

Ivana Ljubičić, dipl. iuris

INSPEKCIJSKI NADZOR STRANIH BRODOVA U LUKAMA REPUBLIKE HRVATSKE

UDK: 347.79 : 341.24

Primljeno: 15. 06. 2009

Pregledni znanstveni rad

Inspeksijski nadzor stranih brodova u lukama Republike Hrvatske provodi se u skladu s odredbama Pariškog memoranduma o suglasnosti o nadzoru države luke. Pristupanjem Memorandumu, inspeksijski nadzor je podignut na višu razinu. Naši inspektori sigurnosti su povezani sa inspeksijskim službama u drugim europskim zemljama, a pregledi se obavljaju koristeći zajedničke postupke, bazu podataka i propisane obrasce. Stvaranjem ujednačenog i koordiniranog postupka kontrole brodova, povećava se stupanj sigurnosti na moru, zaštita morskog okoliša te radnih i životnih uvjeta članova posade. Inspektori imaju uvid u prethodne preglede i njihove rezultate, čime se izbjegavaju nepotrebna ponavljanja, a inspeksijski nadzor postaje kvalitetniji i učinkovitiji.

Ključne riječi: *inspeksijski nadzor, Pariški memorandum, sigurnost plovidbe.*

1. UVOD

Inspeksijski nadzor sigurnosti plovidbe i zaštite pomorskog okoliša obavljaju inspektori sigurnosti plovidbe Ministarstva mora, prometa i infrastrukture i lučkih kapetanija¹, te drugi ovlašteni djelatnici Ministarstva i lučkih kapetanija.²

U skladu sa člankom 2., točkom 8. Pravilnika o obavljanju inspeksijskog nadzora sigurnosti plovidbe³, inspeksijski poslovi podrazumijevaju poslove obavljanja inspeksijskog nadzora nad provođenjem odredaba Pomorskog zakonika

¹ Lučke kapetanije su područne jedinice ministarstva nadležnog za poslove pomorstva u sastavu uprave za pomorstvo bez pravne osobnosti. *Zakon o lučkim kapetanijama*, Narodne novine, br. 124/97, čl. 2.

² „*Pomorski zakonik* (181/04, 76/07), čl. 165. Stupio je na snagu 29. prosinca 2004., kada je prestao važiti Pomorski zakonik (NN 17/94, 74/94 i 43/96), osim odredaba o upisu brodova koje prestaju važiti osnivanjem upisnika jahti (čl. 1032.). Upisnici jahti morali su se osnovati u roku od 6 mjeseci od dana stupanja na snagu Zakonika (čl. 1030., st. 1), i to je u međuvremenu učinjeno.

O novostima u Pomorskom zakoniku vidi Dragan Bolanča i Petra Amižić, *Novi Pomorski zakonik Republike Hrvatske i pitanje unifikacije pomorskog prava*, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, god. 44, 1/2007., str. 41. – 51. Dorotea Čorić, *Novi pomorski zakonik*, Zbornik radova sa savjetovanja „Pomorski zakonik Republike Hrvatske i druge novine iz područja pomorskog i prometnog prava. Rijeka, 2005., str. 9. – 28. Ivo Grabovac, *Šuvremeno hrvatsko pomorsko pravo i Pomorski zakonik*, Split, 2005., str. 7. – 243.“ Dragan Bolanča, *More naše plavo, Sigurnost plovidbe*, Zbirka propisa, Zagreb – Split, 2009., str. 161.

³ *Pravilnik o obavljanju inspeksijskog nadzora sigurnosti plovidbe* (NN 127/05, 38/08) stupio je na snagu 3. studenog 2005.

koje se odnose na sigurnost plovidbe, zaštitu morskog okoliša, te životne i radne uvjete članova posade na brodovima, odredaba podzakonskih propisa donesenih temeljem Pomorskog zakonika, odredaba Zakona o sigurnosnoj zaštiti trgovačkih brodova i luka otvorenih za međunarodni promet⁴, odredaba Zakona o postupnom isključenju tankera bez dvostruke oplate⁵, odredaba Tehničkih pravila⁶, te odredaba međunarodnih konvencija.

„Inspekcijski poslovi obuhvaćaju osobito nadzor nad pomorskim objektima⁷ (plovni objekti⁸, plutajući objekti⁹ i nepomični odobalni objekti¹⁰); nadzor nad zaštitom mora od onečišćenja s pomorskih objekata; nadzor nad lukama¹¹; nadzor nad održavanjem i obilježavanjem plovnih putova u teritorijalnom moru i unutarnjim morskim vodama i objekata za sigurnost plovidbe na tim putovima¹²;

⁴ „Zakon o sigurnosnoj zaštiti trgovačkih brodova i luka otvorenih za međunarodni promet (NN 48/04, 51/04), stupio je na snagu 22. travnja 2004. Donesen je nakon izmjena i dopuna Međunarodne konvencije o zaštiti ljudskih života na moru (engl. *International Convention for the Safety of Life at Sea – SOLAS*), 1974. Republika Hrvatska je stranka konvencije na temelju notifikacije o sukcesiji i za našu državu konvencija je na snazi od 8. listopada 1991. (*Odluka o objavljivanju mnogostranih međunarodnih ugovora kojih je Republika Hrvatska stranka na temelju notifikacije o sukcesiji*, NN – MU 1/92). U prosincu 2002. prihvaćene su izmjene i dopune SOLAS konvencije u vezi s mjerama sigurnosne zaštite radi sprječavanja terorističkih napada na brodove trgovačke mornarice. Posebnim pravilom novog poglavlja donesen je Međunarodni pravilnik o sigurnosnoj zaštiti brodova i lučkih prostora (engl. *International Ship and Port Facilities Security Code – ISPS Code*). Ako je ovjerenim pregledom utvrđeno da brod ispunjava uvjete SOLAS konvencije, ISPS Pravilnika i ovoga Zakona, Hrvatski registar brodova će brodu izdati Međunarodnu svjedodžbu o sigurnosnoj zaštiti broda (čl. 17.)“, Bolanča, *op. cit.*, str. 199.

⁵ „Zakon o postupnom isključenju iz plovidbe tankera bez dvostruke oplate (NN 48/04), stupio je na snagu 22. travnja 2004. Ovim se Zakonom uređuje sustav postupnog isključenja iz plovidbe tankera bez dvostruke oplate i uvođenja u plovidbu tankera s dvostrukom oplatom ili drugim jednakovrijednim zahtjevima za gradnju sukladno zahtjevima Međunarodne konvencije o zaštiti mora od onečišćenja s brodova, 1973./78. i zabrana prijevoza teških frakcija ulja u luke ili iz luka Republike Hrvatske tankerima s jednostrukom oplatom (čl. 1.)“, *Ibidem*, str. 203.

