

Nadzor države luke: Zamjena ili dopuna nadzoru države zastave?

Ćorić, Dorotea

Source / Izvornik: **Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, 1996, 33, 111 - 120**

Journal article, Published version

Rad u časopisu, Objavljena verzija rada (izdavačev PDF)

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:118:854285>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-07-12**

PRAVI

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

Mr. sc. DOROTEJA ĆORIĆ, asistent
Jadranski zavod - HAZU, Zagreb

NADZOR DRŽAVE LUKE: ZAMJENA ILI DOPUNA NADZORU DRŽAVE ZASTAVE?

UDK: 341.018:347.7913
Izvorni znanstveni članak
Primljeno: 05. 7. 1996.

U radu se izlažu temeljni razlozi sve češćih kontrola brodova od strane ovlaštenih inspektora u raznim lukama širom svijeta te osnovna pitanja vezana za provođenje tih kontrola. Autorica zaključuje da je nadzor koji provodi država luke vrlo djelotvorna metoda u smanjenju ispodstandardnih brodova koji sudjeluju u svjetskom pomorskom prijevozu. Međutim, zbog niza ograničenja u njegovu provođenju, nadzor države luke ne treba shvatiti kao zamjenu nadzoru koji treba obavljati država zastave u odnosu na brodove koji viju njezinu zastavu.

1. UVODNE NAPOMENE

Svake godine u raznim se lukama svijeta obavi tisuće nadzora brodova.¹ Samo u 1993. godini u cijelom svijetu obavljeno je oko 35.000 kontrola, a posljednjih godina taj se broj povećava.

Uz preglede koje obavljaju ovlašteni inspektori države luke, preglede obavljaju i država zastave, obalne straže, unajmitelji, nezavisni vještaci za nadzor količine tereta i sigurnost operacija, klasifikacijska društva, te mnogi drugi.

Mnogobrojne i raznovrsne kontrole posljedica su trenutačno niskog stupnja sigurnosti plovidbe.

Premda je na međunarodnom planu usvojeno niz unifikacijskih instrumenata (cf. infra toč. 3. ovoga rada) kojima su usvojeni standardi glede sigurnosti na moru i zaštite morskog okoliša,² njihova primjena je sve lošija. Sve češće pomorske nezgode upozoravaju nas da većina brodova uključena u pomorski prijevoz ne ispunjava postavljene standarde. Niski zahtjevi za kvalitetom pomorskog prijevoza, slabljenje nadzora države zastave, a u zadnje vrijeme i nadzora koji obavljaju klasifikacijska društva omogućuju da loše održavani, stari i neadekvatno opremljeni brodovi, popunjeni nedovoljno stručnom i loše plaćenom posadom, još uvijek mogu konkurirati na svjetskom tržištu broskog prostora.³

Novi brodovi grade se sve manje, a kada se i grade, nitko ne spominje kvalitetu, nego samo cijenu.⁴

Svjesne katastrofa koje mogu nastati zbog takvog stanja sigurnosti plovidbe, pomorske vlasti u državama luka poduzele su odgovarajuće mjere i same počele nadzirati da li brodovi koji uplovljavaju u njihove luke ispunjavaju usvojene sigurnosne standarde.

¹ Termin "nadzor" u radu se rabi u smislu cjelovitog i sustavnog praćenja u kojoj mjeri brodovi poštuju odgovarajuće međunarodne standarde glede sigurnosti na moru i zaštite morskoga okoliša, a termin "kontrola" u užem smislu kao jedan od načina obavljanja navedenog nadzora.

² U stvaranju takve bogate međunarodne regulative značajnu ulogu odigrala je Međunarodna pomorska organizacija. U njezinu okrilju usvojeno je oko 30 konvencija i više od 700 rezolucija i preporuka glede sigurnosti na moru i zaštite morskoga okoliša.

³ Savjetovanje PORT STATE CONTROL - New solution or New Problem? London 6-7 December, 1993. A presentation by Mr. Lars Carlsson, Concordia Maritime AB, Gothenburg, Sweden.

⁴ Ibid, str.4.

U nastavku rada pokušat ćemo upozoriti na to da je nadzor države luke samo jedan od načina na koji se veliki broj ispodstandardnih brodova pokušava isključiti iz pomorsko-ga prijevoza. Međutim, ne treba zanemariti ni druge inicijative i pokušaje koji se poduzimaju s istom svrhom. Posebice treba obratiti pozornost na poboljšanje kvalitete nadzora koji obavljaju države zastave.

