

# Međunarodni kodeks o sigurnom upravljanju

---

Ćorić, Dorotea

Source / Izvornik: **Uporedno pomorsko pravo, 1996, 38, 84 - 97**

**Journal article, Published version**

**Rad u časopisu, Objavljena verzija rada (izdavačev PDF)**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:118:441737>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-08-04**

**PRAVRI**

Pravni fakultet Faculty of Law



Sveučilište u Rijeci  
University of Rijeka

Repository / Repozitorij:

[Repository of the University of Rijeka, Faculty of Law](#)  
[- Repository University of Rijeka, Faculty of Law](#)

**uniri** DIGITALNA  
KNJIŽNICA

DIGITALNI AKADEMSKI ARHIVI I REPOZITORIJI

# DOCUMENTATION

## INTERNATIONAL SAFETY MANAGEMENT CODE

### PREAMBLE

1 The purpose of this Code\* is to provide an international standard for the safe management and operation of ships and for pollution prevention.

2 The Assembly adopted Resolution A.443(XI), by which it invited all Governments to take the necessary steps to safeguard the shipmaster in the proper discharge of his responsibilities with regard to maritime safety and the protection of the marine environment.

3 The Assembly also adopted Resolution A.680(17), by which it further recognized the need for appropriate organization of management to enable it to respond to the need of those on board ships to achieve and maintain high standards of safety and environmental protection.

4 Recognizing that no two shipping companies or shipowners are the same, and that ships operate under a wide range of different conditions, the Code is based on general principles and objectives.

5 The code is expressed in broad terms so that it can have a widespread application. Clearly, different levels of management, whether shore-based or at sea, will require varying levels of knowledge and awareness of the items outlined.

6 The cornerstone of good safety management is commitment from the top. In matters of safety and pollution prevention it is the commitment, competence, attitudes and motivation of individuals at all levels that determines the end result.

### 1 GENERAL

#### 1.1 Definitions

1.1.1 *International Safety Management (ISM) Code* means the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention as adopted by the Assembly, as may be amended by the Organization.

---

\* IMO Resolution A. 741(18)

# DOKUMENTACIJA

## MEĐUNARODNI KODEKS O SIGURNOM UPRAVLJANJU\*

### UVOD

1. Svrha ovoga Kodeksa je stvaranje međunarodnog standarda za sigurno upravljanje i vođenje brodova, te sprječavanje onečišćenja.

2. Skupština je usvojila Rezoluciju A.443(XI), kojom poziva sve Vlade da poduzmu odgovarajuće korake koji omogućuju ispunjenje zapovjednikovih propisanih odgovornosti glede sigurnosti i zaštite morskoga okoliša.

3. Skupština je, također, usvojila Rezoluciju A.680 (17) kojom priznaje potrebu odgovarajuće organizacije upravljanja koja bi omogućila da se odgovori potrebama broda i posade pri provođenju i održavanju visokih sigurnosnih standarda i standarda zaštite okoliša.

4. Priznajući da dvije brodarske ili brodovlasničke kompanije nisu iste, te da brodovi posluju pod utjecajem različitih uvjeta, Kodeks se osniva na općim pravilima i ciljevima.

5. Kodeks je pisan vrlo općenito tako da se može široko primijeniti. Jasno, različiti stupnjevi upravljanja, na kopnu ili moru, zahtjevaju različite stupnjeve znanja i svjesnosti istaknutih zadataka.

6. Osnova dobrog upravljanja polazi od vrha. U stvarima glede sigurnosti i sprječavanja onečišćenja ispunjavanje, sposobnost, vladanje i motiviranost na svim nivoima određuju krajnji rezultat.

## 1. OPĆENITO

### 1.1. Definicije

1.1.1. *Međunarodni kodeks upravljanja* (ISM) označava Međunarodni kodeks upravljanju za sigurno vođenje brodova i sprječavanja onečišćenja kako ga je usvojila Skupština, i kako ga može izmijeniti Organizacija.

---

\* IMO Rezolucija A.741(18)

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

1.1.3 *Administration* means the Government of the State whose flag the ship is entitled to fly.