⁶ *Tehnička pravila za statutaru certifikaciju pomorskih objekata* su propisi doneseni na temelju ovog Zakonika, kojima se utvrđuju zahtjevi kojima moraju udovoljavati pomorski objekti i kompanije, kao i način obavljanja tehničkog nadzora i izdavanja isprava, zapisa i knjiga pomorskog objekta i kompanije. PZ, čl. 5., toč. 39.

⁷ Pomorski objekt jest objekt namijenjen za plovidbu morem (plovni objekt) ili objekt stalno privezan ili usidren na moru (plutajući objekt), odnosno objekt u potpunosti ili djelomično ukopan u morsko dno ili položen na morsko dno (nepomični odobalni objekt). *Ibidem*, toč. 2.

⁸ Plovni objekt jest pomorski objekt namijenjen za plovidbu morem. Plovni objekt može biti brod, ratni brod, jahta ili brodice. *Ibidem*, toč. 3.

⁹ Plutajući objekt jest pomorski objekt stalno privezan ili usidren na moru, koji nije namijenjen za plovidbu (npr. plutajući dok, plutajuće skladište, plutajući restoran, plutajuća elektrana, pontonski most, pontonska marina i sl.). *Ibidem*, toč. 13.

¹⁰ Nepomični odobalni objekt jest pomorski objekt u potpunosti ili djelomično ukopan u morsko dno ili položen na morsko dno, koji nije namijenjen za plovidbu (npr. nepomični odobalni objekt za istraživanje i eksploataciju podmorja, podmorski cjevovod i sl.), izuzev podmorskog kabela i objekata prometne infrastrukture (npr. podmorski tunel, most oslonjen na morsko dno i sl.). *Ibidem*, čl. 14.

¹¹ Luka jest morska luka, tj. morski i s morem neposredno povezani kopneni prostor s izgrađenim i neizgrađenim obalama, lukobranima, uređajima, postrojenjima i drugim objektima namijenjenim za pristajanje, sidrenje i zaštitu brodova, jahti i brodice, ukrcaj i iskrcaj putnika i robe, uskladištenje i drugo manipuliranje robom, proizvodnju, oplemenjivanje i doradu robe te ostale gospodarske djelatnosti koje su s tim djelatnostima u međusobnoj ekonomskoj, prometnoj ili tehnološkoj svezi. *Ibidem*, toč. 45.

¹² Plovni put u unutarnjim morskim vodama i u teritorijalnom moru Republike Hrvatske jest morski pojas dovoljno dubok i širok za sigurnu plovidbu plovnog objekta, koji je, prema potrebi i obilježen.

nadzor nad obalnim radijskim postajama i radijskom službom; nadzor plovidbe i peljarenja¹³; nadzor nad provedbom odredaba posebnog propisa kojima se uređuje red u lukama i na ostalim dijelovima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske¹⁴; nadzor nad prijevozom osoba i stvari u pogledu zaštite ljudskih života i imovine; nadzor nad obavljanjem meteorološke službe na brodovima¹⁵; nadzor nad uvjetima života i rada pomoraca na brodovima; nadzor nad gradnjom na pomorskom dobru¹⁶; nadzor nad ro-ro putničkim brodovima¹⁷ i brzim putničkim plovilima¹⁸ na redovnim linijama.¹⁹

Predmet ovog rada je jedan dio inspekcijskog nadzora sigurnosti plovidbe - inspekcijski nadzor stranih brodova koji uplovljavaju u naše luke.

2. PRAVNI IZVORI

Inspekcijski nadzor stranih brodova u lukama Republike Hrvatske provodi se sukladno postupcima utvrđenim Pariškim memorandumom o suglasnosti o nadzoru države luke.²⁰ Memorandum je usvojen 26. siječnja 1982. s ciljem

Ibidem, čl. 50. st. 1. Plovni putevi Republike Hrvatske moraju se uređivati, održavati njihova plovnost, postavljati na njima objekte za sigurnu plovidbu i osiguravati njihov ispravan rad. *Ibidem*, čl. 51. st. 1.

Vidi *Pravilnik o oznakama i načinu označavanja na plovnim putevima u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru* (NN 50/07).

¹³ Peljarenje je vođenje plovnog objekta od stručnih osoba (peljara) i davanje stručnih savjeta zapovjedniku plovnog objekta, radi sigurne plovidbe u lukama, tjesnacima i drugim područjima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske. Peljarenje može biti lučko i obalno. Lučko peljarenje je peljarenje plovnog objekta u području luke do određene granice, a obalno u dijelu unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske do granice lučkog peljarenja. *Ibidem*, čl. 68. Vidi *Pravilnik o pomorskom peljarenju* (NN 17/95).

¹⁴ Vidi *Pravilnik o uvjetima i načinu održavanja reda u lukama i na ostalim dijelovima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske* (NN 90/05, 10/08).

¹⁵ Vidi *Pravilnik o obavljanju meteorološke službe na pomorskim brodovima* (NN 68/07).

¹⁶ Vidi *Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama* (NN 158/03, 141/06).

¹⁷ Ro-ro putnički brod jest putnički brod koji ima mogućnost ukrcaja ili iskrcaja cestovnih ili željezničkih vozila na brod ili s broda i koji prevozi više od 12 putnika. *Pravilnik o inspekcijskom nadzoru*, čl. 2., toč. 7.

¹⁸ Brzi putnički brod jest putnički brod kojem je najveća brzina Šm/sš jednaka ili veća od vrijednosti dobivene formulom: $3,7 \Delta^{0,1667}$, gdje je Δ istisnina na konstruktivnoj vodenoj liniji $\text{Šm}^3\text{š}$. Pod brzim putničkim brodom ne smatraju se neistisninski brodovi čiji je trup potpuno iznad površine uslijed djelovanja aerodinamičkih sila generiranih površinskim efektom. Brodovi, volumena istisnine $500\text{Šm}^3\text{š}$ i manje, i najveće brzine manje od 20 Ščvš , u plovidbi unutarnjim morskim vodama i teritorijalnim morem Republike Hrvatske ne smatraju se brzim putničkim brodovima. PZ, čl. 5 toč. 9.

¹⁹ *Pravilnik o inspekcijskom nadzoru*, čl. 3.