2. NADZOR DRŽAVE ZASTAVE

Poznato je da brodovi viju zastavu određene države kao oznaku svoje državne pripadnosti. Simbolizirajući pripadnost broda određenoj državi, zastava broda određuje i pravni režim kojemu je brod podvrgnut za vrijeme svog iskorištavanja i plovidbe. Bezbroj je primjera u pomorskopravnoj praksi koji upravo pravo države zastave (*lex bandierae*) koriste kao isključivo ili supsidijarno mjerodavno pravo.⁵

S obzirom na tu okolnost, s pravnog gledišta, potrebno je obratiti posebnu pažnju uvjetima koje propisuje svaka država za stjecanje prava na dodjelu državne pripadnosti broda, odnosno prava vijanja njezine zastave.

Međunarodno pravo daje državama slobodu da samostalno utvrđuju uvjete koji se moraju ispuniti da bi brod dobio njezinu državnu pripadnost, odnosno pravo vijanja njezine zastave.

Ipak, pojedini su međunarodni unifikacijski instrumenti⁶ nastojali pružiti temeljne smjernice prilikom utvrđivanja uvjeta za dodjelu državne pripadnosti, određujući da treba biti ispunjena tzv. stvarna veza (*genuine link*) između broda i zastave.

Međutim, "stvarna veza" kao zahtjev međunarodnog prava pokazala se potpuno nedjelotvornom, zbog toga što nigdje nije određen sadržaj tog pojma, pa su ga države vrlo različito tumačile, zavisno od gospodarskog razvoja pojedine države i njezine pomorske politike.⁷

Tako je pokušaj međunarodnog prava da uvođenjem stvarne veze ublaži olako podjeljivanje državne pripadnosti brodovima ostao bez uspjeha. Problem se pojavio pojavom tzv. otvorenih upisnika (*open registers*) ili tzv. zastava pogodnosti (*flags of convenient*) gdje je stvarna veza između broda i zastave potpuno izostavljena.

Kako podjeljivanjem državne pripadnosti država zastave stječe vlast i jurisdikciju nad brodom, preuzima odgovornost za brod i pruža mu zaštitu, veza između broda i zastave svakako utječe i na ostvarivanje potrebne jurisdikcije i nadzora.

Uz dužnost države zastave da zaštiti svoju zastavu od posebnog interesa za ovu temu jest njezina primarna odgovornost u primjeni i poštivanju pravila i standarda konvencija koje je ona ratificirala.

Tako se u čl. 5. Konvencije UN o upisu brodova navodi "da su pomorske uprave države zastave dužne utvrditi da li brodovi koji viju njezinu zastavu udovoljavaju njezinim zakonima i propisima o upisu brodova i primjenjivim međunarodnim pravilima i standardima, pogotovo onima o sigurnosti brodova i osoba na njima, te o onečišćenju morskog okoliša".

I pojedini međunarodni unifikacijski instrumenti koji reguliraju pitanje sigurnosti na moru primarnu dužnost u provedbi svojih odredaba nameću državi zastave.

⁵ O značenju uloge prava državne pripadnosti broda u sustavu međunarodnoga privatnog prava cf. opširnije Tomljenović, V., "Državna pripadnost broda kao vezna okolnost u međunarodnom privatnom pravu pomorskih odnosa", Pomorski zbornik, god. 31, Rijeka 1993, str. 91.

⁶ Tako npr. čl. 5.(1) Konvencije o otvorenome moru iz 1958, čl. 91. Konvencije UN o pravu mora iz 1982, Konvencija Ujedinjenih naroda o uvjetima upisa brodova.

⁷ Tako neke zahtijevaju da vlasnici brodova budu državljani zastave, a u nekima je dovoljno da jedan dio vlasnika ima državljanstvo države zastave. Druge pak traže da su zapovjednici broda i određeni dio posade (pored vlasnika) državljani države zastave.

Članak 13. Konvencije o teretnim vodenim linijama iz 1966. navodi:

“Pregled, inspekcije i obilježavanje brodova, glede provedbe ove Konvencije i davanje dozvola o izuzimanju njezine primjene, obavljat će ovlašteni inspektori Uprave (npr. vlada države zastave).”

Isto tako u članku 1. SOLAS-a navode se opće dužnosti država ugovarateljica. Između ostaloga, stavak (b) određuje:

“Države ugovarateljice preuzimaju dužnost da donesu zakone, pravilnike, uredbe i naredbe i poduzmu druge odgovarajuće mjere koje su potrebne za potpunu primjenu ove Konvencije, te da osiguraju da je brod, s aspekta sigurnosti života, sposoban za namjeravanu plovidbu.”

Slična odredba može se naći i u MARPOL-u, STCW Konvenciji,⁸ što znači da odgovornost za provedbu konvencijskih rješenja ima ona država koja je odnosnu konvenciju ratificirala, i to u pogledu brodova koji viju njezinu zastavu.

