

Pregled i nadzor turističkih brodova

Jureško, Mihovil

Master's thesis / Diplomski rad

2023

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Rijeka, Faculty of Maritime Studies, Rijeka / Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:187:956024>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-11-05**



Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet
University of Rijeka, Faculty of Maritime Studies

Repository / Repozitorij:

[Repository of the University of Rijeka, Faculty of Maritime Studies - FMSRI Repository](#)



uniri DIGITALNA
KNJIŽNICA



**SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET**

MIHOVIL JUREŠKO

PREGLED I NADZOR TURISTIČKIH BRODOVA

DIPLOMSKI RAD

Rijeka, 2023.

**SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET**

**PREGLED I NADZOR TURISTIČKIH BRODOVA
INSPECTION AND SUPERVISION OF TOURIST SHIPS
DIPLOMSKI RAD**

Kolegij: Pregled i planiranje održavanja brodskih sustava

Mentor: dr. sc. Renato Ivče

Student: Mihovil Jureško

Studijski smjer: Nautika i tehnologija pomorskog prometa

JMBAG: 0112075899

Rijeka, svibanj 2023.

Student: Mihovil Jureško

Studijski program: Nautika i tehnologija pomorskog prometa

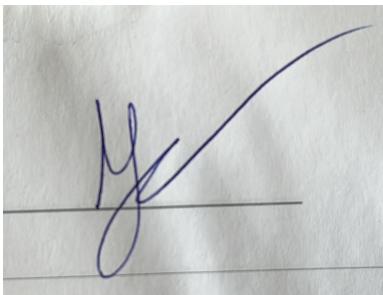
JMBAG: 0112075899

IZJAVA O SAMOSTALNOJ IZRADI DIPLOMSKOG RADA

Kojom izjavljujem da sam diplomski rad s naslovom "PREGLED I NADZOR TURISTIČKIH BRODOVA" izradio samostalno pod mentorstvom doc.dr.sc. Renato Ivče.

U radu sam primijenio metodologiju izrade stručnog/znanstvenog rada i koristio literaturu koja je navedena na kraju diplomskog rada. Tuđe spoznaje, stavove, zaključke, teorije i zakonitosti koje sam izravno ili parafrazirajući naveo u diplomskom radu na uobičajen, standardan način citirao sam i povezao/la s fusnotama i korištenim bibliografskim jedinicama, te nijedan dio rada ne krši bilo čija autorska prava. Rad je pisan u duhu hrvatskoga jezika.

Student



Mihovil Jureško

Student: Mihovil Jureško

Studijski program: Nautika i tehnologija pomorskog prometa

JMBAG: 0112075899

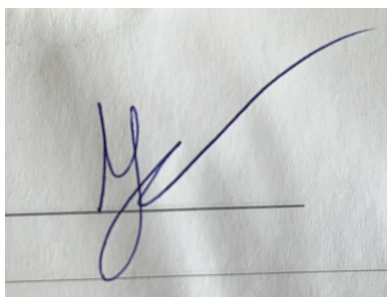
IZJAVA STUDENTA – AUTORA
O JAVNOJ OBJAVI OBRANJENOG DIPLOMSKOG RADA

Izjavljujem da kao student – autor diplomskog rada dozvoljavam Pomorskom fakultetu Sveučilišta u Rijeci da ga trajno javno objavi i besplatno učini dostupnim javnosti u cjelovitom tekstu u mrežnom digitalnom repozitoriju Pomorskog fakulteta.

U svrhu podržavanja otvorenog pristupa diplomskim radovima trajno objavljenim u javno dostupnom digitalnom repozitoriju Pomorskog fakulteta, ovom izjavom dajem neisključivo imovinsko pravo iskorištavanja bez sadržajnog, vremenskog i prostornog ograničenja mog diplomskog rada kao autorskog djela pod uvjetima Creative Commons licencije CC BY Imenovanje, prema opisu dostupnom na

<https://creativecommons.org/licenses/>

Student – autor



Mihovil Jureško

SAŽETAK

Sigurna plovidba u smislu potpune tehničke ispravnosti broda, zaštite ljudskih života, ali i morskog okoliša u centru je pažnje od samih početaka razvoja pomorstva i brodarstva. Upravo u s tom svrhom donesen je značajan broj međunarodnih dokumenata i ugovora u obliku konvencija, memoranduma, kodeksa, pravilnika i zakona, a koji su usvojeni od gotovo svih važnijih pomorskih zemalja. Ključ u zaštiti sigurnosti broda, posade i okoliša svakako je obavljanje različitih oblika pregleda broda, od kojih se kao jedan od najbitnijih navodi i pregled i nadzor od strane države zastave odnosno od strane inspektora ovlaštenog od strane upravnog tijela države pod čijom zastavom brod plovi. Ključno je da se prilikom svakog pregleda, neovisno o vrsti i djelatnosti za koju se brod koristi unutar pomorskog područja, pridržava unaprijed utvrđenog protokola pomoću kojega se pregledavaju sve relevantne kategorije pomoću kojih se utvrđuje formalna, tehnička i sigurnosna ispravnost broda. Ukoliko se ipak uoče nedostaci, iste je uza to predviđenim rokovima i prema propisima nužno ukloniti, a sve sa svrhom kako se vlasnicima brodova ili njihovim menadžerima te samom plovilu ne bi izricale sankcijske mjere.

Ključne riječi: Država zastave, inspeksijski pregled, pregled države zastave, pregled broda

SUMMARY

Safe navigation in the sense of complete technical correctness of the ship, protection of human life, but also the marine environment has been in the center of attention since the very beginning of the development of shipping and shipping. Precisely for this purpose, a significant number of international documents and agreements in the form of conventions, memoranda, codes, regulations and laws were adopted, which were adopted by almost all important maritime countries. The key to protecting the safety of the ship, the crew and the environment is certainly the performance of various forms of ship inspection, one of the most important of which is inspection and supervision by the flag state, i.e. by an inspector authorized by the administrative body of the state under whose flag the ship sails. It is crucial that during each inspection, regardless of the type and activity for which the ship is used within the maritime area, a pre-established protocol is followed by which all relevant categories are inspected to determine the formal, technical and safety correctness of the ship. If, however, deficiencies are noticed, they must be removed within the stipulated time limits and according to the regulations, all with the aim of not imposing sanctions on ship owners or their managers and the vessel itself.

Keywords: Flag state, inspection, flag state inspection, ship inspection

SADRŽAJ

SAŽETAK	I
SUMMARY	II
SADRŽAJ	III
1. UVOD.....	1
1.1. PROBLEM, PREDMET I OBJEKTI ISTRAŽIVANJA.....	1
1.2. RADNA HIPOTEZA	1
1.3. SVRHA I CILJEVI ISTRAŽIVANJA	2
1.4. ZNANSTVENE METODE	2
1.5. STRUKTURA RADA.....	2
2. POVIJESNI RAZVOJ POMORSTVA I BRODARSTVA	4
3. OPĆENITO O DRŽAVI ZASTAVE (FLAG STATE)	9
3.1. POVIJESNI OKVIR DRŽAVE ZASTAVE	11
3.2. KONVENCIJA UN-A O PRAVU MORA I DUŽNOSTI DRŽAVE ZASTAVE.....	13
3.3. ULOGE I ODGOVORNOSTI DRŽAVE ZASTAVE	17
3.4. KLASIFIKACIJSKI SUSTAV DRŽAVE ZASTAVE SUKLADNO PERFORMANSAMA	19
3.5. SVJETSKI REGISTRI BRODOVA (FLAG STATE).....	22
3.6. HRVATSKI REGISTAR BRODOVA.....	24
4. PREGLED I NADZOR BRODA DRŽAVE ZASTAVE	27
4.1. POJAM TURISTIČKIH BRODOVA I POTREBA NJIHOVA PREGLEDA I NADZORA.....	27
4.2. SUSTAV SIGURNOSTI I STRANKE PROCESA	29
4.3. CILJEVI, METODOLOGIJA I OBLICI PREGLEDA BRODA	31
4.3.1. Osnovni inspekcijski pregled	33
4.3.2. Detaljni inspekcijski pregled.....	34
4.3.3. Prošireni inspekcijski pregled.....	35
4.3.4. Koncentrirana inspekcijska kampanja.....	35
4.3.5. Povremeni (periodični) i dodatni pregledi	36
4.3.6. Prioritetni pregled brodova prioritetne skupine I	40
4.3.7. Prioritetni pregled brodova prioritetne skupine II.	40

4.4. INSPEKTOR DRŽAVE ZASTAVE.....	42
4.5. PROCES PREGLEDA DRŽAVE ZASTAVE.....	45
5. ZAKLJUČAK	60
LITERATURA.....	62
POPIS SLIKA	64

1. UVOD

U uvodu rada navedeno je nekoliko kategorija koje predstavljaju: problem predmet i objekte istraživanja, radnu hipotezu, svrhu i ciljeve istraživanja, znanstvene metode izrade rada te strukturu rada.

1.1. PROBLEM, PREDMET I OBJEKTI ISTRAŽIVANJA

Sukladno činjenicama koje proizlaze iz problematike znanstvenog istraživanja moguće je prikazati slijedeći problem istraživanja: iako je gospodarski i tehnološki napredak doveo do korištenja kvalitetnijih, suvremenih brodova u svrhu obavljanja svih gospodarskih aktivnosti, pa tako i turističkih, u svijetu je nužno postojanje strogih kriterija prema kojima se provode pregledi i nadzor brodova s ciljem osiguranja maksimalne sigurnosti, broda, okoliša odnosno mora te posade, tereta i putnika.

Kroz navedeni problem istraživanja moguće je definirati i predmet istraživanja koji se odnosi na: istraživanje načina i mogućnosti pregleda i nadzora brodova, s naglaskom na turističke brodove i pregled koji se provodi u okviru države zastave.

Iz navedenog proizlazi i objekt istraživanja koji predstavlja pregled države zastave, vrste pregleda i turističke brodove.

1.2. RADNA HIPOTEZA

Sukladno navodima koji proizlaze iz problema, predmeta i objekta istraživanja, moguće je definirati i radnu hipotezu koja glasi:

Postojanje jasnih odrednica i protokola pregleda i nadzora turističkih brodova izravno utječe na sigurnost samog broda, posade i putnika.

1.3. SVRHA I CILJEVI ISTRAŽIVANJA

Srhu i ciljeve ovog istraživanja moguće je definirati kao: istraživanje razvoja i važnosti inspekcijskog pregleda brodova države zastave, analizirati ciljeve, metodologiju i vrste pregleda brodova, prikazati postupak pregleda turističkog broda i analizirati proces pregleda državne zastave.

Istraživačka pitanja ovog rada prikazana su kako slijedi:

1. Na koji način se razvijalo pomorstvo i brodarstvo do razine suverenosti?
2. Kako je došlo do razvoja koncepta države zastave?
3. Što je država zastava i koje odgovornosti i uloge nosi?
4. Na koji način funkcionira pregled države zastave?
5. Tko provodi pregled države zastave?
6. Kako je definiran proces pregleda države zastave?

1.4. ZNANSTVENE METODE

Prilikom izrade ovog rada korišteno je nekoliko znanstvenih metoda koje uključuju: Metodu analize, metodu sinteze, metodu kompilacije, metodu dedukcije te metodu deskripcije.

1.5. STRUKTURA RADA

Prvi dio rada predstavlja njegov Uvod. Uvodom su definirani problem, predmet i objekt istraživanja, radna hipoteza, svrha i ciljevi istraživanja zajedno s istraživačkim pitanjima, znanstvene metode koje su korištene prilikom izrade rada te struktura rada.

Drugi dio rada pod nazivom Povijesni razvoj pomorstva i brodarstva prikazuje povijesni okvir u razvoju pomorstva te razvoj područja plovidbe i brodova, koji su potom rezultirali

i razvojem potrebe za provođenjem pojedinih oblika pregleda i nadzora istih, posebno u okvirima države zastave.

Treće poglavlje rada naziva Općenito o državi zastave (Flag State) prikazuje povijesni okvir nastanka ovog koncepta, Konvenciju UN-a iz koje je proizašlo pravo mora te dužnosti, uloge i odgovornosti države zastave koje su se pritom i razvile. Također prikazan je i klasifikacijski sustav država zastava sukladno njihovim performansama te su opisani najveći svjetski, ali i hrvatski registar brodova.

Četvrto poglavlje pod naslovom Pregled i nadzor brodova države zastave prikazuje osnovne pojmove koji se povezuju s procesom pregleda broda od strane države zastave, pa je tako riječ o sustavu sigurnosti te strankama koje sudjeluju u procesu, cijevima, metodologiji i oblicima odnosno vrstama pregleda broda, odgovornoj osobi za pregled države zastave odnosno inspektoru i njegovim dužnostima, zatim procesu pregleda države zastave te u konačnici usporedbi pregleda države zastave i države luke.

U zaključku rada iznose se sumirani rezultati istraživanja zajedno s dokazivanjem radne hipoteze.

2. POVIJESNI RAZVOJ POMORSTVA I BRODARSTVA

Svijet vrlo dobro poznaje krilaticu kojom se ponose gotovo svi pomorci, a koja glasi: „*Navigare necesse, vivere non necesse*“ koja, u prijevodu ističe kako je čovjeku bitnija plovidba od svega drugog u životu. Jasno je, a s druge strane i dokazivo kroz povijesna razdoblja, kako je more uvijek predstavljalo jedan od izvora moći, bogatstva, kultura te ugleda, posebno kada su u pitanju svi pomorski narodi. More je tijekom vremena i sukladno razvoju ljudske civilizacije uglavnom uvijek bilo u središtu odigravanja različitih bitki i ratova, sudbine značajnog broja država određene su upravo morem, a ujedno je more predstavljalo i grubu silu prirode kojom čovjek nikada u potpunosti nije ovladao [1].

Slika 1. Počeci razvoja pomorstva



Izvor: Lušić, Z., razvoj svjetskog brodarstva, Naše more 2003: 50(5-6): 189-196

Prema navedenom može se zaključiti kako aktivnosti plovidbe te pomorskog prometa imaju značajno dugu tradicijsku prošlost, a zabilježeni su još od samih početaka postojanja ljudske civilizacije. Naime, pomorska plovidba, još u razdoblju puno ranijem od nove ere bila je karakteristična za Feničane, Grke, Rimljane i Ilire. Tijekom antičkog doba pomorska se trgovina uglavnom odvijala na području Mediterana, gdje su Feničani i Grci započeli i s izgradnjom i uređenjem luka, kako bi vlastite pomorske flote zaštitili i od prirodnih sila i nevremena. Tijekom navedenog razdoblja toliki značaj nije pridavan brzini plovidbe i njezinu povećanju, koliko je sama pažnja bila usmjerena na tehniku plovidbe te umijeće izgradnje brodova [2].

Nadalje, kada se promatra razvoj područja kao što je morsko brodarstvo, vrlo je važno napomenuti i dvije prekretnice u njegovu razvoju, odnosno dva vrlo značajna događaja, a to su:

1. Velika zemljopisna otkrića
2. Pojava Industrijske revolucije [3]

Počeci bavljenja trgovinom te razmjenom dobara uvelike su utjecali i na otkrivanje dodatnih pomorskih puteva, te kreiranjima pomorskih zemljovida, ali i sigurnijim načinima plovidbe. Također, došlo je do otkrića novih prostranstava te izuma na području navigacije odnosno navigacijskih pomagala koja su uvelike unaprijedila mogućnosti plovidbe tog vremena. S druge strane, pojava Industrijske revolucije, na samim počecima 19. stoljeća utjecala je na izume na svim područjima pa tako i na području pomorstva i brodarstva. Jednim od najvećih izuma na ovom području smatra se parobrod. Osim toga, došlo je do značajnijih događaja u razvoju morskog brodarstva, kao što su:

1. 1819. godine prvi brod koji je koristio jedra i paru naziva „Savannah“ preplovio je Atlantski ocean
2. 1838. godine prvi parobrod bez jedara pod nazivom „Atlantic – Great Western“ preplovio je atlantski ocean
3. 1897. godine izgrađen je prvi brod koji pogoni isključivo parna turibina
4. 1912. godine izgrađen je prvi brod s pogonskim diesel gorivom
5. 1951. godine izgrađen je prvi brod koji pogoni plinska turbina

6. 1955. godine izgrađeno je prvo ploveće sredstvo s nuklearnim pogonom, odnosno podmornica naziva „Nautilus“

Tijekom narednog razdoblja brodarstvo dolazi i do posvećivanja pažnje povećanjima u brzini brodova, ali kapacitetima samih plovila [2].