²⁰ „Pariški memorandum o suglasnosti o nadzoru države luke (engl. *Paris Memorandum of Understanding on Port State Control*) 1982. (tzv. PARIS MOU 82., u Republici Hrvatskoj stupio je na snagu 1. siječnja 1997.). Vidi Vesna Polić – Čurčić, *Pristupanje Hrvatske Pariškom memorandumu o kontroli brodova u lukama*, Uporedno pomorsko pravo, Zagreb, br. 3-4, 1992., str. 321. – 327., Isti autor, *Pregledi brodova prema Memorandumu o suglasnosti o kontroli države luke i zaštita mora od zagađivanja*, Pomorski zbornik 27, 1989., str. 175. – 184.; Milan Staničić, *Inspekcijski pregled broda u skladu s procedurama Pariškog memoranduma*, Kapetanov glasnik, Split, br. 11, 2005., str. 15. – 23.; Marula Vujašinović, *Dokumentacija (Pregled međunarodnih instrumenata uz hrvatski prijevod, datume*

razvoja efikasnog sustava nadzora stranih brodova u pogledu međunarodnih standarda sigurnosti, zaštite okoliša i sigurnosne zaštite. Pridruživanjem Bugarske i Rumunjske 2007. godine, Memorandum broji 27 država članica. Memorandum ne postavlja nove standarde, nego ima za cilj nadzor standarda koji se nalaze u konvencijama usvojenim u okviru Međunarodne pomorske organizacije (engl. *International Maritime Organization*)²¹ i Međunarodne organizacije rada (engl. *International Labour Organization*)²². U obavljanju inspekcijskog nadzora nad stranim brodom, provjerava se ima li brod važeće isprave u skladu s odredbama: 1. Međunarodne konvencije o zaštiti ljudskih života na moru²³; 2. Međunarodne konvencije o teretnim linijama²⁴; 3. Međunarodne konvencije o sprječavanju onečišćenja mora s brodova²⁵; 4. Međunarodne konvencije o standardima za

potpisivanja i stupanja na snagu za Republiku Hrvatsku), Poredbeno pomorsko pravo, Zagreb, br. 160, 2006. str. 112.“, Bolanča, op. cit., str. 317.

²¹ Zbog potrebe poboljšanja sigurnosti na moru, Konvencijom Ujedinjenih naroda iz 1948. osnovana je Međuvladina pomorska savjetodavna organizacija (engl. *International Governmental Maritime Consultative Organization – IMCO*) koja je započela s radom 1959., a 1982. godine promijenila naziv u Međunarodna pomorska organizacija (engl. *International Maritime Organization – IMO*). Republika Hrvatska članica je IMO-a koja ima sjedište u Londonu, kao specijalizirana ustanova Ujedinjenih naroda za pitanja pomorstva. Kao rezultat dosadašnjeg rada, usvojeno je tridesetak konvencija i više od 700 rezolucija i preporuka koje se tiču sigurnosti na moru i zaštite morskog okoliša. Uloga je organizacije savjetodavna i informativna, a zadatak joj je raspravljati o tehničkim pitanjima koja utječu na međunarodni razvoj trgovačkih mornarica, osobito na sigurnost ljudskog života na moru i na postizanje najviših standarda za nesmetanu plovidbu. Vidi internetske stranice Međunarodne pomorske organizacije www.imo.org

²² Međunarodna organizacija rada (engl. *The International Labour Organization*) je specijalizirana agencija Ujedinjenih naroda koja promovira socijalnu pravdu i međunarodno priznata ljudska i radnička prava. Osnovana je 1919. godine Poveljom iz Versaillesa i postala je prva specijalizirana agencija UN-a 1946. godine.

ILO formulira međunarodne standarde rada u obliku konvencija i preporuka koje postavljaju minimalne standarde radnog prava: slobodu udruživanja, pravo na organiziranje, kolektivno pregovaranje, ukidanje prisilnog rada, jednake šanse i jednaki tretman, te druge standarde kojima se reguliraju uvjeti u cijelom rasponu pitanja vezanih za rad. Vidi internetske stranice Međunarodne organizacije rada: www.ilo.org

Republika Hrvatska se notifikacijom o sukcesiji pri Međunarodnom uredu rada (engl. *International Labour Geneva*) suglasila s odredbama Međunarodne organizacije rada koje se odnose na pomorce ako nisu u suprotnosti s Ustavom i pravnim poretkom Hrvatske. Hrvatska je 30. lipnja 1992. postala članicom Međunarodne organizacije rada.

²³ „SOLAS konvenciju donijela je Međunarodna pomorska organizacija (engl. *International Maritime Organization – IMO*) i posljednja verzija teksta iz 1974. s naknadnim izmjenama i dopunama predstavlja najvažniji i najpotpuniji međunarodni instrument o sigurnosti plovidbe na moru. Naknadne izmjene su SOLAS Protokol, 1978. (u Republici Hrvatskoj je na snazi od 8. listopada 1991., Odluka o objavljivanju mnogostраниh međunarodnih ugovora kojih je Republika Hrvatska stranka na temelju notifikacije o sukcesiji, NN – MU 1/92) i SOLAS Protokol, 1988. (za Republiku Hrvatsku stupio je na snagu 30. travnja 2000., Uredba o pristupanju Protokolu iz 1988., NN – MU 13/99 i Odluka o stupanju na snagu NN – MU 4/00).“; Bolanča, op. cit., str. 317.

²⁴ „Međunarodna konvencija o teretnim linijama (engl. *International Convention on Load Lines*), 1966. (tzv. LL 66) je u Republici Hrvatskoj na snazi od 8. listopada 1991. (Odluka o objavljivanju mnogostраниh međunarodnih ugovora kojih je Republika Hrvatska stranka na temelju notifikacije o sukcesiji, NN – MU 1/92), a izmijenjena je Protokolom 1988. (Republika Hrvatska pristupila je Protokolu – Uredba o pristupanju Protokolu iz 1988., NN – MU 13/99, a za Republiku Hrvatsku stupio je na snagu 30. travnja 2000., Objava o stupanju na snagu, NN – MU 4/00). Vidi Ivo Grabovac, *Doprinos nekih međunarodnih konvencija sigurnosti plovidbe*, Pomorski zbornik, Rijeka, br. 40, 2002., str. 431. – 432.“, *Ibidem*.

²⁵ „Međunarodna konvencija o sprječavanju onečišćenja mora s brodova (engl. *International Convention Prevention of Pollution from Ships*), 1973/78. je u Republici Hrvatskoj na snazi od 8. listopada

obuku, izdavanje svjedodžbi i obavljanje straže pomoraca²⁶; 5. Međunarodne konvencije o minimalnim standardima na trgovačkim brodovima²⁷; 6. Konvencije o međunarodnim pravilima o izbjegavanju sudara na moru²⁸; 7. Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja uljem²⁹; 8. Međunarodne konvencije o baždarenju brodova³⁰; Međunarodne konvencije o nadzoru štetnih sustava protiv obrastanja brodova.³¹

Sve države potpisnice Memoranduma su se obvezale održavati djelotvoran sustav nadzora kontrole brodova koji uplovljavaju u njihove luke, kako bi postigli da svi brodovi, bez diskriminacije, udovolje standardima prethodno navedenih međunarodnih konvencija.³² Svaka pomorska vlast se obvezala da će ukupan broj inspekcijskih pregleda stranih brodova, koji inspektori obave tijekom svake kalendarske godine, iznositi najmanje 25% od prosječnog godišnjeg broja stranih brodova, izračunato na bazi zadnje tri kalendarske godine za koje postoje statistički

1991. (Odluka o objavljivanju mnogostranih međunarodnih ugovora kojih je Republika Hrvatska stranka na temelju notifikacije o sukcesiji, NN – MU 1/92). Protokol iz 1997. kojim se mijenja MARPOL 1973/78. za Republiku Hrvatsku je na snazi od 4. kolovoza 2005. (Uredba o objavljivanju Protokola iz 1997., NN – MU 4/05, za stupanje na snagu nema objave u Narodnim novinama). Vidi Maja Seršić, *Međunarodnopravna zaštita morskog okoliša*, Zagreb, str. 83. – 87., Dorotea Čorić – Sandra Debeljak Rukavina, *Međunarodni i nacionalni propisi iz područja pomorskog prava*, Pomorski glasnik, Zagreb, 2007., str. 19.“, *Ibidem*, str. 317. – 318.

