# Pregled države luke

**Ivanković, Vedran**

**Undergraduate thesis / Završni rad**

**2016**

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

*Permanent link / Trajna poveznica:* https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:162:233405

*Rights / Prava:* In copyright / Zaštićeno autorskim pravom.

*Download date / Datum preuzimanja:* **2024-03-28**

Image not found or type unknown

*Repository / Repozitorij:*

University of Zadar Institutional Repository

zir.nsk.hr

Image not found or type unknown

Sveučilište u Zadru

Pomorski odjel - Nautički odsjek

Preddiplomski sveučilišni studij Nautike i tehnologije pomorskog prometa (jednopredmetni – izvanredni)

**Vedran Ivanković**

# Pregled države luke

**Završni rad**

Zadar, 2016.

Sveučilište u Zadru

Pomorski odjel - Nautički odsjek

Preddiplomski sveučilišni studij Nautike i tehnologije pomorskog prometa (jednopredmetni - izvanredni)

# Pregled države luke

Završni rad

Student/ica:

Vedran Ivanković

Mentor/ica:

Dr.sc. Dino Županović

Zadar,2016.

# Izjava o akademskoj čestitosti

Ja, **Vedran Ivanković,** ovime izjavljujem da je moj **završni** rad pod naslovom **Pregled države luke** rezultat mojega vlastitog rada, da se temelji na mojim istraživanjima te da se oslanja na izvore i radove navedene u bilješkama i popisu literature. Ni jedan dio mojega rada nije napisan na nedopušten način, odnosno nije prepisan iz necitiranih radova i ne krši bilo čija autorska prava.

Izjavljujem da ni jedan dio ovoga rada nije iskorišten u kojem drugom radu pri bilo kojoj drugoj visokoškolskoj, znanstvenoj, obrazovnoj ili inoj ustanovi.

Sadržaj mojega rada u potpunosti odgovara sadržaju obranjenoga i nakon obrane uređenoga rada.

Zadar, 13. srpnja 2016.

# SADRŽAJ

SADRŽAJ ..... 4
1. UVOD ..... 1
2. INSPEKCIJSKI PREGLED BRODOVA ..... 1
2.1. Pravni okvir međunarodnog inspekcijskog pregleda brodova ..... 2
2.1. Pariški memorandum o kontroli brodova u lukama ..... 7
2.2. Način izbora broda za pregled ..... 8
2.3. Inspekcijski pregled u Hrvatskoj ..... 10
2.3.1. Pravni izvori ..... 11
2.3.2. Inspekcijski pregled ..... 12
3. ANALIZA ZAUSTAVLJANJA TERETNIH BRODOVA ..... 15
4. ZAKLJUČAK ..... 19
5. POPIS LITERATURE ..... 21
6. POPIS TABLICA ..... 22
7. SAŽETAK ..... 23
8. SUMMARY ..... 23

# 1. UVOD

Zaštita okoliša i ljudskog zdravlja te sigurnost radnika u modernom društvu postaje prioritet na sve više razina poslovanja. Navedeno se odnosi i na međunarodnu plovidbu. U tom kontekstu donijete su brojne deklaracije, pravilnici i odredbe kojima se propisuju tehnički uvjeti koje mora zadovoljiti brod i način na koji se osiguravana sigurna plovidba te zaštita okoliša.

U ovom radu obrađeni su teorijski aspekti inspekcijskog nadzora brodova te zakonske regulative kojima su propisane odredbe vezane uz tehničku ispravnost brodova, sigurnost putnika i posade na brodovima te zaštita okoliša tijekom plovidbe brodova. Nadalje, analiziran je intezitet pregleda teretnih brodova pod hrvatskom zastavom u razdoblju od 1. 1. 2015. do 1. 6. 2016. te koji su brodovi u navedenom razdoblju bili zaustavljani na međunarodnoj plovidbi.

Cilj ovog rada je istraživanje područja, uzroka i učestalost zaustavljanja teretnih brodova pod hrvatskom zastavom na međunarodnoj plovidbi. Korištena je stručna literatura iz predmetnog područja te službeni podaci vezani uz zaustavljanje brodova u međunarodnoj plovidbi.

# 2. INSPEKCIJSKI PREGLED BRODOVA

## 2.1. Pravni okvir međunarodnog inspekcijskog pregleda brodova

U obavljanju inspekcijskog pregleda nad stranim brodovima provjerava se da li brod ima važeće isprave u skladu s odredbama Međunarodne konvencije o zaštiti ljudskih života na moru, Međunarodne konvencije o sprječavanju onečišćenja mora s brodova, Međunarodne konvencije o standardima za obuku, izdavanje svjedodžbi i obavljanje straže pomoraca, Međunarodne konvencije o minimalnim standardima na trgovačkim brodovima, Konvencije o međunarodnim pravilima o izbjegavanju sudara na moru, Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja uljem, Međunarodne konvencije o baždarenju brodova i Međunarodne konvencije o nadzoru štetnih sustava protiv obrastanja brodova [1].

Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskih života na moru (International Convention for theSafety od Life at Sea – SOLAS) iz 1974. Najvažniji je i najkompletniji međunarodni instrument o sigurnosti plovidbe na moru. SOLAS konvencija govori o općim odredbama, konstrukcijama (pregrađivanje i stabilnost, strojevi i električni uređaji), konstrukciji (protupožarna zaštita, otkrivanje požara i gašenje požara), sredstvima i uređajima za spašavanje, radiju, sigurnosti plovidbe, prijevozu tereta, prijevozu opasne robe, nuklearnim brodovima, sigurnom vođenju brodova, mjerama sigurnosti za brza plovila, posebnim mjerama za povećanje sigurnosti na moru i dodatnim mjerama sigurnosti za prijevoz rasutog tereta. Također, SOLAS konvencija sadrži Dodatak sa svjedodžbama te priloge rezolucija i preporuka [2].