U suvremenom svijetu područje brodarstva predstavlja vrlo specifičnu prijevoznu djelatnost, čiji počeci, također, sežu u davna prošla razdoblja, pa čak i u doba prije pojave prvih civilizacija. Naime, u trenutku kada se sam čovjek prestao biti pasivni promatrač kada je u pitanju svijet koji ga okružuje odnosno započeo je s korištenjem prirodnih sredstava koja je po svojim potrebama i oblikovao, a pritom mijenjao i samu prirodu, iznašao je načine na koje može prijeći preko vodenih prepreka ili da iste koristi u svrhu vlastitog transporta. Prema tome, potreba koja je pretpostavljala savladavanje određenih prepreka dovela je do nastanka prvih „prijevoznih sredstava“ odnosno pojave prijevoza vodenim odnosno morskim putevima. Upravo je ovaj oblik potrebe utjecao na ostvarenje prvog koraka prema suvremenom prijevozu brodovima. Nadalje, pojava trgovine i njoj sličnih aktivnosti povećavaju se potrebe koje se tiču premještanja ljudi i robe, što pospješuje dodatni razvoj prijevoza brodovima. Krenuvši s deblima, splavima, prvim čamcima na vesla, jedrima, pa sve do pojave prvih parnih strojeva, područje izgradnje plovila polako je napredovalo te tako doprinosilo i tehničko tehnološkom napretku čovječanstva u cijelosti. Brodovi, ali i mogućnosti prijevoza brodovima više nisu tek puka potreba za prelaskom riječnih korita, naime, prijevoz brodom postaje okosnica razvoja prvih civilizacija, jedan od rijetkih puteva i mogućnosti za širenje civilizacije i proces otkrivanja novih područja, vojnih i osvajačkih pohoda i slično. Već na ovaj način izlazi se iz okvira uvjetovanja potrebama za savladavanjem vodene površine te pod utjecajem značajnog broja čimbenika postaje značajna gospodarska djelatnost. Suvremeni smisao, brodarstvo se u prvom redu uvjetuje stanjem na tržištu u brodarskom prostoru, odnosno potrebom za prijevozom roba, a vrlo značajnim se smatra i društveno – politički utjecaj koji dolazi iz zemalja koje imaju ili žele izgraditi snažno brodarsko područje [4].

Osim toga, važno je istaknuti i geografske elemente koji se, iako su prirodni, uglavnom smatraju ograničavajućima kada je u pitanju utjecaj na razvoj. Međutim, pojava parnog stroja koja je pokrenula ubrzane stope razvoja koje su rezultirale suvremenim stanjem, utječe na to da ovaj čimbenik izgubi na značenju, kada je u pitanju ograničenje isključivo ploidbe. Međutim, njegova uloga je značajna i kada je u pitanju prirodni uvjeta za

razvoj broderskog područja i područja trgovine posebno u zemljama koje imaju izlaz na more te za već definirane pravce kretanja roba. Prema tome, može se istaknuti, kako spomenuti čimbenici, zajedno s cijelim nizom drugih koji podrazumijevaju tehničke oblike razvoja, pravne norme, vlastitu organizaciju u broderskim tvrtkama i slične, uvelike utječu na razvoj brodarstva u suvremenom svijetu [5].

Pojavom Industrijske revolucije, na samom kraju 19. stoljeća omogućen je drastičan napredak u razvoju brodarstva koji je ostvaren u narednom stoljeću. Upravo se u tom periodu i događa izdvajanje brodarstva iz trgovine te isto postaje samostalna gospodarska djelatnost. Vrlo brzo se započinje i s izgradnjom željeznih brodova, jedra zamjenjuju parki stapni strojevi, a potom i dieselski motori, a uočljive su i značajne promjene u poslovanju. Dolazi do jasnog distanciranja uloga vlasnika brodova, plovidbenih poduzetnika te zapovjednika na brodovima. Osim toga, odvajaju se i funkcije koje podrazumijevaju rukovanje i upravljanje broderskim pogonima od funkcija koje uključuju upravljanje brodovima i procesom plovidbe. Ipak, posebno zanimljivo razdoblje za ovo područje događa se nakon završetka Drugog svjetskog rata, prvenstveno zbog stopa razvoja. Takav oblik razvoja potaknut je povećanim potrebama čovječanstva nakon završetka ratnih događanja, a ticao se svih oblika roba i proizvoda te potrebu za korištenjem novih oblika energenata, prije svega nafte i njezinih derivata. Osim toga, značajna je i uloga dislokacija proizvodnih pogona unutar slabije razvijenih zemalja, a sve u svrhu smanjenja troškova proizvodnje. Prema tome, suvremeni smisao razvoja područja brodarstva posebno naglašava poslijeratno razdoblje kako zbog činjenice da je došlo do cjelokupnog razvoja tako i pomaka u razumijevanju čimbenika koji utječu na sam razvoj i procjenu budućih kretanja [4].

Danas, u modernom dobu, brodarstvo je moguće definirati kao jednu od gospodarskih djelatnosti u čijem je središtu organizirani prijevoz ljudi i robe, a pritom se koriste brodovi. Dakle, riječ je o prijevoznj djelatnosti koja se nalazi unutar gospodarske grane prometa. Pojam morskog brodarstva podrazumijeva organizirani prijevoz ljudi i robe morskim putevima, a pritom je nužno da posebno kvalificirani ljudi sudjeluju u samom procesu plovidbe brodom. Ovo pretpostavlja da glavne elemente suvremenog pomorskog prijevoza čine: more i morski plovni putevi, brodovi u svojstvu prijevoznih sredstava, pomorci i druge kvalificirane osobe, osobe odnosno putnici broda te roba ili proizvodi kao predmet prijevoza [5].

Može se reći kako more, kao jedan od medija koji se koristi u prijevozu, više ne predstavlja skupinu ograničavajućih čimbenika koji utječu na razdvajanje zemalja i kontinenata. S obzirom da prekriva oko 70% svjetske površine u suvremenom se svijetu smatra dragocjenim prometnim putem pomoću kojega je moguće povezati cijeli svijet te kod kojega ne postoji ulaganje u infrastrukturu. Osim toga, prijevoz koji se odvija brodovima u pogledu vlastite ekonomičnosti neusporediv je s ostalim vrstama prijevoza [4].

3. OPĆENITO O DRŽAVI ZASTAVE (FLAG STATE)

Pomorski transport odnosno brodarstvo uglavnom se regulira na dvjema razinama. Prva od njih je nacionalna razina, koja podrazumijeva da svako plovilo mora biti registrirano pod zastavom neke od svjetskih zemalja, dok druga razina predstavlja međunarodnu, posebno iz razloga što je nužno donošenje određenih pravila koja se tiču područja sigurnosti i ekološke učinkovitosti. Naravno, da bi se osiguralo neometano funkcioniranje svih sustava ove dvije razine moraju biti u stalnoj interakciji. Sukladno Konvenciji Ujedinjenih Naroda o pravu mora (UNCLOS) razlikuju se tri oblika država, a to su: država zastave, luka i obalna država [6].

Država zastave odnosi se na lokaciju registracije broda, dok država luke omogućuje pravo države da obavlja inspekcijske nadzore nad plovilima koji se nalaze unutar njezinih luka, dok se obalna država odnosi na zakonodavstvo koje su plovila dužna poštovati koliko se nalaze u teritorijalnim vodama neke zemlje. Pojam države zastave (Flag State) odnosno uprave države zastave (Flag State Administration) koristi se prilikom označavanja država unutar kojih se vode i registri plovila. Naime, svako plovilo mora biti registrirano odnosno vijoriti zastavu određene države te mora biti u potpunosti usklađeno sa svim propisima na nacionalnoj razini, ali i sukladno svim međunarodnim propisima i konvencijama koje su ratificirane od strane te iste države. Iako se smatra kako je svako plovilo koje vije zastavu određene države dužno odgovarati za vlastiti siguran rad te za svakog člana svoje posade i njegovu sigurnost i dobrobiti, države zastave imaju sveukupnu odgovornost za pravilnu primjenu svih međunarodnih i nacionalnih propisa. Osim toga, država zastave se smatra odgovornom i kada je u pitanju provođenje propisa iz domene Međunarodne organizacije rada (ILO) te međunarodnog fonda za kompenzaciju zagađenja uljem (IOPC) [7].

Država zastave, s druge strane, u mogućnosti je određivati uvjete, no razina stvarne kvalitete plovila te kvalifikacije pomoraca, barem u službenim dokumentima, moraju udovoljiti svim standardima koje propisuje Međunarodna pomorska organizacija (IMO) te Međunarodna organizacija rada. Pomorske nesreće uglavnom nisu uzrokovane nekvalitetnom posadom broda, mada ni postojanje takvih slučajeva nije isključeno, već ih uzrokuje preopterećenost, loša kvaliteta rada, nedostatak vremena te sredstava prilikom

poštovanja međunarodnim IMO propisa. U konačnici, odabir zastave broda smatra se jednom od strateških odluka koju donosi svaka brodarska tvrtka te je u bliskoj povezanosti sa značajnim aspektima rada i načina upravljanja brodovima. Registracija lovila, jedan je od primarnih zahtjeva koji se ističu u međunarodnom pravu [6].

Slika 2. Osnovne konvencije u međunarodnom pomorskom pravu



Izvor: Sobol, I., FSI (Flag State Inspection) pregled, Split: Arca, 2022.

Tijekom povijesnih razdoblja, tradicionalna pomorska nacija mogla je zadržati ili pak utjecati na proširenje vlastite dominacije na području pomorske trgovine i to na način da su nudile isključivu zaštitu i na takav način ostvarivale mogućnosti potpune kontrole brodova koji su plovili pod njezinom zastavom. Zauzvrat, svaka država zastave postavljala bi rigorozne zahtjeve koje bi vlasnici brodova u potpunosti trebali poštovati. Primjerice, svaki vlasnik broda morao je biti državljaninom države zastave, a plovila su se morala izgrađivati na teritoriju države zastave ili je postojala zabrana njegove prodaje

ako bi to značilo plovidbu pod drugom državom zastave. Međutim, situacije se značajno promijenila u trenutku kada su vlasnici plovila shvatili kako sve obveze koje bi trebali ispunjavati prema državi zastave uvelike premašuju pogodnosti koje im ista donosi. Naime, danas se ne smatra neobičnim da vlasnici brodova nisu državljani u državi u kojoj je plovilo registrirano, a na tu činjenicu zapravo može utjecati i značajan broj čimbenika. Primjerice, prilikom odabira države zastave nužno je analizirati i financijske uvjete, uvjete koji se propisuju od strane brodskih čartera ili zapošljavanja pomoraca određene nacionalnosti [6].

3.1. POVIJESNI OKVIR DRŽAVE ZASTAVE

Konvencijom o pomorskom pravu predviđa se činjenica da država može dodijeliti svoje državljanstvo nekom plovilu, ali pod uvjetom da se takva plovila podvrgnu pregledu te prije nego što prođu proces registracije te da je državi zastavi omogućeno učinkovito provođenje vlastite jurisdikcije i kontrole u smislu administrativnih zahtjeva, te tehničkih i društvenih pitanja kada su u pitanju svi brodovi koji prilikom plovidbe koriste njezinu zastavu. Za samo plovilo, plovidba pod zastavom neke od država figurativno označava mogućnost kretanja određenim područjima, uz ostvarivanje zaštite i sigurnosti. Kao što je to slučaj s posjedovanjem putovnice, brod može ploviti pod zastavom određene države samo u slučajevima da se pritom pridržava svih pravila i nacionalnih propisa koji djeluju na njezinom području. Važno je spomenuti i kako je povijest koja prati postojanje otvorenih registara vrlo raznolika i šarolika, posebno iz razloga što su neki brodovi kroz povijest vijorili zastave drugih država ne isključivo zbog ostvarivanja nekih stupnjeva zaštite, već iz osobne koristi. Naime, brodovlasnici su još za vrijeme rimskog doba shvatili da im vijorenje lažnih zastava može osigurati ne samo veću razinu zaštite, već su iste služile i kao sredstvo skrivanja prave svrhe plovidbe, vrste tereta ili točnog odredišta. Prema tome, pojam koji se iz toga razvio i često je u upotrebi je lažna ili zastava pogodnosti, a uglavnom se povezuje s ilegalnim korištenjem španjolske zastave koji su koristili engleski trgovci tijekom 16. stoljeća. Na takav način trgovci su pronašli put

zaobilaženja trgovačkog monopola i ograničenja u trgovini s područjem zapadne Indije [7].

Svaka pojedina država ima svoje suvereno pravo određivanja i propisivanja uvjeta koji se tiču ostvarivanja prava na državljanstvo, što može utjecati i na derogaciju odgovornosti države zastave s jasnim posljedicama i na sigurnost plovila. Jasno povećanje u globaliziranoj svjetskoj trgovini utječe na činjenicu da se lažne zastave sve više koriste među piratima. Primjerice poznato je kako su engleski ribari koristili i plovili pod francuskom zastavom u periodu na početku 17. stoljeća, u svrhu izbjegavanja ograničenja u ribolovu koje ima je nametnula njihova vlastita država. Osim toga, u 18. stoljeću, iako je značajan broj zemalja ukinuo ropstvo te mogućnost trgovanja robljem, značajan je broj plovila iskoristio prednost korištenja drugih zastava kako bi izbjegao otkrivanje, a zabilježeno je i nekoliko slučajeva u kojima su sjevernoamerički, ali i latinoamerički brodovi plovili pod lažnim zastavama kako bi zaobišli prikazivanje činjenice da na brodovima prevoze roblje. Također, tijekom ratnih razdoblja vrlo sličnim metodama korištene su zastave stranih država. Primjerice, za vrijeme rata koji se odvijao 1812. godine između Velike Britanije i njezinih nekadašnjih američkih kolonija, neki su od američkih trgovaca plovili pod portugalskom zastavom kako bi omogućili izbjegavanje sukoba od strane britanske kraljevske mornarice. U kasnijim razdobljima, za vrijeme prohibicije, značajan je broj država pooštrio vlastite nacionalne propise koji su se ticali registracije, a sve kako bi prikupljali porez te nametali pravilo da posada broda mora imati nacionalnost spomenute države. Kao posljedica ovih pravila, pojavile su se države koje su uvidjele ekonomsku priliku za izradu otvorenog registra odnosno za stvaranje zastave pogodnosti u koje su se mogli upisivati i brodovlasnici koji nisu imali nikakvu poveznicu s državom zastave da bi ostvarili mogućnost registracije vlastitih brodova, a ujedno ima je omogućeno i izbjegavanje izdvajanja značajnih financijskih sredstava za plaćanje poreza, zaobilaženje nepovoljnih zakonodavnih propisa te pravila o nacionalnosti posade [7].

Usvajanjem deklaracije o pravu zastave koja je donesena 1921. godine, priznato je svim zemljama pa čak i onima koje nemaju vlastiti izlaz na more pravo osnivanja i vođenja registra brodova, odnosno mogućnost da postanu države zastave broda. Nadalje, važno je istaknuti i činjenicu kako je Edward R. Stettinius, jedan od bivših američkih državnih tajnika te jedan od veleposlanika pri Ujedinjenim narodima, pomagao u procesu u kojem

je liberijska vlada formulirala liberijske pomorske i korporativne zakone u 1984. godini, a koji je bio temeljen na dijelu američkog zakonodavstva. Jednim od odgovora politike na sva nepoštivanja koja su se ticala propisa i preporuka IMO-a bila je kontrola države luke koje je omogućavala državama luka provođenje pregleda plovila i primjenu kazni. U jedne od važnih događaja u povijesti ubraja se i veliko izlivanje nafte s Amoco Cadiza u 1978. godini, koje je rezultiralo dodatnom organizacijom zemalja u postrožavanju pregleda i inspekcija, a što je posljedično dovelo i do sklapanja Pariškog memoranduma o razumijevanju (Paris MoU) i 1982. godini, a koji je usvojen od strane 15 država Europske unije, odnosno u kasnijem razdoblju prihvatilo ga je 27 članica i Kanada. Uslijedilo je i usvajanje sličnih međunarodnih ugovora diljem svijeta, dok su se zemlje članice Paris MoU povezale koristeći zajedničku bazu podataka sa svrhom omogućavanja pregleda za 25% svih dolaznih brodova. Profili rizika u primjeni su tijekom identifikacije brodova za pregled, što predstavlja postupak koji se provodi temeljem prošlih inspekcija i informacija koje su dostupne o samom brodu i državi zastavi. U suvremenom svijetu značajno je smanjena stopa piratstva te haranja morem uz korištenje lažnih zastava, dok su sustavi otvorenih registara stekli iznimnu popularnost kada je u pitanju bavljenje legitimnom trgovinom [9].