## 1.2 Objectives

1.2.1 The objectives of the Code are to ensure safety at sea, prevention of human injury or loss of life, and avoidance of damage to the environment, in particular to the marine environment and to property.

1.2.2 Safety-management objectives of the Company should, *inter alia*:

.1 provide for safe practices in ship operation and a safe working environment;

.2 establish safeguards against all identified risks; and

.3 continuously improve safety-management skills of personnel ashore and aboard ships, including preparing for emergencies related both to safety and environmental protection.

1.2.3 The safety-management system should ensure:

.1 compliance with mandatory rules and regulations; and

.2 that applicable codes, guidelines and standards recommended by the Organization, Administrations, classification societies and maritime industry organizations are taken into account.

## 1.3 Application

The requirements of this Code may be applied to all ships.

1.4 Functional requirements for a safety-management system  
Every Company should develop, implement and maintain a safety-management system (SMS) which includes the following functional requirements:

.1 a safety and environmental-protection policy;

.2 instructions and procedures to ensure safe operation of ships and protection of the environment in compliance with relevant international and flag State legislation;

.3 defined levels of authority and lines of communication between, and amongst, shore and shipboard personnel;

.4 procedures for reporting accidents and non-conformities with the provisions of this Code;

.5 procedures to prepare for and respond to emergency situations; and

1.1.2. *Kompanija* označava brodovlasnika ili bilo koju drugu organizaciju ili osobu, kao što su upravitelj ili zakupoprimalatelj, koja je preuzela odgovornost za vođenje broda od brodovlasnika i koja je, preuzimajući tu odgovornost pristala prihvatiti sve obveze i odgovornosti nametnute Kodeksom.

1.1.3. *Administracija* znači Vladu države čiju zastavu je brod ovlašten viti.

## 1.2. Ciljevi

1.2.1. Ciljevi Kodeksa su osigurati sigurnost na moru, spriječiti povrede i gubitak života, izbjeći štete okolišu, posebice morskom, te imovini.

1.2.2. Ciljevi sigurnog upravljanja Kompanije, između ostaloga, trebaju:

1. osigurati sigurno obavljanje poslova pri vođenju broda, te siguran radni okoliš;

2. pružiti zaštitu protiv svih prepoznatljivih rizika; i

3. stalno usavršavanje vještina sigurnog upravljanja svog osoblja na brodu i kopnu, uključujući pripreme za stanja uzbune u odnosu na sigurnost i zaštitu okoliša.

1.2.3. Sustav sigurnog upravljanja treba osigurati:

1. ispunjavanje obveznih pravila i postupaka; i

2. pridržavanje primjenjivih kodeksa, uputstava i standarda preporučenih od Organizacije, Uprave, klasifikacijskih društava i organizacija pomorske industrije.

## 1.3. Primjena

Zahtjevi Kodeksa primjenjuju se na sve brodove.

## 1.4. Operativni zahtjevi za sustav sigurnog upravljanja

Svaka kompanija treba razviti, primijeniti i održavati sustav za sigurno upravljanje (SMS) koji sadrži slijedeće operativne zahtjeve:

1. sigurnosnu politiku i politiku zaštite okoliša;

2. uputstva i pravila koja osiguravaju sigurno vođenje brodova i zaštitu okoliša u skladu s odgovarajućim međunarodnim zakonodavstvom i zakonodavstvom države zastave;

3. označene stupnjeve ovlasti i komunikacijske veze između, i unutar, osoblja na kopnu i moru;

4. postupke za prijavljivanje nezgoda i neispunjavanja odredbi ovog Kodeksa;

5. postupke za pripremu i reakciju na izvanredna stanja;

.6 procedures for internal audits and management reviews.

## **2 SAFETY AND ENVIRONMENTAL-PROTECTION POLICY**

2.1 The Company should establish a safety and environmental-protection policy which describes how the objectives given in paragraph 1.2 will be achieved.

2.2 The Company should ensure that the policy is implemented and maintained at all levels of the organization both, ship-based and shore-based.

## **3 COMPANY RESPONSIBILITIES AND AUTHORITY**

3.1 If the entity who is responsible for the operation of the ship is other than the owner, the owner must report the full name and details of such entity to the Administration.