Međunarodna konvencija o sprječavanju onečišćenja mora s brodova (MARPOL – International Convention for thePreventionofPollutionfromShips) donijeta je 1973. godine, a na međunarodnoj konferenciji o sigurnosti tankera održanoj u Londonu (1978.) donijet je i Protokol koji je sastavni dio MARPOL-konvencije. MARPOL-konvencija regulira sprječavanje onečišćenja svim štetnim tvarima koje se s brodova ispuštaju ili izbacuju, namjerno ili slučajno. Ova se konvencija stalno mijenja i dopunjuje. Novosti koje se u tekst unose više ne moraju čekati ratifikaciju država. Osim osnovnog teksta, ova konvencija sadrži šest priloga [3]:

- Prilog I – Pravila o sprječavanju onečišćenja naftom
- Prilog II – Pravila za kontrolu onečišćenja tekućim tvarima koje se prevoze tankerima

- Prilog III – Pravila o sprječavanju onečišćenja štetnim tvarima u pakiranom obliku
- Prilog IV – Pravila o sprječavanju onečišćenja fekalijama s brodova
- Prilog V – Pravila o sprječavanju onečišćenja otpacima s brodova
- Prilog VI – Pravila o sprječavanju oneišćenja s brodova posredno zrakom, emisijom sumpora i dušikova oksida.

Konvencija određuje i posebna područja za koja je potrebna posebna zaštita s obzirom na njihovu ekološku osjetljivost. U posebna područja ubrajaju se: Sredozemlje, Baltičko more, Crno i Crveno more, Arapski zaljev, Sjeverno more i šire područje Kariba. Od stroge zabrane Konvencija odstupa, dopuštajući tankerima manja ispuštanja, ali uz sljedeće uvjete:

- Brod se mora nalaziti izvan posebnih područja
- Od obale mora biti udaljen najmanje 50 nautičkih milja
- Mora biti u vožnji
- Brzina ispuštanja ne smije biti veća od 30 l na 1 nautičku milju
- Brod mora imati uređaje kojima se kontrolira količina i brzina ispuštanja.

Međunarodna konvencije o standardima za obuku, izdavanje svjedodžbi i obavljanje straže pomoraca (STCW-konvencija) donijeta je 1978. Ona se smatra jednim od najvažnijih međunarodnih instrumenata sa stajališta sigurnosti plovidbe i zaštite pomorskog okoliša koje je donijela Međunarodna pomorska organizacija. Konvencija propisuje tri razine odgovornosti koje se povezuju uz obavljanje dužnosti na brodu:

- Upravljačka razina
- Radna razina
- Pomoćna razina.

Posebna pozornost posvećena je osiguranju standarda kakvoće na svim razinama. Svaka je članica dužna osigurati jasno određivanje ciljeva školovanja i izobrazbe te standarda osposobljenosti koji će se ostvarivati te utvrditi razine znanja, razumijevanja i vještina koje su primjerene ispitima i ocjenjivanju prema odredbama Konvencije. Države potpisnice obvezne su dostavljati detaljne obavijesti o svim elementima relevantnim za primjenu Konvencije. Navedena obveza uključuje informiranje organizacije, kako o obrazovnim programima, načinu polaganja ispita, certificiranju, sustavu praćenja aktualnih stanja izdanih svjedodžbi, tako i

kadrovskoj i tehničkoj opremljenosti organizacija i institucija ovlaštenih za izobrazbu te izdavanje svjedodžbi pomorskim kadrovima [2].

Konvencija o minimalnim standardima (uvjetima) na trgovačkim brodovima donijeta je 1976. godine. Riječ je o Konvenciji Međunarodne organizacije rada i ona se primjenjuje na svaki pomorski brod, bez obzira je li privatni ili obavlja javnu funkciju, koji u komercijalnom smislu prevozi teret ili putnike ili obavlja neku drugu gospodarsku djelatnost o čemu odlučuju nacionalni propisi. Konvencija se primjenjuje i na tegljače, Nadalje, predviđa i slučajeve kada se ne primjenjuje (kao brodovi čiji su osnovni pogon jedra, ribarski brodovi, mali brodovi, platforme za bušenje morskog dna i podmorja koje nisu plovne( s time da o tim iznimkama odlučuje mjerodavno tijelo u svakoj državi konzultirajući se s reprezentativnim organizacijama brodovlasnika i pomoraca. U Konvenciji se detaljno navode obveze za svaku državu koja ju je ratificirala.

Međunarodna pravila o izbjegavanju sudara na moru prihvatila je i objavila Međunarodna pomorska organizacija. Ona predstavlja skup međunarodnih pravnih normi kojima se regulira pomorski promet. Prva pisana pravila međunarodnog karaktera donijele su i prihvatile Engleska i Francuska (1863.) Donošenje pravila iniciralo je međunarodnu konferenciju održanu 1989. godine u Washingtonu. Na navedenoj konferenciji donesena su prva međunarodna pravila o izbjegavanju sudara na moru pod nazivom Washingtonski pravilnik. Pravila su kasnije mijenjana i prilagođena novim potrebama sigurnosti plovidbe i povećanju pomorskog prometa. Nakon što su međunarodna pravila o izbjegavanju sudara na moru usvojena (1972.), na snagu je stupila Konvencija o njima, a navedenu Konvenciju prihvatile su brojne države. Pravila su mijenjana nekoliko puta [4].

Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu onečišćenja pogonskim uljem usvojena je pod vodstvom Međunarodne pomorske organizacije na diplomatskoj konferenciji održanoj u Londonu 23. ožujka 2001. godine. Svrha Konvencije je uspostavljanje posebnog režima odgovornosti i osiguravanje naknade štete u slučaju onečišćenja mora pogonskim uljem, koja prouzroče pomorska plovila bilo koje vrste.