Međutim, prezasićenost svjetskoga pomorstva ispodstandardnim brodovima i ispodstandardnom posadom pokazuje da sve države zastave navedene dužnosti i obveze ne obavljaju savjesno.

U vezi s time potrebno je istaknuti da nijedan od spomenutih unifikacijskih instrumenata ne predviđa sankcije za države ugovarateljice koje ne ispunjavaju navedene dužnosti. Kritika se ne odnosi samo na spomenute pomorske konvencije, jer ni u međunarodnome javnom pravu nisu razrađeni odgovarajući postupci sankcioniranja za neobavljanje preuzetih ugovornih obveza od strane država ugovarateljica.⁹

2.1. Problem “otvorenih upisnika”

Slabljenju nadzora države zastave u velikoj je mjeri pridonijela pojava tzv. otvorenih upisnika.

Države otvorenih upisnika zbog svojih liberalnih fiskalnih, radnopravnih, upravno-pravnih i drugih propisa postaju vrlo atraktivne. Godine 1958. to su bile Liberija, Panama i Honduras, posljednjih desetak godina taj broj se stalno povećava i danas ih ima negdje oko 30. Rezultat toga je bijeg iz nacionalnih upisnika, pa danas više od 50 posto svjetske trgovačke flote vije jednu od zastava pogodnosti.¹⁰

Kako je u slučaju otvorenih upisnika stvarna veza između broda i zastave izostavljena (ne traži se da brod bude u vlasništvu domaće osobe), većinom brodova upisanih u otvorene upisnike upravljaju stranci. U takvim slučajevima problem obavljanja nadzora za državu zastave postaje stvaran. Isto tako, mnoge države zastave nemaju ni interesa ni dovoljno financijskih sredstava da svoje preuzete obveze savjesno ispunjavaju. Jačanjem nadzora države luke neke su počele razmišljati na način zašto trošiti na održavanje skupog sustav nadzora brodova, kada su vlade drugih država spremne za njih to obaviti.

K tomu treba uzeti u obzir da su mnoge države zastave iskoristile mogućnost koju im daje većina konvencija, pa su svoje obveze o nadgledanju primjene preuzetih konvencijskih odredaba zakonom ili ugovorom prenijele na klasifikacijska društva.¹¹

⁸ Čl. 1. SOLAS-a, čl. 1. MARPOL-a, čl. 13. Konvencije o teretnim vodenim linijama.

⁹ Ipak, Bečka konvencija o pravu ugovora iz 1980. sadrži odredbu da se država ugovarateljica treba suzdržavati od akata kojima bi se ugovor lišio svoga predmeta i cilja (čl. 18) i prestanku ugovora ili obustavljanju njegove primjene kao posljedice njegova kršenja (čl. 60).

¹⁰ Podaci prema Hodgkinson, G. H., Zbirka referata sa Savjetovanja “Flags and Quality - Dilemma or Opportunity”, London, 30. XI-1. XII. 1992., str. 4.

¹¹ Cf. Poglavlje I, Dio A, Pravilo 6P SOLAS-a, Članak XI. MARPOL-a, članak 13. Konvencije o teretnim vodenim linijama iz 1966. godine.

Tako klasifikacijska društva nastupaju u dvije uloge - podjeljuju brodu klasu i u ime države zastave obavljaju nadzor glede udovoljavanja broda odgovarajućim međunarodnim standardima.

Sukob koji nastaje između te dvije uloge u svakom slučaju utječe na visoke standarde pojedinih klasifikacijskih društava.

Sve češće smo svjedoci da su mahom svi brodovi koji su zadržavani u posjedu valjanih svjedodžaba klase i registra, pa je u posljednje vrijeme pitanje odgovornosti klasifikacijskih društava predmet nekoliko sudskih sporova. Opravdano se nameće pitanje o kvaliteti pregleda koje obavljaju klasifikacijska društva.¹²

3. RAD NA POBOLJŠANJU STANJA

Budući da nedovoljan nadzor države zastave, a i klasifikacijskih društava u velikoj mjeri pridonosi velikom broju ispodstandardnih brodova, na međunarodnom planu poduzimaju se odgovarajući koraci da se takvo stanje popravi.

Većina napora i pokušaja za poboljšanjem stanja obavlja se u okviru Međunarodne pomorske organizacije.

