

Zastave pogodnosti i inspekcijski nadzor brodova

Vuknić, Ivan

Undergraduate thesis / Završni rad

2022

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Dubrovnik / Sveučilište u Dubrovniku**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:155:553930>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-07-02**



Repository / Repozitorij:

[Repository of the University of Dubrovnik](#)



SVEUČILIŠTE U DUBROVNIKU
POMORSKI ODJEL
PREDDIPLOMSKI STUDIJ NAUTIKA

Ivan Vuknić

**ZASTAVE POGODNOSTI I INSPEKCIJSKI NADZOR
BRODOVA**

ZAVRŠNI RAD

Dubrovnik, 2022.

SVEUČILIŠTE U DUBROVNIKU

POMORSKI ODJEL

PREDDIPLOMSKI STUDIJ NAUTIKA

**ZASTAVE POGODNOSTI I INSPEKCIJSKI NADZOR
BRODOVA**

ZAVRŠNI RAD

Mentor:

doc. dr. sc. Srđan Vujičić

Komentor:

doc. dr. sc. Nermin Hasanspahić

Pristupnik:

Ivan Vuknić

Dubrovnik, 2022.

IZJAVA

S punom odgovornošću izjavljujem da sam završni rad izradio samostalno, služeći se navedenim izvorima podataka i uz stručno vodstvo mentora doc. dr. sc. Srđana Vujičića i komentora doc. dr. sc. Nermina Hasanspahića.

Ime i prezime studenta:

Ivan Vuknić,

student Pomorskog odjela, preddiplomskog studija, smjer Nautika

Potpis: _____

SAŽETAK

Zastava broda stoljećima je odražavala nacionalnost brodovlasnika te samog broda, ali promjenama nastalim tijekom 20. stoljeća ova se činjenica posve izmijenila. Jedna od najvećih promjena očituje se u nastanku zastava pogodnosti koje su preuzele svjetsku trgovačku flotu. Uvjeti i načini davanja registracije bili su pogodni za brodovlasnike koji su minimizirali troškove i povećali konkurentnost. Ubrzo dolazi do nedostataka u pogledu sigurnosti plovidbe, a isto tako povećava se broj podstandardnih brodova, ekoloških katastrofa, te iskorištavanja brodske posade. Iz navedenih razloga, inspekcijski nadzori stranih brodova nužna su i potrebna stavka u pomorskoj industriji. Međunarodna zajednica kao i ostale regionalne zajednice rade na rješavanju nedostataka sustava zastava pogodnosti koristeći razne metode od kojih je najprihvaćeniji model nadzora lučkih država. U ovom završnom radu uz pomoć priložene literature obrađena je tema zastava pogodnosti, te inspekcijskog nadzora brodova.

Ključne riječi: zastava broda, inspekcijski nadzor, zastave pogodnosti, inspekcijski nadzor lučkih država

SUMMARY

The ship's flag for centuries reflected the nationality of the shipowner and the ship itself, but changes that occurred during the 20th century have changed this fact completely. One of the most significant changes is the emergence of flags of convenience that have taken over the world merchant fleet. The conditions and methods of granting registration were suitable for shipowners, which minimized costs and increased competitiveness. However, shortcomings in navigation safety soon followed, and the number of substandard ships, environmental disasters, and exploitation of shipboard crew increased. For these reasons, port state control inspections are necessary for the maritime industry. The international community and other regional communities are working to address the shortcomings of the flag of convenience system using various methods; the most accepted of which is the Port State Control model. The topic of flags of convenience and ship inspections is addressed in this final paper using reviewed literature.

Keywords: ship's flag, inspection, the flag of convenience, port state control

Sadržaj

SAŽETAK.....	ii
SUMMARY	ii
Sadržaj.....	iii
1. UVOD	1
2. TERMINOLOGIJA POJMA ZASTAVA POGODNOSTI	2
2.1. Povijesni razvoj zastava pogodnosti.....	3
2.2. Međunarodni kodeks o sigurnom vođenju broda i sprječavanju onečišćenja – International safety managment (ISM) code	4
2.3. Problemi koje donose zastave pogodnosti.....	5
3. NEDOSTACI ZASTAVA POGODNOSTI.....	7
3.1. Opasnost zastava pogodnosti za pomorce	8
3.2. Podstandardni brodovi.....	9
3.3. Onečišćenje morskog okoliša	13
4. INSPEKCIJSKI NADZOR U LUKAMA.....	14
4.1. Pariški memorandum o nadzoru države luke	14
4.2. Inspekcijski nadzor države luke	16
4.3. Vrste pregleda inspekcije države luke	17
5. ZAKLJUČAK	18
LITERATURA.....	20
POPIS SLIKA	22

1. UVOD

Brod i njegova zastava oduvijek su povezani pojmovi, kako kroz tradicionalno razmišljanje tako i iz pravne perspektive. Najvažnija pravna osnova koja proizlazi iz zastave broda je nacionalnost istog broda, odnosno razlika od brodova koji viju druge zastave, točnije zastave drugih zemalja. Prema Konvenciji UN-a o pravu mora, nacionalnost broda koja se očituje zastavom koju vije, temeljno je pravilo pomorstva. Spomenuta Konvencija međunarodni je pravni akt kojim se uređuju pomorski odnosi između država.

Konvencijama je određeno kako svaka država ima pravo odlučivati o uvjetima dodjeljivanja državne pripadnosti te da su druge strane države obvezne poštivati dodijeljenu zastavu. S takvim uređenjem moguće je identificirati probleme koji se naziru u međunarodnom pomorstvu, a jedan od najaktualnijih problema su zastave pogodnosti (*flags of convenience - FOC*).

Konvencija UN-a o pravu mora zahtjeva pravnu vezu između države i broda, što je nekada teško u cijelosti razgraničiti jer se zastavom broda odražava nacionalnost broda, točnije državljanstvo i nacionalnost brodovlasnika. U suvremenom pomorstvu, zastave pogodnosti zamjenjuju one klasične te odražavaju globalizaciju tržišta i ekonomske konkurencije.

U definiranju zastava pogodnosti osobito važnom se smatra Međunarodna federacija prometnih radnika (*International Transport Worker's Federation - ITF*), jedna od vodećih organizacija u borbi protiv kršenja međunarodnih normi, osobito pomoraca.

Zastave pogodnosti izravno su povezane s tzv. otvorenim registrom brodova koji nudi jednostavniji i manje formalan način registracije, zajedno s drugim pogodnostima kao što su niži porezi i blaži propisi o posadi. Otvoreni registri, odnosno zemlje koje ih vode, dodjeljuju pogodnu zastavu na temelju otvorenog registra i iskorištavaju pogodnosti koje on pruža te omogućuju brodovlasnicima i kompanijama konkurentnost u tržišnom natjecanju. Kao rezultat toga, zastave pogodnosti često zaobilaze trenutne međunarodne standarde u pogledu posade, sigurnosti broda ili okoliša. Zastave pogodnosti suočavaju se sa nezadovoljstvom međunarodne zajednice koja traži način za učinkovito rješavanje problema koji su nastali zbog nastanka zastava pogodnosti [1].