3.2 The Company should define and document the responsibility, authority and interrelation of all personnel who manage, perform and verify work relating to and affecting safety and pollution prevention.

3.3 The Company is responsible for ensuring that adequate resources and shore-based support are provided to enable the designated person or persons to carry out their functions.

## **4. DESIGNATED PERSON(S)**

To ensure the safe operation of each ship and to provide a link between the Company and those on board, every Company, as appropriate, should designate a person or persons ashore having direct access to the highest level of management. The responsibility and authority of the designated person or persons should include monitoring the safety and pollution-prevention aspects of the operation of each ship and ensuring that adequate resources and shore-based support are applied, as required.

## **5 MASTER'S RESPONSIBILITY AND AUTHORITY**

5.1 The Company should clearly define and document the master's responsibility with regard to:

- .1 implementing the safety and environmental-protection policy of the Company;
- .2 motivating the crew in the observation of that policy;
- .3 issuing appropriate orders and instructions in a clear and simple manner;
- .4 verifying that specified requirements are observed; and

6. postupke za unutarnje kontrole i preglede upravljanja.

## **2. SIGURNOSNA POLITIKA I POLITIKA ZAŠTITE OKOLIŠA**

2.1. Kompanija treba utvrditi sigurnosnu politiku i politiku zaštite okoliša koja opisuje kako će se postići ciljevi navedeni u stavku 1.2.

2.2. Kompanija treba osigurati da se navedena politika primjenjuje i održava na svim stupnjevima organizacije na kopnu i na brodu.

## **3. ODGOVORNOST I OVLAŠTI KOMPANIJE**

3.1. Ako tijelo odgovorno za vođenje broda nije ujedno i brodovlasnik, brodovlasnik mora dostaviti puno ime i podatke tog tijela Upravi.

3.2. Kompanija treba odrediti i potkrijepiti dokazima odgovornost, ovlaštiti i međusoban odnos svih osoba koje upravljaju, obavljaju i provjeravaju rad koji utječe na sigurnost i sprječavanje onečišćenja.

3.3. Kompanija je odgovorna za osiguranje adekvatnih sredstava i pružanje podrške s kopna kako bi imenovana osoba ili osobe mogle obavljati svoje funkcije.

## **4. IMENOVANA OSOBA (e)**

Kako bi osigurala sigurno vođenje svakog broda i omogućila vezu između kompanije i broda svaka kompanija, kako je prikladno, treba odrediti osobu ili osobe na kopnu koje imaju izravan pristup najvišem nivou upravljanja. Odgovornost i ovlaštiti imenovane osobe ili osoba treba uključivati praćenje sigurnosnog aspekta i aspekta zaštite okoliša vođenja svakog broda, te osigurati da se upute odgovarajuća sredstva i podrška s kopna, kako je traženo.

## **5. ODGOVORNOST I OVLAŠTI ZAPOVJEDNIKA**

5.1. Kompanija mora jasno odrediti i potkrijepiti dokazima odgovornost zapovjednika glede:

1. primjene sigurnosne politike i politike zaštite okoliša kompanije;
2. motiviranje posade u praćenju te politike;
3. izdavanja odgovarajućih naredbi i uputstava na jasan i jednostavan način;
4. provjere da je posebnim zahtjevima udovoljeno; i

.5 reviewing the SMS and reporting its deficiencies to the shore-based management.

5.2 The company should ensure that the SMS operating on board the ship contains a clear statement emphasizing the master's authority. The Company should establish in the SMS that the master has the overriding authority and the responsibility to make decisions with respect to safety and pollution prevention and to request the Company's assistance as may be necessary.

## **6 RESOURCES AND PERSONNEL**

6.1 The Company should ensure that the master is:

- .1 properly qualified for command;
- .2 fully conversant with the Company's SMS; and
- .3 given the necessary support so that the master's duties can be safely performed.

6.2 The Company should ensure that each ship is manned with qualified, certificated and medically fit seafarers in accordance with national and international requirements.

6.3 The Company should establish procedures to ensure that new personnel and personnel transferred to new assignments related to safety and protection of the environment are given proper familiarization with their duties. Instructions which are essential to be provided prior to sailing should be identified, documented and given.