²⁶ „Međunarodna konvencija o standardima za obuku, izdavanje svjedodžbi i obavljanje straže pomoraca (engl. *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers – STCW*) je u Republici Hrvatskoj na snazi od 8. listopada 1991. (Odluka o objavljivanju mnogostranih međunarodnih ugovora kojih je Republika Hrvatska stranka na temelju notifikacije o sukcesiji, NN – MU 1/92). Vidi Željko Kiperaš, *Uzroci i posljedice donošenja izmjena i dopuna STCW konvencije*, 1978., Poredbeno pomorsko pravo, Zagreb, br. 1., 2001., str. 117. – 142., Mario Babić – Maja Markovčić, *Što donose izmjene i dopune STCW konvencije*, Uporedno pomorsko pravo, Zagreb, br. 1 – 4., 1995., str. 247. – 256.“, *Ibidem*, str. 318.

²⁷ „Međunarodna konvencija o minimalnim standardima na trgovačkim brodovima (engl. *Convention No. 147 International Labour Organization Concerning Minimum Standards in Merchant Ship*), 1976. obvezuje Republiku Hrvatsku na temelju notifikacije o sukcesiji (Odluka o objavljivanju konvencija Međunarodne organizacije rada kojih je Republika Hrvatska stranka na temelju notifikacije o sukcesiji, NN – MU 2/94 i 4/96).“, *Ibidem*.

²⁸ „Konvencija o međunarodnim pravilima izbjegavanja sudara na moru (engl. *Convention on International Regulations for Preventing Collisions at Sea*) 1972. (tzv. COLREG 72.) u Republici Hrvatskoj je na snazi od 8. listopada 1991. (Odluka o objavljivanju mnogostranih međunarodnih ugovora kojih je Republika Hrvatska stranka na temelju notifikacije o sukcesiji, NN MU 1/92).“, *Ibidem*.

²⁹ „Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja uljem (engl. *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage*) 1992. (tzv. CLC 92.), na snazi je u Republici Hrvatskoj od 12. siječnja 1999. (NN – MU 2/97 i 3/99), a izmijenjena je Protokolom iz 2003. (koji je u Republici Hrvatskoj stupio na snagu 17. svibnja 2006., NN – MU 3/06).“, *Ibidem*.

³⁰ „Međunarodna konvencija o baždarenju brodova (engl. *International Convention on Tonnage Measurement of Ship*) 1969. (tzv. TONNAGE 69.), je u Republici Hrvatskoj na snazi od 8. listopada 1991. (Odluka o objavljivanju mnogostranih međunarodnih ugovora kojih je Republika Hrvatska stranka na temelju notifikacije o sukcesiji, NN – MU 1/92).“, *Ibidem*.

³¹ Međunarodna konvencija o nadzoru štetnih sustava protiv obrastanja brodova (engl. *International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships*) je u Hrvatskoj stupila na snagu 25. studenog 2006., NN – MU 10/2006. Konvencija ima za cilj ukloniti odnosno ograničiti upotrebu štetnih sustava koja se koriste protiv obrastanja broskog dna (podrazumijavaju premaz, boju, površinsku obradu ili sredstvo).

³² Članak 1.2. Memoranduma. Vidi internetske stranice Pariškog memoranduma www.parismou.org

podaci.³³ Nadalje, države potpisnice su se obvezale da inspekcijski nadzor brodova koji viju zastavu države koja nije stranka međunarodne konvencije (brodovi ispod konvencijske veličine – *ship below convention size*) ne bude povoljniji u odnosu na brod koji vije zastavu države koja je stranka te konvencije.³⁴

3. POSTUPAK INSPEKCIJSKOG NADZORA

Podaci o brodovima koji uplovljavaju u luke Republike Hrvatske inspektorima su dostupni putem Odjela za nadzor pomorske plovidbe lučke kapetanije, u suradnji sa svim tijelima nadležnim za praćenje pomorskog prometa u luci (lučka uprava, peljari i sl.). Ministarstvo razmjenjuje podatke i surađuje s odgovarajućim tijelima drugih država članica Memoranduma, Europskom komisijom i informacijskim sustavom SIRENaC, uspostavljenim u St. Malou, Francuska.

„Kada inspektor dobije listu stranih brodova koji se nalaze ili se očekuju u luci, izvršit će provjeru brodova u SIRENaC sustavu i dobiti ove podatke: osnovne podatke o brodu; faktor izbora (broj koji uređuje nivo prioriteta inspekcijskog pregleda); nivo prioriteta; prijašnje inspekcijske preglede s uvidom u nedostatke i poduzete mjere; sve poruke koje se odnose na brod (služe inspektorima za pripremu inspekcijskog pregleda); ima li brod zabranu uplovljenja u luke pod nadzorom Pariškog memoranduma; raspoloživost broda za detaljnu ili proširenu inspekciju. Nadalje, inspektor može raspolagati i dodatnim podacima o brodu, koje je dobio od peljara, agenta, lučke uprave, zapovjednika, brodske posade, fizičke ili pravne osobe koja ima legitimni interes za sigurno vođenje broda, klasifikacijskog društva, ovlaštenih tijela, podacima iz njegove osobne arhive i drugim podacima. Temeljem tih podataka vrši se selekcija za inspekciju, planira vrsta inspekcije, brodska područja na koja će obratiti posebnu pažnju, te se određuje sustav tima inspektora koji će obavljati inspekcijski pregled.“³⁵

Inspekcijski pregledi stranog broda mogu biti osnovni, detaljni i prošireni. Sukladno čl. 50. st. 1. Pravilnika o inspekcijskom nadzoru sigurnosti plovidbe, osnovni inspekcijski pregled obuhvaća provjeru brodskih isprava i knjiga te općeg stanja broda, uključujući strojarnicu i nastambe, te higijenske uvjete. „Inspektor će izvršiti obilazak broda i tom će prilikom dobiti opću sliku o brodskoj strukturi, strojarnici, opremi za spašavanje, protupožarnoj opremi, navigacijskoj opremi, radioopremi, električnom sustavu i uređajima, prevenciji protiv onečišćenja

³³ *Ibidem*, čl. 1.3.

³⁴ *Ibidem*, čl. 2.4.

