirano i u skladu s međunarodnim pravom.

4.2. Vrste ugovora za spašavanje

Ugovori o spašavanju u pomorstvu predstavljaju ključni dio pravne strukture koja regulira postupke spašavanja brodova, tereta i ljudi na moru. Posebno se ističe Lloyd's Open Form (LOF), koji je međunarodno priznat standardni obrazac ugovora o spašavanju, često korišten u hitnim situacijama na moru.

Ugovori o spašavanju pravni su instrumenti koji reguliraju uvjete i naknade za pružene usluge spašavanja na moru. Osnovni princip je da spasioc ima pravo na naknadu za uspješno spašavanje broda, tereta ili ljudi, čak i ako nije dogovoreno unaprijed. Glavne vrste ugovora o spašavanju uključuju:³⁹

1. **Lloyd's Open Form (LOF):** LOF je najpoznatiji međunarodni standardni obrazac ugovora o spašavanju. Ovaj obrazac omogućuje spasiocu da počne spašavanje bez prethodnog dogovora s vlasnikom ili operatorom plovila. LOF obično uključuje *no cure, no pay* princip, što znači da spasioc dobiva naknadu samo ako je spašavanje uspješno.
2. **Salvage Agreement:** Ovaj oblik ugovora o spašavanju temelji se na dogovoru između spasioca i vlasnika broda ili tereta prije ili tijekom spašavanja. Uključuje detalje poput naknade, uvjeta i procedura za slučaj spašavanja.
3. **Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement (LOFSA):** Ovaj obrazac sličan je LOF-u, ali ima fiksne uvjete i specifične prilagodbe koje vlasnici brodova mogu odabrati za svoje potrebe.

³⁹ Mayer, E. M. (2017). Salvage Convention In, General Maritime Law Out: How Sunlory Maritime, LTD. v. PHI, Inc. Takes a Wave Breaking Stance. Tul. Mar. LJ, 42, str. 155-165.

Lloyd's Open Form (LOF): LOF je fleksibilan ugovorni obrazac koji omogućuje brzo djelovanje u slučaju izvanrednih situacija na moru. Ključne značajke LOF-a uključuju:⁴⁰

- **Princip *no cure, no pay*:** Spasioc ima pravo na naknadu samo ako je spašavanje uspješno.
- **Neovisnost spašavanja:** LOF omogućuje spasiocu da počne spašavanje bez prethodnog dogovora, što je od velike važnosti u hitnim situacijama.

Klauzula SCOPIC: Klauzula SCOPIC (Special Compensation P&I Clause) dodatak je LOF-u koji se upotrebljava za pokrivanje dodatnih troškova i rizika koji nisu obuhvaćeni osnovnim LOF-om. Ključni elementi klauzule SCOPIC uključuju:⁴¹

- **Pokrivanje dodatnih troškova:** To mogu biti troškovi kao što su okolišni troškovi, troškovi izbjegavanja daljnjih šteta ili troškovi povezani s korištenjem posebne opreme ili usluga.
- **Dogovorena naknada:** Klauzula SCOPIC omogućuje dogovaranje dodatne naknade iznad osnovne naknade LOF-a ako su ispunjeni određeni uvjeti.

Primjena LOF-a i klauzule SCOPIC pokazuje kako međunarodni pomorski zajednica odgovara na potrebe hitnih situacija na moru. LOF omogućuje brzu i učinkovitu reakciju spasioca bez kompliciranja prethodnim pregovorima, dok klauzula SCOPIC osigurava dodatnu zaštitu i pokrivenost za specifične izazove koje može predstavljati spašavanje na moru.⁴²

Ugovori o spašavanju kao što su LOF s klauzulom SCOPIC igraju ključnu ulogu u osiguravanju sigurnosti, zaštite okoliša i efikasnosti pomorskih operacija u slučaju izvanrednih situacija. Njihova primjena pokazuje prilagodljivost i fleksibilnost pomorskog prava u rješavanju kompleksnih izazova na moru.

⁴⁰ Nikčević Grdinić, J. (2015). Pravni osvrt na spašavanje imovine na moru, PPP, god. 54 (2015), 169, str. 463-479.