6.4 The Company should ensure that all personnel involved in the Company's SMS have an adequate understanding of relevant rules, regulations, codes and guidelines.

6.5 The Company should establish and maintain procedures for identifying any training which may be required in support of the SMS and ensure that such training is provided for all personnel concerned.

6.6 The Company should establish procedures by which the ship's personnel receive relevant information on the SMS in a working language or languages understood by them.

6.7 The Company should ensure that the ship's personnel are able to communicate effectively in the execution of their duties related to the SMS.

## **7 DEVELOPMENT OF PLANS FOR SHIPBOARD OPERATIONS**

The Company should establish procedures for the preparation of plans and instructions for key shipboard operations concerning the safety of the ship and the prevention of pollution. The various tasks involved



5. pregleda sustava za sigurno upravljanje i izvješća o nedostacima upravi na kopnu.

5.2. Kompanija treba osigurati da sustav za sigurno upravljanje koji se koristi na brodu sadrži jasnu izjavu koja ističe zapovjednikove ovlasti. U sustavu za sigurno upravljanje kompanija treba utvrditi da zapovjednik ima glavnu ovlast i odgovornost prilikom donošenja odluka glede sigurnosti i sprječavanja onečišćenja, te kada je potrebno, traženja pomoći od kompanije.

## **6. SREDSTVA I OSOBLJE**

6.1. Kompanija treba osigurati da je zapovjednik:

1. osposobljen za zapovjedništvo;
2. dobro upoznat sa Sigurnosnim sustavom upravljanja kompanije; i
3. dobio potrebnu podršku za sigurno obavljanje zapovjedničkih dužnosti.

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

6.3. Kompanija treba donijeti postupke koji će osigurati da je novo osoblje i osoblje premješteno na nove dužnosti glede sigurnosti i zaštite okoliša dobro upoznato sa svojim dužnostima. Uputstva koja neophodno treba dostaviti prije isplavljenja treba identificirati, dokumentirati i predati.

6.4. Kompanija treba osigurati da osoblje uključeno u Sigurnosni sustav upravljanja kompanije dovoljno razumije odgovarajuća pravila, postupke, kodekse i uputstva.

6.5. Kompanija treba utvrditi i održavati postupke za identificiranje i obuku koja se može tražiti kao podrška Sigurnosnom sustavu upravljanja i osigurati da takva obuka je pružena svom osoblju.

6.6. Kompanija treba utvrditi postupke kojima brodsko osoblje prima odgovarajuće informacije o Sigurnosnom sustavu upravljanja na radnom jeziku ili jezicima koje oni razumiju.

6.7. Kompanija treba osigurati da brodsko osoblje može učinkovito komunicirati u obavljanju svojih dužnosti koje se odnose na Sigurnosni sustav upravljanja.

## **7. RAZVOJ PLANOVA ZA BRODSKE OPERACIJE**

Kompanija treba utvrditi postupke za pripremu planova i uputstva za ključne brodske operacije glede sigurnosti broda i sprječavanja onečišćenja. Različiti zadaci trebaju biti određeni i dodijeljeni

should be defined and assigned to qualified personnel.

## **8 EMERGENCY PREPAREDNESS**

8.1 The Company should establish procedures to identify, describe and respond to potential emergency shipboard situations.

8.2 The Company should establish programs for drills and exercises to prepare for emergency actions.

8.3 The SMS should provide for measures ensuring that the Company's organization can respond at any time to hazards, accidents and emergency situations involving its ships.

## **9 REPORTS AND ANALYSIS OF NON-CONFORMITIES, ACCIDENTS AND HAZARDOUS OCCURRENCES**

9.1 The SMS should include procedures ensuring that non-conformities, accidents and hazardous situations are reported to the Company, investigated and analysed with the objective of improving safety and pollution prevention.

9.2 The Company should establish procedures for the implementation of corrective action.

## **10 MAINTENANCE OF THE SHIP AND EQUIPMENT**

10.1 The Company should establish procedures to ensure that the ship is maintained in conformity with the provisions of the relevant rules and regulations and with any additional requirements which may be established by the Company.

10.2 In meeting these requirements the Company should ensure that:

- .1 inspections are held at appropriate intervals;
- .2 any non-conformity is reported, with its possible cause, if known;
- .3 appropriate corrective action is taken; and
- .4 records of these activities are maintained.