Konvencija se ne odnosi na građansku odgovornost za štetu zbog onečišćenja pogonskim uljem tankera jer je već na snaži i primjenjuje se Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti zbog onečišćenja uljem iz 1992., a odnosi se na nastanak štete od tankera. Tom Konvencijom pokrivene su štete koje nastanu istjecanjem ulja koje tankeri

prevoze kao teret i kao onog kojeg koriste kao gorivo. Sve je evidentniji problem odgovornosti i naknade štete zbog onečišćenja mora uljem koje se koristi kao brodsko gorivo pa Konvencija popunjava prazninu u Međunarodnom režimu odgovornosti i naknade štete zbog onečišćenja mora s brodova. Raste broj odštetnih zahtjeva za naknadu štete zbog onečišćenja mora uljem koja se koriste kao gorivo na brodu. To je rezultat činjenica da veliki kontejnerski brodovi za prijevoz generalnog tereta ili putnički brodovi prevoze više goriva, nego manji tankeri tereta pa tako prosječna količina goriva koja se nalazi na brodovima koji nisu tankeri iznosi oko 14 milijuna tona.

Sadržaj Konvencije raspoređen je u 19 članaka s Dodatkom Svjedodžba o osiguranju ili drugim financijskom jamstvu o građanskoj odgovornosti za zaštitu zbog onečišćenja pogonskim uljem. Kako je uobičajeno, Konvencija ima preambulu (vizu) kojom naglašava značenje Konvencije i put do sporazuma o njenom sadržaju: o pojmovima, području primjene, odgovornosti vlasnika broda, izuzeća, nezgoda u kojoj su sudjelovala dva ili više broda, ograničenja odgovornosti, obvezno osiguranje ili financijsko jamstvo, zastara, nadležnost, priznanje i ovrha, klauzula o ukidanju, potpisivanje, potvrđivanje, prihvat, odobrenje i pristupanje, države s više sustava prava, stupanje na snagu, otkazivanje revizije i izmjena, depozitar, dostavljanje Ujedinjenim narodima, jezici i dr. [5].

Međunarodna konvencija o baždarenju brodova donijeta je 1969. Vlade ugovarateljice obvezuju se da će primjenjivati odredbe ove konvencije i njezinih priloga na brodove koji obavljaju međunarodna putovanja. Svako pozivanje na Konvenciju u isto vrijeme uključuje i pozivanje na priloge. Primjenom pravila utvrđuje se bruto i neto tonaža. Bruto tonaža definira se kao mjera cijele veličine broda, utvrđena u skladu s odredbom ove Konvencije, tj. bruto tonaža dobiva se množenjem volumena svih zatvorenih brodskih prostora s jednim promjenjivim faktorom koji je funkcija veličine spomenutih prostora. Neto tonaža znači mjeru korisnog kapaciteta broda utvrđenog u skladu s odredbama Konvencije.

Utvrđivanje bruto i neto tonaže obavlja vlada države zastave broda, a ona navedeni posao može povjeriti osobama ili organizacijama koje uprava priznaje, no dotična vlada preuzima punu odgovornost za utvrđivanje bruto i neto tonaže. Međunarodna svjedodžba o baždarenju izdaje se svakom brodu kojemu se bruto i neto tonaža utvrđuju u skladu s ovom Konvencijom [2].

Svjedodžbe što ih je vlada izdala brodu prestat će vrijediti ako brod prijeđe pod zastavu neke druge države. Svjedodžbu izdanu na temelju ovlaštenja vlade ugovarateljice, u skladu s ovom Konvencijom, priznat će ostale vlade ugovarateljice, u svim slučajevima koji su obuhvaćeni ovom Konvencijom smatrat će se da ta svjedodžba ima istu vrijednost kao i svjedodžbe što su ih one izdale [2].

Brod koji plovi pod zastavom države ugovarateljice dok se nalazi u lukama ostalih vlada ugovarateljica potpada pod pregled službenika što su ih te vlade pravovaljano ovlastile, a taj se pregled ograničava na provjeravanje:

- Da li brod posjeduje valjanu međunarodnu svjedodžbu o baždarenju
- Da li glavne značajke broda odgovaraju podacima upisanim u svjedodžbi.

Ni u kojem slučaju obavljanje navedenog pregleda ne smije prouzročiti bilo kakvo zakašnjenje broda. Ako pregled pokaže da se glavne brodske značajke razlikuju od onih opisanih u međunarodnoj svjedodžbi o baždarenju, tako da bi uzrokovale povećanja bruto tonaže ili neto tonaže, vlada države pod zastavom koje brod plovi treba biti odmah obaviještena [2].

Međunarodna konvencija o nadzoru štetnih sustava protiv obraštanja brodova (AFS Konvencija) usvojena je na Diplomatskoj konferenciji održanoj u okviru Međunarodne pomorske organizacije u listopadu 2001. Konvencija ima za cilj ukloniti, odnosno ograničiti upotrebu štetnih sustava koja se koriste protiv obraštanja brodskog dna (podrazumijevaju premaz, boju, površinsku obradu ili sredstvo). Naime, znanstvene studije i straživanja su pokazale da sredstva koja se koriste protiv obraštanja brodova u svojem sastavu sadrže organske smjese koje zbog svoje toksičnosti štetno djeluju na morski okoliš i ljudsko zdravlje.

Sa svrhom da se ti sustavi postupno uklone i zamjene manje štetnim ili neškodljivim za morski okoliš i ljudsko zdravlje Konvencija nameće obvezu državama strankama da zabrani ili ograniči upotrebu štetnih sustava protiv obraštanja na bodovima koji viju njezinu zastavu ili plove pod njezinom nadležnošću, kao i brodovima koji ulaze u luku, brodogradilište ili obalni terminal na području države stranke ove Konvencije [6].