⁴¹ Mayer, E. M. (2017). Salvage Convention In, General Maritime Law Out: How Sunlory Maritime, LTD. v. PHI, Inc. Takes a Wave Breaking Stance. Tul. Mar. LJ, 42, str. 155-165.

⁴² Pavić, D. (1997). Lloyd'sov standardni obrazac ugovora o spašavanju (LOF 1995) (Predgovor), PPP god. 39 (1997) 153-154, 134-135.

4.3. Obveze i prava posade broda prilikom spašavanja

Prava i obveze posade broda prilikom spašavanja igraju ključnu ulogu u osiguravanju sigurnosti života na moru i zaštite morskog okoliša. Međunarodna i nacionalna pravna regulativa postavljaju jasne smjernice kako bi se osiguralo da posade brodova djeluju odgovorno i učinkovito u slučaju izvanrednih situacija poput spašavanja.

Jedno od temeljnih prava posade broda u kontekstu spašavanja pravo je na sigurnost i pristup sigurnosnoj opremi. Svaki član posade ima pravo na obuku za postupanje u hitnim situacijama te na korištenje opreme za spašavanje koja je propisana međunarodnim standardima, kao što su konvencija SOLAS i druge relevantne direktive.⁴³

Obveze posade broda uključuju pripremu i održavanje opreme za spašavanje u operativnom stanju te sudjelovanje u redovitim vježbama spašavanja kako bi se osiguralo da su sve članovi posade spremni za hitne situacije. Posada također ima obvezu surađivati s nadležnim službama spašavanja i pridržavati se uputa i procedura koje su uspostavljene za koordinaciju spašavanja.⁴⁴

Kada je riječ o pravnim aspektima, posada ima pravo na zaštitu od diskriminacije i zlostavljanja, što uključuje i pravo na sigurno radno okruženje tijekom operacija spašavanja. Također, posada ima obvezu informirati nadležne vlasti o bilo kakvoj situaciji koja zahtijeva spašavanje te surađivati s njima u provođenju akcija spašavanja.

Važno je napomenuti da nacionalni zakoni i propisi mogu dodatno regulirati prava i obveze posade broda prilikom spašavanja, prilagođavajući ih specifičnim uvjetima i potrebama pomorske sigurnosti u pojedinoj državi.

Prava i obveze posade broda prilikom spašavanja integralni su dio međunarodne i nacionalne pomorske regulative koja osigurava sigurnost i zaštitu svih osoba na moru, podupirući učinkovitu organizaciju i koordinaciju akcija spašavanja u slučaju hitnih situacija.

Spašavanje posade broda ključni je aspekt pomorske sigurnosti, reguliran međunarodnim konvencijama i nacionalnim zakonima kako bi se osigurala zaštita života i imovine na moru.

⁴³ Nikčević Grdinić, J. (2015). Pravni osvrt na spašavanje imovine na moru, PPP, god. 54 (2015), 169, str. 463-479.

⁴⁴ Pandey, S., Singh, A. (2023). Contemporary Maritime Legal Framework of the Ship Salvage, Journal of maritime, 05(02), str. 1-11

Prvo, međunarodnim propisima, kao što su SOLAS (Međunarodna konvencija o zaštiti života na moru) i SAR (Traganje i Spašavanje na moru), postavljena su jasna pravila o obvezama i pravima posade broda u slučaju spašavanja. Konvencija SOLAS, koju je usvojila Međunarodna pomorska organizacija (IMO), propisuje da svaki brod mora imati plan spašavanja i da posada mora biti osposobljena za provođenje mjera spašavanja u hitnim slučajevima. Ova obuka uključuje postupke spašavanja života na moru, rukovanje spašavanjem i korištenje opreme za spašavanje.⁴⁵

Kada se dogodi nezgoda na moru, posada broda ima pravo na hitnu pomoć i potporu. Ovo se pravo temelji na humanitarnim načelima i moralnoj dužnosti pomoći ljudima u opasnosti. Međunarodni zakoni također zahtijevaju da drugi brodovi u blizini pruže pomoć, što je poznato kao dužnost spašavanja, bez obzira na nacionalnost broda ili posade. Ovo je načelo ključno za brzu reakciju u slučaju nesreće na moru i može biti razlika između života i smrti.⁴⁶

Također je važno istaknuti ulogu država zastave, koje su odgovorne osigurati da njihovi brodovi budu u skladu s međunarodnim konvencijama o sigurnosti. To uključuje redovite preglede brodova radi provjere opreme za spašavanje, kao i osiguravanje da posada ima potrebnu obuku i znanje za primjenu sigurnosnih mjera.