3.2. KONVENCIJA UN-A O PRAVU MORA I DUŽNOSTI DRŽAVE ZASTAVE

Kako je i ranije spomenuto, UNCLOS je akronim za označavanje Konvencije Ujedinjenih Naroda o pravu mora. Ovaj je dokument poznat i pod nazivima kao što je Konvencija i pravu mora ili Ugovor o pravu mora. UNCLOS kao pravo koje se tiče mora i pomorstva na snagu stupa 16. studenoga 1982. godine. Međutim, vrlo je važno istaknuti i kako je takav prijedlog istaknuti i prije Ujedinjenih Naroda i to još 1973. godine. Naime, predstavnicima više od 160 zemalja trebalo je 9 godina da se usuglase oko usvajanja UNCLOS-a. U osnovne pretpostavke ovog dokumenta ubraja se činjenica da spremnost broda i njegova sposobnost da ostvari sigurnu plovidbu do definiranih odredišta igra jednu od ključnih uloga u osiguravanju života i imovine, ali i smanjenju onečišćenja mora. Standardi spomenute sposobnosti broda za plovidbu obuhvaćaju gotovo sve aspekte

plovila, pa čak i ljudske elemente, fizičke strukture, dokumente, procijenjenu vrijednost tereta i brojne druge. Ovo se smatra jednim od najsloženijih koncepata unutar pomorskog regulacijskog režima i smatra se kako dolazi u značajnom broju oblika. Primjerice, člankom 94. UNCLOS-a propisano je kako svaka država zastave mora imati kategoričku dužnost prema kojoj vrši jurisdikciju i kontrolu koja je povezuje uz administrativna, tehnička i društvena pitanja kada je riječ o brodovima koji vijore njezinu zastavu tijekom plovidbe [10].

Smatra se kako je ova Konvencija nastala kao posljedica treće konferencije Ujedinjenih naroda o pravu mora koja se održavala u periodu od 1973. do 1982. godine. UNCLOS je pritom usvojen kao zamjena za četiri ugovora proizašla iz konvencije o otvorenom moru, a stupio je na snagu u 1994. godini kada je ratificiran od strane Gvajane, nakon što je ista postala 60. državom koja ga je usvojila [9]

Jednim od ključnih elemenata koji se povezuje s dužnostima države zastave smatra se pomorska sposobnost, što ujedno i posebno ističe članak 94. UNCLOS-a koji kroz svoje stavke 3 i 4 posebno definira dužnost država zastave u poduzimanju svih potrebnih mjera u osiguranju da svi njihovi brodovi udovoljavaju općeprihvaćenim međunarodnim pravilima i propisima, ali i postupcima i praksama, koji podrazumijevaju primjenu glavnih regulatornih instrumenata koji se tiču sigurnosti brodova. Prema tome, može se jasno zaključiti kako je provođenje svih međunarodnih propisa o sigurnosti koji se tiču područja pomorstva i njegove sigurnosti te utjecaja na sprječavanje onečišćenja morskog okoliša pripadaju nadležnostima država zastave [10].

Slika 3. Logo Konvencije UN-a o pravu mora

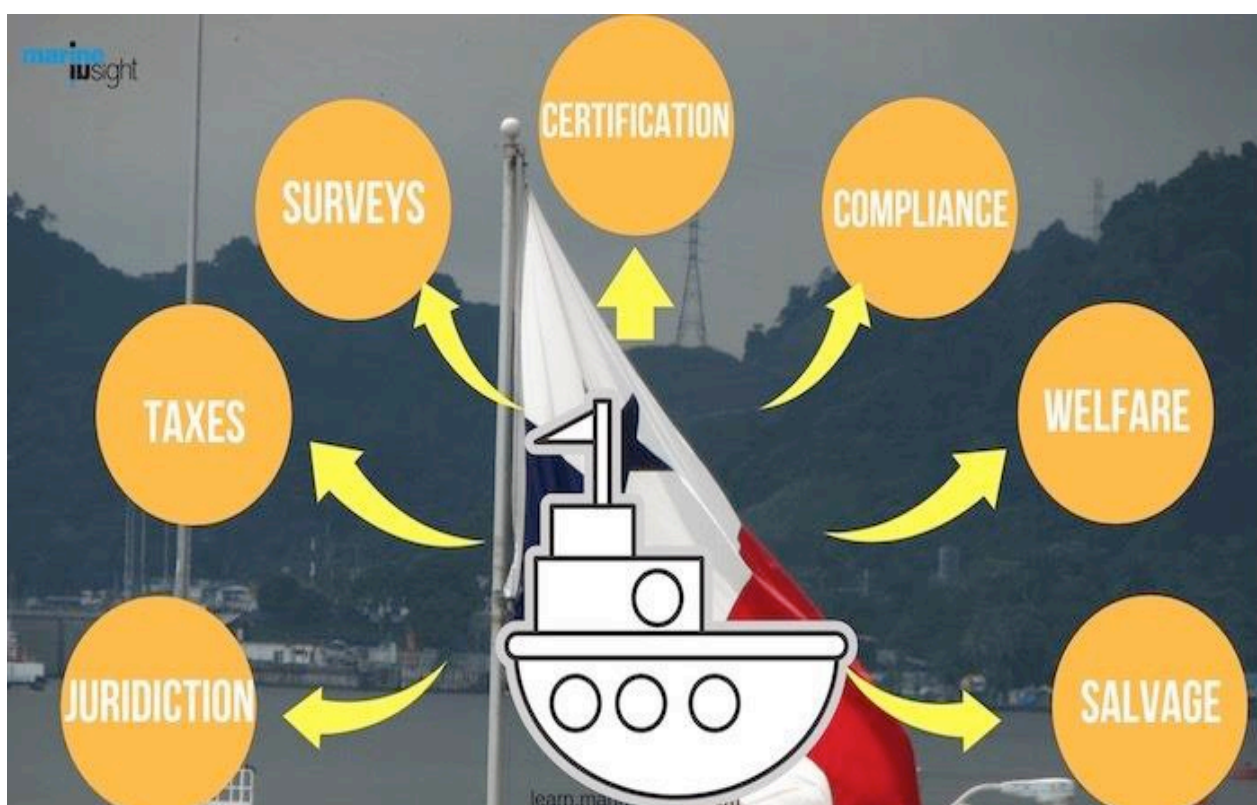


Izvor: The United Nations, 2023.

Za UNCLOS se smatra kako je značajno doprinio u procesu uspostavljanja kamena temeljca za međunarodni pomorski režim koji se odnosi na registraciju plovila, dužnosti i obveze koje se pripisuju državama zastave i koje se odnose na kvalifikaciju pomoraca i slično. S druge strane Konvencija Ujedinjenih naroda koja se tiče uvjeta za registraciju plovila nastojala je uspostaviti standarde koji se tiču upisa plovila u nacionalne registre, njihovog vlasništva, odgovornosti, upravljanja, stanja i referenci na stvarne veze. Međutim, članak 94. izrazito zahtijeva da svaka od država zastave odgovara za uvjete rada te sve oblike socijalnih pitanja na plovilima koja plove pod njezinom zastavom. Osim toga, isti članak ističe i dužnost ustroja i vođenja upisnika brodova koji plove pod njezinom zastavom, provođenje jurisdikcije nad istima, ali i njihovim zapovjednicima, časnicima i cjelokupnom posadom, osiguravanje provođenja mjera koje se povezuju sa sigurnošću i sposobnošću broda za plovidbu, osiguranje poduzimanja mjera koje se tiču

jurisdikcije i kontrola koje su usklađene s međunarodnim propisima te provođenje istraga u slučajevima kada druge države prijave neadekvatne oblike vršenja jurisdikcije i kontrola nad brodovima koji plove pod njezinom zastavom te pritom poduzimati i određene oblike korektivnih mjera te u konačnici surađivati sa svim državama u slučajevima u kojima se dogodi pomorska nesreća ili neki od oblika incidenata koji se povezuju s plovidbom. Osim navedenog, u članku 217. UNCLOS-a propisuje se i dužnost svake države da omogući svakom brodu koji plovi pod njezinom zastavom posjedovanje svih certifikata koji su dijelom zahtjeva međunarodnih propisa i izdaju se u skladu s istima te omogućavanje vršenja periodičnih pregleda svih brodova koji plove pod njezinom zastavom sa svrhom provjere i uspoređivanja stvarnog stanja broda i dobivenog certifikata [9].

Slika 4. Dužnosti države zastave prema UNCLOS-u



Izvor: Sobol, I., FSI (Flag State Inspection) pregled, Split: Arca, 2022.

3.3. ULOGE I ODGOVORNOSTI DRŽAVE ZASTAVE

Sve države zastave smatraju se odgovornima za provedbu propisa i pravila koji su propisani konvencijama IMO-a, posebice onih koji se povezuju s njihovim vlastitim registriranim brodovima, uz odgovornost za određivanje i primjenu kazni u situacijama u kojima moraju biti primijenjene. Prema tome, u pogledu plovila i njihovih posada, svaka država zastave ima prvenstvenu odgovornost u provođenju odredbi svake međunarodne konvencije. Također, svaka od država zastava ujedno može ovlastiti i različite oblike klasifikacijskih društava, a koje sama smatra relevantnima, koje se u tom slučaju smatra i priznatom organizacijom, da za njezin račun provodi preglede brodova te vrši njihovo certificiranje pod njezinom zastavom [11].

Pritom, važno je istaknuti kako ugovorna uprava raspolaže određenim ograničenjima u ovlastima kada su u pitanju brodovi koji pripadaju drugim upravama. U takve se slučajeve ubrajaju situacije u kojima strani brodovi plove teritorijalnim morima neke države, država se pritom smatra obalnom državom. Kada je riječ o stranim brodovima koji se smještaju u lukama neke države država se smatra državom luke. Dužnost je obiju država da osiguraju da prolaz ili posjet od strane stranih brodova ne predstavlja nikakav oblik opasnosti po njihovu zemlju. Sukladno tomu, UNCLOS izričito definira značenje i ulogu države zastave, posebno iz razloga što svaka država ima mogućnost utvrđivanja uvjeta koji se tiču dodjele vlastitog državljanstva plovilima, registracije brodova na vlastitom teritoriju te pravo vijorenja vlastite zastave [9].

Ulogom države zastave, u tom smislu smatra se slijedeće:

1. Jednom od najvažnijih uloga država zastave smatra se arbitraža u različitim vrstama pomorskih sukoba, kao što su nesreće, spašavanje i slično, a sve uz primjenu načela povezanih s državljanstvom
2. Brodovi su uvijek u pokretu stoga postoje značajne šanse za oštećenjem njegova tereta ili strukture prilikom djelovanja otvorenog mora ili za vrijeme nadležnosti drugih država. Vrlo je složena situacija u kojoj treba suditi o sukobima na temelju autoriteta drugih država. U takvim slučajevima za relevantne se uzima presuda donesena u državi zastave te temeljem toga se odlučuje o postupanju. Međutim, ukoliko incidencija uključuje i oštećenje

struktura drugog broda, posjeda ili zemlje nužno je uključenje i lokalnih vlasti za koje se smatra kako imaju prednost nad pravnim odlukama

3. Kada se dogode situacije u kojima je potrebno provesti akciju spašavanja, nužno je da se postupak provodi sukladno ugovorima o spašavanju. Ukoliko ugovorom nisu definirani uvjeti spašavanja, isti će se izvršiti sukladno pomorskom zakonodavstvu i pravilima u državi zastave
4. Država zastave smatra se odgovornom za provođenje nadzora Međunarodnog kodeksa o sigurnom upravljanju te ostvaruje pravo izdavanja ili povlačenja brodskih Potvrda o upravljanju sigurnošću.
5. Država zastave smatra se odgovornom za provođenje osnovnih operativnih standarda koji su propisani od strane IMO-a i ILO-a, a uključuju stručnu kvalifikaciju članova posade broda, minimalan broj posade, sigurnost broda i luke, standarde zapošljavanja, uvjete rada na brodu, kretanje broda između država zastava, repatrijaciju posade te provođenje različitih oblika revizije i slično
6. Ukoliko dođe do utvrđivanja od strane regulatornih tijela da pojedini brodovi nisu sposobni za plovidbu na otvorenim morima, nužno je da posada postupi prema uputama dobivenim od države zastave koji se nalaze unutar Sustava upravljanja sigurnošću, zajedno s odgovarajućim protokolima koji se odnose na praćenje i provjeru
7. Država zastave smatra se odgovornom za procese suradnje s drugim predstavnicima vlasti u državama zastave u procesima u kojima se provode istrage za slučajeve nesreća čije su posljedice vidljive u okolišu
8. Sukladno UNCLOS-u države zastave dužne su osigurati da svi njezini brodovi poštuju zahtjeve koji se tiču zaštite od onečišćenja te zakone koji se povezuju s zagađenjem mora, odnosno svaka država zastave mora usvojiti zakone i propise u cilju sprječavanja, utjecaja na smanjenje te kontrole nastanka zagađenja [12]

U načelu, obveza države u kojoj su brodovi registrirani tiče se provođenja postupaka nadzora i inspekcije nad brodovima koji plove pod njezinom zastavom. Ako se u obzir uzme činjenica da se isti provode sukladno izričitim konvencijskim odredbama, države

zastave uglavnom djeluju preko uspostavljenih službi kojima se povjeravaju takvi oblici poslova. Osim toga, nužno je razlikovati inspekcijske poslove od poslova tehničkog nadzora odnosno procesa utvrđivanja sposobnosti brodova za nastavak plovidbe. Naime, s obzirom na razinu stručnosti koja je potrebna prilikom utvrđivanja sposobnosti broda za plovidbu, države zastave takve oblike poslova povjeravaju specijaliziranim ustanovama koje se uglavnom osnivaju u obliku klasifikacijskih društava [13].

Po odgovornosti i obveze država zastave ubrajaju se i postupci jurisdikcije i kontrole administrativnih, tehničkih i društvenih aspekata brodova koji vijore njezinu zastavu te bi pritom trebale utjecati na usklađenost vlastitih propisa s međunarodnim pravilima i normama kroz prilagodbu zakonodavnog okvira i njegovu učinkovito provedbu u praksi [11].

3.4. KLASIFIKACIJSKI SUSTAV DRŽAVE ZASTAVE SUKLADNO PERFORMANSAMA

Prema godišnjem izvješću Pariškog memoranduma o razumijevanju (MoU) svake godine je potrebno objaviti popis država zastava. Poredak država zastava moguće je pratiti kroz nekoliko kategorija, odnosno kao Bijele, Sive ili Crne popise kroz koje je moguće uočiti cijeli niz, koji podrazumijeva kvalitetne zastave pa sve do zastava čije performanse nisu zadovoljavajuće te koje pripadaju skupini visokorizičnih zastava. Objavljeni popis temelji se na ukupnom broju pregleda te se zadržava za trogodišnje tekuće razdoblje kada su u pitanju zastave s minimalno 30 inspekcija unutar tog razdoblja. Unutar svakog regionalnog Memoranduma o razumijevanju moguće je pronaći hijerarhijski poredak država zastava temeljen na njihovim performansama [7].

Bijelu listu čini popis država zastava odnosno brodova koji plovo pod njihovim zastavama, a kod kojih nije zabilježen nikakav ili vrlo mali i zanemariv razlog za zabrinutost, te su evidentne dosljedno niske stope zadržavanja koje se smatraju stopama niskog rizika. Razvidno je, također, da se na Bijeloj listi nalaze i brojne zastave odnosno brodovi pod zastavama nekih od najvećih svjetskih registara brodova, kao što su panamski, liberijski te registar Maršalovih otoka. Osim navedenih i hrvatska se zastava

nalazi na Bijeloj listi i to na 33. mjestu s ukupnim brojem od 75 provedenih kontrola brodova od čega nijedan brod nije zadržan [9].

Slika 5. Prikaz dijela Bijele liste (MoU)

WHITE LIST



RANK	FLAG	INSPECTIONS 2019-2021	DETENTIONS 2019-2021	BLACK TO GREY LIMIT	GREY TO WHITE LIMIT	EXCESS FACTOR
WHITE LIST						
1	Denmark	1,143	6	95	65	-1.98
2	Netherlands	2,597	33	204	160	-1.77
3	Norway	1,539	18	125	91	-1.76
4	Bahamas	1,656	24	133	98	-1.66
5	Japan	148	0	16	5	-1.60
6	Greece	644	8	56	34	-1.59
7	Bermuda (UK)	146	0	16	5	-1.59
8	Turkey	621	8	54	33	-1.57
9	Singapore	1,707	30	137	102	-1.55
10	Italy	850	13	72	47	-1.53

Izvor: Sobol, I., FSI (Flag State Inspection) pregled, Split: Arca, 2022.

Na Sivoj listi prikazuju se države zastave odnosno brodovi koji plove pod njihovim zastavama, a za koje se vjeruje kako imaju tek prosječne performanse. Državama zastavama s ovog popisa pridružuju se srednje razine rizika. Ovisno o poziciji na kojoj se država zastava nalazi na Sivoj listi ista se može potaknuti i na poboljšanje kako bi se u slijedećem razdoblju prebacila na popis Bijele liste. Isto tako, postoji i mogućnost da se ista, zbog pogoršanja performansi degradira i na Crnu listu. Brodovima koji se nalaze na popisu Sive liste države zastave izriču zabranu pristupa lukama koje se nalaze u regiji Paris MoU u slučajevima ako su u posljednjih 24 mjeseca imali najmanje 3 zadržavanja uzrokovana nedostacima [9].