Ponajprije treba spomenuti najnovije izmjene i dopune STCW konvencije usvojene na Diplomatskoj konferenciji 1995. godine.¹³

Skupština IMO-a izradila je rezoluciju o posebnim uputama u vezi sa standardima koje trebaju ispunjavati društva i organizacije koje obavljaju preglede i inspekcije u ime države zastave.¹⁴

I u najnovijim izmjenama SOLAS-a iz 1994., koje su stupile na snagu u siječnju 1996. (Poglavlje XI. Posebne mjere za poboljšanje pomorske sigurnosti - Pravilo 1) navodi se da organizacije koje su od strane uprave države zastave ovlaštene obavljati nadzor i preglede moraju ispunjavati upute iz navedene Rezolucije.¹⁵

Odbor IMO-a koji se bavi problemima nadzora države zastave izradio je nacrt Rezolucije o pregledima i izdavanju ovlaštenja što obavljaju organizacije imenovane od strane države zastave. Isto tako klasifikacijska društva poduzimaju nove inicijative za otklanjanje manjkavosti u postupku klasifikacije i obavljanja pregleda brodova.¹⁶

Vrijedno je spomenuti i prijedlog nekih država otvorenih upisnika za osnivanjem "udruženja država otvorenih upisnika", koje bi pojačalo njihovu međusobnu suradnju i ujednačilo standarde upisa.¹⁷

4. NADZOR DRŽAVE LUKE

Država luke je država u čijim se teritorijalnim vodama nalazi brod, s namjerom da uđe u njezinu luku ili isplovi iz nje.

Nadzor koji obavlja država luke, sa svrhom da se navigacija brodova te operacije ukrcaja i iskrcaja obave bez opasnosti za sigurnost plovidbe i morski okoliš, naziva se nadzor države luke (*port state control*).

¹² O ulozu i odgovornosti klasifikacijskih društava opširnije cf. Polić-Ćurčić, V., "Uloga i odgovornost klasifikacijskih društava", *Usporedno pomorsko pravo*, br. 145-148, Zagreb 1995, str. 183-197.

¹³ Više o tome cf. Babić-Markovčić, "Što donose izmjene i dopune STCW Konvencije", *Usporedno pomorsko pravo*, Zagreb, 1995, br. 145-148, str. 247.

¹⁴ IMO Rezolucija A.739 (18) iz 1993.

¹⁵ Cf. IMO News, br. 2. iz 1995. str. 17.

¹⁶ Cf. Polić-Ćurčić, V., op. cit. bilj. br. str. 4, i *Classification Societies and Port State Control*, iz Zbirke referata sa savjetovanja op. cit. bilj. br. 2. str. 1.

¹⁷ "It is time", *Fairplay*, 5.10.1995. str. 3.

Kao što smo vidjeli, većina unifikacijskih instrumenata obvezu nadzora u odnosu na poštivanje važećih sigurnosnih standarda nameće državi zastave. Ali 60-ih i 70-ih godina, nakon što povjerenje u kvalitetu nadzora koji obavljaju države zastave polako slabi, sve više konvencija daje pravo i državama luke da pregledavaju brodove koji koriste njihove luke.

Tako npr. Konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu prouzročenu onečišćenjem uljem iz godine 1969. daje pravo državi luke da provjeri je li brod koji posjećuje njezine luke pokriven odgovarajućim financijskim jamstvom ili osiguranjem.¹⁸

I SOLAS i MARPOL, STCW i druge konvencije u svojim tekstovima navode da će ovlašteni inspektori države luke obavljati preglede brodova sa svrhom provjere da li brod posjeduje valjane svjedodžbe i ovlaštenja koja je dužan imati na temelju tih konvencija.¹⁹

Danas ne postoji međunarodni unifikacijski instrument koji rješava pitanje provođenja navedenog nadzora.

Neke države to rade samostalno (najočitiji primjer je američki Zakon o onečišćenju naftom iz 1990. - OPA), a neke su se udružile za regionalnoj osnovi.

OPA je usvojen nakon nezgode tankera "Exxon Waldez". Svojim odredbama nameće brodogradnicima i njihovim P&I klubovima visoke troškove, kako u odnosu na pokriće odgovornosti, tako i u odnosu na tehničke karakteristike brodova (dvostruka otplata tankera i drugi pooštreni tehnički standardi, standardi u pogledu sigurnosti).²⁰

Američki zakon o onečišćenju rezultat je pretjerane reakcije i primjer kako pojedini zakonodavni akti, kojima se želi utjecati na nesavjesne brodogradnike, nisu uvijek ispravno ni najbolje rješenje za brodarstvo.²¹

4.1. Regionalni sporazumi o nadzoru države luke

Prvi regionalni sporazum postignut sa svrhom ujednačavanja i koordiniranja postupaka nadzora brodova u lukama potpisale su u Parizu 26. siječnje 1982. pomorske vlasti 14 europskih država. Bio je to Memorandum o suglasnosti o nadzoru države luke Memorandum.²²

Republika Hrvatska je u studenome postala pridruženom članicom Memoranduma. Na sjednici Komiteta Pariškog memoranduma održanog u Oslu u studenome 1995. godine odlučeno je da se u Republiku Hrvatsku uputi delegacija koja će ispitati rad hrvatskih inspektora, nakon čega će se odlučiti o primanju Hrvatske u punopravno članstvo.