Nakon uvodnih razmatranja u radu će se predstaviti terminologija pojma zastava pogodnosti, kratko će se osvrnuti na povijest nastanka te na probleme s kojima se susreću brodovi koji

viju zastave pogodnosti. Treća cjelina rada bavi se nedostacima zastava pogodnosti. Na prvom mjestu su pomorci na takvim brodovima, te njihova ponekad nejasno definirana prava i obveze, zatim pomorske nezgode i, na kraju, onečišćenje morskog okoliša. Četvrto poglavlje odnosi se na inspekcijski nadzor brodova u lukama. Objasniti će se Pariški memorandum o nadzoru države luke, inspekcijski nadzor države luke te vrste inspekcijskih pregleda. Na kraju su navedena zaključna razmatranja autora. Posljednje, nenumerirano poglavlje, čine izvori literature korištene tijekom izrade rada.

2. TERMINOLOGIJA POJMA ZASTAVA POGODNOSTI

Za definiranje zastave pogodnosti prije svega je potrebno definirati državnu pripadnost broda. U suvremenoj znanstvenoj literaturi postoji iznimno puno definiranja pojma zaštita pogodnosti. Prema Bolanči, državna pripadnost broda definirana je kao najvažnije mjerilo za identifikaciju broda te kao odnos između broda i države čiju zastavu brod vije [2].

Zastavi pogodnosti (FOC) ITF¹ definira kao "slučaj kada benefiĉijsko vlasništvo i kontrola broda nije iz zemlje čiju zastavu brod vije, smatra se da brod plovi pod zastavom pogodnosti" [3]. Prema Organizaciji za Europsku ekonomsku suradnju (OECC² - *Organisation for Economic Cooperation and Development*), zastave pogodnosti su zastave takvih država u kojima zakoni dozvoljavaju, odnosno olakšavaju brodovima u vlasništvu stranih državljana ili društava da viju te zastave nasuprot praksi da je pravo vijaĉnja državne zastave subjekt strogih uvjeta i povlaĉi sa sobom brojne obveze [4].

Pojednostavljeno, zastave pogodnosti su zastave kojima je nacionalnost vlasnika drugaĉija od države registracije. Vlasnici prelaze na zastave pogodnosti s ciljem izbjegavanja nacionalnih sindikata pod FOC-om i sve ostale zakone i uvjete koje bi trebali poštivati.

¹ Međunarodna federacija prometnih radnika (ITF) je međunarodna sindikalna federacija sindikata prometnih radnika. Svaki neovisni sindikat koji ima članove u prometnoj industriji ima pravo na članstvo u ITF-u. 670 sindikata koji predstavljaju preko 18 milijuna transportnih radnika iz oko 147 zemalja su članovi ITF-a. To je jedan od nekoliko sindikata Globalne federacije udruženih s Međunarodnom konfederacijom sindikata (ITUC). Sjedište ITF-a nalazi se u Londonu, a ima urede u Nairobiju, Ouagadougouu, Tokiju, New Delhiju, Rio de Janeiru, Ammanu, Singapuru, Sydneyu i Bruxellesu.

² Organizacija za europsku ekonomsku suradnju (OECC) je organizacija osnovana konvencijom potpisanom u Parizu u travnju 1948. radi koordinacije napora za obnovu europskog gospodarstva u okviru Europskog programa oporavka (Marshallov plan oporavka)

Batinica ukazuje na činjenicu kako su zastave pogodnosti naišle na suprostavljanje kako na državnoj tako i na međunarodnoj razini. Uzroci suprostavljanja bili su različiti ekonomski i sigurnosni razlozi. Suprostavljanje nije imalo pozitivan ishod obzirom da se poslovanje brodova podvrgava tržišnim zakonima dok poslovanje pod zastavom pogodnosti smanjuje troškove poslovanja te time povećava konkurentnost u usporedbi s brodovima upisanim u nacionalne upisnike [5].

Države koje posjeduju pomorsku tradiciju kao alternativu za zastave pogodnosti koriste sustav "offshore" upisnika izvan zemlje ili "međunarodnih" upisnika u svojoj zemlji. Offshore i međunarodni upisnici podrazumijevaju prednosti koje, inače, daju zastave pogodnosti. Povoljniji sustav oporezivanja ističe se kao najznačajnija prednost koja određuje oporezivanje sukladno tonaži broda (*tonnage tax*), dok stvarna veza (*genuine link*) između države i stvarnog vlasnika (*beneficial owner*) ostaje nepromjenjena [5].

2.1. Povijesni razvoj zastava pogodnosti

Trgovački brodovi još od doba antike koristili su lažne zastave kao taktiku za izbjegavanje neprijateljskih brodova, a primjeri se mogu pronaći od ranog rimskog doba do srednjega vijeka. Prema Kološu, nezaustavljivi trend sve veće popularnosti zastava pogodnosti i brodova koji plove pod njima počinje početkom dvadesetog stoljeća [1].

Pojam zastava pogodnosti prvi put se spominje 1958. godine na sastanku Odbora američkog senata. Prilikom zasjedanja Odbora za unutarnju i vanjsku trgovinu, predstavnik „United Fruit Company“ izjavio je kako je glavni razlog zbog kojeg navedeno trgovačko društvo svoje brodove registrira pod zastavom Hondurasa, upravo taj što ona spada u kategoriju zastava pogodnosti [6].

Lušić ukazuje na opći trend registriranja brodova pod zastavama pogodnosti, koji povećava njihovu zastupljenost na tržištu. Dokaz toga je razlika u statističkim podacima iz tekuće godine i 1980. godine. U 2003. godini vodeće zastave pogodnosti (Panama, Liberija, Bahami) držale su oko 34,7 % ukupne svjetske tonaže (*GT – Gross tonnage*), dok su 1980. godine zauzimale 25 % [7]. U samo pola stoljeća zastave pogodnosti preuzele su više od pola svjetske trgovačke flote što je pokazatelj užurbanog rasta tržišnog sektora gdje se otvoreni registri i brodovlasnici natječu za što bolju poziciju u raspodjeli dobiti. Uporaba zastava pogodnosti prednjači pred uporabom nacionalnih zastava. Iz prethodno navedenih podataka

može se zaključiti kako zastave pogodnosti dominiraju na brodskom tržištu, te se prema tome može pretpostaviti kako će se trend registriranja brodova pod zastavama pogodnosti nastaviti. Iako još uvijek postoji potreba zaštite brodaru, pojedine nacije ne poduzimaju nikakve mjere po ovom pitanju. Tržište broskog prostora je specifično zbog djelatnosti prijevoza ljudi i roba. Obzirom da je ono međunarodnog karaktera, u pojedinim trenucima zaštita država vlasnica je nužna [7].

2.2. Međunarodni kodeks o sigurnom vođenju broda i sprječavanju onečišćenja – International safety management (ISM) code

Međunarodni kodeks o sigurnom upravljanju brodom i sprječavanju onečišćenja (*International Safety Management – ISM Code*), na međunarodnoj razini regulira problematiku nesavjesnog upravljanja brodom koje za posljedicu može imati onečišćenje okoliša ili bilo koju drugu katastrofu. Glavna zadaća kodeksa je propisati međunarodno prihvatljive standarde za sigurno upravljanje brodom, te sprječavanje onečišćenja. Obzirom na činjenicu da brodovi posluju pod različitim uvjetima, kojih je nebrojeno puno, kodeks se temelji na općim načelima i ciljevima.