³⁵ Milan Staničić, Inspekcijski pregled broda u skladu s procedurama Pariškog memoranduma, Kapetanov glasnik, Split, br. 11, 2005., str. 15.

morskog okoliša, životnim i radnim uvjetima na brodu, posadi i njihovoj sposobnosti obavljanja brodskih poslova te o sigurnosnoj zaštiti broda.³⁶

Uvijek kada nakon osnovnog inspekcijskog pregleda postoje očiti razlozi za vjerovanje da stanje broda, njegove opreme ili posade ne odgovara zahtjevima primjenjivih međunarodnih konvencija, inspektor će obaviti detaljni pregled, uključujući daljnju provjeru usklađenosti sa zahtjevima radnih postupaka na brodu. Očiti razlozi postoje kada inspektor pronade dokaze koji po njegovoj stručnoj prosudbi opravdavaju detaljni pregled broda, njegove opreme i posade.³⁷

Prošireni inspekcijski pregled, jednom u razdoblju od 12 mjeseci, odnosi se na sljedeće brodove: tankere za ulje³⁸ od 3000 BT i starije od 15 godina; brodove za prijevoz rasutog tereta starije od 12 godina; putničke brodove³⁹ starije od 15 godina te brodove za prijevoz ukapljenog plina⁴⁰ ili kemikalija⁴¹ starije od 10 godina.

Nakon završetka inspekcijskog pregleda, inspektor će sastaviti zapisnik na obrascu propisanom u okviru upravljanja kvalitetom. Zapisnik sadrži rezultate inspekcijskog pregleda, utvrđene nedostatke, te pojedinosti o svakoj poduzetoj mjeri. Inspektor će upoznati zapovjednika broda sa sadržajem zapisnika, kao i sa svim obvezama koje iz zapisnika proizlaze za zapovjednika broda, vlasnika ili drugu ovlaštenu osobu.

Ukoliko inspektor prilikom inspekcijskog pregleda broda utvrdi nedostatke koji su očito opasni po sigurnost, zdravlje ili okoliš, inspektor će izreći mjeru zabrane isplavljenja ili obustave radnje u tijeku koje su utvrđeni nedostaci. Nalog za zabranu isplavljenja ili zaustavljanje radnje neće se povući dok se opasnost ne otkloni ili dok inspektor ne utvrdi da brod, poštujući sve potrebite uvjete, može nastaviti putovanje ili da se radnja može nastaviti bez opasnosti za sigurnost i zdravlje putnika ili posade, ili bez opasnosti za druge brodove, ili da ne predstavljaju nerazboritu prijetnju povredi morskog okoliša.⁴²

U slučaju izricanja mjere zabrane isplavljenja, inspektor pored zapisnika donosi i rješenje na obrascu propisanom u okviru sustava upravljanja kvalitetom. Ministarstvo će izravno ili diplomatskim putem uputiti obavijest o zabrani

³⁶ *Ibidem*, str. 16.

³⁷ Vidi Dodatak XI. i XII. Pravilnika o obavljanju inspekcijskog nadzora (NN 127/05).

³⁸ Tanker za ulje jest brod namijenjen prvenstveno za prijevoz ulja u razlivenom stanju. Ulje označava sva postojana ugljikova mineralna ulja, kao što su sirova nafta i njeni derivati, te taloge i otpadna ulja koja su navedena u prilogu I. Međunarodne konvencije o sprječavanju zagađivanja mora s brodova, kako je izmijenjena i dopunjena (MARPOL 73/78) bez obzira na to prevoze li se kao teret ili kao zalihe goriva i maziva. PZ, čl. 5. toč. 25. i toč. 44.

³⁹ Putnički brod jest brod na mehanički pogon koji je ovlašten prevoziti više od 12 putnika. Putnik jest svaka osoba na pomorskom objektu, osim djece ispod jedne godine života, te osoba zaposlenih na brodu u bilo kojem svojstvu. *Ibidem*, toč. 8. i toč. 41.

⁴⁰ Brod za ukapljene plinove jest brod namijenjen za prijevoz ukapljenih plinova u razlivenom stanju. *Ibidem*, toč. 27.

⁴¹ Tanker za kemikalije jest brod namijenjen prvenstveno za prijevoz opasnih kemikalija i štetnih tvari u razlivenom stanju. *Ibidem*, toč. 26.

⁴² Pravilnik o inspekcijskom nadzoru, čl. 54. st. 2.

isplovljenja državi zastave i priznatoj organizaciji⁴³, s priloženim zapisnikom o obavljenom inspekcijskom pregledu i rješenjem o zabrani isplovljenja broda.

Kada se inspekcijskim pregledom utvdi da preslik Potvrde o usklađenosti ili Potvrde upravljanja sigurnošću u skladu s ISM kodeksom⁴⁴ nedostaju na brodu, inspektor će donijeti rješenje o zabrani isplovljenja. Ukoliko prilikom pregleda ne budu utvrđeni drugi nedostaci radi kojih se izriče mjera zabrane isplovljenja broda, inspektor može, radi sprječavanja zakrčenosti luke, dozvoliti brodu isplovljenje. Inspektor je dužan o svakoj takvoj odluci izvijestiti sve države članice Memoranduma.⁴⁵

Osim mjere zabrane isplovljenja, lučka kapetanija može u određenim situacijama odbiti uplovljenje u luku Republike Hrvatske, ako brod vije zastavu države navedene na crnoj listi godišnjeg izvješća Memoranduma, a izrečena mu je mjera zabrane isplovljenja više od dva puta u zadnjih 24 mjeseca u lukama država potpisnica Memoranduma ili ako vije zastavu države navedene na crnoj listi godišnjeg izvješća Memoranduma kao zastava „vrlo velikog rizika“ ili velikog rizika⁴⁶, a izdana mu je zabrana isplovljenja više od jednom u posljednjih 36 mjeseci u lukama država potpisnica Memoranduma. Spomenuta mjera se može izdati tankerima za ulje; tankerima za prijevoz ukapljenih plinova i tankerima za prijevoz kemikalija; brodovima za prijevoz rasutog tereta te putničkim brodovima.⁴⁷

Postupak ukidanja mjere odbijanja uplovljenja za brodove kojima je Ministarstvo odredilo mjeru odbijanja uplovljenja pokreće se na temelju formalnog zahtjeva vlasnika ili kompanije upućenog Ministarstvu. Ako su rezultati proširenog inspekcijskog pregleda zadovoljavajući za Ministarstvo, mjera odbijanja uplovljenja mora biti ukinuta. Ministarstvo mora o tome obavijestiti vlasnika ili kompaniju pisanim putem. Ministarstvo mora također o svojoj odluci pisano izvijestiti državu zastave, odnosno klasifikacijsko društvo, druge države članice, Europsku komisiju i Tajništvo Memoranduma. Informacija vezana za brodove kojima je određena mjera odbijanja uplovljenja mora biti unesena u informacijski sustav SIRENaC te na propisan način objavljena.⁴⁸

⁴³ Priznata organizacija jest organizacija koja ispunjava uvjete propisane posebnim propisom i koja je ovlaštena od Ministarstva za obavljanje statutarne certifikacije pomorskih objekata, a koja obuhvaća obavljanje pregleda i izdavanje propisanih isprava. PZ, čl. 5. toč. 36.