Osim toga, posada broda također ima obvezu surađivati sa spasilačkim agencijama i koordinirati s njima tijekom akcija spašavanja. To uključuje prosljeđivanje informacija o mjestu nesreće, broju i stanju preživjelih i bilo koje druge relevantne informacije koje mogu pomoći u učinkovitom izvođenju spašavanja.⁴⁷

Konačno, prava posade broda tijekom spašavanja uključuju zaštitu od diskriminacije i pružanje odgovarajuće medicinske pomoći preživjelim. Svaka osoba spašena iz mora ima pravo na osnovne zdravstvene usluge i sigurno mjesto za prijevoz nakon spašavanja.

Obveze i prava posade broda tijekom spašavanja jasno su definirana međunarodnim zakonima i konvencijama, s ciljem osiguranja sigurnosti i zaštite ljudskih života na moru. Posada broda ima

⁴⁵ Mayer, E. M. (2017). Salvage Convention In, General Maritime Law Out: How Sunglory Maritime, LTD. v. PHI, Inc. Takes a Wave Breaking Stance. Tul. Mar. LJ, 42, str. 155-165.

⁴⁶ Petrinović, R., Plančić, B. (2007). Hrvatsko pravo spašavanja u uvjetima europskih integracija, PPP god. 46 (2007), 161, str. 123-144.

⁴⁷ Nikčević Grdinić, J. (2015). Pravni osvrt na spašavanje imovine na moru, PPP, god. 54 (2015), 169, str. 463-479.

ključnu ulogu u provedbi sigurnosnih mjera i pružanju pomoći, dok su njihova prava na zaštitu i podršku temeljna u situacijama nesreće.⁴⁸

Ovaj sveobuhvatni pravni i moralni okvir osigurava da spašavanje na moru bude što učinkovitije i humanije.

4.4. Iznos i uvjeti za dobivanje nagrade za spašavanje

Nagrade za spašavanje u pomorstvu igraju važnu ulogu u poticanju pomoraca i drugih sudionika da pruže pomoć u slučaju nesreća ili opasnosti na moru. Ovi sustavi nagrađivanja obično se temelje na principu da se nagradi pojedinci ili posade koje su uspješno izvršile spašavanje ili pružile pomoć u nesreći.

Iznos nagrade za spašavanje može varirati ovisno o različitim faktorima kao što su veličina opasnosti, uspješnost operacije spašavanja, vrijeme i uvjeti u kojima je spašavanje izvršeno. Najčešće se iznos određuje na temelju procjene rizika i složenosti operacije spašavanja. U nekim slučajevima, nagrada može biti fiksna, dok se u drugima može dogovoriti na temelju pregovora ili procjene osiguravatelja ili vlasnika broda.⁴⁹

Uvjeti za dobivanje nagrade za spašavanje uključuju potvrđivanje da je spašavanje bilo stvarno potrebno i uspješno izvršeno. To obično uključuje procjenu činjenica i dokaza koji potvrđuju da je spašavanje doista spriječilo veću katastrofu ili opasnost. Osim toga, moraju se poštovati svi zakonski i sigurnosni standardi tijekom operacije spašavanja.

Nagrada za spašavanje na moru kompenzacija je koju spasioci mogu dobiti za uspješno spašavanje broda, tereta ili života na moru. Ovi uvjeti i iznosi regulirani su međunarodnim pravom, posebno kroz Međunarodnu konvenciju o spašavanju (International Convention on Salvage, 1989), koja daje okvir za pravila o nagradama za spašavanje.