Svrha kodeksa je na ispravan način utvrditi potencijalne rizike za brodove, posadu i okoliš jedne tvrtke te sukladno saznanjima, uspostaviti odgovarajuće zaštitne mjere. Na tvrtkama je obaveza da kontinuiranim internim revizijama provjeravaju jesu li aktivnosti koje provode u poslovanju, za sigurno upravljanje brodom i sprječavanje onečišćenja, u skladu sa Sustavom upravljanja sigurnošću. Revizija također uključuje provjeru rada i održavanja brodske opreme obzirom da je njen ispravan rad od velike važnosti za sigurno vođenje broda i sprječavanje onečišćenja. Interne revizije te pregled sustava rada ovlašteni su provoditi upravitelj broda, iznajmljivači brodova, ili bilo koja treća strana koja posjeduje takva prava. Sve vježbe koje se provode tijekom interne revizije, dokumentiraju se kako bi se rezultati usporedili s propisanim standardima sadržanim u ISM kodeksu.

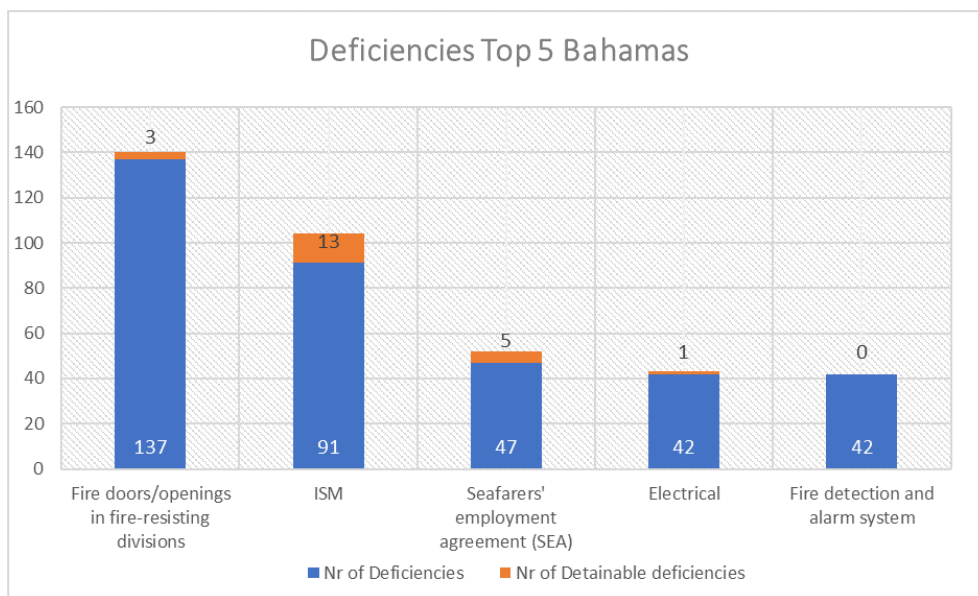
Glavni nedostaci koji se ističu prilikom provođenja interne revizije su nepoštivanje procedura tvrtke te korištenje zastarjelih obrazaca na brodu. Po završenom postupku provođenja interne revizije, tim za upravljanje ovlašten je propisati potrebne mjere za neutraliziranje problema. Jednako kao i interne, potrebno je provoditi i vanjske revizije sigurnosti. One se provode na godišnjoj bazi kao ISM revizije prema državi zastave po obrascu sličnom onom internih revizija. Kada se utvrdi da tvrtka, odnosno njen brod ispunjavaju sve standarde za sigurno

vođenje broda i sprječavanje onečišćenja, istoj se izdaje Potvrda o upravljanju sigurnošću. Navedena potvrda se po potrebi podvrgava jednoj od sljedeće navedenih provjera: godišnja provjera, posredna provjera i/ili dodatna provjera. Posada broda nije izuzeta od provođenja revizije te se ispituje stupanj upoznatosti posade s brodskom opremom, smjernicama te politikom tvrtke u vezi s ISM kodeksom.

Dokazano je da je većina onečišćenja prouzrokovano brodovima koji plove pod FOC, a u ovom završnom radu prikazan je primjer tankera “Erika”. Navedeni primjer pokazuje kako se unatoč poznatim strukturalnim nedostacima broda naglasak ipak stavio na ekonomsku uštedu koja je na samom kraju uzrokovala ekološku katastrofu.

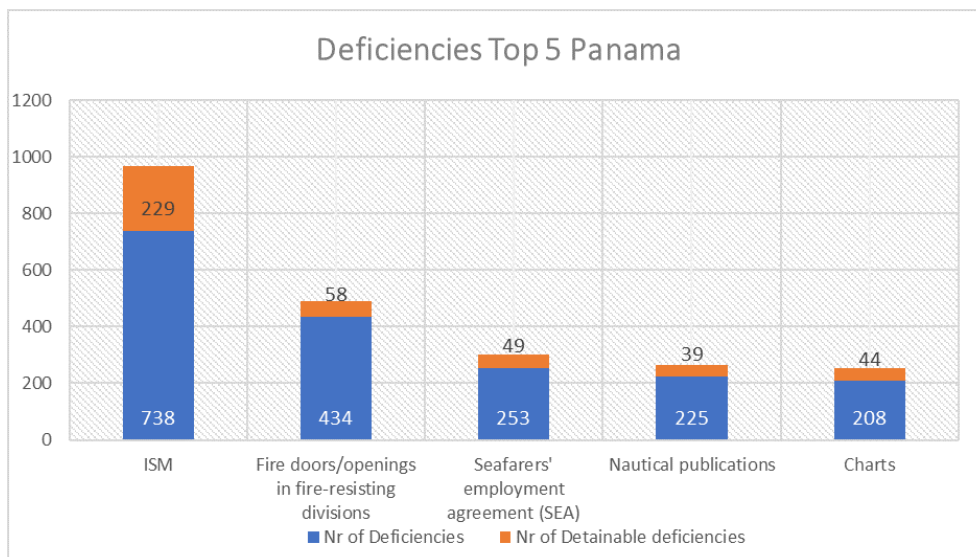
2.3. Problemi koje donose zastave pogodnosti

U ovom potpoglavlju prikazani su statistički podaci četiri zastave pogodnosti (Bahami, Panama, Liberija i Maršalovi Otoci) za razdoblje od 2019.-2022. godine. Za svaku od navedenih zastava na slikama 1. do 4. prikazano je pet najčešćih neusklađenosti tijekom inspeksijskog nadzora stranih brodova (*port state control inspection*) u lukama država potpisnica Pariškog memoranduma (*Paris Memorandum of Understanding – Paris MoU*).