⁴⁴ ISM Code (engl. *International Safety Management Code*), 1993. je glava IX. Međunarodne konvencije o zaštiti ljudskih života na moru (engl. *International Convention for the Safety of Life at Sea – SOLAS*), 1974. god. Nastao je u namjeri poboljšanja sigurnosti u cjelokupnom procesu iskorištavanja brodovlja, te zaštiti okoliša od onečišćenja.

⁴⁵ Pravilnik o inspekcijskom nadzoru, čl. 55., st. 1. i 2.

⁴⁶ Prema godišnjem izvješću Memoranduma za 2007., zemlje vrlo velikog rizika na crnoj listi su Korea, Bolivija, Albanija, Komori i Slovačka, a zemlje velikog rizika su Gruzija, Sijera Leone, Sveti Kristofor i Nevis te Arapska Republika Sirija.

⁴⁷ Pravilnik o inspekcijskom nadzoru, čl. 53.

⁴⁸ *Ibidem*, Dodatak XIV.

4. OBJAVA PODATAKA

Podaci o inspekcijskim pregledima stranih brodova obavljenim u lukama Republike Hrvatske, unose se u informacijski sustav Memoranduma SIRENaC, a podaci za prehodni mjesec se svakog mjeseca objavljuju na internetskim stranicama Memoranduma. Podaci se objavljuju javno putem informacijskog sustava Equasis, neposredno nakon provođenja inspekcijskog pregleda ili izricanja mjere zabrane isplavljenja.

Informacije o pregledanim brodovima koje se objavljuju moraju sadržavati sljedeće: ime broda⁴⁹; IMO broj⁵⁰; vrstu broda⁵¹; bruto tonažu⁵²; godinu gradnje; ime i adresu vlasnika ili kompanije broda⁵³; u slučaju kada brodovi prevoze tekuće ili krute terete u razlivenom ili rasutom stanju, ime i adresu unajmitelja odgovornog za odabir broda i vrstu ugovora o najmu; zastavu broda; klasifikacijsko društvo koje je izdalo svjedodžbu o klasi⁵⁴, ako postoji; klasifikacijsko društvo koja je izdalo svjedodžbe brodu u ime države zastave, sukladno primjenjivim međunarodnim konvencijama, navodeći naziv izdanih svjedodžbi; državu, luku i datum inspekcijskog pregleda te broj i prirodu nedostataka.

Informacija o zabrani isplavljenja mora sadržavati sljedeće: ime broda; IMO broj; vrstu broda; bruto tonažu; godinu gradnje kako je utvrđeno na temelju

⁴⁹ Ime je najvažniji podatak za individualizaciju (identifikaciju) broda. Brod koji je upisan u hrvatski upisnik brodova mora imati ime. Ime broda određuje, na prijedlog vlasnika broda, Ministarstvo Vlade Republike Hrvatske. Vidi Ivo Grabovac, Pomorsko pravo, Knjiga prva, Split, 2001., str. 111. – 112.; Pravilnik o načinu, uvjetima i postupku određivanja imena brodova i jahti, odnosno oznaka objekata, Narodne novine, br. 9/05.

⁵⁰ Identifikacijski broj broda – U skladu s Međunarodnom konvencijom o sigurnosti na moru, 1974. (SOLAS 74) s dopunama, Glava XI-1 brodu mora biti pridodan IMO identifikacijski broj sukladno IMO shemi (IMO Rez. A.600(15)). Ovaj broj mora biti trajno označen (navarivanjem, zavarivanjem, urezivanjem ili slično) svojim IMO brojem (npr. IMO8712345), premazanim kontrastnom bojom u odnosu na podlogu, kako slijedi: 1. na vidljivom mjestu na: krmu broda, ili bokovima u sredini duljine broda, iznad oznake nadvođa, ili svakoj strani nadgrađa, ili prednjoj stijeni nadgrađa, ili za putničke brodove, na horizontalnoj površini vidljivoj iz zraka, i dodatno 2. na lako pristupačnom mjestu na: jednoj od pregrada strojarne, ili na jednom od grotala, ili na tankerima, u pumpnoj stanici, ili na ro-ro brodovima, na jednoj od poprečnih pregrada ro-ro prostora, 3. Za brodove građene od nemetalnih materijala način označavanja posebno će se odrediti, 4. Visina IMO broja ne smije biti manja od 200 mm za točku 1, i ne manja od 100 mm za točku 2. Zahtjev se odnosi na putničke brodove bruto tonaže 100 i više i teretne brodove bruto tonaže 300 i više, u međunarodnoj plovidbi. Brodovi građeni prije 1. srpnja 2004. godine moraju udovoljiti ovom zahtjevu ne kasnije od prvog pregleda trupa na suhom nakon 1. srpnja 2004. godine. Tehnička pravila Hrvatskog registra brodova, Dio 1., Opći propisi, str. 29.

⁵¹ Brod može biti putnički, teretni, tehnički plovni objekt, ribarski, javni ili znanstvenoistraživački. PZ, čl. 5. toč. 4.

⁵² Bruto tonaža označava mjeru cijele veličine broda, a neto tonaža označava mjeru korisnog kapaciteta broda, utvrđene u skladu s odredbama Međunarodne konvencije o baždarenju, 1969., čl. 2., Službeni list SFRJ, Međunarodni ugovori i drugi sporazumi, br. 10/72., čl. 2. st. 4. i 5.

⁵³ Kompanija jest fizička ili pravna osoba koja je preuzela odgovornost za upravljanje brodom od vlasnika broda i koja je preuzimanjem takve odgovornosti preuzela ovlasti i odgovornosti sukladno Međunarodnom pravilniku o upravljanju sigurnošću (ISM Pravilnik). PZ, čl. 5. toč. 34.