Slika 6. Prikaz dijela Sive liste (MoU)

GREY LIST

RANK	FLAG	INSPECTIONS 2019-2021	DETENTIONS 2019-2021	BLACK TO GREY LIMIT	GREY TO WHITE LIMIT	EXCESS FACTOR
GREY LIST						
41	Morocco	48	0	7	0	0.01
42	Thailand	33	0	5	0	0.10
43	Curacao	40	1	6	0	0.21
44	Korea, Republic of	75	3	9	1	0.23
45	Azerbaijan	56	2	8	0	0.24
46	India	36	1	6	0	0.25
47	Iran, Islamic Republic of	68	3	9	1	0.28
48	Palau	162	9	17	5	0.30
49	Saint Vincent and the Grenadines	331	20	31	15	0.31
50	Philippines	131	8	14	4	0.39

Izvor: Sobol, I., FSI (Flag State Inspection) pregled, Split: Arca, 2022.

Crnom listom se naziva popis država zastava odnosno brodova koji plove pod njihovom zastavom koji kontinuirano pokazuju postojanje značajnih nedostataka te imaju znatno visoke stope zadržavanja. Brod koji plovi pod zastavom koja se nalazi na popisu Crne liste smatra se izrazito rizičnim, stoga je svaki od njih podložan češćoj i rigoroznijoj kontroli. Velo je važno istaknuti da se brodovima čije se zastave nalaze na popisu Crne list, a koji su u proteklih 36 mjeseci imali 3 zadržavanja uzrokovana nedostacima može izreći zabrana pristupa lukama koje se nalaze u regiji Paris MoU [9].

Slika 7. Prikaz dijela crne liste (MoU)

BLACK LIST

RANK	FLAG	INSPECTIONS 2019-2021	DETENTIONS 2019-2021	BLACK TO GREY LIMIT	RISK	EXCESS FACTOR
BLACK LIST						
62	Egypt	46	7	7	Medium	1.23
63	Algeria	69	10	9		1.44
64	Comoros	315	39	30		1.84
65	Albania	60	11	8	Medium to high	2.30
66	Moldova, Republic of	328	48	31		2.53
67	Togo	361	53	34	High Risk	2.59
68	Cameroon	69	15	9		3.38

Izvor: Sobol, I., FSI (Flag State Inspection) pregled, Split: Arca, 2022.

3.5. SVJETSKI REGISTRI BRODOVA (FLAG STATE)

Registracije vlasništva, broda ili ostaloga uglavnom bi se trebale svesti na čisto administrativnu uslugu koju neka od javnih tijela pružaju građanima ili tvrtkama unutar svojih granica. Međutim, kada je u pitanju međunarodni pomorski promet registracija broda postala je komercijalnom uslugom koju neke od zemalja nude svojim klijentima, neovisno da li su domaći ili strani. Takav oblik prakse je jedinstven unutar međunarodnog pomorskog prometa, a naziva se i otvorenim registrom. Svaki brod koji se nalazi unutar istoga registrira se pod državom zastave što pretpostavlja i činjenicu da je vezan zakonima koje usvaja vlada pojedine države te svaki od vlasnika brodova uz mogućnost plovidbe pod zastavom države preuzima i određene odgovornosti. Iako je značajan broj brodarskih kompanija taj koji ima primarnu odgovornost u činjenici da je nužno potrebno osigurati siguran rad svakog od brodova te omogućiti sigurnost i dobrobit za sve članove posade, i države zastave imaju jednu od ključnih uloga kada je u pitanju sigurnost života na moru te zaštita prvenstveno morskog okoliša. Smatra se kako je upravo država zastave odgovorna za pravilno provođenje međunarodnih pomorskih propisa kada je riječ o svim brodovima koji vijore njezinu zastavu tijekom plovidbe. Najvećim registrom brodova na svijetu smatra se Panamski registar brodova koji prednjači i u brojkama koje pokazuju

broj registriranih plovila i kada je u pitanju njihova bruto tonaža, a ono što je zanimljivo je da je isti u stalnom porastu. Smatra se kako je u istom zabilježeno preko 9.500 brodova te broji više od 235 milijuna bruto tona, te predstavlja više od 16% ukupne svjetske pomorske flote. Nakon njega, slijedeći je Liberijski registar, koji se ujedno predstavlja kao najbrže rastući registar brodova na svijetu, a slijedi ih i registar brodova Maršalovih otoka [9].

Slika 8. Prikaz 10 najvećih svjetskih država zastava

Top 10 flag states (gross tonnage)

	Flag	Country	Gross tonnage	Deadweight tonnage	No of vessels
	PAN	Panama	234,735,311	350,511,465	9,596
	LBR	Liberia	187,801,367	299,328,061	4,295
	MHL	Marshall Islands	170,971,422	276,364,868	4,313
	HKG	Hong Kong	130,306,076	206,273,017	2,739
	SGP	Singapore	96,100,980	142,956,323	4,914
	MLT	Malta	82,442,533	116,278,717	2,588
	BHS	Bahamas	64,126,903	77,340,553	1,474
	CHN	China	61,065,326	91,718,247	5,130
	GRC	Greece	38,041,961	65,754,639	1,527
	JPN	Japan	28,688,956	42,932,996	3,852

Izvor: Sobol, I., FSI (Flag State Inspection) pregled, Split: Arca, 2022.

3.6. HRVATSKI REGISTAR BRODOVA

Hrvatski registar brodova predstavlja neovisnu, neprofitnu te prema općim dobrima usmjerenu javnu ustanovu koja je osnovana sa svrhom obavljanja poslova povezanih s klasifikacijom brodova, statutarnom certifikacijom brodova, a sve to u ime nacionalne pomorske uprave.

Sukladno navedenom u zadaće hrvatskog registra brodova moguće je ubrojiti aktivnosti kako slijedi:

- statutarna certifikacija plovila za razonodu;
- certifikacija materijala i proizvoda;
- ocjena sukladnosti plovila za razonodu;
- ocjena sukladnosti pomorske opreme;
- ocjena sukladnosti posuda pod tlakom;
- potvrđivanje/upis sustava za upravljanje kvalitetom.

Trenutni status Hrvatskog registra brodova uređuje se Zakonom o Hrvatskom registru brodova i Statutom Hrvatskog registra brodova [14].

Glavni ured Hrvatskog registra brodova (HRB) nalazi se u Splitu, Republika Hrvatska [14].

Slika 9. Logotip Hrvatskog registra brodova



Izvor: Hrvatski registar brodova, 2023.

Hrvatski registar brodova bio je jedan od pridruženih članova u Međunarodnom udruženju klasifikacijskih društava (IACS) i to u razdoblju od travnja 1973. godine pa sve do 2004. godine. U svibnju 2011. godine postaje punopravnim članom međunarodnog udruženja klasifikacijskih društava. Hrvatski registar brodova smatra se i priznatim klasifikacijskim društvom, a sve prema Uredbi europskog parlamenta i Europskog vijeća br. 391/2009 kojom se uređuju zajednička pravila i norme koji se tiču organizacije u svrhu obavljanja pregleda i nadzora brodova [14].

Kako je i od ranije poznato, kategorije kao što je sigurnost, zaštita morskog okoliša te učinkovitost u plovidbi i korištenju brodova od ključne su važnosti svim zainteresiranim stranama u području pomorstva i brodogradnje. Isto tako, šira javnost se smatra vrlo osjetljivom kada su u pitanju incidenti, pomorske nesreće koje rezultiraju gubitkom ljudskog života ili drastičnim onečišćenjima u okolišu te su takve vijesti uglavnom sastavni dijelovi naslovnica gotovo svih svjetskih medija. U svrhu osiguranja pravilnog rada i pretpostavki sigurnosti ljudskog okoliša i života:

1. Hrvatski registar brodova odobrava sve oblike tehničke dokumentacije te vrši nadzor nad izgradnjom sukladno pravilima koja su podložna periodičnim ažuriranjima te sadrže najviše i najbolje međunarodno usvojene norme koje se povezuju sa sigurnošću i zaštitom života i imovine tijekom boravka na moru i unutarnjim plovnim putevima, ako i sa zaštitom morskog okoliša te okoliša unutarnjih plovnih puteva
2. Hrvatski registar brodova tijekom perioda korištenja brodova za svoje klijente osigurava usluge klasifikacije i certifikacije brodova, a sve to u skladu s primjenjivim Pravilima, zakonima i standardima koji su usvojeni od strane visokokvalificiranog osoblja koje vlastite kompetencije redovito osvježavaju i nadograđuju
3. Hrvatski registar brodova izvršava i nudi svojim klijentima uslugu certificiranja sustava koji se tiču upravljanjem sigurnosti i zaštitom okoliša, certificiranja sigurnosnih zaštita te inspekciju koja je sukladna Konvenciji o radu pomoraca kao jedan od iznimno važnih segmenata kada je u pitanju integralna sigurnost brodova te njihov utjecaj na onečišćenje i zaštitu morskog okoliša

U konačnici, sve usluge koje se mogu ostvariti kroz Hrvatski registar brodova, a tiču se pomorstva i brodogradnje smatraju se garancijom za sve zainteresirane strane, ali i cjelokupnu javnost općenito da se osiguravaju maksimalne razine kontrole rizika koji pomorstvo i pomorska industrija generiraju sukladno prirodi svog postojanja i aktivnosti koje se obavljaju [14].

4. PREGLED I NADZOR TURISTIČKOG BRODA DRŽAVE ZASTAVE

Tijekom značajno dugog perioda pomorska industrija se postupno razvijala u kompleksni međunarodni pomorski i prometni sustav koji je sastavljen od značajnog broja kategorija, aktivnosti te podsustava koji se ujedno smatraju međusobno povezanim i ovisnim jedni o drugima. Odnose između podsustava moguće je razlikovati ovisno o slučaju. Ukoliko se područje brodarstva promatra kao jedan oblik jezgre u industriji pomorskog prometa, nužno je razumjeti i postojanje ostalih skupina aktivnosti ili podsustava čije postojanje osigurava mogućnost da se temeljene brodske djelatnosti obavljaju na pravilne načine. Neki od oblika takvih sustava uvelike se povezuju s radom brodova, dok su drugi podosta općeniti te omogućuju šire aktivnosti podrške [9].

4.1. POJAM TURISTIČKIH BRODOVA I POTREBA NJIHOVA PREGLEDA I NADZORA

Voda kao jedan od turističkih resursa osigurava mogućnosti svakom pojedincu da se bavi najraznovrsnijim rekreativnim i turističkim aktivnostima, i u zemlji i u inozemstvu. Pritom, vrlo je važno spomenuti nautički turizam koji obuhvaća sve oblike putovanja vodom uz mogućnost i povremenog istraživanja kopna. Uz plovidbu, turizam na brodovima obuhvaća i značajan broj drugih sadržaja, pa tako uključuje i aktivnosti plivanja, rekreacije, sportskih aktivnosti i ribolova. Nautički turizam ujedno je i jedan od turističkih segmenata koji, osim vode, podrazumijeva i postojanje plovila. Plovilo zapravo predstavlja osnovno turističko kretanje, i čini ga posebnim u odnosu na sve druge aktivnosti koje se odvijaju isključivo uz vodu [16].

U plovila nautičkog turizma moguće je ubrojiti plovne objekte koje pokreće motor ili bez motora, a koja su prikladna za krstarenja na moru, rijekama, jezerima i u kanalima, a njihova osnovna svrha je razonoda, zabava ili rekreacija. Osnovno obilježje svakog turističkog plovila je činjenica da ne postoje trgovačka obilježja, odnosno da se koristi za sportske i aktivnosti razonode. U tu se kategoriju mogu svrstati gotov sva plovila koja postoje: brodovi (putnički, putničko-teretni, turistički), brodovi hoteli (botel), jedrenjaci,

jahte, motorne jahte, katamarani, gliseri, motorni čamci, jedrilice, čamci na vesla ili jedra, i ostali [17].

Smatra se kako su turistički brodovi posebno građeni ili preuređeni sa svrhom provođenja turističkih izleta ili krstarenja. Uz uslugu transporta moguće je pružati i smještajne usluge, usluge pripreme i serviranja hrane i pića te svih ostalih usluga koje se povezuju s putovanjem i boravkom na brodu. Ukoliko su putovanja kraća, neke od spomenutih usluga mogu se i isključiti. U ovu kategoriju najčešće se ubrajaju brodovi za kružna putovanja, izletnički te drugi brodovi koji se koriste prilikom plovidbe morem i unutarnjim vodama, ali i trajekti za automobile [16].

Vrste brodova za kružna putovanja ili krstarenja su brodovi za krstarenja na užim područjima (npr. Sredozemlje, Nordijske zemlje, Karipsko more, luke zapadne Indije i sl.). To su manji brodovi kapaciteta do 20.000 gt te maksimalno 1.500 putnika. Zatim su to brodovi za oceanska krstarenja koji predstavljaju brodove ogromnog kapaciteta i velikih razina udobnosti (preko 100.000 gt i kapaciteta 2000 ležajeva), te višenamjenske brodove (Multi purpose ship) koji se sve češće grade. Izletnički brod je posebna vrsta turističkog broda za prijevoz manjeg broja turista (do 300) na kraćim relacijama u priobalnom području. Ti brodovi imaju otvorene i zaštićene palube. Na jednoj od paluba ima nadgrađe u kojem se nalazi restoran i salon za putnike. Često se, kao izletnički brodovi koriste hidrokrilni, gliseri, lebdilice i drugi slični brodovi nove tehnologije. Prilikom izgradnje brodova novije tehnologije nastoji se udovoljiti zahtjevima turističke potražnje, po pitanju udobnosti putovanja (što veći komfor i manje ljujanje broda), ali i brzini prijevoza. Prednosti brodova nove tehnologije u odnosu na klasične predstavljaju činjenice da isti trebaju manji broj posade, pružaju veće zadovoljstvo plovidbe, imaju manji gaz, a time ostvaruju i veću mogućnost odabira luka i smanjuju opterećenje kopnene prometne infrastrukture. Nedostaci takvih brodova u odnosu na klasične brodove predstavljaju činjenice da imaju veći utrošak goriva po jedinici učinka, te da u odnosu na klasične brodove osjetljiviji su na vremenske prilike [18].

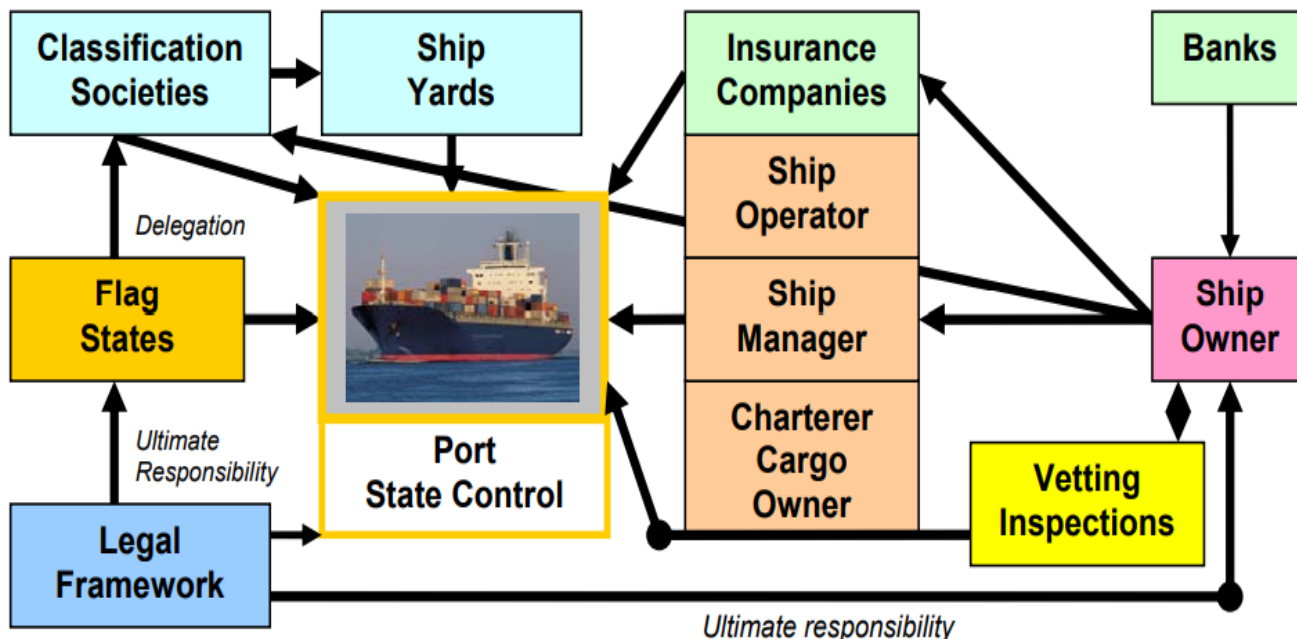
kao i trgovačka i svaka druga. Naime, uz pomoć regulatornih tijela postavljaju se određeni standardi koji se povezuju sa sigurnošću, zaštitom članova posade i putnika, zdravljem i ekološkim standardima. Sukladno tomu, tijekom inspekcijskog nadzora koji se vrši na turističkom brodu, inspektor koji ga provodi dužan je uvjeriti se kako su sva propisana pravila koja se povezuju se pomorskim objektom, njegovom opremom i

uređajima, posadom, sigurnosnom zaštitom, osiguranjem te životnim i radnim uvjetima odgovaraju propisanim standardima sigurne plovidbe, zaštite ljudskih života i morskog okoliša, a sve sukladno pravilnicima i konvencijama koje se primjenjuju i na sve druge oblike brodova [19].