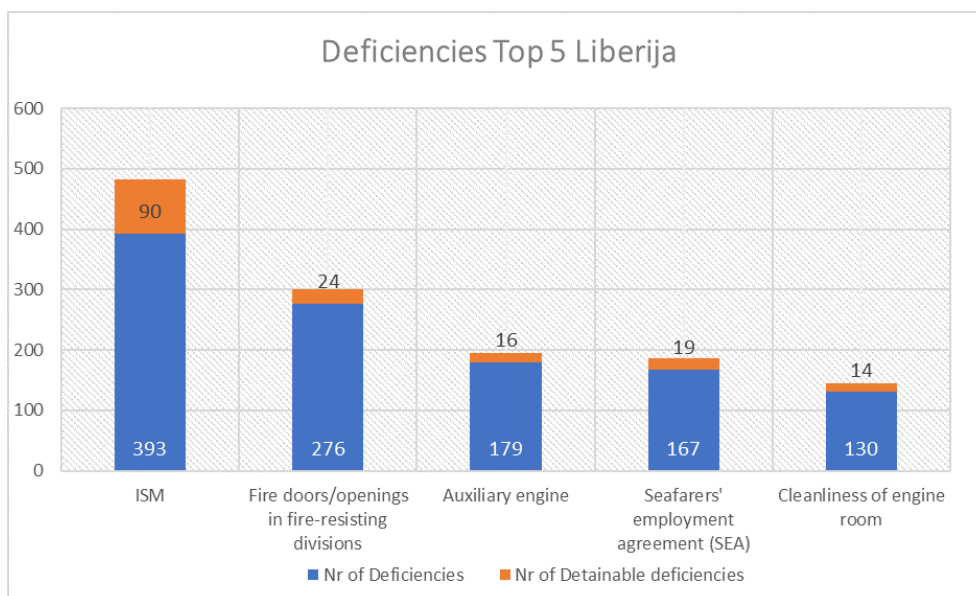
Slika 1. Pet najčešćih neusklađenosti brodova pod Bahamskom zastavom u razdoblju od 2019.-2022.

Izvor: <https://www.parismou.org/detentions-banning/detentionslists-2022> (pristupljeno 20.06.2022.)



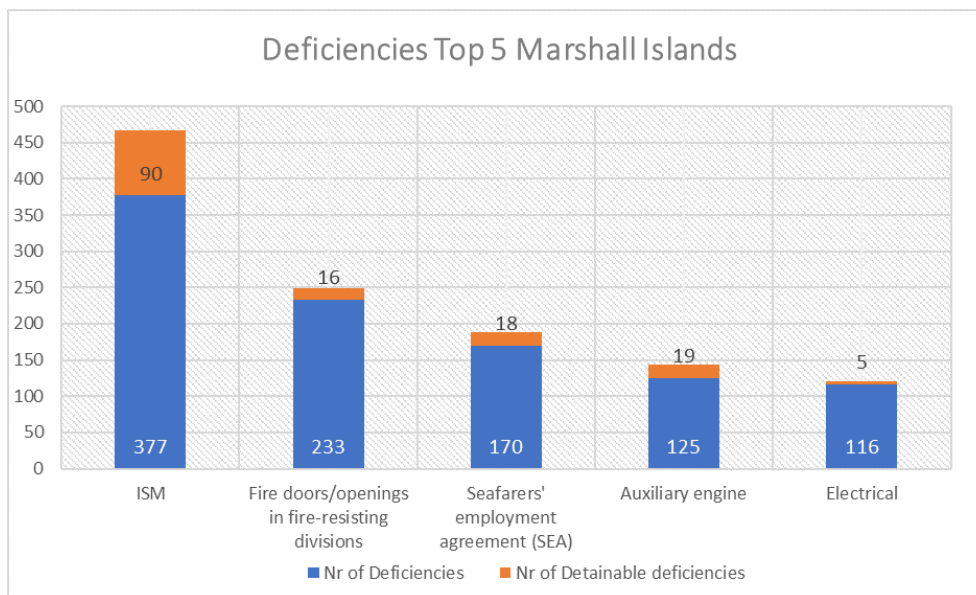
Slika 2. Pet najčešćih neusklađenosti brodova pod Panamskom zastavom u razdoblju od 2019.-2022.

Izvor: <https://www.parismou.org/detentions-banning/detentionslists-2022>, pristupljeno: 20.06.22.



Slika 3. Pet najčešćih neusklađenosti brodova pod Liberijskom zastavom u razdoblju od 2019.-2022.

Izvor: <https://www.parismou.org/detentions-banning/detentionslists-2022>, pristupljeno: 20.06.22.



Slika 4. Pet najčešćih neusklađenosti brodova pod zastavom Maršalovih otoka u razdoblju od 2019.-2022.

Izvor: <https://www.parismou.org/detentions-banning/detentionslists-2022>, pristupljeno: 20.06.22.

Sukladno statističkim podacima, prikazanim u slikama 1. do 4. može se zaključiti kako ne pridržavanje regulacija prema ISM kodeksu predstavlja jedan od najvećih problema zastava pogodnosti. Obzirom da neke zastave FOC flote nisu obvezne slijediti međunarodne standarde budući da nisu potpisnice nekih međunarodnih konvencija, nerijetko brodovima koji plovo pod takvim zastavama upravlja nekompetentna posada, a sami brodovi često nisu podvrgnuti internim inspekcijama. Neki od brodara koji registriraju brodove pod zastavama pogodnosti često su više fokusirani na ostvarenje financijske dobiti nego na sigurnost plovidbe što ih uvelike razlikuje od brodova koji plovo pod zastavom neke druge države.

3. NEDOSTACI ZASTAVA POGODNOSTI

„U klimi globalnog gospodarstva i napretka tržišta zastave pogodnosti pragmatički su izraz prilagođavanja okolnostima“ [1]. U današnje vrijeme mnogi brodari upisuju svoje brodove u upisnike zemalja koje im daju razne ekonomske pogodnosti, budući da na taj način uspijevaju povećati svoju poslovnu dobit i smanjiti troškove poslovanja. Budući da većina brodara promatra poslovanje broda kroz ekonomski aspekt, upis broda u upisnik neke od zemalja zastava pogodnosti osigurati će veću dobit brodaru te mu omogućiti veću

konkurentnost na tržištu, sasvim je razumljivo da su zastave pogodnosti preuzele većinu svjetske trgovačke flote [1].

U sljedećim potpoglavljima predstaviti će se neki rizici plovidbe na FOC brodovima s aspekta pomoraca, neke od pomorskih nezgoda koje su utjecale na izmjenu sustava i postroženje inspekcijuskog nadzora te će se ukazati na mogućnost onečišćenje morskog okoliša.

3.1. Opasnost zastava pogodnosti za pomorce

Kološ ukazuje na to da su fleksibilnim postupanjem koje su prilagodile stalno promjenjivim uvjetima tržišta zastave pogodnosti privukle brodove u svoje upisnike, pružajući manje poreze, manje naknade, manje regulacije i više slobode [1]. Iako se navedeno promatra kao beneficija nije rijetkost da se brodovi upisuju u određene upisnike kako bi izbjegli pravila i propise svoje matične zemlje, iz ne tako dobrih razloga. Temeljni nedostaci zastava pogodnosti ogledaju se u sljedećem:

- Uvjeti rada – zbog rjeđe kontrole FOC brodovi imaju mnogo niže standarde radnih uvjeta u usporedbi s drugim brodovima. Pomorci uvijek riskiraju da će morati raditi u iznimno opasnim uvjetima bez odgovarajućeg osiguranja i naknade [8].
- Osnovna prava – najvažniji nedostatak FOC-a je nepostojanje regulacije osnovnih prava pomorca. Pravo osnivanja ili pridruživanja sindikatima, zahtijevanje prikladne plaće i radnih uvjeta, ljestvice plaća i slično koja potpadaju pod prava pomoraca možda neće biti dostupna na brodovima koji funkcioniraju pod zastavom pogodnosti [8].
- Ilegalna trgovine – FOC brodovi su pod jurisdikcijom zemlje registracije broda. Međutim, brojne manipulacije koje se mogu napraviti u evidenciji i pravnim dokumentima mogu iznimno olakšati takvim brodovima uključivanje u ilegalnu trgovinu. U takvim okolnostima i s nedostatkom osnovnih prava, pomorac je izložen velikom riziku da bude uhvaćen zbog zločina u kojem nije sudjelovao [8].
- Usklađene platne ljestvice – ovisno o državi registracije broda, pravila koja se poštuju na FOC brodu mogu se jako razlikovati. Ovo je veliki prostor za financijske prijevare nad zaposlenicima na brodovima. Prijavljeni su brojni slučajevi u kojima pomorcima nije isplaćena njihova zakonita plaća ili nije isplaćena u traženo vrijeme [8].
- Nedovoljna naknada – u slučaju nezgode, brod koji plovi pod zastavom pogodnosti može odbiti platiti potrebnu odštetu pomorcu i/ili njegovoj obitelji [8].

- Nepravilan raspored rada – pomorcu možda neće biti dopušteno potrebno razdoblje odmora između uzastopnih brodskih zadataka prema standardnim smjernicama. Nemogućnost da se to učini može dugoročno naštetiti zdravlju pomoraca [8].
- Neizvjesna budućnost – rad na FOC brodovima može ugroziti karijeru pomoraca na mnogo načina, kao što su bolest, tjelesna ozljeda, psihička nestabilnost, oštećen radni dosje i slično. Sve to može rezultirati prijevremenim prekidom karijere, što je vjerojatno najgora opasnost s kojom se svaki pomorac susreće dok radi na FOC brodovima [8].

3.2. Podstandardni brodovi

Stalni napori u međunarodnom okviru, uglavnom inicirani od strane Međunarodne pomorske organizacije (*International Maritime Organization – IMO*) za poboljšanje standarda kvalitete i sigurnosti u pomorstvu teže da se pomorski promet i trgovina obavljaju učinkovito i sigurno. Najvažniji međunarodni instrumenti poput SOLAS (*Safety Of Life At Sea – SOLAS*) konvencije nedvojbeno podižu svijest o postojanju "sivih zona" koje predstavljaju podstandardni brodovi u svjetskoj pomorskoj industriji. Međunarodni instrumenti poput konvencija i međunarodnih sporazuma ne mogu se nametnuti ni jednoj državi, ali svaka zemlja može slobodno odlučiti želi li biti članica.

Slučaj broda Erika (slika 5.) može se uzeti za primjer u kojem su vidljivi svi propusti pravnih regulativa koje se bave problematikom podstandardnih brodova, čiji su propusti prouzrokovali ekološku katastrofu [1].



Slika 5. Potonuće broda Erika.

Izvor:

https://www.researchgate.net/publication/285359870_Assessment_of_Seagoing_Ships_Longitudinal_Strength_in_the_Context_of_International_Rules_Important_Factor_for_Safe_Operation (pristupljeno: 22.06.2022.)

Tanker „Erika“ koji je imao jednu oplatu (*single hull*) plovio je pod malteškom zastavom sve do 1999. godine kada je doživio pomorsku havariju. Tijekom plovidbe, tanker se našao u oluji uslijed koje je došlo do potpunog gubitka broda. Brodska konstrukcija se prepolovila na dva dijela od siline valova prilikom čega je 20000 tona nafte iscurilo u more. Do onečišćenja španjolske obale nije došlo neposredno nakon nezgode obzirom da se 3 % ukupnog obujma izljeva uspjelo prikupiti provedenim akcijama na moru. Značajan utjecaj na opseg širenja izlivene nafte imali su i vremenski uvjeti, jaki vjetrovi i morske struje, koji su prouzrokovali taloženje nafte oko ušća rijeke Loire na Božić 1999. godine. Obzirom da se nafta duže vrijeme taložila u moru, počela se formirati emulzija većeg volumena i viskoziteta. Najonečišćenija područja su bila ona oko Loire Atlantique, Sjeverni Vendée i vanjski otoci, posebno Belle Ile. Tijekom operacija čišćenja prikupljeno je više od 250000 tona zauljenog otpada, koji je potom privremeno uskladišten. Najveći negativni ekološki utjecaj izlivanje je imalo na morske ptice. Oko 65000 nauljenih ptica prikupljeno je na plažama, od kojih je na kraju oko 50000 uginulo [9].

Havarija broda „Erika“ za posljedicu je imala ekološku katastrofu u vidu onečišćenja mora i okoliša te ekonomsku u vidu narušavanja francuskog turizma. Iz navedenih razloga ova pomorska havarija smatra se jednom od najvećih ekoloških katastrofa u posljednjih nekoliko desetljeća. Koordinirane studije pokazale su da gubici uzrokovani lomljenjem trupa vjerojatno ovise o određenim čimbenicima kao što su [10]:

- starost broda;
- vrsta tereta;
- odabrani trgovački put (najopasniji su trgovački putevi Dalekog istoka i sjevernog Atlantika);
- vrsta materijala koji se koristi u konstrukciji trupa broda (čelici visoke čvrstoće povećavaju rizik od gubitka broda budući da su skloni koroziji).

Nakon havarije Erike javnost je postala svjesna rizika koji predstavljaju stari i loše održavani brodovi u europskim vodama te potrebe za jačanjem i harmonizacijom europskih pravila o pomorskoj sigurnosti i kontroli brodova u lukama [1].

Prethodno je spomenuto kako je tanker „Erika“ plovio pod malteškom zastavom, a još je poznato kako je bio vlasništvo Tevere Shipping Company Ltd., u zakupu tvrtke Total SA, dok je upravitelj broda bila talijanska tvrtka Panship. Stvarni vlasnik bio je Giuseppe Savarese, talijanski državljanin. Glavni uzrok nesreće uz oluju, bio je kompromitirana sigurnost trupa broda uzrokovana ekstenzivnom korozijom, ustanovljena još 1997. godine. U postupku pred francuskim sudom, odgovornima su proglašeni brodovlasnik, klasifikacijsko društvo, upravitelj i zakupnik broda. U ovom slučaju država zastave broda Malta nije sankcionirana [1]. Ova nezgoda dovela je do preispitivanja međunarodnog sigurnosnog režima, a zabrinutost javnosti navela je Europsku uniju da poduzme korake u vidu zaštite mora i plovidbe podstandardnih brodova.