⁵⁴ Klasifikacija je stupanj povjerenja koje brodu pridaje određeni klasifikacijski zavod na temelju svojih pravila, a ona ovisi o čvrstoći, upotrebljivosti materijala i konstrukciji broda, odnosno tehničkoj kvaliteti njegovih uređaja, strojeva i opreme. Vidi Axel Luttenberger, Pomorsko upravno pravo, Rijeka, 2005., str. 113.

datuma navedenog u brodskim svjedodžbama o sigurnosti; ime ili adresa vlasnika ili kompanije broda; u slučaju kada brodovi prevoze tekuće ili krute terete u razlivenom/rasutom stanju, ime i adresu unajmitelja odgovornog za odabir broda i vrstu ugovora o najmu; zastavu broda; klasifikacijsko društvo koje je izdalo svjedodžbe brodu u ime države zastave, sukladno primjenjivim međunarodnim konvencijama, navodeći naziv izdanih svjedodžbi; luku i datum posljednjeg inspekcijskog pregleda navodeći, kada je primjereno, je li izrečena mjera zabrane isplovljenja; luku i datum posljednjeg specijalnog pregleda i naziv organizacije koja je obavila pregled; broj zabrana isplovljenja tijekom prethodna 24 mjeseca; državu i luku isplovljenja; trajanje zabrane isplovljenja, u danima; broj utvrđenih nedostataka i razloga za zaustavljanje, navedeni jasno i nedvosmisleno; opis poduzetih mjera od strane nadležnih vlasti i, kada je primjenjivo; od strane klasifikacijskog društva nakon zabrane isplovljenja; ako je brodu određena mjera odbijanja uplovljenja u luke Memoranduma, razlog za izrečenu mjeru, na jasan i nedvosmislen način; napomenu, kada je primjenjivo, je li klasifikacijsko društvo ili drugo privatno tijelo koje je obavilo pregled odgovorno za nedostatke koji su, sami ili u kombinaciji, doveli do zaustavljanja broda; opis poduzetih mjera u slučaju kada je brodu bilo dopušteno da prosljedi do najbližeg odgovarajućeg brodogradilišta ili je brodu izrečena mjera odbijanja uplovljenja u luke Memoranduma.⁵⁵

„Objavljeni podaci su dostupni svim državama potpisnicama Memoranduma. Pristup ovim podacima koristi inspektorima pri planiranju budućih pregleda. Svaki inspektor može u njemu naći podatak je li je brod koji namjerava pregledati bio u nekoj drugoj luci pregledan u posljednjih šest mjeseci. Ako jest i ako je sve bilo u redu, inspektor ga, u pravilu, neće opet pregledavati. Ako brod nije bio pregledan ili ako su na njemu utvrđeni nedostaci, inspektor će se vjerojatno odlučiti na pregled, i tada će unaprijed znati na što pri pregledu mora obratiti posebnu pažnju.“⁵⁶

5. STATISTIKA PREGLEDA BRODOVA PREMA MEMORADUMU

Premda se broj zaustavljanja brodova relativno smanjio u odnosu na ranije godine, rezultati inspekcijskog nadzora ukazuju na potrebu daljnje kontrole, kako bi se postiglo stvarno smanjenje brodova koji posjećuju regiju, a ne zadovoljavaju standarde.

U 2007. godini je obavljen do sada najveći broj pregleda brodova – 22.877 pregleda na 14.182 broda. Postotak brodova koji su morali biti zadržani u luci zbog utvrđenih težih nedostataka pokazuje povećanje u odnosu na dvije prethodne godine. Također, uočavamo do sada najveći broj utvrđenih nedostataka – 74.713.

⁵⁵ Pravilnik o inspekcijskom nadzoru, Dodatak XVII.

⁵⁶ Vesna Polić-Ćurčić, Memorandum o suglasnosti o kontroli nad brodovima u državi luke, Pomorski zbornik, Rijeka, br. 29, 1991., str. 176.

God.	Broj pregledanih brodova	Broj inspekcija	Broj utvrđenih nedostataka	Broj zadržanih brodova	Postotak zadržanih brodova prema pregledanim
1998.	11.168	17.643	57.831	1.598	9,06
1999.	11.248	18.399	60.670	1.684	9,15
2000.	11.358	18.559	67.735	1.764	9,50
2001.	11.658	18.681	68.756	1.699	9,09
2002.	11.828	19.766	69.079	1.577	7,98
2003.	12.382	20.309	71.928	1.431	7,05
2004.	12.538	20.316	64.113	1.187	5,89
2005.	13.024	21.302	62.434	994	4,67
2006.	13.417	21.566	66.142	1.174	5,44
2007.	14.182	22.877	74.713	1.250	5,46

Tablica 1. Statistika pregleda brodova prema Godišnjem izvješću Pariškog memoranduma za 2007. godinu (engl. *Annual Report 2007. - Paris MOU on Port State Control*), www.parismou.org

Najčešće zadržavani brodovi su bili brodovi za prijevoz generalnog tereta (od 4851 pregledanih, 745 je zadržano) i suhog rasutog tereta (od 2564 pregledanih, 193 je zadržano). U odnosu na 2005. i 2006. godinu, povećao se broj zadržanih brodova za prijevoz tereta u rasutom stanju i tankera za prijevoz kemikalija. Od svih utvrđenih nedostataka, najveći dio se odnosi na pogonske strojeve, opremu za sidrenje, radioopremu te sigurnosnu i protupožarnu opremu.

	2005.		2006.		2007.	
Isprave	6112	9,8%	6882	10,4%	8250	1,0%
Strojevi i oprema	14925	23,9%	16307	24,7%	17416	23,3%
Upravljanje	2940	4,7%	3087	4,7%	4657	6,2%
Sigurnosna i protupožarna oprema	15203	24,4%	15016	22,7%	15998	21,4%
Sigurnost općenito	817	1,3%	735	1,1%	775	1,0%
Nedostaci vezani uz MARPOL Tereti	7000	11,2%	8468	12,8%	9710	13,0%
Stabilnost i struktura	8473	13,6%	8472	12,8%	9559	12,8%
Radni i životni uvjeti	6964	11,2%	7175	10,8%	8348	11,2%

Tablica 2. Kategorije nedostataka na brodovima prema Godišnjem izvješću Pariškog memoranduma za 2007. godinu (engl. *Annual Report 2007. - Paris MOU on Port State Control*), www.parismou.org

Iz tabličnog prikaza ne dobivamo podatke o kategorijama nedostataka utvrđenima na hrvatskim brodovima, ali u izvješću Memoranduma nalazimo podatak da je izvršeno 65 inspekcijskih pregleda na 44 hrvatska broda. Utvrđeno je 35 nedostataka (ili 53,85%), a 5 (ili 7,69%) je brodova zadržano. Svjetski postotak zadržanih brodova je iznosio 5,46%, stoga zaključujemo da su hrvatski brodovi bili češće zaustavljeni u odnosu na svjetski prosjek.

Optimističniji rezultat imamo u kategoriji inspekcija sa utvrđenim nedostacima, koji je za 2,53% manji od svjetskog prosjeka.

6. STATISTIKA PREGLEDA STRANIH BRODOVA U HRVATSKIM LUKAMA

Prema Godišnjem izvješću inspekcije sigurnosti plovidbe Ministarstva mora, prometa i infrastrukture za 2007. godinu, ukupno je obavljeno 369 inspekcijskih pregleda.⁵⁷

⁵⁷ Ukupni broj pregleda stranih brodova u međunarodnoj bazi podataka Sirenac za 2007. je 362. Razlika je nastala zbog unošenja zajedničkih pregleda s talijanskim PSC-om kao talijanskih pregleda.

U usporedbi sa 2003., 2004. i 2005. godinom, broj se inspekcijskih pregleda smanjivao.