Za potrebe Konvencije pod pojmom broda obuhvaćene su sve vrste plovila, uključujući, hidrokrilna plovila, plovila na zračnom jastuku, plutajuće objekte, nepomične i plutajuće platforme, plutajuće skladišne objekte te plutajuće proizvodne, skladišne i iskrcajne jedinice. Od primjene AFS Konvencije isključeni su ratni brodovi i javni brodovi korišteni u netrgovačke

svrhe. U Prilogu I. Konvencije navedeni su sustavi čije je korištenje zabranjeno ili čija se primjena ograničava. Navedeni popis će se prema potrebi i posebnom postupku navedenom u Konvenciji, nadopunjavati [6].

## 2.1. Pariški memorandum o kontroli brodova u lukama

Da bi se povećala sigurnost na moru, pojačala zaštita morskog okoliša i poboljšali životni i radni uvjeti posade, 26. siječnja 1982. usvojen je u Parizu Memorandum o suglasnosti i kontroli (brodova od strane) državne luke. Memorandum su donijele Pomorske vlasti četrnaest zapadnoeuropskih priobalnih zemalja, u čijim se lukama odvija velik dio svjetskog pomorskog prometa. Svrha donošenja ovog Memoranduma je ujedinjenje i koordinacija postupaka kojima se u pojedinim lukama kontrolira da li i u kojoj mjeri brodovi koji u njih uplovljavaju, bez diskriminacije na temelju njihove zastave, poštuju postojeće međunarodne standarde [7].

Krajnji cilj ovih kontrola je da se iz luka zemalja u kojima se takva kontrola provodi potpuno eliminiraju brodovi koji ne udovoljavaju standardima. Pariški Memorandum sam ne postavlja nikakve nove standarde kojima bi morali udovoljiti trgovački brodovi koji dolaze u luke zemalja potpisnica. Standardi čiju primjenu kontroliraju države luke u stvari su standardi sadržani u međunarodnim konvencijama usvojenim u Međunarodnoj pomorskoj organizaciji (IMO) i Međunarodnoj organizaciji rada (ILO).

Postupci za pregled brodova prema Memorandumu propisani su Prilogom I Memoranduma „Upute za inspektore“. Pristupanjem Hrvatske Memorandumu inspekcijski nadzor podignut je na višu razinu. Hrvatski inspektori sigurnosti povezani su s inspekcijskim 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 [7].

Inspektori imaju uvid u prethodne preglede i njihove rezultate, čime se izbjegavaju suvišna ponavljanja, a inspekcijski nadzor postaje kvalitetniji i učinkovitiji. Punopravnim članicama Memoranduma u pravilu mogu postati samo europske obalne države jer je Memorandum zamišljen kao regionalni europski instrument. Države koje su ga usvojile smatraju da će on najbolje obavljati svoju funkciju kontrole vezane uz to da li brodovi

odgovaraju standardima, odnosno eliminacije brodova koji ne odgovaraju standardima iz europskih luka [7].

## 2.2. Način izbora broda za pregled

Starim načinom izbora svaka se pomorska vlast 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 podatci. Ovim načinom izbora nije se u obzir uzimala kvaliteta i stanje brodova. Bez prethodne analize stanja broda inspektori su posjećivali brodove što je rezultiralo prekomjernim pregledima brodova bez nedostataka odnosno prekomjerni broj inspekcija dobrih brodova.[8]

U cilju poboljšanja sustava inspekcijskih pregleda i odabira brodova od 1.1.2011. godine uveden je novi način pregleda. Uvođenjem novog načina pregleda unutar Pariškog Memoranduma – NIR (New Inspection regime), proširen su čimbenici koji utječu na odluke o pregledima. Cilj uvođenja novih pravila je da novi i bolji brodovi budu manje opterećeni inspekcijama, dok stariji i lošiji brodovi budu češće pregledavani.

Odabir brodova za pregled vrši se po stupnju rizika. Brodovi se kategoriziraju u tri skupine:

- visoko rizični brodovi (*High Risk Ships*) koji su podvrgnuti pregledima u intervalima od 6 mjeseci,
- srednje rizični brodovi (*Standard Risk Ships*) koji su podvrgnuti pregledima u intervalima od 12 mjeseci i
- nisko rizični brodovi (*Low Risk Ships*) koji su podvrgnuti pregledima u intervalima od 24 do 36 mjeseci.

Kategorija broda utječe na načine održavanja, pa je tip broda osnovni opći parametar o kojem ovisi izbor broda za pregled. Sljedeći važan opći parametar je starost broda. Limit starosti broda je 12 godina. Smatra se da svi brodovi koji stariji od 12 godina imaju povećan rizik koji utječe na izbor broda za pregled, prema kojem se formira faktor izbora. [8]

Formirane su tri liste, bijela siva i crna lista, a sve države članice Memoranduma obvezale su se na priznavanje „liste zastave“. Države se rangiraju na „listi zastave“ na temelju rezultata obavljenih pregleda broda, u trogodišnjem razdoblju.[8]

Podaci o kompaniji dobivaju se uspoređivanjem broja zaustavljanja, primjedbi i inspekcija za sve brodove u floti, u odnosu na druge kompanije. Formirana su dva indeksa: indeks zaustavljanja i indeks nedostataka. Indeks zaustavljanja je omjer broja zaustavljanja svih brodova u floti neke kompanije i broja inspekcijskih pregleda svih brodova unutar flote u prethodnih 36 mjeseci, u odnosu na prosječni omjer zaustavljanja za sve pregledane brodove. Indeks nedostataka je omjer ukupnih nedostataka svih brodova u floti kompanije i broja inspekcijskih pregleda unutar flote u proteklih 36 mjeseci, u odnosu na prosječni omjer nedostataka za sve brodove pregledane u sustavu.