Samo tri godine poslije svijet je potresla vijest o još jednoj velikoj pomorskoj tragediji. Dvadeset i šest godina star tanker Prestige (jedan trup) plovio je sa 77000 tona nafte pod zastavom Bahama. Tanker se, 13. studenog 2002., uslijed nevremena u blizini španjolske obale (rt Finisterre) nagnuo udesno za 25 stupnjeva. Zapovjednik broda je istog trena izdao zapovijed za napuštanje broda, dok su on i dva člana posade ostala na brodu kako bi ga pokušali ispraviti. Tijekom cijele noći, pokušavali su uhvatiti tegalj remorkera koji im je došao u pomoć. Isto im je pošlo za rukom tek idući dan, 14. studenog 2002. oko podne. Svjestan ozbiljnosti situacije zapovjednik Apostolos je zatražio mjesto utočišta, ali španjolske vlasti to odbijaju i naređuju Apostolosu da brod udalji od španjolske obale. Nažalost, tanker se 19. studenog 2002. Prepolovio (slika 6.) i potonuo, te onečistio stotine kilometara, posebno španjolske i francuske obale, što je ujedno i najveće onečišćenje obale naftom ikad zabilježeno u Europi [9].



Slika 6. Potonuće tankera Prestige.

Izvor: Popović, M. i Kurtela, Ž. (2012). Analiza većih tankerskih nesreća. Naše more, 59 (1-2), 12-21.

Izlivena nafta se zadržala na površini mora duže vremena uslijed velike otpornosti tereta. Nafta je najprije zahvatila i teško onečistila stjenovitu obalu Galicije, premještajući se prema Biskajskom zaljevu i španjolskoj sjevernoj obali. Manje nakupine nafte uočene su i na francuskoj i engleskoj obali. Iako je ona prodrla i do portugalskih voda, veća kontaminacija na tom području nije zabilježena [9].

Nakon havarije tankera „Erika“ bilo je očigledno kako se problemom provođenja inspekcijskog nadzora treba regulirati na međunarodnoj razini. Na prijedlog europske komisije, Europski parlament je usvojio, paket mjera pod nazivom ERIKA I. Mjere su se odnosile na postroženje inspekcijskog nadzora u državi luke i na publiciranje takozvanih "crnih lista" brodova koji ne udovoljavaju međunarodnim standardima sigurnosti. Prvotni paket naknadno je proširen, te ga zamjenjuje paket ERIKA II., kojim je elaboriran razvoj sustava za nadzor plovidbe, sustava javljanja brodova, a predviđena je i revizija sustava naknade štete zbog nastalog onečišćenja [11].

Uz navedene pakete usvojen je i onaj pod nazivom „Prestige“ kojem je prethodila havarija broda Prestige. Ovaj paket mjera sadržava nekoliko promjena od kojih se najviše ističu prijedlozi za ubranu primjenu mjera iz paketa Erika. Mjera isključivanja iz plovidbe tankera s jednom oplatom ostaje sadržana i u Prestige paketu. Prema tim mjerama tankeri bez dvostruke oplate trebali bi se isključiti iz plovidbe u europskim vodama najkasnije do 2015. godine. Druga mjera, u paketu "Erika", potvrđena paketom "Prestige", je pojačanje

inspekcijskog nadzora brodova sukladno EU direktivi o nadzoru države luke. Isto tako, paketom su propisane i kaznene mjere protiv osoba koje namjerno, ili krajnjom nepažnjom, prouzroče ekološku štetu [11].

3.3. Onečišćenje morskog okoliša

Jedan od najvećih ekoloških problema današnjice, zasigurno je onečišćenje morskog okoliša. „Pod onečišćenjem se misli na čovjekovo izravno ili neizravno unošenje tvari ili energije u morski okoliš koje uzrokuje ili može prouzročiti pogubne posljedice na uvjete života biljnog i životinjskog svijeta u moru i podmorju, odnosno općenito ugroziti uvjete života u moru i ugroziti ljudsko zdravlje te može ometati pomorske djelatnosti“ [12].

Sredozemno more jedan je od najprometnijih plovnih puteva na svijetu. Tankeri za naftu i plin, veliki kontejnerski brodovi, kao i brodovi za prijevoz sirovina poput rude i ugljena u rasutom stanju plove blizu obala mediteranskih zemalja. Nafta, transportirana morem ili korištena kao brodsko gorivo, predstavlja neizbježne ekološke rizike za regiju. Zbog toga su potrebne učinkovite mjere kako bi se spriječilo onečišćenje mora uljem jer bi svaki takav incident mogao dovesti do ekološke katastrofe za čije bi prevladavanje mogla biti potrebna desetljeća. Sredozemno more posebno je područje prema Prilogu I. MARPOL-a iz priznatih tehničkih razloga u odnosu na njegove oceanografske i ekološke uvjete i poseban karakter pomorskog prometa. U ovom području potrebne su posebne obvezne metode za sprječavanje onečišćenja mora naftom [13].

Izmjena balastnih voda je sastavni dio obavljanja brodarske djelatnosti i jedan od preduvjeta održavanja stabilnosti te je kao takvu nije moguće u cijelosti zabraniti. U okviru Međunarodne konvencije o nadzoru i upravljanju brodskim balastnim vodama i talozima iz 2004. godine, IMO propisuje mjere za zaštitu morskog okoliša i biološke raznolikosti koje udovoljavaju uvjetima sigurne plovidbe. Propisani zahtjevi za brodove u pogledu upravljanja i nadzora vodenog balasta, kao i standarda za njegovo upravljanje preduvjet su uspješne borbe protiv onečišćenja mora i okoliša [12].

S ciljem provjere uvažavanja postojećih propisa ovlaštene inspektori putem inspekcijskih pregleda utvrđuju stvarno stanje na brodovima, te na taj način sprječavaju onečišćenje okoliša i unaprjeđuju sigurnost plovidbe, ponajviše kod podstandardnih brodova.

4. INSPEKCIJSKI NADZOR U LUKAMA

Inspekcijski nadzor u lukama predstavlja bitnu stavku u kontroliranju prijevoza tereta i osoba morem. Zbog svoje opširnosti ovi pregledi se mogu obavljati na razne načine od strane različitih uprava. Koordiniranjem svih postupaka i podataka prilikom kontrole brodova, povećava se stupanj sigurnosti na moru, zaštita morskog okoliša te radnih i životnih uvjeta članova posade [14].

Prema Ljubičiću, inspekcijski poslovi obuhvaćaju osobito nadzor nad [15]:

- „pomorskim objektima (plovni objekti, plutajući objekti i nepomični odobalni objekti),
- zaštitom mora od onečišćenja s pomorskih objekata,
- lukama,
- održavanjem i obilježavanjem plovnih putova u teritorijalnom moru i unutarnjim morskim vodama i objekata za sigurnost plovidbe na tim putovima,
- obalnim radijskim postajama i radijskom službom,
- plovidbom i peljarenjem,
- provedbom odredaba posebnog propisa kojima se uređuje red u lukama i na ostalim dijelovima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske,
- prijevozom osoba i stvari u pogledu zaštite ljudskih života i imovina,
- obavljanjem meteorološke službe na brodovima,
- uvjetima života i rada pomoraca na brodovima,
- gradnjom na pomorskom dobru te
- putničkim brodovima i brzim putničkim plovilima na redovnim linijama“.

4.1. Pariški memorandum o nadzoru države luke

Pariški memorandum o suglasnosti o nadzoru države luke (*Paris Memorandum of Understanding on Port State Control - Paris MoU*) usvojen je 26. siječnja 1982. godine s ciljem uspostavljanja učinkovitog sustava nadzora brodova u pogledu sigurnosne zaštite, standarda i zaštite okoliša. Usvajanjem Pariškog sporazuma o nadzoru države luke prvi put se uvode organizirani i ujednačeni pregledi stranih brodova [16]. Države potpisnice spomenutog

memoranduma, obvezuju se posjedovati ujednačen i efikasan sustav inspekcijskog nadzora brodova, koji za ciljeve ima održavanje sigurnosti na moru, zaštitu od onečišćenja. [17].