4.2. SUSTAV SIGURNOSTI I STRANKE PROCESA

Pregled i nadzor brodova jedna je od rutinskih aktivnosti koja se provodi u okvirima morskih dionika koji su predstavljeni od strane brodarskih tvrtki, država zastave, Države luke, klasifikacijskih društava, društava za provjeru ili osiguranja. Za svakoga od ovih dionika karakteristično je da u ovisnosti od svojih uloga unutar različitih faza kao što je izgradnja ili rad te cjelokupan životni ciklus broda, provodi odgovarajuće i nužne prakse. Međutim, vrlo je važno za istaknuti i kako različiti oblici inspeksijskih režima imaju zajedničke ciljeve, kao što je primjerice osiguranje strukturnih i operativnih pretpostavki koje se tiču broskog integriteta, što u konačnici utječe na sprječavanje pomorskih nesreća. Tek se mali broj istraživanja bavio problematikom utjecaja različitih oblika inspeksijskog režima, dok se inspekcije ne promatraju kao čimbenici koji utječu na nastanak pomorskih nesreća. Pritom pravni je okvir stvoren od strane triju velikih međunarodnih organizacija odnosno UN-a, ILO-a i IMO-a, a ugrađen je i u nacionalna zakonodavstva svake države. Uloga klasifikacijskih društava je da, pritom, osiguraju pružanje tehničke pomoći u procesima kao što je izgradnja ili tehničko održavanje plovila. Osim toga, klasifikacijsko društvo može imati i ovlaštenje za obavljanje zakonskih odgovornosti u ime i za račun države zastave čija je konačna odgovornost provođenja pravnih osnovna, a koje se, s druge strane, sastoje od međunarodnih propisa kojih je država zastave jedna od potpisnica te vlastitog pravnog okvira. Pritom, brodovlasnici imaju konačnu odgovornost na sve načine poštivati kombinirane pravne osnove [15].

Slika 10. Stranke u sigurnosnom režimu



Izvor: Sobol, I., FSI (Flag State Inspection) pregled, Split: Arca, 2022.

Metodologija koja se temelji na riziku dobiva na snazi unutar pomorske industrije kao jedan od alata koji se smatra korisnim u procesu sprječavanja nastanka pomorskih nesreća, na način da se provodi sustavno identificiranje kada su u pitanju potencijalne opasnosti te procjena rizika koja iz istoga proizlazi. Ovi su alati uglavnom korišteni od strane različitih dionika koji probleme sagledavaju iz različite perspektive, kao što je primjerice IMO koji uvodi formalnu procjenu sigurnosti kao jedan od alata koji se koristi prilikom izrade propisa, ili pak brodovlasnici odnosno operateri koji se metodama procjene rizika koriste kao jednim od alata kontrole rizika koji može utjecati na ograničavanje operativnosti broda. Granica koja dijeli stvarne vlasnike brodova, operatere i tehničke menadžere još uvijek nije u potpunosti razjašnjena na području pomorstva i ima značajan utjecaj na kompliciranje provedbe pravnih instrumenata. S druge strane, tijekom nastojanja da se omogući konkretan uvid u njihov odnos došlo je do spajanja različitih oblika baza podataka [9].

Razlozi postojanja režima koji omogućuju provođenje kontrola država proizlaze iz činjenice da neki od brodovlasnika, ali i država zastava koriste pravne rupe koje su nastale kao posljedica usvajanja međunarodnih pravnih propisa te pokušavaju utjecati na

smanjenje vlastitih troškova na način da aktivnosti obavljaju ispod razina minimalno propisanog sigurnosnog standarda. Na takav način događa se najveći broj prometnih nesreća, incidenata koji uključuju onečišćenje okoliša te dovođenja u opasnost i tereta, ali i ljudskih života. Sukladno podacima koji se analiziraju unutar Organizacije za ekonomsku suradnju i razvoj, postotak brodova koji se nalazi ispod standarda unutar svjetske komercijalne flote je između 10 i 15% [9].

Suvremeni međunarodni pomorski promet podrazumijeva činjenicu da je sve oblike tereta nužno premjestiti s jednog područja na drugo, a da se pritom koriste morski putevi odnosno brodovi. Prema tome, aktivnosti brodova kojima se koriste brodarske tvrtke predstavljaju jezgru u brodarskom poslovanju. Ukoliko se promatra s povijesnog aspekta, značajan dio upravljanja povjeren je ili je morao biti povjeren zapovjednicima broda, posebno iz razloga što je nakon isplovljavanja postojao značajan nedostatak komunikacije između broda i obale. U suvremenom je svijetu upravljanje brodova u značajnoj mjeri postalo djelatnošću koja se obavlja s kopna, a koja se prepušta profesionalcima unutar brodarskih tvrtki, a isto je omogućeno zahvaljujući informacijsko komunikacijskoj tehnologiji, a posebno oblicima satelitske komunikacije. Ukoliko se operativne aktivnosti broda sagledavaju kao jezgra, sve ostale aktivnosti koje čine podsustave smatraju se podređenima i pratećim sustavima čija je osnovna uloga pružanje odgovarajuće potpore i uvjeta, kao i usluga jezgrinim aktivnostima u svrhu pravovremenog i pravilnog izvršavanja transporta. Ipak, smatra se kako najveće benefite za pomorsku industriju donose inspekcije koje se temelje na procjenama rizika, ali isključivo u slučajevima u kojima dolazi i do povećanja razumijevanja uloga inspekcije u sprječavanju dolaska do pomorskih nesreća [20].

4.3. CILJEVI, METODOLOGIJA I OBLICI PREGLEDA BRODA

Svako plovilo nužno mora biti certificirano sukladno važećim međunarodnim propisima i konvencijama, isključivo u slučajevima kada je država zastave i jedna od potpisnica istih konvencija. Tek u trenucima kada države zastave ratificiraju konvencije ista se ugrađuje i u nacionalni zakon sukladno kojemu se onda i provode obveze države zastave za

certificiranja brodova sukladno ratificiranim konvencijama. U suvremenom svijetu u praksi nije zabilježena ni jedna od značajnih pomorskih zemalja koja još uvijek nije pristupila ratificiranju osnovnih međunarodnih konvencija, posebno iz razloga što njezini brodovi u tom slučaju ne bi mogli uploviti ni u jednu luku. Osnovnom svrhom inspeksijskog pregleda države zastave (FSI) je osiguranje i održavanje zadovoljavajuće razine standarda na brodovima koji plove vijoreći njihovu zastavu. Inspeksijski pregled države zastave provodi se od strane ovlaštenog inspektora države zastave, a njegov je osnovni zadatak provjera svih oblika certifikata koji trebaju biti zadovoljeni sukladno nacionalnoj i međunarodnoj pravnoj osnovi, konvencijama i kodeksima, potom isti izvršava i strukturni pregled broda, pregledava strojeve i opremu, ali provodi i postupke temeljitije inspekcije ili operativnog testiranja opreme koja se koristi prilikom gašenja požara, opreme koja se koristi u spašavanju te svih oblika sigurnosne opreme [9].

Unutar država zastave moguće je provoditi slijedeće oblike inspeksijskih pregleda brodova:

1. Pregled prije registracije broda – ovaj se oblik pregleda obavlja prije nego li se broj upiše u registar države zastave. Vrlo je važno za istaknuti kako ovi oblici inspekcija nisu dio stalnih pregleda država zastava već se koriste prilikom procjene podobnosti broda za registraciju u registar određene države zastave
2. Posebni oblici pregleda – ovi se oblici pregleda broda provode nakon što se brod zadrži od strane kontrolnog tijela u državi luci ili zbog postojanja bilo kakve opravdane sumnje koja se tiče sposobnosti broda za sigurnu i pravilnu plovidbu
3. Godišnji pregledi – ovi se oblici pregleda provode na godišnjoj razini ukoliko je to propisala država zastave. U nekim se državama ovaj oblik pregleda naziva i godišnjom sigurnosnom inspekcijom broda [11]

Moguće je istaknuti i kako svaka država zastave ne primjenjuje godišnje inspeksijske preglede na cjelokupnoj floti, već se donose propisi o vremenskim intervalima u kojima će se pregledati određeni postotci flote. Takvi oblici inspekcija mogu biti redoviti ili neredoviti, ali i oboje. Osim toga, moguće je koristiti i metode ovisne o potrebama ili sposobnostima države zastave, pa je prema tome moguće uočiti i različite oblike pristupa inspekcijama, odnosno preglede kao što su:

1. Preventivni pregledi
2. Reaktivni pregledi
3. Kombinacija preventivnih i reaktivnih pregleda
4. Nasumični pregledi
5. Pregledi koje se temelje na vrsti i starosti brodova (pregledi na osnovi rizika)
6. Proporcionalni pregledi [9]

4.3.1. Osnovni inspekcijski pregled

U tijeku provođenja svih osnovnih oblika inspekcijskih pregleda nužno je da inspektor minimalno:

- Provjeri sve svjedodžbe i nužne dokumente
- Provjeri cjelokupno stanje na brodu, zajedno sa životnim uvjetima posade, uključujući prostore:
 - Zapovjedničkog mosta
 - Nastambi i kuhinje
 - Palube i kaštela
 - Skladišta ili tankova tereta
 - Strojarnice
- Definirati udovoljava li plovilo svim osnovnim međunarodnim pravilima i standardima
- Sukladno potrebama, provjeriti i da li je došlo do otklanjanja nedostataka utvrđenih prethodnim inspekcijskim pregledima

Ukoliko se tijekom osnovnog inspekcijskog pregleda pojave razlozi za provođenje detaljnog inspekcijskog pregleda, detaljni se inspekcijski pregled provodi bez odgađanja [21].

4.3.2. Detaljni inspekcijski pregled

Detaljni inspekcijski pregled obavlja se u onim slučajevima kada su za to utvrđeni vrlo jasni razlozi te tijekom provođenja osnovnog inspekcijskog pregleda se vjeruje kako stanje broda, opreme ili posade u nekoj od propisanih kategorija ne udovoljava relevantnim propisima i instrumentima. Jasnim se razlozima smatra situacija u kojoj inspektor pronađe neke od dokaza, koji sukladno profesionalnim prosudbama može utjecati na zahtjev za provođenje detaljnog pregleda, koji uključuje i brodsku strukturu i opremu, ali i posadu. Primjerice, nepostojanje nekih od nužnih potvrda ili valjanih dokumenata može se smatrati jednom od jasnih osnova. Ostale primjere jasne osnove propisuje Memorandum o razumijevanju i to kroz Prilog 9, stavak 6. teksta. Detaljni inspekcijski pregled uključivati će prvenstveno pregled onog područja za koje se smatra kako postoje jasni razlozi za provođenje istoga, ali isto tako:

- Područja koja uključuju prevladavajuće i neočekivane čimbenike od utjecaja
- Ostala, nasumce izabrana područja koja mogu uključivati:
 - Dokumentaciju
 - Strukturu broda
 - Vodonepropusnost broda
 - Sustave za nuždu
 - Radio komunikaciju
 - Operaciju s terenom
 - Protupožarnu zaštitu
 - Alarmer
 - Radne i životne uvjete na brodu
 - Opremu za navigaciju
 - Sredstva za postupke spašavanja
 - Opasne tvari
 - Pogone i pomoćne strojeve
 - Sustave za sprječavanje onečišćenja

Nadalje, detaljni inspekcijski pregled u obzir uzima i nadzor koji je propisan dokumentima ILO-a, ISM-a i STCW-a, a uključuje i kontrolu operacija [21].

4.3.3. Prošireni inspekcijski pregled

Oblik proširenog inspekcijskog pregleda posebno se odnosi na analizu općeg stanja područja koji se tiču:

- Dokumentacije
- Stanja konstrukcije broda
- Otpornosti na vremenske uvjete
- Sustave za slučajevne nužde
- Radiovezu
- Postupke s terenom
- Protupožarnu zaštitu
- Alarmne uređaje
- Radne i životne uvjete na brodu
- Navigacijsku opremu
- Sredstva za postupke spašavanja
- Opasne tvari
- Pogonske i pomoćne strojeve
- Sustave za sprječavanje onečišćenja

Osim toga, u ovisnosti o praktičnim izvedbama ili mogućim ograničenjima koji se povezuju s područjem sigurnosti broda, osoba ili luka, prošireni inspekcijski pregledi mogu uključivati i provjere na specifičnim elementima rizičnog područja ovisno o vrsti plovila koje je pod pregledom te pod uvjetom da je osigurana njihova praktična izvedivost ili bilo kakav oblik ograničenja. U slučajevima postojanja sumnje na ugrožavanje sigurnosti broda, osoba ili luke provjera specifičnih stavki u okviru rizičnog područja obavezno mora biti sastavni dio proširene inspekcije [22].

4.3.4. Koncentrirana inspekcijska kampanja

Koncentrirane inspekcijske kampanje provode se jedan put na godinu i to na području svih država koje su potpisnice Memoranduma o razumijevanju. Fokus kampanje je područje u kojemu je zamijećena značajna količina nedostataka uočena tijekom

obavljanja inspekcijskih pregleda, ili u područjima koja su zahtijevana sukladno novim propisima. Kampanja se provodi svake godine u razdoblju od 01. rujna pa sve do 30. studenog i smatra se sastavnim dijelom svih inspekcijskih pregleda koji se provode u zadanom periodu [21].

Kada se promatra prethodno razdoblje, slijedeće su teme odnosno područja predstavljala područja od interesa:

- 2020 Stabilnost broda - općenito
- 2019 Postupci i sustavi u nuždi
- 2018 MARPOL Annex VI
- 2017 Sigurnost navigacije: Poglavlje V SOLAS-a (sigurnost plovidbe-ECDIS)
- 2016. MLC
- 2015. Familijarizacija posade za ulazak u zatvorene prostore
- 2014. Sati rada i odmora
- 2013. Pogon i pomoćni strojevi
- 2012. Protupožarni sustavi
- 2011. Struktura i nadvođe
- 2010. Stabilitet tankera u oštećenom stanju
- 2009. Sredstva za spašavanje: oprema za spuštanje čamaca
- 2008. Sigurnost navigacije: Poglavlje V SOLAS-a (sigurnost plovidbe)
- 2007. Implementacija ISM kodeksa
- 2006. MARPOL 73/78 Annex I – Sprječavanje onečišćenja mora uljem s brodova
- 2005. Global Maritime Distress Safety System (GMDSS)
- 2004. Rad i okolnosti života: uvjeti rada i života
- 2003. Udovoljavanje operacijama na putničkim brodovima [21].

4.3.5. Povremeni (periodični) i dodatni pregledi

Periodične inspekcijske preglede moguće je obavljati prilikom unaprijed određenih vremenskih razmaka. Učestalost njihove primjene određena je intervalom koji se temelji na profilu rizičnosti broda. Vremenski razmaci između provođenja inspekcijskih

pregleda, kada se radi o brodovima s visokim rizikom ne smiju biti dulji od 6 mjeseci. S druge strane, vremenski razmaci između provođenja inspekcijskih pregleda broda kod ostalih rizičnih profila povećavaju se sukladno smanjenju rizika. Prema tome, brodove je moguće periodično pregledavati u slijedećim vremenskim okvirima:

- Za HRS - između 5-6 mjeseci nakon posljednje inspekcije u regiji Pariškog Memoranduma.
- Za SRS - između 10-12 mjeseci nakon posljednje inspekcije u regiji Pariškog Memoranduma.
- Za LRS - između 24-36 mjeseci nakon posljednje inspekcije u regiji Pariškog Memoranduma.