Nakon što inspektori[1] dobiju liste stranih brodova koji se nalaze ili se očekuju u luci, izvršavaju provjeru brodova u THETIS[2] sustavu iz kojeg dobivaju sljedeće podatke:

1) osnovne podatke o brodu,
2) faktor izbora (broj koji uređuje razinu prioriteta inspekcijskog pregleda),
3) prijašnje inspekcijske preglede s uvidom u nedostatke i poduzete mjere,
4) sve poruke koje se odnose na brod (služe inspektorima za pripremu inspekcijskog pregleda) i
5) raspoloživost broda za detaljnu ili proširenu inspekciju.
6) faktorom izbora dobiva se broj koji određuje nivo prioriteta inspekcijskog pregleda za određeni brod. Brod koji ima 5 (pet) ili više bodova u tablici faktora izbora smatra se „visoko rizičnim brodom“. Brod koji ima od 0 do 5 bodova u tablici faktora izbora smatra se „srednje rizičnim brodom (SRS – Standard Risk Ship). Brod koji ima 0 (nula) bodova u tablici faktora izbora i manje od pet primjedbi u proteklih 36 mjeseci smatra se „nisko rizičnim brodom“ (LRS – LowRisk Ship) (tablica 1)[8].

[1] PSC Inspectors- inspektori koji su ovlašteni od države članice memoranduma za pregled brodova u njihovim lukama
[2]THETIS online baza podataka u koju se unose rezultati pregleda broda. Više na: www.parismou.com

**Tablica 1.** Faktor izbora

| Opći parametri | | Bodovi |
|---|---|---|
| 1. | Vrsta broda | 2 |
| 2. | Starost broda veća od 12 godina | 1 |
| 3. | Brod koji vije zastavu koja se nalazi na crnoj i sivoj listi | 2 |
| 4. | Brod koji vije zastavu koja se nalazi na bijeloj listi | 1 |
| 5. | Vrlo loše i loše performanse priznate organizacije | 1 |
| 6. | Vrlo loše i loše performanse kompanije | 2 |
| 7. | Dva ili više zaustavljanja u proteklih 36 mjeseci. | 1 |
| | | UKUPNO 10 |

Izvor: [8] https://www.parismou.org/inspection-search

Osim gore navedenih, 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. Uvođenjem stupnja rizika kao faktora za izbor brodova, smanjio se broj pregleda na boljim brodovima a rizičniji brodovi podložniji su češćim pregledima. Budući da se stanje sigurnosti poboljšava inspekcijskim pregledima novim načinom pregleda u nekim slučajevima stupanjem rizika nemože se dobiti točna slika o brodu. Kod nekih brodova stanje sigurnosti i kvalitete potpuno je suprotno s stupnju rizika u trenutku ocjene broda.

### 2.3. Inspekcijski pregled u Hrvatskoj

Inspekcijski pregled sigurnosti plovidbe i zaštite pomorskog okoliša obavljaju inspektori sigurnosti plovidbe Ministarstva mora, prometa i infrastrukture i lučkih kapetanija te

drugi ovlašteni djelatnici Ministarstva i lučkih kapetanija. U skladu s člankom 2. Pravilnika o obavljanju inspekcijskog nadzora sigurnosti plovidbe, inspekcijski poslovi podrazumijevaju poslove obavljanja inspekcijskog pregleda nad provođenjem odredba Pomorskog zakonika 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 promet, odredaba Zakona o postupnom isključenju tankera bez dvostruke oplate, odredaba Tehničkih pravila te odredaba međunarodnih konvencija [9].

„Inspekcijski poslovi obuhvaćaju osobito pregled nad pomorskim objektima (plovni objekti, plutajući objekti i nepomični odobalni objekti); pregled nad zaštitom mora od onečišćenja s pomorskih objekata; pregled nad lukama; pregled nad održavanjem i obilježavanjem plovnih putova u teritorijalnom moru i unutarnjim morskim vodama i objekata za sigurnost plovidbe na tim putovima; pregled nad obalnim radijskim postajama i radijskom službom; pregled plovidbe i peljerenja; pregled nad provedbom odredaba posebnog propisa kojima se uređuje red u lukama i na ostalim dijelovima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske; pregled nad prijevozom osoba i stvari u pogledu zaštite ljudskih života i imovine; pregled nad obavljanjem meteorološke službe na brodovima; pregled nad uvjetima života i rada pomoraca na brodovima; pregled nad gradnjom na pomorskom dobru; pregled nad ro-ro putničkim brodovima i brzim putničkim plovilima na redovnim linijama.“ [10]

### *2.3.1.* Pravni izvori

Inspekcijski pregled stranih brodova u lukama Republike Hrvatske provodi se sukladno postupcima utvrđenim Pariškim memorandumom o suglasnosti o nadzoru države luke. Memorandum je usvojen s ciljem razvoja efikasnog sustava pregleda stranih brodova u smislu međunarodnih standarda sigurnosti, zaštite okoliša i sigurnosne zaštite. Cilj je pregled standarda koji se nalaze u konvencijama usvojenim u okviru Međunarodne pomorske organizacije i Međunarodne organizacije rada. U obavljanju inspekcijskog pregleda nad stranim brodom, provjerava se ima li brod u skladu s odredbama sljedeće navedene važeće isprave [11]:

1. Međunarodne konvencije o zaštiti ljudskih života na moru
2. Međunarodne konvencije o teretnim linijama

3. Međunarodne konvencije o sprječavanju onečišćenja mora s brodova
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
9. Međunarodne konvencije o nadzoru štetnih sustava protiv obrastanja brodova.