10.3 The Company should establish procedures in its SMS to identify equipment and technical systems the sudden operational failure of which may result in hazardous situations. The SMS should provide for specific measures aimed at promoting the reliability of such equipment or systems. These measures should include the regular testing of standby arrangements and equipment or technical systems that are not in continuous use.

10.4 The inspections mentioned in 10.2 as well as the measures referred to in 10.3 should be integrated into the ship's operational main-

osposobljenom osoblju.

## **8. PRIPRAVNOST ZA UZBUNU**

8.1. Kompanija treba pripremiti programe za identifikaciju, opis i reakcije na moguće izvanredne okolnosti na brodu.

8.2. Kompanija treba utvrditi programe za obuku i vježbanje radi pripreme za akciju uzbune.

8.3. Sustav sigurnog upravljanja treba omogućiti da kompanija u bilo koje vrijeme može odgovoriti opasnostima, nezgodama i stanjima uzbune u koje su uključeni njezini brodovi.

## **9. IZVIJEŠĆA I ANALIZE NEDOSTATAKA, NEZGODA I OPASNIH DOGAĐAJA**

9.1. Sustav za sigurno upravljanje treba uključiti postupke koje će omogućiti da su nedostaci, nezgode i opasne situacije prijavljene kompaniji, ispitane i analizirane sa svrhom poboljšana sigurnosti i sprječavanja onečišćenja.

9.2. Kompanija treba utvrditi postupke za primjenu radnji ispravaka.

## **10. ODRŽAVANJE BRODA I OPREME**

10.1. Kompanija treba utvrditi postupke kako bi osigurala da se brod održava u skladu s odredbama odgovarajućih pravila i postupaka, te u skladu s dodatnim zahtjevima koje je utvrdila kompanija.

10.2. U ispunjavanje tih zahtjeva kompanija treba osigurati da se:

1. pregledi održavaju u odgovarajućim intervalima;
2. prijavi svaki nedostatak, sa mogućim uzrokom, ako je poznat;
3. poduzmu odgovarajuće mjere popravka; i
4. vode zapisi o poduzetim mjerama.

10.3. Kompanija treba razraditi postupke, u sklopu svoga sustava za sigurno upravljanje brodova, za identifikaciju opreme i tehničkih sustava, čije bi naglo kvarenje moglo dovesti do opasnih situacija. Sustav za sigurno upravljanje brodom bi trebao imati posebne mjere glede promicanja pouzdanosti takve opreme i sustava. Te mjere trebaju uključivati redovitu provjeru uređaja u pričuvi, te opreme ili tehničkih sustava koji nisu u stalnoj uporabi.

10.4. Pregledi spomenuti u stavku 10.2 kao i mjere spomenute u stavku 10.3 trebaju biti uključene u redoviti postupak održavanja broda.

tenance routine.

## **11 DOCUMENTATION**

11.1 The Company should establish and maintain procedures to control all documents and data which are relevant to the SMS.

11.2 The Company should ensure that:

- .1 valid documents are available at all relevant locations;
- .2 changes to documents are reviewed and approved by authorized personnel; and
- .3 obsolete documents are promptly removed.

11.3 The documents used to describe and implement the SMS may be referred to as the Safety Management Manual. Documentation should be kept in a form that the Company considers most effective. Each ship should carry on board all documentation relevant to that ship.

## **12. COMPANY VERIFICATION, REVIEW AND EVALUATION**

12.1 The Company should carry out internal safety audits to verify whether safety and pollution-prevention activities comply with the SMS.

12.2 The Company should periodically evaluate the efficiency of and, when needed, review the SMS in accordance with procedures established by the Company.

12.3 The audits and possible corrective actions should be carried out in accordance with documented procedures.

12.4 Personnel carrying out audits should be independent of the areas being audited unless this is impracticable due to the size and the nature of the Company.

12.5 The results of the audits and reviews should be brought to the attention of all personnel having responsibility in the area involved.

12.6 The management personnel responsible for the area involved should take timely corrective action on deficiencies found.