Vremenski period kod povremenih te dodatnih pregleda izračunava se na jednak način. Prema tome, vremenski periodi koji se tiču slijedećeg periodičnog pregleda ponovno se pokreću nakon što se provede dodatni pregled. Također, periodični inspekcijski pregledi mogu se provoditi kod:

- Svih brodova za koje postoji visok rizik, a koji nisu prošli preglede u lukama ili na sidrištima koja se nalaze na području pariškog memoranduma tijekom proteka šest mjeseci. Brodove visokog rizika nužno je pregledavati od proteka petog mjeseca, a nakon proteka šestog mjeseca pregled je obvezan
- Svih brodova sa srednji razinama rizika koji nisu prošli pregled unutar luke ili sidrišta koje se nalazi na području Pariškog memoranduma tijekom proteklih 12 mjeseci. Brodovi sa srednjim razinama rizika pregledavaju se od desetog mjeseca, a nakon proteka dvanaestog mjeseca pregled je obvezan
- Svih brodova s niskim rizikom koji nisu prošli pregled u lukama ili na sidrištima koji pripadaju području Pariškog memoranduma unutar vremenskog perioda od 36 mjeseci. Brodovi s niskim rizikom raspoloživi su za obavljanje pregleda nakon proteka 24 mjeseca, dok je pregleda nakon isteka 36. mjeseca obvezan

Nakon što se završi svaki od inspekcijskih pregleda brojači se resetiraju te se vremenski intervali ponovno odvijaju prema predviđenim prozorima, ukoliko nisu zabilježeni nepredvidljivi ili neodlučujući faktori te ako se brod nalazi unutar luka Pariškog memoranduma [21].

Dodatni inspekcijski pregledi koji se provode na brodovima koji su im podvrgnuti dijele se u dvije kategorije, a to su: odlučujući i nepredviđeni faktori, a njihova raspoloživost za obavljanje pregleda neovisna je o razdoblju koje je proteklo od posljednjeg periodičnog pregleda. Međutim, o potrebi provođenja dodatnog inspekcijskog pregleda zbog utvrđivanja nepredviđenih faktora odluku donosi inspektor, a ista se mora temeljiti na njegovoj stručnoj procjeni. Pojavom iznenadnih ili neočekivanih čimbenika može se pokrenuti i inspekcija koja se vrši u periodu između povremenih pregleda. Ovaj oblik inspekcije naziva se još i dodatna inspekcija [22].

Brodovi na koje je moguće primijeniti iznenadne čimbenike nužno je pregledavati neovisno o razdoblju njihovih posljednjih periodičnih inspekcijskih pregleda. U najvažnije čimbenike za koje se smatra kako njihovo nastajanje opravdava pokretanje dodatnih oblika inspekcije uključuju brodove:

- Kod kojih je od proteka posljednjeg inspekcijskog nadzora na području koje pripada Pariškom memorandumu, a zbog mjera sigurnosti, izrečena mjera isključenja ili povlačenja iz klase
- Kod kojih je zabilježeno da su bili predmetom izvještaja ili obavijesti u drugoj zemlji članici koja pripada memorandumu
- Koji nisu zabilježeni u bazama podataka koje bilježe inspekcijske preglede Komisije
- Koji su sudjelovali u pomorskoj nesreći, havariji ili nasukavaju na putu prema luci
- Koji su optuženi po osnovi kršenja odredbi koje se povezuju s ispuštanjem opasnih tvari ili opasnih voda
- Koji su na pogrešan ili opasan način manevrirali, pri čemu nisu poštovane ni plovidbene odredbe IMO-a, ali ni pravila i postupci koji se tiču sigurnosti plovidbe [21]

Brodovi kod kojih je moguće uočiti postojanje neočekivanih čimbenika te sukladno istima i inspekcijski nadzor, neovisno o razdoblju koje je prošlo od provođenja posljednjeg periodičnog pregleda. Odluka o provođenju dodatnog inspekcijskog pregleda donosi se u nadležnom odjelu za inspekcijske poslove u Lučkoj kapetaniji i to od strane ovlaštenog voditelja i temeljem njegove stručne procjene, za brodove:

- Koji nisu usklađeni s važećim verzijama preporuka IMO-a koji uključuju plovidbu prilazima Baltičkom moru
- Koji posjeduju svjedodžbe koje su izdavale bivše priznate organizacije koje se više ne smatraju priznatima od proteka posljednjeg inspekcijskog pregleda izvršenog na području Pariškog memoranduma
- Koji su predmetom izvještaja ili pritužbi zapovjednika, članova posade ili bilo kojih drugih osoba ili organizacija koje imaju legitimne interese u provedbi sigurne plovidbe broda, životnih i radnih uvjeta na brodovima te u sprječavanju dolaska do onečišćenja, uz izuzetak slučajeva kada sporna država članica memoranduma izvještaj ili pritužbu klasificira kao neutemeljenu
- Koji su prethodno bili zadržavani u razdoblju prije više od tri mjeseca
- Kod kojih je utvrđen značajan nedostatak, osim brodova kod kojih su se nedostaci trebali sanirati u roku od 14 dana nakon isplovljavanja te osim brodova kod koji je nedostatak nužno trebao biti otklonjen prije isplovljavanja
- Kod kojih je utvrđen nastanak problema koji se povezuje s teretom, posebno ukoliko je riječ o štetnim ili opasnim vrstama tereta
- Kod kojih je uočen način upravljanja koji se povezuje s opasnostima za osobe, imovinu ili okoliš
- Kod koji su pouzdani izvori zabilježili različitost stvarnih u odnosu na upisane parametre rizika, te se smatra kako na takav način pripadaju skupinama s povećanim rizicima
- Koji su bili predmetom u izvješću ili pritužbi, uključujući i oblike pritužbi s kopna, od strane zapovjednika brodova, članova posade ili bilo kojih drugih osoba ili organizacija koje imaju legitimne interese u sigurnosti plovidbe broda, uvjeta života i rada na brodovima te u sprječavanju onečišćenja, izuzev slučajeva kada inspekcijsko tijelo sigurnosti plovidbe ne smatra da je izvješće ili optužba neutemeljeno
- Kod kojih je dogovoren plan za proces otklanjanja nedostataka, ali čiju provedbu nije provjerilo ni jedno ovlašteno tijelo inspekcijske službe [21].

4.3.6. Prioritetni pregled brodova prioritetne skupine I

Prioritetni pregledi koji se smatraju proširenim pregledima mogu se obavljati na slijedećim skupinama brodova:

- Kod svih brodova kod kojih postoji visok rizik, a nisu prošli pregled u proteklih 6 mjeseci
- Kod svih putničkih brodova, tankera za prijevoz ulja, tankera za prijevoz plina ili kemikalija, na brodovima koji prevoze rasuti teret, brodovima koji su stariji od 12 godina, brodovima kod kojih postoji srednja razina rizika te koji nisu pregledani unutar vremenskog perioda od 12 mjeseci

Početne ili detaljne inspeksijske preglede moguće je provesti na slijedećim skupinama brodova:

- Kod svih brodova, izuzev putničkih brodova, tankera za prijevoz ulja, tankera za prijevoz plina ili kemikalija te brodova za prijevoz rasutog tereta, a koji su stariji od 12 godina, imaju srednje razine rizika te nisu podvrgnuti pregledu unutar posljednjih 12 mjeseci

Kod postojanja odlučujućih čimbenika detaljne ili proširene inspeksijske preglede je moguće izvršiti kod slijedećih skupina brodova:

- Kod svih skupina brodova osim putničkih brodova, tankera za ulje, tankera za prijevoz plina ili kemikalija ili brodova za prijevoz rasutog tereta, koji su stariji od 12 godina, imaju zabilježen srednji rizik te nisu prošli pregled u posljednjih 12 mjeseci

Detaljni inspeksijski pregledi provode se kod svih brodova osim putničkih, tankera za prijevoz ulja, tankera za prijevoz plina ili kemikalija ili brodova za prijevoz rasutog tereta koji su stariji do 12 godina [21].

4.3.7. Prioritetni pregled brodova prioritetne skupine II.

Prioritetni pregled brodova u prioritetnoj skupini II obuhvaća proširene inspeksijske preglede koji se mogu obavljati na slijedećim skupinama brodova:

- Svakom brodu kod kojeg je zabilježena visoka razina rizika, a koji nije bilo izložen pregledu u razdoblju od posljednjih 12 mjeseci
- Svakom putničkom brodu, tankeru za prijevoz ulja, tankeru za prijevoz plina i kemikalija ili brodovima za prijevoz rasutog tereta koji je stariji od 12 godina, kod kojega je zabilježen srednji rizik, a inspekcijski pregled nije obavljen u posljednjih 10 mjeseci
- Svakom putničkom brodu, tankeru za prijevoz ulja, tankeru za prijevoz plina ili kemikalije ili brodovima za prijevoz rasutog tereta, koji su stariji od 12 godina, koji nisu podvrgnuti inspekcijskom pregledu u posljednjih 24 mjeseca

Početne ili detaljne inspekcijske preglede kod brodova koji pripadaju prioritetnoj skupini II moguće je provoditi na slijedećim skupinama brodova:

- Svakom brodu osim putničkog, tankera za prijevoz ulja, tankera za prijevoz plina ili kemikalija i brodovima za prijevoz rasutog tereta, koji su stariji do 12 godina, kod kojih je zabilježen srednji rizik, a nisu podvrgnuti inspekcijskom pregledu u posljednjih 10 mjeseci
- Svakom brodu osim putničkih brodova, tankera za prijevoz ulja, tankera za prijevoz plina ili kemikalija te brodova za prijevoz rasutog tereta, koji su stariji od 12 godina, kod kojih je zabilježen srednji rizik, a nisu prošli inspekcijski pregled u posljednja 24 mjeseca

U slučaju nastanka odlučujućih faktora inspekcijskom je pregledu moguće podvrgnuti slijedeće skupine brodova:

- Detaljni ili prošireni inspekcijski pregled, sukladno stručnim procjenama od strane inspektora moguće je provoditi kod svih brodova koji imaju evidentiranu visoku razinu rizika te na svim putničkim brodovima, tankerima za prijevoz ulja, tankerima za prijevoz plina ili kemikalija te brodovima za prijevoz rasutog tereta koji su stariji od 12 godina
- Detaljni se inspekcijski pregledi provode kod svih brodova, izuzev putničkih, tankera za prijevoz ulja, tankera za prijevoz plina ili kemikalija te brodova za prijevoz rasutog tereta koji su stariji od 12 godina [21]

4.4. INSPEKTOR DRŽAVE ZASTAVE

Inspektori koji provode preglede država zastave imaju potrebne ovlasti koje im dodjeljuje upravno tijelo države, a izdaje mu se i iskaznica koja se ujedno koristi i kao dokaz ovlaštenja osobe prilikom provođenja inspekcijskih pregleda. S obzirom na kompleksnost posla, inspektore države zastave moguće je odabirati temeljem osobnih kvalifikacija, koje nužno moraju uključivati i određene razine profesionalnog iskustva, zajedno s radnom povijesti, obukom, obrazovanjem te popratnim svjedodžbama. Uglavnom, osnovni uvjeti za inspektore države zastave moraju uključivati zvanje kao što je zapovjednik broda od 3000 BT ili više, ili pak upravitelja strojem na brodovima čiji su strojevi minimalne porivne snage više od 3000 KW. Od svakog od inspektora državne zastave očekuje se davanje maksimalnog truda u posao koji obavljaju, s obzirom na njegove složene zahtjeve. U neke od ciljeva inspekcije države zastave moguće je ubrojiti i pomoć koja se pruža zapovjedniku, časnicima i posadi tijekom održavanja visokih razina sigurnosti, te prilikom aktivnosti koje se provode u svrhu zaštite i očuvanja ekološke svijesti tijekom upravljanja plovilima te savjetodavna uloga prema vlasnicima i menadžerima. Inspektori države zastave ne smiju ni na koji način biti povezani s brodom koji se pregledava. Osim toga, ne smiju sudjelovati u provođenju inspekcije brodova u svrhu ostvarivanja bilo kojeg oblika komercijalne, profesionalne, kompetitivne ili korporativne povezanosti s brodom, njegovim vlasnikom, menadžerom broda ili posadom [9].

Vrlo je važno istaknuti i činjenicu da inspektor državne zastave nije osoba ovlaštena za izdavanje statutarnih certifikata broda, iznimno samo u slučajevima kada imaju i odvojene ovlasti za obavljanje i takvih oblika poslova [23].

Slika 11. Dio izvješća inspekcijskog pregleda države zastave

OBRAZAC A

REPUBLIKA HRVATSKA
MINISTARSTVO MORA, PROMETA I INFRASTRUKTURE

LUČKA KAPETANIJA Zadar

Tel: 051-342-24122-02/132 Fax: 132
KLASA: 530-04-7-2-22-1
URBROJ: 530-04-7-2-22-1

Inspektor sigurnosti plovidbe / ovlaštenu djelatnik nadležan na temelju članka 165. i 166. Pomorskog zakonika (Narodne novine 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15 i 17/19), članka 35. Pravilnika o obavljanju inspekcijskog nadzora sigurnosti plovidbe (Narodne novine 39/11, 112/14, 33/15, 86/15, 29/16 i 32/20), sastavlja

**ZAPISNIK
O IZVRŠENOM INSPEKCIJSKOM PREGLEDU BRODA *)**

1 ime broda <u>BAUSTIMA</u>	2 IMO broj	3 GT <u>45</u>		
4 vrsta broda <u>RIBARSKI</u>	5 pozivni znak <u>9A4101</u>	6 nosivost (t)		
7 MMSI <u>238548010</u>	8 luka upisa <u>Zadar</u>	9 godina gradnje <u>1958</u>		
10 kategorija plovidbe <u>S.M.P.</u>	11 snaga kW <u>129</u>			
12 datum inspekcije <u>18.08.2022.</u>	13 mjesto inspekcije <u>Zadar</u>			
14 datum završnog zapisnika <u>18.08.2022.</u>	15 datum zabrane isplavljenja			
16 podaci o vlasniku	<input type="checkbox"/> pravna osoba <input type="checkbox"/> fizička osoba <input checked="" type="checkbox"/>	JMBG / OIB		
naziv	IMO broj	država		
sedište / prebivalište	adresa			
<u>RAFKO JURČIĆ</u>	<u>HR</u>	<u>MUNJAN</u>		
17 podaci o brodaru (ako je različit od vlasnika)	naziv			
identifikacijski broj	sedište			
adresa	adresa			
18 podaci o zapovjedniku	ime i prezime <u>RAFKO JURČIĆ</u>	JMBG / OIB		
prebivalište **)	adresa **)			
19 svjedodžbe				
r. br.	naziv svjedodžbe, isprave, knjige	priznata organizacija	datum izdavanja i valjanost	
1	<u>P201</u>	<u>UC Zadar</u>	<u>06.07.2022. - TRAJNO</u>	
2	<u>UVJ. o NAJ DR. ČL. PO NAJ</u>	<u>-/-</u>	<u>15.12.2022. - TRAJNO</u>	
3	<u>H136</u>	<u>HRB</u>	<u>20.07.2022. - 12.11.2022.</u>	
4	<u>PRIV. SVJ. o SP. RM. ZA POU.</u>	<u>HRB</u>	<u>06.06.2022. - 31.12.2022.</u>	
5	<u>M.S. A.V. M.M. KOMP</u>	<u>HRB</u>	<u>29.06.2020. - 27.06.2023.</u>	
6	<u>SPRAVI</u>		<u>06/2021.</u>	
7	<u>P.P. ODRAMA</u>		<u>05/2022.</u>	
8				
9				
10				
20 podaci o posljednjem tehničkom pregledu **)				
broj	vrsta	priznata organizacija	mjesto	datum
<u>3</u>	<u>ODMUM</u>	<u>HRB</u>	<u>MUNJAN</u>	<u>06.06.2022.</u>
21 osnovni pregled	<input checked="" type="checkbox"/> ne <input type="checkbox"/> da	22 detaljni pregled	<input checked="" type="checkbox"/> ne <input type="checkbox"/> da****)	
23 prošireni pregled	<input type="checkbox"/> ne <input checked="" type="checkbox"/> da	24 pregled po prijavi havarije	<input checked="" type="checkbox"/> ne <input type="checkbox"/> da	
25 nedostaci	<input type="checkbox"/> ne <input checked="" type="checkbox"/> da (vidi obrazac B)	26 zabrana isplavljenja	<input checked="" type="checkbox"/> ne <input type="checkbox"/> da **)	
25a nedostaci sa prethodnih pregleda, otklonjeni	<input type="checkbox"/> ne <input type="checkbox"/> da			
27 zabrana isplavljenja prouzročena nedostacima iz nadležnosti priznate organizacije	<input checked="" type="checkbox"/> ne <input type="checkbox"/> da			
28 izviještena priznata organizacija	<input checked="" type="checkbox"/> ne <input type="checkbox"/> da	29 dodatna dokumentacija	<input checked="" type="checkbox"/> ne <input type="checkbox"/> da (vidi prilog)	

Potpis zapovjednika: [Potpis] Inspektor sigurnosti plovidbe / Ovlaštenu djelatnik: Munjan T.Munjan

Potpis: [Potpis]

*) Ovaj inspekcijski zapisnik izdaje se isključivo u svrhu izvješćivanja zapovjednika da je tijelo navedeno u zaglavlju provelo inspekcijski nadzor. Ovaj inspekcijski zapisnik se ne može smatrati valjanom svjedodžbom u nedostatku svjedodžbe koju je brod dužan imati.
**) Ispunjava se u slučaju zabrane isplavljenja, povezujući redni broj i broj svjedodžbe sa godišnjim pregledom.
***) Zapovjednik, vlasnik i/ili brodar su upoznati da detaljni podaci o zabrani isplavljenja mogu biti objavljeni.
****) U obrascu B navesti obavljene operacijske kontrole
**) Vidi poleđinu obrasca A