Države potpisnice Memoranduma obvezale su se održavati djelotvoran sustav pregleda kontrole brodova koji uplovljavaju u njihove luke, da bi se postiglo udovoljavanje svih brodova standardima međunarodnih konvencija. 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 podaci.

Također, države potpisnice su se obvezale da inspekcijski pregled 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 konvencije [11].

### *2.3.2.* Inspekcijski pregled

Podaci o brodovima koji uplovljavaju u luke Republike Hrvatske inspektorima su dostupni putem odjela za pregled pomorske plovidbe lučke kapetanije, u suradnji sa svim tijelima nadležnim za praćenje pomorskog prometa u luci (lučka uprava, peljari i dr.). Ministarstvo zamjenjuje podatke i surađuje s odgovarajućim tijelima drugih država članica Memoranduma, Europskom komisijom i informacijskim sustavom THETIS.

„Kada inspektor dobije listu stranih brodova koji se nalaze ili se očekuju u luci, izvršit će provjeru brodova u THETISsustavu i dobiti slijedeće 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

uplovljavanja 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.“ [12]

Inspekcijski pregledi stranog broda mogu biti osnovni, detaljni i prošireni. Sukladno Pravilniju o inspekcijskom pregedu sigurnosti plovidbe, osnovni inspekcijski pregled obuhvaća provjeru brodskih isprava i knjiga te općeg stanja broda, uključujući strojnicu 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, radiooopremi, električnom sustavu i uređajima, prevenciji protiv onečišćenja okoliša, životnim i radnim uvjetima na brodu, posadi i njihovog sposobnosti obavljanja brodskih poslova te o sigurnosnoj zaštiti broda.“ [12]

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 pronađe dokaze koji po njegovoj stručnoj prosudbi opravdavaju detaljni pregled broda, njegove opreme i posade.

Prošireni inspekcijski pregled, jednom u razdoblju od dvanaest mjeseci, odnosi se na sljedeće brodove [12]:

- tankere za ulje od 300 BT i starije od 15 godina
- brodove za prijevoz rasutog tereta starije od 12 godina
- putničke brodove starije od 15 godina
- brodove za prijevoz ukapljenog plina ili kemikalija 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, ali 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 isplovljavanja ili obustave radnje u tijeku koje su utvrđeni nedostaci. Nalog za zabranu isplovljavanja ili zaustavljanje radnje ne će 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 druge brodove ili da ne predstavljaju nerazboritu prijetnju povredi morskog okoliša [13].

U slučaju izricanja mjere zabrane isplovljavanja, inspektor pored zapisnika donosi i rješenje na obrascu propisanom u okviru sustava upravljanja kvalitetom. Ministarstvo će izravno ili diplomatskim putem uputiti obavijest o zabrani isplovljavanja državi zastave i priznatoj organizaciji, s priloženim zapisnikom o obavljenom inspekcijskom pregledu i rješenjem o zabrani isplovljenja broda.

Kada se inspekcijskim pregledom utvrdi da preslika Potvrde o usklađenosti ili Potvrde upravljanja sigurnošću u skladu s ISM kodeksom nedostaju na brodu, inspektor će donijeti rješenje o zabrani isplovljavanja. Ukoliko prilikom pregleda ne budu utvrđeni drugi nedostaci radi kojih se izriče mjera zabrane isplovljenja, inspektor može radi sprječavanja zakrčenosti luke, dozvoliti brodu isplovljavanje. Inspektor je dužan o svakoj takvoj odluci izvijestiti sve države članice Memoranduma [13].

Osim mjere zabrane isplovljavanja, lučka kapetanija može u određenim situacijama odbiti uplovljenje u luku Republike Hrvatske. Do navedenog će doći 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 rizika“, a izdana mu je zabrana isplovljenja više od jednom u posljednjih 36 mjeseci u lukama država potpisnica Memoranduma. Ova mjera može se izdati tankerima za ulje, tankerima za prijevoz ukapljenih plinova i tankerima za prijevoz kemikalija, brodovima za prijevoz rasutog tereta te putničkim brodovima.

Postupak ukidanja mjere uplovljenja za brodove kojima Ministarstvo odredi 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 te o tome Ministarstvo mora obavijestiti vlasnika ili kompaniju pisanim putem. Nadalje, pisano mora izvijestiti državu zastave, odnosno klasifikacijsko društvo, druge države članice, Europsku komisiju i Tajništvo Memoranduma. Informacija vezana za brodove kojima je određena mjera odbija uplovljenja mora biti unesena u informacijski sustav THETIS te na propisan način objavljena [7].

# 3. ANALIZA ZAUSTAVLJANJA TERETNIH BRODOVA

U razdoblju od 1. 1. 2015. do 1. 6. 2016. u međunarodnoj plovidbi identificirano je 119 hrvatskih teretnih brodova (Prilog 1). S time da je u pojedinim slučajevima pod istim imenom plovilo više brodova. U nastavku slijedi Tablica 2. koja pokazuje koji tip teretnih brodova i koliko njih je u promatranom razdoblju plovilo pod hrvatskom zastavom.