Područna jedinica	Br. inspek. pregleda	Brodovi s nedost.	Brodovi s nedost. u % pregleda	Brodovi s nedost. u % svih brodova s nedost.	Ukupan br. nedost.	Br. zaustav.	Zaust. u % ukupnog br. zaust.	Zaust. u % inspek. pregleda	Broj indiv. brodova
LK Pula	34	24	70,59	9,45	201	6	30,00	17,65	31
LK Rijeka	162	112	69,14	44,09	433	3	15,00	1,85	140
LK Zadar	19	12	63,16	4,72	53				19
LK Šibenik	29	21	72,41	8,27	90	2	10,00	6,90	27
LK Split	59	32	54,24	12,60	115	1	5,00	1,69	57
LK Ploče	58	52	89,66	20,47	256	8	40,00	13,79	56
LK Dubrovnik	8	1	12,50	0,39	1				8
Ukupno	369	254	68,83	100,00	1149	20	100,00	5,42	338

Tablica 3. Inspekcijski pregledi stranih brodova 2007. po područnim jedinicama prema Godišnjem izvješću inspekcije sigurnosti plovidbe Ministarstva mora, prometa i infrastrukture Republike Hrvatske, Uprava za sigurnost plovidbe i zaštitu mora, Odjel inspekcijskih poslova, Zagreb, 2008.

Najveći broj nedostataka je pronađen u kategoriji sigurnosti navigacije (14,73%); protupožarne zaštite (12,50%); MARPOL – Dodatak I (12,18%); sigurnosti općenito (9,0%), te nedostaci vezani za ISM kodeks (8,20%). Nedostataka nije bilo u kategorijama MARPOL - Dodatak II, III i VI, prijevoz putnika te izravne ugroženosti sigurnosti, zdravlja ili okoliša.

7. ZAKLJUČAK

Inspekcijski nadzor stranih brodova u Republici Hrvatskoj se od 1. siječnja 1997. provodi u skladu s pravilima Pariškog memoranduma o suglasnosti o nadzoru države luke. Pariški memorandum predstavlja iznimno važan instrument koji ima za cilj ujednačenje i koordinaciju inspekcijskih postupaka u lukama zemalja

članica. Države potpisnice Memoranduma su se obvezale organizirati učinkovit i povezan sustav kontrole stranih brodova, kako bi se udovoljili standardi sigurnosti na moru, zaštita morskog okoliša te radni i životni uvjeti posade. Države su dužne međusobno se savjetovati, surađivati i razmjenjivati informacije.

Inspekcijski nadzor stranih brodova u našim lukama provodi se na potpuno isti način kao i u ostalim članicama Memoranduma. Koriste se iste procedure, ista baza podataka, isti zapisnici i ostali formulari. Prilikom obavljanja pregleda, inspektor ima za cilj utvrditi da brod posjeduje potrebne svjedodžbe, da ne predstavlja rizik za sigurnost, zdravlje i morski okoliš, da ima sigurnosnu zaštitu te da posada posjeduje zadovoljavajuću razinu znanja za sigurno upravljanje brodom. Ukoliko se utvrdi da brod ne udovoljava propisanim standardima, zabranit će mu se isplovljavanje dok ne bude mogao nastaviti plovidbu bez opasnosti za ljudske živote i morski okoliš. Nakon obavljenog inspekcijskog pregleda, rezultati se unose u informacijski sustav Memoranduma SIRENaC, te su na taj način dostupni ostalim zemljama članicama. Objavom podataka olakšavaju se budući inspekcijski pregledi, te se izbjegavaju nepotrebna ponavljanja.

Pomorski zakonik i Pravilnik o obavljanju inspekcijskog nadzora sigurnosti plovidbe, prate suvremena rješenja međunarodnih konvencija i Smjernica Europske unije. Time aktivno sudjelujemo u povećanju sigurnosnih standarda na moru, zaštiti morskog okoliša, radnih i životnih uvjeta članova posade. Stalnom edukacijom i usavršavanjem inspektora, nadzor nad brodovima postaje ujednačen i djelotvoran postupak povećanja sigurnosti pomorske plovidbe. Povećanjem broja država koje primjenjuju ujednačen i koordiniran postupak pregleda, smanjujemo broj uplovljavanja brodova koji ne udovoljavaju sigurnosnim standardima.

Literatura:

Annual Report 2007. - Paris Memorandum of Understanding on Port State Control, www.parismou.org

Dragan Bolanča, More naše plavo, Sigurnost plovidbe, Zbirka propisa, Zagreb – Split, 2009.

Godišnje izvješće inspekcije sigurnosti plovidbe za 2007. godinu., Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture Republike Hrvatske, Uprava za sigurnost plovidbe i zaštitu mora, Odjel inspekcijskih poslova, Zagreb, 2008.

Ivo Grabovac, Pomorsko pravo, Knjiga prva, Split, 2001.

Ivo Grabovac, Suvremeno hrvatsko pomorsko pravo i Pomorski zakonik, Split, 2005.

Axel Luttenberger, Pomorsko upravno pravo, Rijeka, 2005.

Paris Memorandum of Understanding on Port State Control, www.parismou.org

Vesna Polić Ćurčić, Memorandum o suglasnosti o kontroli nad brodovima u državi luke, Pomorski zbornik, Rijeka, br. 29, 1991., str. 167. – 181.

Vesna Polić Ćurčić, Pregledi brodova prema Memorandumu o suglasnosti o kontroli države luke i zaštita mora od zagađivanja, Pomorski zbornik, Rijeka, br. 27, 1989., str. 175. – 183.

Vesna Polić Ćurčić, Pristupanje Hrvatske Pariškom memorandumu o kontroli brodova u lukama, Usporedno pomorsko pravo, Rijeka, 3-4, 1992., str. 321. – 327.

Pomorski zakonik, Narodne novine, br. 181/04, 76/07.

Pravilnik o obavljanju inspekcijskog nadzora sigurnosti plovidbe, Narodne novine, br. 127/05, 38/08.

Milan Staničić, Inspekcijski pregled broda u skladu s procedurama Pariškog memoranduma, Kapetanov glasnik, Split, br. 11, 2005., str. 15. – 23.

Tehnička pravila Hrvatskog registra brodova, Dio 1., Opći propisi, Split, 2007.

THE INSPECTION OF FOREIGN SHIPS IN CROATION PORTS

The inspection of foreign ships in Croatian ports is according to Paris Memorandum of Understanding on Port State Control. Accepting Memorandum, the inspection is taken to higher level. Our inspectors are connected with the inspections in the other European countries, and they use the same procedure, database and regular forms. Making equal and coordinate inspections of ships, safety at sea, marine environmental protection and working and living conditions increase. Inspectors have informations and results about last inspections, so they avoid unnecessary repetition and inspections become more quality and effective.

Key words: *inspection, Paris Memorandum, safety of the shipping.*