Narodne novine d.d., Zagreb – (15) 060901
Oznaka za narudžbu: UT-VI-231

Izvor: izrada autora

Kako bi ovlaštene inspekcije država zastave mogli pristupiti provođenju postupka inspekcije nekog broda, on prije svega dobiva obavijest iz upravnog tijela države zastave o potrebi za provođenjem inspekcije. Upravno tijelo države zastave uglavnom kontaktira one inspektore koji su smješteni u blizinama luka u kojima se nalaze brodovi koji su predviđeni za inspekcijski pregled ili unutar kojih se očekuje njihovo pristajanje. U slučaju nastanka eventualne nejasnoće, pitanja i sličnih nedoumica inspektori države zastave mogu se obratiti direktno upravnom tijelu države zastave kako bi se pravovremeno isti i razjasnili. Osim toga, upravno tijelo države zastave inspektorima dodjeljuje i brojeve autorizacije koji je potreban za provođenje postupka inspekcijskog pregleda određenog broda. Potom, inspektori kontaktiraju lokalne agente brodova koji potom obavještavaju zapovjedništvo broda ali i njegove vlasnike ili operatere o namjerama provođenja inspekcijskog pregleda broda od strane inspektora države zastave. Svi inspektori države zastave trebali bi održavati kontakt s lokalnim agentima brodova kako bi pravovremeno raspolagao informacijama o očekivanom vremenu pristanka broda u luci te kako bi bio u mogućnosti preuzeti ishodovanu dozvolu za vlasti pomoću koje je moguć njegov ulazak u luku i na brod u svrhu obavljanja inspekcijskog pregleda. Proje samog početka inspekcijskog pregleda inspektor koji vrši pregled svoju iskaznicu s ovlaštenjem mora pokazati zapovjedniku broda, kako bi se na pravilan način mogao provesti postupak inspekcijskog pregleda. Sam postupak inspekcijskog pregleda ne bi trebao trajati duže od 8 sati odnosno jednog radnog dana, no ukoliko je mišljenje inspektora države zastave kako je potrebno osigurati i više vremena za pregled, isti je dužan o toj činjenici obavijestiti upravno tijelo države zastave te zatražiti daljnje upute. Svaki bi inspektor trebao obratiti pažnju na tijek inspekcije koji mora teći na način da se ne ometaju komercijalne aktivnosti na brodovima, kao što je primjerice ukrcavanje ili iskrcavanje tereta, te bi se trebala osigurati potpuna operativnost broda kao i prisutnost svih članova posade. Sama praksa je pokazala kako to nije uvijek jednostavno i moguće. U konačnici izvješća o inspekciji koja ispisuje inspektor države zastave sama po sebi se smatraju razumljivima stoga iskusni inspektori ne trebaju precizne upute za njihovo ispunjavanje. Svaki oblik izvješća o provedenoj inspekciji od strane inspektora države zastave potpisuje zapovjednik broda te sam inspektor [23].

4.5. PROCES PREGLEDA DRŽAVE ZASTAVE

Tijekom obavljanja inspekcijskog pregleda države zastave vrlo je važno razumjeti da nije svaki brod, ovisno o njegovoj veličini, vrsti, namjeni i području plovidbe dužan posjedovati sve certifikate sukladno zahtjevima koje postavljaju međunarodne konvencije i kodeksi. Tako primjerice brodovi koji su manji od 500 BT unutar međunarodne plovidbe nije dužan posjedovati certifikate koji se propisuju Međunarodnim kodeksom za upravljanje sigurnošću, Međunarodnim sigurnosnim kodeksom za brod i luku te Konvenciji o pomorskom radu. Međutim, vrlo je važno za istaknuti kako unatoč činjenici da brod ne mora biti certificiran sukladno spomenutim kodeksima i konvencijama, isto ne znači da se takvi brodovi ne moraju pridržavati, osim certifikacija i provođenja nekih od zahtjeva koji proizlaze iz spomenutih konvencija i kodeksa. Takvi se zahtjevi razlikuju sukladno veličini, vrsti, namjeni broda i području njegove plovidbe, pa stoga konvencije za različite kategorije propisuju u različitu navigacijsku opremu, radio opremu, opremu za spašavanje, protupožarnu opremu i slično. Upravno tijelo države zastave može ujedno izdati i određena izuzeća brodu, koja se tiču ne primjenjivanja zahtjeva kodeksa ili konvencije, ukoliko ista propisuju takve mogućnosti [23].

Sam proces provođenja inspekcijskog pregleda države zastave podijeljen je u nekoliko osnovnih kategorija unutar koje se nalazi i zaseban popis o tome koje stavke broda je potrebno provjeriti. Kako je i ranije istaknuto, inspekcijski pregled provodi ovlašteni inspektor koji posjeduje valjano ovlaštenje upravnog tijela države zastave, a koji prije samog pregleda svoju identifikacijsku iskaznicu obavezno pokazuje zapovjedniku broda, uz prvotni zahtjev koji se odnosi na prikazivanje potpunog popisa posade koji je potpisan i pečatiran od strane od strane zapovjednika broda [9].

Izvrješće o inspekcijskom nadzoru koje ispunjava inspektor državne zastave sastoji se od:



1. Općeg dijela – unutar ovog dijela upisuju se podaci o nazivu broda, podaci o inspektoru kao što je njegovo ime i prezime, broj autorizacije, vrsta pregleda koji će se obavljati, vrijeme i mjesto na kojemu se inspekcija obavlja, podaci o zadnjem inspekcijskom pregledu države zastave i slično. Potom, upisuju se opći podaci o brodu kao što je IMO oznaka, pozivni znakovi, jedinstveni identifikacijski brojevi pomorskih mobilnih postaja, dužina broda, vrsta broda, njegova neto tonaža i slično, potom se unose podaci o operateru broda zajedno s njegovim kontaktom, podaci o osobi koja je zadužena na kopnu te osoba koje

su odgovorne za sigurnosne zaštite u društvu. Vrlo je važno istaknuti i kako u ovom dijelu inspektor unosi i podatke o plaćenim državnim taksama te datum do kojega potvrde vrijese. Neke se rubrike, posebno one koje se odnose na vrijeme završetka inspekcije ostavljaju prazne sve dok se ista stvarno i ne završi.

2. Certifikata i izuzeća – inspektor posebnu pažnju posvećuje raspoloživosti i valjanosti brodskih certifikata, posebno slijedećima:
 - i. Upisnom listu – ovim se certifikatom definira nacionalna pripadnost broda, a ovlast za njegovo izdavanje pripada državi zastave
 - ii. Dozvoli za brodsku radio postaju
 - iii. Svjedodžbi o najmanjem broju članova posade
 - iv. Trajnim zapisima o brodu
 - v. Međunarodnoj svjedodžbi o baždarenju



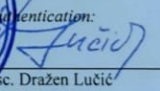
Osim navedenih, pažnja se pridaje i dostupnosti i valjanosti certifikata klase te ostalih oblika statutarnih certifikata koje izdaju priznata klasifikacijska društva u ime države zastave. Evidencija svih dostupnih certifikata uključuje unos datuma izdavanja certifikata, datume njihova isteka, datum godišnjeg ili među pregleda te u konačnici popis regulativnih propisa s kojima se isti povezuju.

Slika 12. Upisni list

 REPUBLIKA HRVATSKA REPUBLIC OF CROATIA UPISNI LIST CERTIFICATE OF REGISTRY				
IME BRODA <i>Name of Ship</i>			OZNAKA BRODA <i>Designation of Ship</i>	LUKA UPISA <i>Port of registry</i>
BALISTINA			ZD R 185	ZADAR
POZIVNI ZNAK <i>Call sign</i>	MMSI BROJ <i>MMSI Number</i>	CFR BROJ <i>CFR Number</i>	NACIONALNI IDENTIFIKACIJSKI BROJ <i>National Identification Number</i>	IMO BROJ <i>IMO Number</i>
9A4101	238548010	3190	11000	n/a
BRODOGRADILIŠTE, DRŽAVA I MJESTO GRADNJE <i>Shipyard, State and place of built</i>				GODINA GRADNJE <i>Year of built</i>
ZANATSKO PODUZEĆE 9.STUDENI, Hrvatska / Croatia, Rovinj				1958.
DULJINA PREKO SVEGA (m) <i>Length over all</i>	NAJVEĆA ŠIRINA (m) <i>Breadth</i>	VISINA NA BOKU (m) <i>Depth</i>	BRUTO TONAŽA <i>Gross tonnage</i>	NETO TONAŽA <i>Net tonnage</i>
17,66	4,70	2,08	45,00	13,00
UKUPNI BROJ PUTNIKA <i>Total number of passengers</i>	NOSIVOST NA LJETNOJ TERETNOJ LINIJI (tonaj): <i>Summer draft DWT</i>		NADVODE NA LJETNOJ TERETNOJ LINIJI (mm) <i>Summer freebord</i>	GAZ NA LJETNOJ TERETNOJ LINIJI (mm) <i>Summer draft</i>
n/a	5,34		667,00	1.413,00
VRSTA PORIVA <i>Propulsion type</i>	Motor s unutarnjim izgaranjem		UKUPNA SNAGA (kW) <i>Total power</i>	129,00
Proizvođač / <i>Manufacturer</i>	Model / <i>Model</i>		Snaga (kW) / <i>Power</i>	Serijski broj / <i>Serial number</i>
NEPOZNATO	2 FP 904 A		129,00	n/a
VLASNIK / <i>Owner</i>				
Naziv ili ime; Adresa sjedišta ili prebivališta / <i>Name and business address</i>			OIB <i>Personal ID number</i>	IMO broj <i>IMO number</i>
RATKO JUREŠKO, vl. obrta BALESTINA; Mrljane 47, 23264 Mrljane, Hrvatska;			06359539709	n/a
KORISNIK / <i>User</i>				
Naziv ili ime; Adresa sjedišta ili prebivališta / <i>Name and business address</i>			OIB <i>Personal ID number</i>	IMO broj <i>IMO number</i>
- nema zapisa / <i>no record</i>				Tip korisnika <i>User type</i>
 P / 67096451			Izdano u: <i>Issued at:</i>	Zadar
KLASA / <i>Class:</i> UP/I-342-11/22-01/288 URBROJ / <i>Ref. No:</i> 530-04-7-5-22-3			Dana: <i>On:</i>	06. srpnja 2022. 06. July 2022.
Upisni list nije dokaz o vlasništvu i moguće je da su podaci o vlasništvu u Upisniku brodova drugačiji. Upisni list svakako ne sadrži eventualne upise hipoteka, drugih tereta kao ni zabilježbi upisanih u Upisnik brodova Since the Certificate of Registry is not a proof of ownership and does not necessarily contain notice of all ownership changes, it is possible that the data differs in relation to data recorded in the Register of Ships. In no case does it contain possible records of any mortgages, as well as other related encumbrances and particulars that are recorded in the official Register of Ships.				
https://mmpi.gov.hr/		1/1	OK TP0612-8	
1/2				

Izvor: izrada autora


Slika 13. Dozvola za uporabu radiofrekvencijskog spektra na plovilu

REPUBLICA REPUBLIC		HRVATSKA OF CROATIA	
 HRVATSKA AGENCIJA ZA POŠTU I ELEKTRONIČKE KOMUNIKACIJE CROATIAN POST AND ELECTRONIC COMMUNICATIONS AGENCY			
DOZVOLA ZA UPORABU RADIOFREKVENCIJSKOG SPEKTRA NA PLOVILU SHIP STATION LICENCE / LICENCE DE STATION DE NAVIRE / LICENCIA DE ESTACIÓN DE BARCO			
Broj/No.: PL-00635/2011			
Naziv plovila ili registracijska oznaka <i>Name of the ship or registration mark</i>		Pozivna oznaka ili druga oznaka prepoznavanja <i>Call sign or other identification</i>	
BALISTINA		9A4101	
Kategorija službe i korespondencije <i>Public correspondence category</i>			
CP / HX			
Nositelj dozvole / <i>Licence holder</i>			
Naziv / Ime i prezime <i>Name</i>		RATKO JUREŠKO, Mrljane 47, HR-23264 NEVIDANE	
OIB <i>Personal identification number</i>		06359539709	
Selektivni pozivni broj / <i>Selective call No.</i>		Satelitski identifikacijski broj / <i>Satellite ID</i>	
SSFC		MMSI/DSC	
		238 548 010	
ODAŠILJAČI <i>Transmitters</i>		Broj uređaja <i>Number of transmitters</i>	Frekvencijska područja ili dodijeljene frekvencije <i>Frequency bands or assigned frequencies</i>
MF/HF <input type="checkbox"/>		1	V
VHF <input checked="" type="checkbox"/>			
VHF prijenosni (portable) <input type="checkbox"/>			
VHF zračni (air) <input type="checkbox"/>			
UHF <input type="checkbox"/>			
EPIRB B <input type="checkbox"/>			
EPIRB E <input type="checkbox"/>			
PLB <input type="checkbox"/>			
SART <input type="checkbox"/>			
AIS <input type="checkbox"/>			
RADAR S <input type="checkbox"/>			
RADAR X <input checked="" type="checkbox"/>			
SATELLITE Inmarsat C <input type="checkbox"/>			
SATELLITE Ostali (others) <input type="checkbox"/>			
Ostali odašiljači <i>(Other transmitters)</i>			
OSTALI UREĐAJI <i>Other equipment</i>			
Oznaka prethodne dozvole <i>Reference to previous licence</i>			
NAPOMENE / REMARKS			
<i>U slučaju izmjene tehničkih parametara ili podataka o nositelju dozvole, a prema odredbama Pravilnika o uvjetima dodjele i uporabe radiofrekvencijskog spektra (NN 136/08, 20/2010), nositelj dozvole mora bez odgođene odgovore podnijeti Agenciji zahtjev za izdavanje nove dozvole za uporabu radiofrekvencijskog spektra, dok u slučaju prestanka uporabe radijske postaje na plovilu ili samog plovila mora pisanim putem dostaviti, izdvojeno, uz dostavu izvornika dozvole.</i>			
Dozvola vrijedi do otpisa plovila. <i>License will be expired by dismantling of ship.</i>		Potpis ovlaštene osobe:	
Zagreb, 29.06.2011.		 M.P.  Sc. Dražen Lučić RAVNATELJ	

Obrazac HAKOM-OB-D05-PL

Izvor: Izrada autora

Slika 14. Svjedodžba o sposobnosti broda za plovidbu



SVJEDODŽBA O SPOSOBNOSTI BRODA ZA PLOVIDBU

Ovoj svjedodžbi mora biti pridodan Popis podataka br.: 18-025884/183626

REPUBLIKA HRVATSKA

Izdana na temelju Pomorskog zakonika u ime Vlade REPUBLIKE HRVATSKE od HRVATSKOG REGISTRA BRODOVA

Br		10-076601/1711588	
Ime broda	Broj ili znak raspoznavanja	Bruto tonaža	Godina gradnje
BALISTINA	9A4101	45	1958
Luka upisa	Naziv i sjedište brodovlasnika / broдача ¹⁾		
Zadar	JUREŠKO RATKO v.l. BALISTINA OBRT ZA TUR. I RIBAR., 23264 NEVIDANE, MRLJANE 47, REPUBLIKA HRVATSKA		
Snaga porivnih strojeva (kW)	Broj putnika	Područje plovidbe	
129	-	5 Nacionalna plovidba	
Oznaka automatizacije	Najveći dopušteni broj osoba na brodu	Duljina (m)	HRB broj
-	5	15,628	11000
Tip broda ²⁾	Ribarski brod		

Dodijeljeno nadvođe je: 667 mm, mjereno od gornjeg ruba linije palube koja se nalazi: 0 mm, ispod gornjeg ruba palube na boku broda.