**Tablica 2.** Teretni brodovi pod hrvatskom zastavom

| VRSTA TERETNOG BRODA | BROJ BRODOVA POD HRVATSKOM ZASTAVOM |
|---|---|
| Teretni brod | 49 |
| Brod za rasuti teret | 14 |
| Brod za opći teret | 20 |
| Tanker za ulje/kemikalije | 25 |
| Teglenica – tekući teret s tankovima | 2 |
| Tanker | 4 |
| Tanker za neškodljivi tekući teret | 1 |
| RO-RO teretni brod | 4 |

Izvor: [8], https://www.parismou.org/inspection-search

Na međunarodnoj plovidbi u promatranom razdoblju pregledano je 17 brodova pod hrvatskom zastavom. S time da je u pojedinim slučajevima pregledan je isti brod više puta. Tablica 3. prikazuje imena brodova koji su pregledani te broj pregleda pojedinog broda u promatranom razdoblju

**Tablica 3.** Brodovi pregledani pod hrvatskom zastavom na međunarodnoj plovidbi

| IME BRODA | BROJ PREGLEDA 1. 1. 2015. – 1. 6. 2016. |
|---|---|
| Velebit | 2 |
| Vinjerac | 1 |
| Trogir | 1 |
| Zoilo | 1 |
| Miho Pracat | 2 |
| Donat | 2 |
| Hrvatska | 1 |
| Olib | 1 |
| Dugi otok | 2 |

| | |
|---|---|
| Solin | 1 |
| Dalmacija | 1 |
| Champion Istra | 1 |
| Imperial | 1 |
| Zagreb | 2 |
| Pomer | 1 |
| Vukovar | 1 |
| Privlaka | 2 |

Izvor: [8] https://www.parismou.org/inspection-search

Kao što se može vidjeti u gornjoj tablici, od šest kompanija brodovi su pregledani dva puta dok je od jedanaest kompanija brod pregledan samo jedanput u promatranom razdoblju. U nastavku slijedi Tablica 4 s podacima o luci pregleda te uzroku inspekcijske kontrole.

**Tablica 4.** Luka pregleda i uzrok inspekcijske kontrole

| IME BRODA | LUKA PREGLEDA | UZROK PREGLEDA |
|---|---|---|
| Velebit | 1. Latvija – Ventspils<br>2. Kanada - Quebec City | 1. osnovni inspekcijski pregled<br>2. cjelokupni detaljni inspekcijski pregled |
| Vinjerac | Kanada - Herschel Island | Cjelokupni detaljni inspekcijski pregled |
| Trogir | Slovenija - Koper | Specijalni inspekcijski pregled |
| Zoilo | Nizozemska - Rotterdam | Osnovni inspekcijski pregled |
| Miho Pracat | 1. Danska – Signas<br>2. Nizozemska - Amsterdam | 1. osnovni inspekcijski pregled<br>2. osnovni inspekcijski pregled |
| Donat | 1. Portugal – Sines<br>2. Nizozemska - Rotterdam | 1. osnovni inspekcijski pregled<br>2. osnovni inspekcijski pregled |
| Hrvatska | Španjolska - Cartagena | Cjelokupni detaljni inspekcijski pregled |

| | | |
|---|---|---|
| Olib | Francuska - Nantes-Saint Nazaire (GPM) | Cjelokupni detaljni inspekcijski pregled |
| Dugi otok | 1. Portugal – Sines<br>2. Nizozemska - Rotterdam | 1. osnovni inspekcijski pregled<br>2. cjelokupni detaljni inspekcijski pregled |
| Solin | Irska - Foynes | Cjelokupni detaljni inspekcijski pregled |
| Dalmacija | Nizozemska - Rotterdam | Cjelokupni detaljni inspekcijski pregled |
| Champion Istra | Njemačka - Emdem | Osnovni inspekcijski pregled |
| Imperial | Italija - Ravenna | Osnovni inspekcijski pregled |
| Zagreb | 1. Francuska – Dunkerque (GPM)<br>2. Španjolska – Gijon | 1. osnovni inspekcijski pregled<br>2. osnovni inspekcijski pregled |
| Pomer | Kanada - Vancouver | Cjelokupni detaljni inspekcijski pregled |
| Vukovar | Nizozemska - Rotterdam | Cjelokupni detaljni inspekcijski pregled |
| Privlaka | 1. Latvija – Liepaja<br>2. Poljska - Nowy Port/Gdanjsk | 1. specijalni inspekcijski pregled<br>2. osnovni inspekcijski pregled |

Izvor: [8] https://www.parismou.org/inspection-search

Podaci iz tablice govore da je najviše inspekcijskog pregleda bilo u Nizozemskoj, Francuskoj, Portugalu i Latviji. Riječ je o redovitim inspekcijskim kontrolama koje su razvrstane u tri kategorije: osnovni inspekcijska kontrola, cjelokupna detaljna inspekcijska kontrola i specijalna inspekcijska kontrola. U istraživanom razdoblju četiri broda nisu prošla inspekcijsku kontrolu, odnosno kod njih su uočeni određeni nedostaci. To su brodovi Dalmacija, Solin, Miho Parcat i Trogir.

Teretni brod Dalmacija inspekcijski je pregledan 20. 1. 2016. u nizozemskoj luci Rotterdam. Brod je cjelokupno detaljno pregledan te u trenutku pregleda bio je star manje od

godinu dana. Pritom je identificiran jedan nedostatak vezan uz certifikate i potvrde posade. Riječ je o nedostatku 01214 - Potvrda od strane države zastave.

Teretni brod Solin inspekcijski je pregledan 12. 5. 2016. Brod je podvrgnut cjelokupnom detaljnom inspekcijskom pregledu u irskoj luci Foynes. Prilikom pregleda starost broda bila je četiri godine. Tijekom pregleda identificirano je sedam nedostataka:

1. aparati za spašavanje – 11134- rad, život, spašavanje
2. aparati za spašavanje - 11134- rad, život, spašavanje
3. sigurnost od požara - 07123- rad sustava za zaštitu od požara
4. sigurnost plovidbe - 10127- voyage ili dio plana
5. aparati za spašavanje- 11129- spremnost za spašavanje života aparatima
6. uvjeti rada - zaštita zdravlja, zdravstvenu skrb, socijalno osiguranje - 18416 - užad i žice
7. ISM - 15150 – ISM.