Prilikom pridruživanja Rumunjske i Bugarske 2007. godine Memorandumu je pristupilo ukupno 27 država članica. Memorandum ne stvara nove standarde već ima u cilju praćenje postojećih standarda u Međunarodnoj pomorskoj organizaciji i Međunarodnoj organizaciji rada (*International Labour Organization - ILO*) u obavljanju inspekcijskih nadzora.

Svi potpisnici Memoranduma se obvezuju da će održati djelotvoran sustav kontrole brodova koji uplovljavanju u njihove luke. Vlasti su se obvezale da broj inspekcijskih pregleda neće iznositi manje od 25 % prosječnog pregleda brodova na godinu, što je izračunato pomoću podataka na bazi posljednje tri godine za koje postoje statistički podaci.

Provjerava se ima li brod važeće isprave u skladu s odredbama [17]:

1. „Međunarodne konvencije o zaštiti ljudskih života na moru;
2. Međunarodne konvencije o sprječavanju onečišćenja mora s brodova;
3. Međunarodne konvencije o teretnim linijama;
4. Međunarodne konvencije o standardima za obuku, izdavanje svjedodžbi i obavljanje straže pomoraca;
5. Međunarodne konvencije o minimalnim standardima na trgovačkim brodovima;
6. Konvencije o međunarodnim pravilima o izbjegavanju sudara na moru;
7. Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja uljem;
8. Međunarodne konvencije o baždarenju brodova“.

Pariški memorandum o suglasnosti o nadzoru države (*Paris MOU*) je službeni dokument koji provodi usklađeni sustav Port State Controla (PSC), uključujući [16]:

- selekcijske i inspekcijske postupke,
- razmjenu informacija,
- ustroj organizacije i amandmanske postupke.

Brodovima se pripisuje profil rizika broda (*Ship Risk Profile - SRP*) na osnovi kojeg se određuje prioritet brodova za pregled, interval između inspekcija i opseg inspekcije. Profil rizika broda temelji se na generičkim i povijesnim parametrima. Svi brodovi u sustavu dijele se kao visoki, standardni ili nisko rizični brodovi (slika 7). Svake godine nova lista izvedbe za

zastave je objavljena u godišnjem izvješću Pariškog MoU-a. Lista predstavlja one zastave koje se smatraju visoko ili vrlo visoko rizičnima.

BLACK LIST

RANK	FLAG	INSPECTIONS 2017-2019	DETENTIONS 2017-2019	BLACK TO GREY LIMIT	RISK	EXCESS FACTOR
BLACK LIST						
58	Tunisia	38	6	6	Medium Risk	1.16
59	Cook Islands	379	38	35		1.22
60	Saint Kitts and Nevis	163	19	17		1.30
61	Mongolia	49	8	7		1.57
62	Sierra Leone	362	43	34	Medium to High Risk	1.75
63	Belize	322	43	31		2.13
64	Palau	221	31	22		2.14
65	Ukraine	89	15	11	High Risk	2.29
66	Tanzania, United Republic of	354	53	33		2.67
67	Moldova, Republic of	381	57	35		2.70
68	Togo	492	80	44	High Risk	3.21
69	Albania	74	16	9		3.42
70	Comoros	380	69	35		3.67

Slika 7. Takozvana „Crna lista“ zastava prema Pariškom memorandumu.

Izvor: <http://safety4sea.com/paris-mou-performance-lists-2019-14-flags-in-black-list/>,
pristupljeno: 22.06.22.

Postoje razlozi zbog kojih se brodu može odbiti pristup lukama u regiji Pariškog MoU-a, a to su [16]:

- Kada je brod zadržan tri puta, u razdoblju od 36 mjeseci, što se odnosi na brodove koji plove pod zastavom države na crnoj listi Pariškog MoU-a ili kada je brod zadržan tri puta u razdoblju od godine dana, a ovo se odnosi na brodove koji plove pod zastavom države na sivoj listi Pariškog MoU-a;
- Kada brod preskoči zadržavanje u luci zbog kazne;
- Kada brod ne pristaje na popravak nakon izrečene kazne.

Godišnje se obavi više od 18000 inspekcija stranih brodova u lukama Pariškog MoU-a, osiguravajući da ti brodovi zadovoljavaju međunarodnu sigurnost, sigurnost u ekološkim standardima, te da članovi posade imaju adekvatne uvjete za život i rad.

4.2. Inspeksijski nadzor države luke

Inspekcija države luke nadzire poštivanje međunarodnih standarda i pravila za brodove strane države zastave, pregledom plovila države zastave u svojim unutarnjim vodama. Inspektori

PSC (*Port State Control - PSC*) dužni su istražiti usklađenost sa zahtjevima međunarodnih konvencija, kao što SOLAS, MARPOL, STCW, MLC [18]. Inspekcije istražuju upravlja li se u skladu s primjenjivim međunarodnim pravom, provjera sposobnosti zapovjednika i časnika broda te stanje broda i opreme. PSC je bio reakcija na neuspjeh onih država zastave, a posebno zastava pogodnosti koje su svoje odgovornosti za ispitivanje i certifikaciju prenijele na klasifikacijska društva [18].

4.3. Vrste pregleda inspekcije države luke

Inspeksijske poslove obavljaju inspektori ovlašteni pregledavati strane brodove (*Port State Control Officer – PSCO*). Pregled koji inspektor obavlja može biti [19]:

- osnovni,
- detaljni ili
- prošireni.

Pored ove tri vrste postoji i koncentrirana inspeksijska kampanja (*Concentrated Inspection Campaign - CIC*) koja ima fokus na određena područja u kojima su inspektori naišli na visoke razine neusklađenosti ili gdje su novi zahtjevi konvencije nedavno stupili na snagu. Ovi pregledi se odvijaju svake godine u razdoblju od tri mjeseca (rujan – studeni) i kombiniraju se s redovitim inspekcijama.

Osnove inspeksijskog pregleda obuhvaćaju provjeru brodskih isprava i knjiga, 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" [19].

Detaljni pregled PSCO može odlučiti napraviti ako postoje jasni razlozi da je stanje broda, njegova oprema ili posada ne ispunjava zakonske zahtjeve. Uključivat će dubinu ispitivanja na područjima relevantnima za sve prevladavajuće ili neočekivane čimbenike te druga područja kao što su [19]:

1. dokumentacija,
2. konstrukcijsko stanje,
3. vodonepropusno stanje,
4. sustavi za hitne slučajeve,

5. radijska komunikacija,
6. teretni poslovi,
7. sigurnost od požara,
8. alarmi,
9. životno i radno stanje,
10. navigacijska oprema,
11. sredstva za spašavanje,
12. opasne tvari,
13. pogon i pomoćni strojevi i
14. sprječavanje onečišćenja.

Detaljniji pregled uzet će u obzir ljudske elemente obuhvaćene Međunarodnom konvencijom o radu pomoraca (MLC), Međunarodnim kodeksom o sigurnom upravljanju brodom i sprječavanju onečišćenja (ISM Code) i Međunarodnom konvencijom o standardima izobrazbe, izdavanju svjedodžbi i držanju straže pomoraca (STCW Convention) [20].