Glavni aspekti vezani za iznose i uvjete za dobivanje nagrade za spašavanje na moru:⁵⁰

⁴⁸ Nikčević Grdinić, J. (2015). Pravni osvrt na spašavanje imovine na moru, PPP, god. 54 (2015), 169, str. 463-479.

⁴⁹ Petrinović, R., Plančić, B. (2007). Hrvatsko pravo spašavanja u uvjetima europskih integracija, PPP god. 46 (2007), 161, str. 123-144.

⁵⁰ Nikčević Grdinić, J. (2015). Pravni osvrt na spašavanje imovine na moru, PPP, god. 54 (2015), 169, str. 463-479.

1. Principi Nagrade za Spašavanje:

- Nagrada za spašavanje temelji se na načelu *no cure, no pay* (*bez uspjeha, bez naplate*), što znači da spasioci imaju pravo na nagradu samo ako je spašavanje uspješno.
- Nagrada se određuje na temelju vrijednosti spašenog plovila, tereta ili imovine te složenosti i rizika spašavanja.

2. Kriteriji za određivanje Nagrade:

- Kriteriji koji se uzimaju u obzir uključuju vrijednost spašenog dobra, napor uloženi u spašavanje, opasnost kojoj su bili izloženi spasioci, kao i uspješnost spašavanja.
- Važno je da spašavanje bude obavljeno s ciljem sprečavanja ili umanjavanja štete okolišu.

3. Dogovor o Nagradi:

- Nagrada za spašavanje dogovara se između spasioca i vlasnika spašenog dobra ili njihovih predstavnika. Ako se ne može postići sporazum, nagrada se može utvrditi sudskim putem.

4. Sudska intervencija:

- Sud može intervenirati u slučajevima gdje postoji spor oko visine nagrade ili drugih pitanja vezanih za spašavanje. Sud može uzeti u obzir sve relevantne okolnosti i činjenice prilikom donošenja odluke o nagradi.

5. Ograničenja i izuzetci:

- Iako je nagrada za spašavanje obično izražena u postotcima vrijednosti spašene imovine, postoje određena ograničenja i izuzeća. Na primjer, ako je spašavanje rezultat nezakonitog djelovanja spasioca, to može utjecati na pravo na nagradu.

Međunarodna konvencija o spašavanju pruža jasan okvir za ovu praksu, osiguravajući da spasioci budu adekvatno nagrađeni za svoje napore i rizike. Ovi principi i uvjeti igraju ključnu ulogu u poticanju brzog i učinkovitog odgovora na nesreće na moru, osiguravajući istodobno zaštitu imovine i okoliša.

Nagrade za spašavanje često se definiraju međunarodnim pravilima i regulativama, a mogu biti regulirane i nacionalnim zakonodavstvom ili pravilima osiguranja. Cilj je ovih nagrada potaknuti brzu i učinkovitu reakciju na nesreće na moru te osigurati sigurnost i zaštitu za sve sudionike u pomorskim operacijama.

4.5. Ulogu osiguranja u spašavanju

Osiguranje igra ključnu ulogu u kontekstu spašavanja u pomorstvu, jer pruža financijsku zaštitu od rizika povezanih s brodskim operacijama i incidentima. Osnovna svrha osiguranja u pomorskom sektoru je nadoknaditi štetu ili gubitke koji mogu nastati zbog nesreća, kao što su sudari, potonuća, požari ili gubitak tereta. Bez prikladnog osiguranja, troškovi popravaka broda ili nadoknade štete mogu značajno opteretiti vlasnike brodova ili operatere.⁵¹

Osiguranje također igra važnu ulogu u osiguravanju sigurnosti i sprečavanju rizika. Osim što pruža financijsku potporu u slučaju nesreće, osiguravajuće kompanije često postavljaju stroge standarde i zahtjeve za sigurnost kako bi smanjile vjerojatnost nesreća. To može uključivati provođenje inspekcija brodova, zahtjeva za obuku posade i implementaciju sigurnosnih standarda.