Prilikom pregleda broda Miho Pracat 25. 2. 2015. uočen je jedan nedostatak. Brod je pregledan u nizozemskoj luci Amsterdam te je prilikom pregleda bio star osam godina. Nad brodom je obavljena osnovna inspekcijska kontrola prilikom koje je uočen nedostatak: Sprečavanje onečišćenja (Marpol prilog IV) - 14607 - Kvaliteta loživog ulja.

Brod Trogir pregledan je 12. 5. 2015. Specijalni inspekcijski pregled obavljen je u slovenskoj luci Kopar. Prilikom pregleda brod je bio star četrnaest godina. Na njemu su identificirani slijedeći nedostaci:

1. sigurnost plovidbe - 10105 - magnetski kompas
2. sigurnost plovidbe - 10128 – navigacija, vidljivost, most
3. strukturni uvjeti - 02101 - završni uređaji/vodonepropusna vrata
4. voda/vremenski uvjeti - 03108 - ventilatori, klima, kućišta
5. sigurnost od požara - 07115 - protupožarne zaklopke. [8]

# 4. ZAKLJUČAK

Na međunarodnoj plovidbi plove brojni teretni brodovi pod hrvatskom zastavom. U promatranom razdoblju pregledano je tek 10% brodova. Nepravilnosti su uočene kod četiri od pregledanih 17 brodova. Ovaj podatak govori da velik postotak brodova pod hrvatskom zastavom udovoljava tehničkoj ispravnosti te sigurnoj plovidbi. Od 119 brodova koji su plovili, pregledano je samo 17 brodova dok su pogreške identificirane kod četiri broda.

Stoga se može zaključiti da su tehnička sigurnost, sigurna plovidba i zaštita okoliša prioritet prilikom realizacije plovidbe brodova pod hrvatskom zastavom na međunarodnoj plovidbi. Ovo je istraživanje pokazalo da brodovi pod hrvatskom zastavom naglasak stavljaju na održivu, a time i dugoročnu plovidbu te da plovidba brodova pod hrvatskom zastavom na međunarodnoj razini može ostvarivati pozitivne rezultate, kako za vlasnike brodova, tako i za samu posadu, putnike, predmet plovidbe i okoliš.

# 5. POPIS LITERATURE

[1] Ljubičić, I., Inspekcijski nadzor stranih brodava u lukama Republike Hrvatske, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, god. 46, 4/2009., str. 829.-843.

[2] Grabovac, I., Doprinos nekih međunarodnih konvencija sigurnosti plovidbe, Pomorski zbornik 40 (2002)1, 429-444

[3] Milošević Pujo, B., Radovan, H., Sprječavanje onečišćenja mora po MARPOL-konvenciji, "Naše more" 52(5-6)/2005.

[4] http://www.superknjizara.hr/?page=knjiga&id_knjiga=100993

[5] Marinko Đ. Učur Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja pogonskim uljem (2001), Pomorski zbornik 43 (2005)1, 293-306

[6] Pregled zakona o potvrđivanju međunarodne konvencije o nadzoru štetnih sustava protiv obraštanja brodova, 2001.

[7] Ćurčić-Polić, V., Pristupanje Hrvatske pariškom memorandumu o kontroli brodova u lukama, Osvrti, v. 34 (3-4), 321-327, 1992.

[8] https://www.parismou.org/inspection-search

[9] Ljubičić, I. Inspekcijski nadzor stranih brodova u lukama Republike Hrvatske Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, god. 46, 4/2009., str. 829.-843.

[10] Bolanač D., Amižić, P., *Novi Pomorski zakonik Republike Hrvatske i pitanje unifikacije pomorskog prava*, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu,god. 44, 1/2007., str. 41. – 51.

[11] Grabovac, I., *Suvremeno hrvatsko pomorsko pravo i Pomorski zakonik*, Split, 2005., str. 7. – 243.

[12] Pravilnik o obavljanju inspekcijskog nadzora sigurnosti plovidbe (NN 127/05, 38/08)

[13] Staničić, M., Inspekcijski pregled broda u skladu s procedurama Pariškog memoranduma, Kapetanov glasnik, Split, br. 11, 2005.

# 6. POPIS TABLICA

Tablica 1. Faktor izbora ..... 10
Tablica 2. Teretni brodovi pod hrvatskom zastavom ..... 16
Tablica 3. Imena brodova zaustavljenih pod hrvatskom zastavom na međunarodnoj plovidbi ..... 16
Tablica 4. Luka zaustavljanja i uzrok inspekcijske kontrole ..... 17

## 7. SAŽETAK

Veliki postotak brodova pod hrvatskom zastavom udovoljava tehničkoj ispravnosti te sigurnoj plovidbi, točnije od sedamnaest pregledanih brodova, u četiri su broda ponađene greške. Tehnička sigurnost, sigurna plovidba i zaštita okoliša su prioritet prilikom realizacije plovidbe brodova pod hrvatskom zastavom. U kontekstu sigurne plovidbe donijete su brojne deklaracije, pravilnici i odredbe kojima se propisuju tehnički uvjeti koje mora zadovoljiti brod i način na koji se osigurava sigurna plovidba te zaštita okoliša.

Ključne riječi: pregled državne luke, inspekcijski pregled, pariški memorandum, Marpol, Solas

## 8. SUMMARY

Overview of the state port

A large percentage of ships under the Croatian flag comply with the technical condition and safe navigation, from seventeen ships inspected, on four ships are foud errors. Technical safety, safe navigation and environmental protection are priorities for the realization of sailing ships under the Croatian flag. In the context of safe navigation adopted numerous declarations, rules and provisions which lay down the technical requirements to be met ship and the way to ensure safe navigation and environmental protection.

Keywords: overview of the state port, inspection, Paris Memorandum, Marpol, Solas