Nakon Pariškog memoranduma slični ugovori sklopljeni su se i u drugim dijelovima svijeta.²³

Tako je 5. XI. 1992. u Buenos Airesu potpisan sporazum koji pokriva nadzor brodova u zemljama Latinske Amerike (*Latin America Agreement*), a 2. XII. 1993. u Azijsko-pacifičkoj regiji (*Asia - Pacific MOU*).²⁴

¹⁸ Članak VII. st 12. Konvencije o građanskoj odgovornosti za onečišćenje mora uljem iz 1969. godine.

¹⁹ Pravilo 19.P SOLAS-a, članak 5(2) MARPOL-a, Pravilo A-1/4 STCW Konvencije.

²⁰ Cf. The International General Committee of Bureau Veritas, Fourteenth Council Meeting, 29th May, 1991, US Oil Pollution Act of 1990.

²¹ Slikovita je primjedba u predavanju Mr. Carlssona, op. cit. bilj. br. str. 5. "U Američkom kongresu 535 inženjera brodogradnje glasalo je za dvostruku oplatu tankera. Dvostruka oplata za tankere koji krecaju na otvorenome moru daleko od obale Saudijske Arabije, 40 dana navigacije i onda iskrcavaju 60 milja od obale Texasa !?"

²² Za tekst Memoranduma i njegovih priloga cf. Memorandum o suglasnosti o nadzoru države luke, Jadranski zavod, Zagreb, 1994. Memorandum veže sjedeće države: Belgiju, Dansku, Finsku, Francusku, Grčku, Irsku, Italiju, Kanadu, Nizozemsku, Norvešku, Njemačku, Portugal, Poljsku, Rusku Federaciju, Španjolsku, Švedsku, Ujedinjeno Kraljevstvo Velike Britanije i Sjevernu Irsku.

²³ Rezolucija A 681(17) IMO-a pod nazivom "Regionalna suradnja u vezi s provedbom nadzora brodova i iskrcaja" poziva pomorske vlasti država članica da razmotre mogućnost potpisivanja sporazuma.

²⁴ Plaza, F., Port State Control: Towards Global Standardization, IMO News br. 1, 1994, str. 17.

U veljači 1996. godine potpisan je Memorandum za područje Kariba (*Caribbean MOU*),²⁵ a u pripremi je i potpisivanje Memoranduma za Mediteranske zemlje (*Mediterranean MOU*), čije se potpisivanje očekuje u 1997. godini.²⁶

4.1.1. Direktiva Europske unije o nadzoru brodova

Vijeće Europske unije usvojilo je Direktivu Vijeća (95/21/EC) od 19. VI. 1995. godine u svezi s provedbom međunarodnih standarda o sigurnosti brodova, sprječavanju onečišćenja te životnim i radnim uvjetima glede brodova koji koriste luke Unije i plove vodama pod nadležnošću država članica (u daljnjem tekstu - Direktiva).²⁷

Direktiva je jedna od četiri nove mjere usvojene u okviru Europske unije sa svrhom smanjenja ispodstandardnih brodova koji plove vodama Unije.²⁸

Nove mjere temelje se na Rezoluciji od 8. VI. 1993. glede opće politike o sigurnim morima (*Common Policy on Safe Seas.*)

Direktiva stupa na snagu 30.VII.1996. godine i prema čl. 20 Direktive najkasnije do tog datuma države članice dužne su usvojiti zakone, regulative i upravne postupke potrebne za primjenu Direktive.²⁹ Na taj način dosadašnja praksa neobveznog nadzora brodova za države Europske unije postaje obvezna.

Što se tiče samog postupka nadzora Direktiva se oslanja na rješenja Pariškog memoranduma, iako nekim svojim odredbama pooštrava nadzor. Budući da je njezina primjena obvezna u državama članicama Europske unije, a da će države koje nisu članice Europske unije i dalje primjenjivati MOU sa svrhom izbjegavanja sukoba i ujednačavanja postupka nadzora, prošle godine usvojene su promjene MOU-a,³⁰ koji će se i dalje primjenjivati u državama članicama, ali u izmijenjenom izdanju koje ga usklađuje s Direktivom.