## **13 CERTIFICATION, VERIFICATION AND CONTROL**

13.1 The ship should be operated by a Company which is issued a document of compliance relevant to that ship.

13.2 A document of compliance should be issued for every Company complying with the requirements of the ISM Code by the Administration, by an organization recognized by the Administration or by the Government of the country, acting on behalf of the Administration in

## **11. ISPRAVE**

11.1. Kompanija treba utvrditi i održavati postupke za kontrolu svih isprava i podataka koje su bitne za Sustav sigurnog upravljanja.

11.2. Kompanija treba osigurati da su:

1. važeće isprave dostupne na svim odgovarajućim mjestima;
2. izmjene isprava pregledane i odobrene od ovlaštenog osoblja; i
3. zastarjele isprave bez odlaganja uklonjene.

11.3. Isprave korištene za opis i primjenu Sustava sigurnog upravljanja mogu se nazvati Priručnik za sigurno upravljanje. Isprave se moraju držati na način koji kompanija smatra najunčikovitijim. Na svakom brodu trebaju se nalaziti isprave koja se odnosi na taj brod.

## **12. PROVJERA, PREGLEDI I PROCJENA KOMPANIJE**

12.1. Kompanija treba provesti unutarnje sigurnosne preglede kako bi provjerila da li sigurnost i aktivnosti sprječavanja onečišćenja ispunjavaju zahtjeve Sustava sigurnog upravljanja.

12.2. Kompanija periodički treba procijeniti djelotvornost i, ako treba, pregled sustava sigurnog upravljanja u skladu s postupcima koje je donijela

12.3. Pregledi i moguće radnje ispravka treba obaviti u skladu s dokumentiranim postupcima.

12.4. Osoblje koje obavlja preglede treba biti nezavisno od područja koje se pregledava osim ako je to nemoguće s obzirom na veličinu i prirodu kompanije.

12.5. Rezultate kontrole i pregleda treba dostaviti na pažnju osoblju koje je odgovorno za područje koje se pregledava.

12.6. Osoblje upravljanja koje je odgovorno za odnosno područje treba pravovremeno poduzeti radnje ispravaka pronađenih nedostataka.

## **13. IZDAVANJE SVJEDODŽBI, PROVJERA I NADZOR**

13.1. Brod treba voditi kompanija kojoj je izdana isprava o ispunjavanju koja se odnosi na taj brod.

13.2. Ispravu o ispunjavanju treba, svakoj kompaniji koja ispunjava zahtjeve Međunarodnog kodeksa o sigurnom upravljanju, izdati Uprava ili od iste ovlaštena organizacija, ili Vlada države koja djeluje u ime Uprave, a u kojoj kompanija obavlja svoj posao. Tu ispravu treba prihvatiti kao

which the Company has chosen to conduct its business. This document should be accepted as evidence that the Company is capable of complying with the requirements of the Code.

13.3 A copy of such a document should be placed on board in order that the master, if so asked, may produce it for the verification of the Administration or organizations recognized by it.

13.4 A certificate, called a Safety Management Certificate, should be issued to a ship by the Administration or organization recognized by the Administration. The Administration should, when issuing the certificate, verify that the Company and its shipboard management operate in accordance with the approved SMS.

13.5 The Administration or an organization recognized by the Administration should periodically verify the proper functioning of the ship's SMS as approved.

dokaz da je kompanija sposobna ispunjavati zahtjeve Kodeksa.

13.3. Na brodu se treba nalaziti kopija te isprave, sa svrhom da zapovjednik, ako se od njega traži, može podnijeti na ovjeru Upravi ili od iste ovlaštenoj organizaciji.

13.4. Svjedodžbu, nazvana Svjedožba o sigurnom upravljanju, treba izdati brodu Uprava ili od iste ovlaštena organizacija. Uprava treba, kada izdaje svjedodžbu, provjeriti da li kompanija i njezino brodsko vodstvo posluje u skladu s odobrenim Sustavom sigurnog upravljanja.

13.5. Uprava ili od iste ovlaštena organizacija periodički treba provjeriti stvarno djelovanje odobrenog broskog sustava za sigurno upravljanje.

Prevela:  
**Dorotea Ćorić, asistent**  
*Jadranski zavod HAZU*