Osiguranje također potiče inovacije u sigurnosnim tehnologijama. Kako bi smanjili rizik od nesreća i povećali sigurnost, osiguravatelji često potiču razvoj novih tehnologija poput boljih sustava navigacije, naprednih sustava nadzora tereta ili tehnologija za detekciju i sprečavanje požara. Ova ulaganja u tehnologiju mogu dugoročno smanjiti troškove osiguranja i poboljšati sigurnost na moru.⁵²

Osiguranje također igra ulogu u zaštiti interesa trećih strana. Kada dođe do nesreće, osiguranje može pokriti štetu koja je uzrokovana trećim stranama, poput štete na okolišu ili gubitka tereta koji pripada drugim vlasnicima.

Ova vrsta pokrića ključna je za očuvanje odnosa s okolišnim regulatorima i drugim sudionicima u pomorskoj industriji. Osiguranje igra važnu ulogu u održavanju stabilnosti pomorske industrije. Kroz pokriće gubitaka i šteta, osiguravajuće kompanije pomažu u održavanju

⁵¹ Pandey, S., Singh, A. (2023). Contemporary Maritime Legal Framework of the Ship Salvage, *Journal of maritime*, 05(02), str. 1-11

⁵² Pavić, D. (2003). Pomorske havarije i osiguranje, Pomorski fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, str. 18

kontinuiteta poslovanja i sprečavaju da jedan incident ima dugoročne negativne posljedice na financijsku stabilnost brodarskih kompanija i vlasnika brodova.⁵³

Uloga osiguranja u spašavanju u pomorstvu je višestruka i nezamjenjiva. Pruža financijsku zaštitu, potiče sigurnost, potiče inovacije i tehnološki razvoj te štiti interese svih sudionika u pomorskom prometu. Bez osiguranja, pomorska industrija bila bi izložena znatno većim rizicima i neizvjesnostima, što bi imalo štetne posljedice za sve njezine sudionike.

⁵³ Pandey, S., Singh, A. (2023). Contemporary Maritime Legal Framework of the Ship Salvage, *Journal of maritime*, 05(02), str. 1-11

5. ZAKLJUČAK

Ugovori o spašavanju broda ključni su mehanizam koji regulira odnose između brodova u opasnosti (*salvee*) i onih koji pružaju pomoć (*spasioca*) na moru. Ovi ugovori imaju dugu povijest i evoluirali su kako bi adresirali složene situacije i rizike koje susreću brodovi tijekom pomorskih operacija.

Ugovori o spašavanju broda predstavljaju ključni element pomorskog prava koji regulira odnose između brodova u opasnosti i brodova ili osoba koje pružaju pomoć. Ovi ugovori definiraju prava i obveze stranaka u slučaju nesreće ili potrebe za spašavanjem na moru.

Ugovori obično određuju da brod ili osoba koja pruža spašavanje ima pravo na naknadu za svoje napore u spašavanju broda ili ljudi na moru. Naknada može biti u obliku novčane naknade ili prava na dio vrijednosti spašene robe ili plovila.

Bitan aspekt ugovora za spašavanje princip je „spasonosne naknade” (eng. *salvage reward*), koji se temelji na principu da bi spasioci trebali biti nagrađeni za svoje napore, posebno ako su rizici bili veliki ili su pružili značajnu pomoć u spašavanju.

Osim toga, ugovori o spašavanju broda često reguliraju i pitanja kao što su pravo na isključivanje ili ograničenje odgovornosti, procedura za prijavu spašavanja te sporazumi o nadoknadi štete ili gubitaka koji su možda nastali tijekom spašavanja.

Ovi ugovori igraju važnu ulogu u osiguravanju sigurnosti i zaštite u pomorskom prometu osiguravajući da postoji sustav nagrađivanja za hrabre napore spašavanja na moru, te regulirajući odgovornosti i prava svih uključenih strana.

Jedan od osnovnih principa ugovora o spašavanju broda je princip „spasonosne naknade”. Prema ovom principu, spasioci imaju pravo na pravednu naknadu za svoje napore i rizike koje su preuzeli kako bi spašavali živote, brodove ili teret na moru. Ova naknada može biti zasnovana na različitim kriterijima kao što su težina i opasnost situacije, vrijednost spašenog imovine ili plovila, težina napora i resursi koje su spasioci uložili.