4.2. Postupak nadzora

Memorandum i drugi navedeni sporazumi donose pravila prema kojima se obavlja nadzor brodova u lukama država ugovarateljica.³¹ Svaka država potpisnica obvezuje se održavati djelotvorni sustav nadzora države luke, kako bi osigurala da brodovi koji uplovljavaju u njezine luke poštuju odgovarajuće sigurnosne standarde. Dakle, nijedan od navedenih sporazuma ne postavlja nikakve nove sigurnosne standarde koje brodovi moraju poštivati, već se ograničava na kontrolu da li brodovi koji uplovljavaju u luke država potpisnica tog sporazuma poštuju postojeće standarde glede sigurnosti na moru, zaštite morskog okoliša i životnih i radnih uvjeta na brodu. Svi ti standardi utvrđeni su u sljedećim međunarodnim unifikacijskim instrumentima:

Međunarodna konvencija o teretnim vodenim linijama (LOADLINES), 1966., kako je izmijenjena Protokolom iz 1988.;

²⁵ Cf. Fairplay, 30th November 1995, str. 25.

²⁶ Cf. Fairplay, 2.v.1996. Mediterranean MOU, str. 12-13.

²⁷Engleski tekst Direktive i stručni prijevod na hrvatski cf. Uporedno pomorsko pravo, br. 145-148, Zagreb, 1995, str. 294-351.

²⁸ Campbell, J., "European Union Declares War on Substandard Ships", The International Journal of Shipping Law, LLP, Part I, January 1996, str. 59.

²⁹ U Velikoj Britaniji Direktiva se primjenjuje od 1. siječnja 1996. The merchant Shipping (Port State Control) Regulations 1995, L 1995 No. 3128).

³⁰ Za usvojene promjene Pariškog memoranduma u cilju usklađivanja s Direktivom Europske unije cf. Doc. PSCC 26/11 A od 21. IV. 1995.

Međunarodna konvencija o sigurnosti ljudskih života na moru (SOLAS), 1974., zajedno s Protokolima iz 1978. i 1988.;

Međunarodna konvencija o sprječavanju onečišćenja mora s brodova (MARPOL) iz 1973., modificirana Protokolom iz 1978.;

Međunarodna konvencija o standardima za obuku, izdavanje ovlaštenja i vođenja straže za pomorce (STCW) iz 1978.;

- Konvencija o međunarodnim pravilima o izbjegavanju sudara na moru (COLREG), iz 1972.;

Međunarodna konvencija o baždarenju iz 1969;

- Konvencija o minimalnim standardima u trgovačkoj mornarici (Konvencija ILO br. 147) iz 1976.

Nadležne vlasti država ugovarateljica obvezuju se pregledati²⁵ posto od procijenjenog broja stranih trgovačkih brodova koji uplove u njezine luke u tijeku jedne godine.³² Pojedine zemlje mogu i povećati taj postotak, ali to će ovisiti o gospodarskom razvoju pojedine zemlje i njezinoj mogućnosti da organizira djelotvoran nadzor države luke.³³ Iako se postotak provedenih nadzora u pojedinim državama polako izjednačava, odstupanja još uvijek postoje.

Postupak nadzora brodova obavljaju ovlašteni inspektori pomorskih vlasti država ugovarateljica. U Velikoj Britaniji osnovana je posebna agencija kao izvršno tijelo Ministarstva transporta, koja je odgovorna za sigurnost plovidbe.³⁴

Pregled se ograničava na brodske isprave i knjige koje je brod dužan imati, te opće stanje broda. Prema najnovijim izmjenama Memoranduma, pregled se proširuje i na operativne postupke posade, odnosno "ljudski faktor".³⁵

"Potanji" ili "prošireni" pregled obavit će se ako na temelju uvida u navedene dokumente te slike o općem stanju broda inspektor ima očitih razloga za vjerovanje da brod ne poštuje propisane standarde.³⁶

Pregledi se obavljaju "bez diskriminacije s obzirom na zastavu".³⁷ Na taj način želi se izbjeći povoljniji postupak u odnosu prema brodovima država zastava koje nisu članke konvencija čija primjena se kontrolira.

U izboru brodova za pregled pozornost će se usmjeriti ne samo na određene vrste brodova (tankeri, putnički brodovi, itd.), već i na brodove koji viju zastavu države koja ima lošiji prosjek rezultata pregleda.³⁸

To u praksi znači da će se praćenjem rezultata pregleda i vođenjem statistike zadržavanja brodova, polako identificirati države zastave čiji su brodovi najčešće zadržavani, pa čak i klasifikacijska društva koja su određivala klasu tim brodovima.

O rezultatima obavljenoga pregleda inspektor će sastaviti zapisnik. Utvrđeni nedostaci, mjesto i vrijeme njihova otklanjanja navest će se u zapisniku te dostaviti državi zastave.