Širi pogled uključuje provjeru cjelokupnog stanja, uključujući ljudski element gdje je to relativno i sukladno njihovoj praktičnoj izvedivosti ili bilo kakvim ograničenjima koji se odnose na sigurnost osoba, broda ili luke. Provjera specifičnih stavki za svaku vrstu broda mora biti dio proširene inspekcije i njome se određuje odgovarajuća dubina pregleda ili testiranja svakog konkretnog predmeta [20].

5. ZAKLJUČAK

Važnost pomorstva u svakodnevnom životu očituje se u činjenici da se oko 90 % svjetske trgovine obavlja morskim putem. Dvadeseto stoljeće je obilježila pojava zastava pogodnosti koje su preuzele svjetsku trgovačku flotu. Zastave pogodnosti predstavljaju alternativu često skupim i nefleksibilnim domaćim upisnicima, te pružaju dodatni poticaj svjetskom pomorstvu te su se nametnule kao "zastave nužnosti" a, ne "zastave pogodnosti". Problem se javlja i kod država koje nude zastavu pogodnosti a koje ne provode učinkovitu jurisdikciju nad brodovima svoje zastave, a to ujedno i nalaže međunarodno pravo. Ovo je opet slučaj koji je privlačan nesavjesnim brodovlasnicima koji na taj način izbjegavaju regulacije, čime se smanjuju troškovi u pogledu sigurnosti ili eksploatiranju neadekvatne posade. Osim toga, problemi pojave podstandardnih brodovi često mogu uzrokovati ekološke katastrofe, ozljede članova posade te velike materijalne štete.

Pokušaji postizanja neke vrste regulacije na globalnoj razini kroz međunarodno pravo imaju dvojbene rezultate, obzirom da je pridržavanje međunarodnih konvencija odgovornost svake države članice te ovisi isključivo o njihovim mogućnostima. Zbog toga većina država bira svoj put usredotočujući se na nacionalnu jurisdikciju i regionalne sporazume što je rezultiralo širenjem Port State Control-a. Kako su podstandardni brodovi i kršenje međunarodnih konvencija još uvijek prisutni trebat će se stegnuti još veći obruč oko zastava pogodnosti kako bi se još više utjecalo na probleme koje one donose. Međutim, zasigurno se može zaključiti da danas velika većina brodova plovi pod zastavama pogodnosti i ne može se sa stopostotnom sigurnošću reći jesu li one uistinu tako loše. Nerealno je očekivati njihov nestanak zbog potreba tržišne konkurentnosti, ali sigurno je da će u budućnosti ovim sustavom pomnije upravljati kako bi se otklonili svi nedostaci.

LITERATURA

- [1] Kološ, S. (2010). Zastave pogodnosti i njihov utjecaj u međunarodnom pomorstvu. *Pravnik*, 44 (88), 51-70.
- [2] Bolanča, D. (1999). *Pomorsko pravo (odabrane teme)*. Split: Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu.
- [3] Učur, M. (2003). Radnopravni status pomoraca. *Pomorski zbornik*, 41 (1), 429-434.
- [4] OEEC. MTC. (1978). *Study on the Expansion of the flags of convenience fleets and on various aspects thereof*. Paris.
- [5] Batinica, V. (2010). Primjena sustavnog pristupa pri izboru zastave broda. *Pomorski zbornik*, 46 (1), 127-137.
- [6] Toh, R. X., Susilowidjojo, H. (1987). *Flags of Convenience Shipping in the 1980s: The American Perspective*. *Transportation Journal*. Vol. 26. No. 4, 34-42.
- [7] Lušić, Z. (2003). Razvoj svjetskog brodarstva. *Naše more*, 50 (5-6). 189-196.
- [8] Law, M. (2019). 7 Dangers of Flags of Convenience (FOC) to Seafarers. Dostupno na: <https://www.marineinsight.com/maritime-law/7-dangers-of-flags-of-convenience-foc-to-seafarers/#:~:text=The%20most%20important%20of%20the,functioning%20under%20Flag%20of%20Convenience>, pristupljeno: 20.06.22.
- [9] Popović, M. i Kurtela, Ž. (2012). Analiza većih tankerskih nesreća. *Naše more*, 59 (1-2).12-21.
- [10] Lupascu, D., Ionel Chirica, I. C. (2015). Assessment of Seagoing Ships Longitudinal Strength in the Context of International Rules, Important Factor for Safe Operation. *World Journal of Engineering and Technology* 03(04). 291-310. C BY 4.0
- [11] Milošević-Pujo, B. i Radovan, H. (2005). Sprječavanje onečišćenja mora po marpol-konvenciji. *Naše more*, 52 (5-6). 231-234.
- [12] Amižić Jelovčić, P. (2008). Onečišćenje morskog okoliša balastnim vodama s posebnim osvrtom na međunarodnu konvenciju o nadzoru i upravljanju brodskim balastnim vodama i talozima iz 2004. godine. *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, 45 (4). 797-810.

- [13] REMPEC. (2005). Zaštita Mediterana od pomorskih nesreća i ilegalnih ispuštanja tvari iz brodova. REMPEC Regional Marine Pollution Emergency. Dostupno na: <https://www.rempec.org/en/our-work/pollution-prevention/oil-pollution/oil-pollution/introduction> (pristupljeno 20.06.2022.)
- [14] Pravilnik o obavljanju inspekcijskog nadzora sigurnosti plovidbe (NN 127/05, 38/08).
- [15] Ljubičić, I. (2009). Inspekcijski nadzor stranih brodova u lukama Republike Hrvatske. Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, 46 (4). 829-843.
- [16] ParisMou. (1982). Pariški memorandum o suglasnosti o nadzoru države luke. Paris Memorandum of Understanding on Port State Control. Paris.
- [17] Kristić, M., Žuškin, S., Brčić, D. i Car, M. (2021). Partial Analysis of ECDIS EHO Research: Port State Control. Naše more, 68 (2). 93-101.
- [18] Domijan-Arneri, M. (2002). The role of port state control in the contemporary shipping arena from the perspective of the Paris memorandum of understanding. Naše more, 49 (5-6). 205-211.
- [19] Zec, D. (2001). Sigurnost na moru. Rijeka: Sveučilište u Rijeci.
- [20] Grabovac, I. (2002). Doprinos nekih međunarodnih konvencija sigurnosti plovidbe. Pomorski zbornik, 40 (1). 429-444.

POPIS SLIKA

Slika 1. Pet najčešćih neusklađenosti Bahamske zastave u razdoblju od 2019.-2022.	5
Slika 2. Pet najčešćih neusklađenosti Panamske zastave u razdoblju od 2019.-2022.	6
Slika 3. Pet najčešćih neusklađenosti Liberijske zastave u razdoblju od 2019.-2022.	6
Slika 4. Pet najčešćih neusklađenosti zastave Maršalovih otoka u razdoblju od 2019.-2022...	7
Slika 5. Potonuće broda Erika.	10
Slika 6. Potonuće tankera Prestige	12
Slika 7. Takozvana „Crna lista“ zastava prema pariškom memorandumu.	16