Ugovori za spašavanje također definiraju prava i obveze stranaka u slučaju spašavanja. To uključuje obavezu *salvee* da surađuju s spasiocima kako bi se smanjili rizici i štete, kao i obvezu spasioca da poštuju standardne postupke i procedure spašavanja.

Osim toga, ugovori reguliraju i pitanja kao što su pravo na isključenje ili ograničenje odgovornosti spasioca u slučaju štete tijekom spašavanja, procedura za prijavu i potvrdu spašavanja, te sporazumi o nadoknadi štete ili gubitaka koji su možda nastali tijekom spašavanja.

Važno je napomenuti da ugovori o spašavanju broda igraju ključnu ulogu u poticanju brze i efikasne reakcije u slučaju hitnih situacija na moru. Ovi ugovori osiguravaju da postoji sustav nagrađivanja za hrabre napore spašavanja, što dodatno potiče sigurnost i zaštitu u pomorskom prometu. Također, pružaju strukturu i jasnoću u postupcima spašavanja, što pomaže u smanjenju potencijalnih pravnih sporova i poboljšava koordinaciju između svih uključenih stranaka.

LITERATURA

1. Baričević, H. (2011). Tehnologija kopnenog prometa, Pomorski fakultet, Rijeka,
2. Bielić, T., R. Mohović, Ivče, R. (2011). Sociotechnical model of ship organization effectiveness. *Promet – Traffic & Transportation* 23(1), str. 49–57.
3. Mayer, E. M. (2017). Salvage Convention In, General Maritime Law Out: How Sunlory Maritime, LTD. v. PHI, Inc. Takes a Wave Breaking Stance. *Tul. Mar. LJ*, 42, str. 155-165.
4. Nikčević Grdinić, J. (2015). Pravni osvrt na spašavanje imovine na moru, *PPP*, god. 54 (2015), 169, str. 463-479.
5. Pandey, S., Singh, A. (2023). Contemporary Maritime Legal Framework of the Ship Salvage, *Journal of maritime*, 05(02), str. 1-11
6. Pavić, D. (1997). Lloyd'sov standardni obrazac ugovora o spašavanju (LOF 1995), *PPP* god. 39 (1997) 153-154, 134-135.
7. Pavić, D. (2003). Pomorske havarije i osiguranje, Pomorski fakultet Sveučilišta u Splitu, Split,
8. Pecotić Kaufman, J., (2007). Pomorska kabotaža u pravu Europske Zajednice: Uredba Vijeća (EEZ) br.3577/92 i relevantna sudska praksa, *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, vol.57, br. 4-5/2007., str. 791.
9. Petrinović, R., Plančić, B. (2007). Hrvatsko pravo spašavanja u uvjetima europskih integracija, *PPP* god. 46 (2007), 161, str. 123-144.
10. Primorac, Ž. (2016). Aktualnosti u sustavu obavljanja upravnih istraga pomorskih nezgoda prema najnovijim rješenjima hrvatskih pomorskopravnih propisa, *Proceedings Book "Modern Challenges of Marine Navigation"*, 1st International Scientific Conference of Maritime Law, Faculty of Law, University of Split, Split, str. 335-352.
11. Reason. (2009). *Human Error*, Cambridge University Press, New York, str. 43
12. Sun, J. (2017). The human element and maritime safety. *Journal of Regional Governance*, 8, str. 135-136.
13. Straubhaar, R. (2017). Passenger Transport on European Waterways, Economic situation, str. 50-76

14. Zheng, B., Jin, Y. X. (2010). Analysis on factors leading to human fault in marine accidents based on attribute reduction. Journal of Shanghai Maritime University, 31(1), str. 91-94.
15. Žgaljić D, Perkušić Z, Schiozzi D. (2015). Značenje multimodalnog, intermodalnog i kombiniranog prijevoza u razvoju pomorskih prometnica, Pomorski zbornik, Vol. 49-50 No. 1, str. 12-28.