³¹ Potanje o postupku kontrole prema Memorandumu cf. Polić-Ćurčić, V., "Pregledi brodova prema memorandumu o suglasnosti o kontroli države luke i zaštita mora od zagađivanja", Pomorski zbornik, Rijeka, 1989, br. 27, str. 175.

³² Za zemlje Latinske Amerike utvrđen je postotak od 15%. Cf. Plaza, f., op. cit. bilj. br. 23, str. 17.

³³ Tako je npr. Velika Britanija povisila taj postotak na 30%. Članak 6. No. M. 1639.

³⁴ Bradley, R., "Taking a leading role in ship safety - the MSA explained", International Shipping Review, spring/summer, 1995, str. 47.

³⁵ Godišnji izvještaj Pariškog memoranduma, str. 3, odjeljak 3.2. Memoranduma.

³⁶ Cf. čl. 6. i čl. 7. Direktive, Odjeljak 3. Memoranduma.

³⁷ Cf. Odjeljak 1. članak 1.2. Memoranduma.

³⁸ Cf. Odjeljak 3. članak 3.3. Memoranduma.

Svi podaci dobiveni pregledima brodova u bilo kojoj od luka obuhvaćenih Memorandumom dostavljaju se u kompjutorski centar u Saint-Malo (*Systeme d'Information Relatif Aux Navires Controles SIRENAC*). Tako se dobivaju informacije o pregledanim brodovima, pa se sprječava ponavljanje pregleda te omogućuje njihovo brže i djelotvornije provođenje.

Kako bi podaci bili što potpuniji, ima prijedloga da se postojeći podaci dopune i informacijama koje posjeduju vodeće naftne kompanije, P&I klubovi, klasifikacijska društva te da se koristi i Međunarodna baza podataka o brodovima (*International Ship Information Database i ISID*).³⁹

5. STANJE U REPUBLICI HRVATSKOJ

Temeljne odredbe o provođenju nadzora brodova u Republici Hrvatskoj sadržane su u glavi IX. Pomorskog zakonika.⁴⁰ Nadzorima koji se obavljaju u skladu s tim dijelom Zakonika provjerava se primjena propisa Republike Hrvatske, te međunarodnih konvencija kojima je pristupila Republika Hrvatska.

U studenome godine 1992. Republika Hrvatska je putem Ministarstva pomorstva, prometa i veza postala pridruženom članicom Pariškog memoranduma. Na sjednici Komiteta Pariškog memoranduma u Oslu u studenome 1995. odlučeno je da se u Republiku Hrvatsku uputi delegacija koja će ispitati rad hrvatskih inspektorā, nakon čega će se odlučiti o njezinu primanju u punopravno članstvo.⁴¹

Prema izvještajima Pariškog memoranduma iz godine 1995. sudjelovanje hrvatskih brodova u ukupnom broju utvrđenih nedostataka na svim brodovima svjetske flote manje je od ukupnog udjela našeg brodogradnja u svjetskoj floti, ali se ipak približava granici ispodstandardnih brodova,⁴² što znači da treba poboljšati nadzor koji obavlja naša Republika u svojstvu države zastave.

6. ZAKLJUČAK

Na kraju se opravdano može zaključiti da je svjetsko pomorstvo, bez obzira na veliki broj unifikacijskih instrumenata kojima se utvrđeni međunarodni sigurnosni standardi, još uvijek prezasićeno ispodstandardnim brodovima, koji su ozbiljna prijetnja sigurnosti plovidbe, zaštiti ljudskih života na moru te zaštiti morskoga okoliša.

Nesporno je da odgovornost za takvo stanje većim dijelom snose brodovlasnici, ali jednim dijelom i drugi interesenti u broderskom poslovanju (unajmitelji, osiguravatelji, klubovi, klasifikacijska društva i dr.).

Svi oni mogu odgovarajućim metodama utjecati na nesavjesno poslovanje pojedinih brodovlasnika.

U tom pogledu nadzor države luke igra vrlo značajnu ulogu, i sve dok pojedine države zastave ne počnu savjesno izvršavati svoje obveze, nadzor države luke predstavlja vrlo značajnu kariku u cijelom lancu pomorske sigurnosti. Ipak, on ne može biti zamjena nadzoru države zastave, već samo njezina dopuna⁴³. Zato u okviru IMO-a i dalje treba intenzivno raditi na mjerama za poboljšanjem nadzora države zastave.

³⁹ Wallace W., M., "Safer ships, cleaner seas: The report of the Donaldson Inquiry into the prevention of pollution from merchant shipping", *Lloyds Maritime and Commercial Law Quarterly*, August 1995, str. 408.

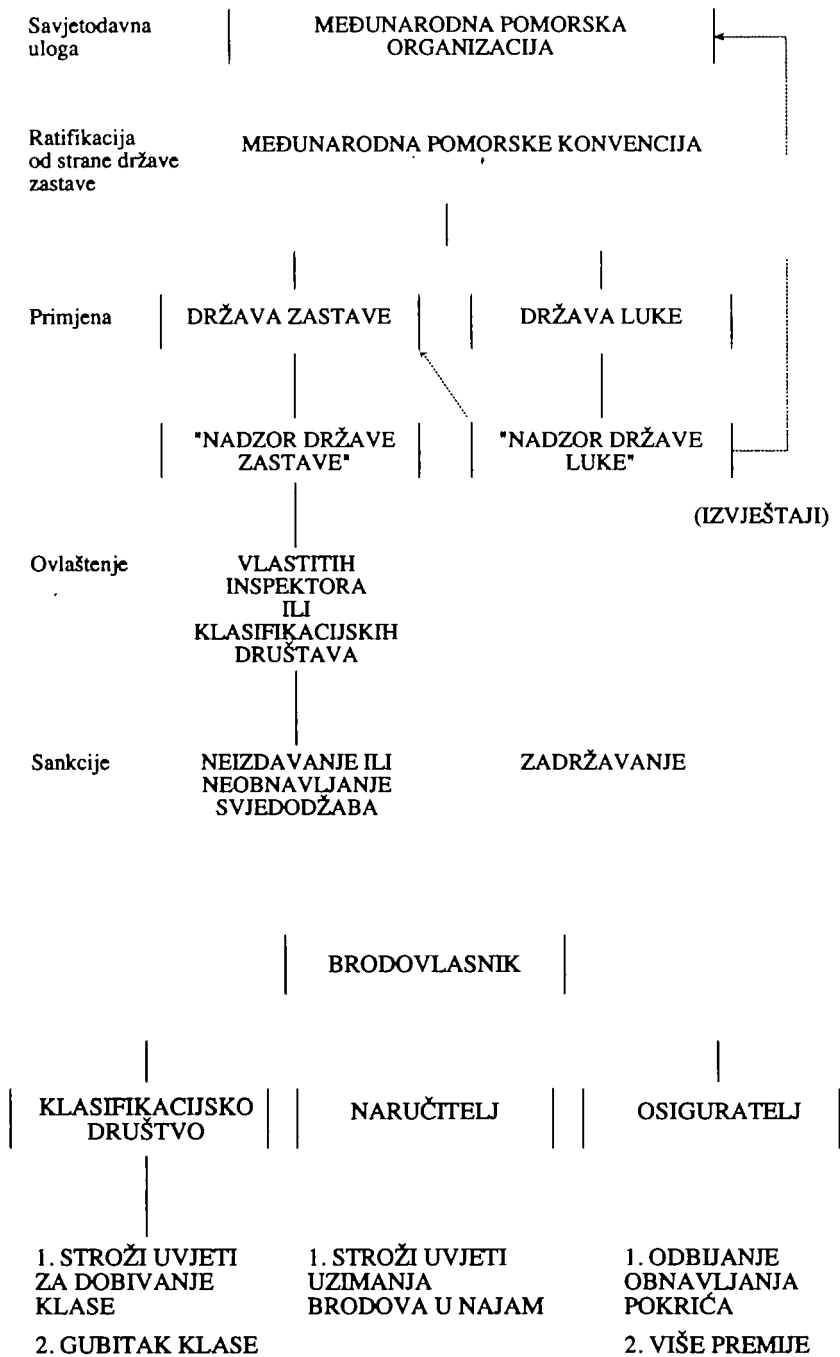
⁴⁰ Narodne novine, br. 17/94 i 43/96.

⁴¹ Izvješće Ministarstva pomorstva, prometa i veza o stanju sigurnosti pomorske plovidbe tijekom 1995. godine., str. 11.

⁴² *Ibid.* str. 4.

⁴³ Clarke, A., *Port State Control or Sub-standard Ships: Who is to Blame? What is the cure?*, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, Part 2, may 1994, str. 209.

Slikovito prikazano to bi izgledalo ovako:



**PORT-STATE CONTROL: A SUBSTITUTE FOR OR A COMPLEMENT TO
FLAG-STATE CONTROL?**

Summary:

The article elaborates on some relevant questions of port-state control and flag-state control and gives the reasons why port-state control plays a very important role in respect to navigation safety.

The author concludes that despite the achievements of port-state control over the past decade, this type of control must be regarded as complementary to the system of flag-state control.