POSVJEDOČUJE SE:

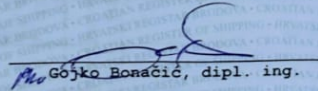
1. da je brod pregledan sukladno zahtjevima Dijela I. Pravila za statutaru certifikaciju pomorskih brodova.
2. da je pregledom utvrđeno da je stanje strukture, strojeva i opreme zadovoljavajuće i da brod za navedenu namjenu (tip) i područje plovidbe udovoljava zahtjevima Pravila za tehnički nadzor pomorskih brodova koja se odnose na:
 - Čvrstoću konstrukcije i vodonepropusnost svih bitnih dijelova trupa i njegovih privjesaka
 - Sigurnost i pouzdanost porivnog stroja i sustava kormilarenja, te onih uređaja i pomoćnih sustava koji služe za uspostavljanje i održavanje temeljnih uvjeta na brodu uključujući kotlove, posude pod tlakom i automatizaciju¹⁾
 - Stabilitet, pregrađivanje i nadvođe¹⁾
 - Protupožarnu zaštitu, pomagala za navigaciju, sredstva za signalizaciju i opremu za spašavanje
 - Zaštitu pri radu i smještaj posade¹⁾
 - Prijevoz putnika/prijevoz tereta¹⁾
 - Sprečavanje zagađivanja pomorskog okoliša uljem, smećem i fekalijama¹⁾
 - Radioopremu¹⁾
 - Sustav upravljanja sigurnošću¹⁾

NAPOMENA: za posebne uvjete / izuzeća vidi sljedeću stranicu

Datum završetka pregleda temeljem kojeg se izdaje svjedodžba : 2017-06-07

Svjedodžba vrijedi do: 2022-06-13

uz uvjet da se unutar ovog vremenskog razdoblja obavljaju godišnji/medupregled/periodični²⁾ pregledi u skladu sa zahtjevima Pravila za statutaru certifikaciju pomorskih brodova.

Izdana u: Splitu Datum: 2017-07-20 Ime i potpis:  M.P.

1) Nepotrebno precrtati
2) Upisati isključivo definiciju iz Pravila, Dio 1., Odjeljak 1., Poglavlje 4.

Izvor: Izrada autora

Slika 15. Svjedodžba o sposobnosti broda za plovidbu (2)

Br 10-076601/171158

Posebni uvjeti / izuzeća:

Ribolov mrežom plivaricom. Brod je opremljen s dvije brodice, koje se za vrijeme ribolova ne udaljavaju više od 500 metara od matičnog broda.

OBVEZNI GODIŠNJI /MEĐUPREGLED-/PERIODIČNI-PREGLED¹⁾:

POSJVEDOČUJE SE:

da je propisanim pregledom, utvrđeno da brod udovoljava zahtjevima Pravila za statutarnu certifikaciju pomorskih brodova

Interval obveznih pregleda: 13. ožujka - 13. rujna

	1. obvezni godišnji /periodični pregled ¹⁾	2. obvezni godišnji /međupregled-/periodični pregled ¹⁾	3. obvezni godišnji /međupregled-/periodični pregled ¹⁾	4. obvezni godišnji /periodični pregled ¹⁾
Datum pregleda	2018-06-29	2019-06-21	2020-07-15	2021-06-30
Ime i potpis	M. PAULINOVIC	M. PAULINOVIC	M. PAULINOVIC	M. PAULINOVIC
M.P.				

POTVRDA ZA PRODULJENJE VALJANOSTI SVJEDODŽBE

Brod udovoljava zahtjevima Pravila za statutarnu certifikaciju pomorskih brodova, te je valjanost svjedodžbe produžena do: _____

Mjesto: _____ datum: _____ M.P. _____ (Potpis)

POTVRDA ZAVRŠENOG OBNOVNOG PREGLEDA


Brod udovoljava zahtjevima Pravila za statutarnu certifikaciju pomorskih brodova, te je valjanost svjedodžbe produžena do: 2022-11-12

Mjesto: MURTER datum: 2022-06-06 (Potpis)

1) Nepotrebno precrtati

Izvor: Izrada autora

Slika 17. Privremena svjedodžba o sposobnosti broda za plovidbu



**PRIVREMENA SVJEDODŽBA O SPOSOBNOSTI BRODA ZA
PRIJEVOZ PUTNIKA**

REPUBLIKA HRVATSKA

izdana u skladu na temelju Pomorskog zakonika
u ime Vlade REPUBLIKE HRVATSKE od HRVATSKOG REGISTRA BRODOVA

Br. 17-028080/1715024

Ime broda	Broj ili znak raspoznavanja	Luka opisa	Bruto tonaža	Datum polaganja kobilice
BALISTINA	9A4101	ZADAR	45	1958


POSVJEDOČUJE SE :

da je ovaj brod, koji je namijenjen za: RIBARENJE, a kojemu se sposobnost dokazuje svjedodžbom o sposobnosti pomorskog broda za plovidbu, izdanom u: SPLITU dana: 2017-07-20 pod brojem: 10-076601/1711588, pregledan, i da je u skladu sa zahtjevima Pravila za tehnički nadzor pomorskih brodova Hrvatskog registra brodova, utvrđeno da je brod sposoban da, u granicama obalnog mora Republike Hrvatske, prevozi: 50 putnika, s dodijeljenom visinom nadvoda: 636 (mm), mjerenom od gornjeg ruba linije palube, koja se nalazi: 0 (mm) ispod gornjeg ruba: DRVENE palube na boku broda, za: - putovanje-a od: - do: - koje-a treba obaviti u vremenu od: - do: - u području: 6-NAC. OBALNE PLOVIDBE za vrijeme od: 2022-06-06, do: 2022-10-31

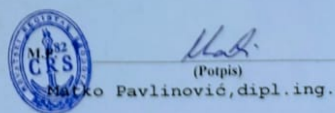
Posebni uvjeti koje brod mora ispunjavati kad prevozi putnike:

Dozvoljava se prijevoz putnika izletnika na kratkim putovanjima max. trajanja 1,5 sati. Na brodu se mora nalaziti oprema za spašavanje za sve putnike i članove posade u skladu sa odobrenim planom sredstava za spašavanje.

Izdana u: ŠIBENIKU dana: 2022-06-06



Potpisnik izjavljuje da je Hrvatski registar brodova pravovaljano ovlašten od navedene Vlade izdati ovu Svjedodžbu



(Potpis)
Marko Pavlinović, dipl. ing.

Obr. br. QF-PCH-11

Str 1 od 1

1995-05

21. svi 2023. 13:

Izvor: izrada autora

3. Planova, priručnika, zapisa, publikacija – inspektor je dužan provjeriti dostupnost određenih brodskih planova, kao što su:

- i. Sustavu upravljanja sigurnošću
- ii. Planovi protupožarne zaštite
- iii. Hitni planovi onečišćenja uljem

Osim toga, u zapise koji se provjeravaju uključuju se:

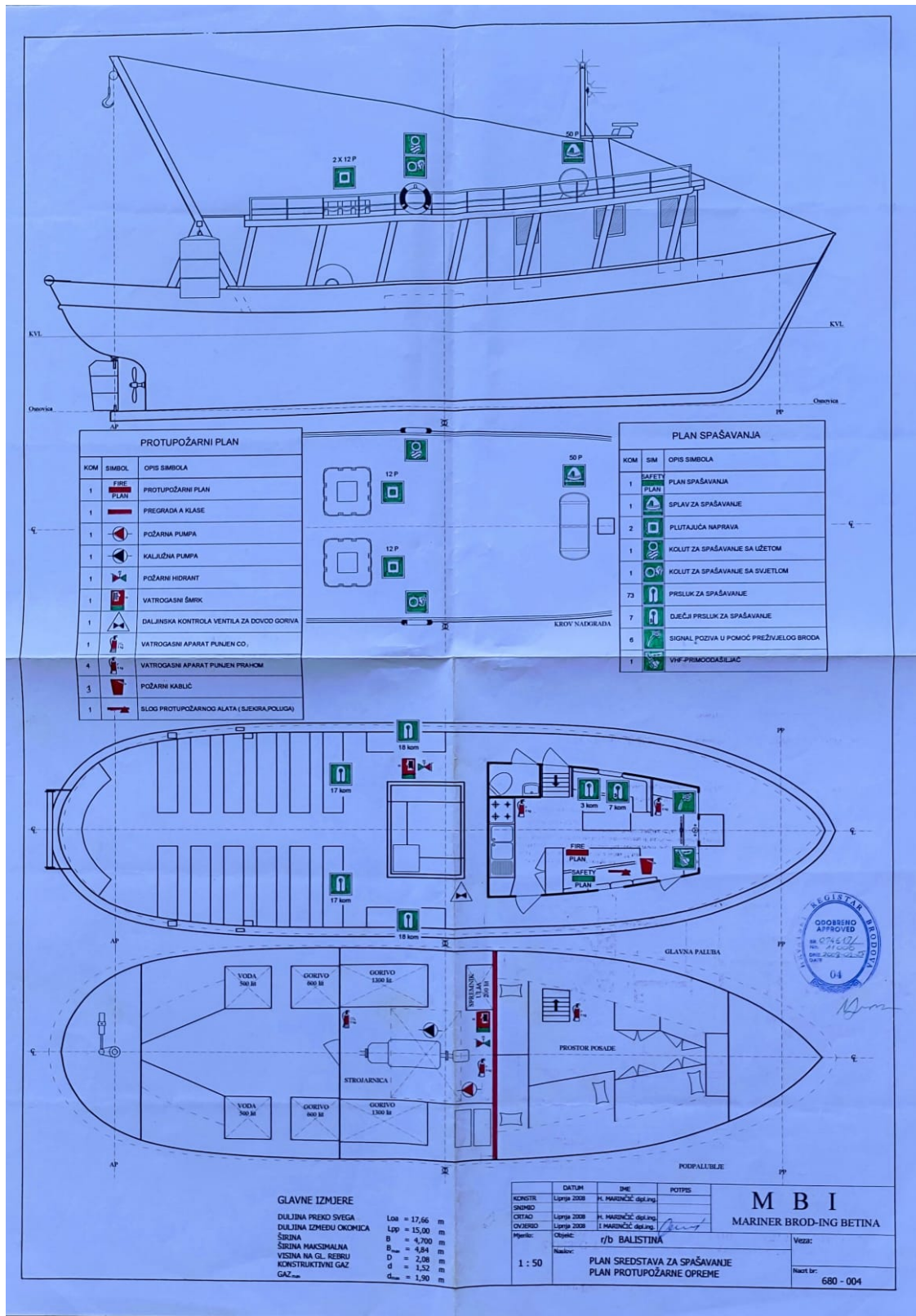
- i. Brodski dnevnik
- ii. Dnevnicima stroja
- iii. Knjiga o uljima
- iv. Kontrolne liste
- v. Dostavnice za gorivo

Publikacije i priručnici koji su podložni provjeri uključuju:

- i. Nautičke karte
- ii. Međunarodne priručnike za zrakoplovne i pomorske potrage i spašavanja
- iii. Oglase za pomorce
- iv. Nautičke almanaha i slično

Na brodu bi trebale biti dostupne i posljednje verzije publikacija i priručnika, dok sve karte moraju biti korigirane. Osim toga, provjerava se i dostupnost cirkularnih dopisa koji se izdaju od strane upravnog tijela države zastave.

Slika 18. Protupožarni i plan spašavanja




Izvor: Izrada autora

4. Opreme za navigaciju i komunikaciju – unutar ove kategorije inspektor provjerava dostupnost, ispravnost i potvrdu o pregledima navigacijske i komunikacijske opreme na brodu. Uobičajena provjera uključuje Radar, magnetski i žiro kompas, indikatore kutova kormila i slično.
5. Vježbi u slučajevima hitnosti – osim što je nužna provjera da li se na brodu provode vježbe, inspektor je dužan provesti bar neke od vježbi za slučajeve hitnosti s posadom broda. Uglavnom je riječ o protupožarnim vježbama i vježbama koje uključuju napuštanje broda. Na ovakav način provjerava se upoznatost posade s procedurom u slučaju hitnosti, te se provjerava i brodska oprema primjerice ispravnost protupožarnih pumpi. Fotografije izvođenja vježbe prilažu se uz izvješće kao obvezan dodatak.
6. Protupožarne opreme – svi oblici protupožarne opreme moraju biti dostupni, ispravni i pregledavani sukladno propisanim intervalima i to od strane ovlaštenih osoba ili tvrtki koje pritom izdaju i potvrde o izvršenim pregledima. Dužnost inspektora je da provjeri ispravnost vatrodojavnih centrala, požarnih detektora te alarma, zatim protupožarnih pumpi, cjevovoda, dišnih aparata te opreme za vatrogasce i cijevi koje se koriste prilikom gašenja požara, prijenosnih protupožarnih aparata, fiksnih protupožarnih CO₂ sustava, hidranata te međunarodnih protupožarnih priključaka.
7. Opreme i sredstava za spašavanje – inspektor provjerava dostupnost sve propisane opreme i sredstava koji se koriste prilikom akcija spašavanja, te utvrđuje njezinu ispravnost i spremnost za korištenje. Brodice koje se koriste prilikom spašavanja, brodice za prikupljanje i samonapuhujuće splaviza spašavanje, ali i sva oprema koju iste sadrže mora se pregledati unutar propisanih intervala i to od strane ovlaštenih osoba ili tvrtki koje pritom izdaju potvrde o izvršenim pregledima. Osim toga, nužno je pregledati i ostalu opremu koja se sastoji od prsluka za spašavanje, odijela za preživljavanje, signalnih raketa i slično.
8. Općeg i strukturnog stanja – inspektor vizualno pregledava i fotografira, a fotografije se prilažu uz konačno izvješće, i to:
 - i. Strojarnicu

- ii. Zapovjednički most
- iii. Prostore za terete
- iv. Opremu za sidrenje i vezove
- v. Trup broda i nadgrađe
- vi. Oznake nadvođa i teretnih vodnih linija
- vii. Navigacijsko svjetlo

Slika 19. Zapis o podacima za ucrtavanje oznake navođa

Croatian Register of Shipping *Hrvatski Registar Brodova*

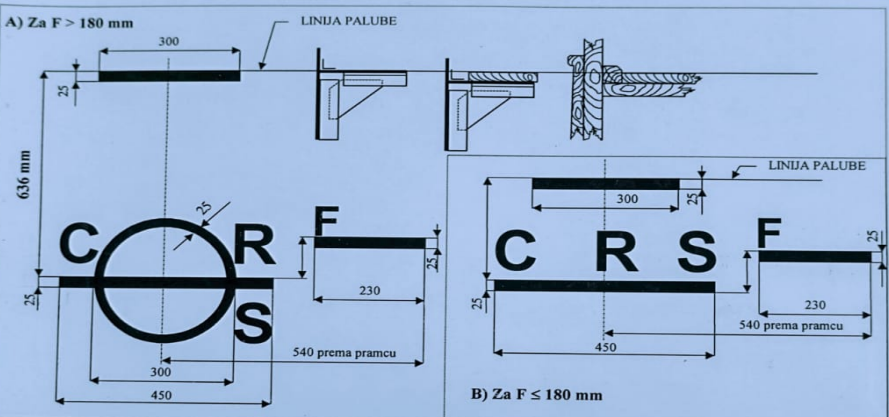


ZAPIS O PODACIMA ZA UCRTAVANJE OZNAKE NADVOĐA ZA BRODOVE BEZ POSEBNE SVJEDODŽBE O TERETNOJ LINIJI

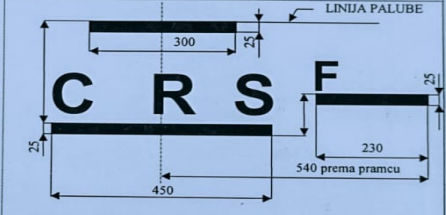
Br **01-007633/074617**

Ime broda	Luka upisa	HRB broj
BALISTINA	ŠIBENIK	11000

A) Za $F > 180$ mm



B) Za $F \leq 180$ mm



NAPOMENE:

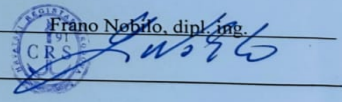
- Debljine svih linija oznake nadvođa moraju biti 25 mm
- Visina slova CRS mora biti oko 115 mm, a širina 75 mm
- Krug nadvođa kao i sve linije i slova moraju biti obojeni žutom bojom na tamnoj podlozi, odnosno crnom bojom na svijetloj podlozi
- Kod čeličnih brodova oznake moraju biti pomno urezane ili istočkanе na vanjskoj oplati
- Kod drvenih brodova oznake se moraju urezati u trenice vanjske oplate najmanje 3 mm duboko
- Oznake moraju biti dobro vidljive

Položaj oznake nadvođa na bokovima broda:

Po duljini - središte kruga smjestiti će se na polovini duljine ljetne vodene linije

Po visini - gornji rub crte palube od koje je navedeno nadvođe izmjereno nalazi se \varnothing (nula) (mm) ispod gornjeg ruba palube na boku broda.

Mjesto i datum: Split, 03. listopada 2008. Ekspert HRB: Frano Nebilo, dipl. ing.

Pečat i potpis: 

Obr. br. QF - PRN - 26 Str 1 od 1 1995 - 08

Izvor: Izrada autora

9. Provedbe regulacije u skladu s konvencijom o radu pomoraca 2006 – svaki brod mora imati dostupnu i valjanu dokumentaciju, ako što su primjerice:

- i. Certifikati o radu pomoraca
- ii. Deklaracije o zadovoljavanju uvjeta rada pomoraca
- iii. Svjedodžbe o najmanjem broju članova posade
- iv. Ugovori o radu pomoraca
- v. Certifikati osiguranja pomoraca
- vi. Pomorske knjižice i certifikati
- vii. Pomorske knjižice i certifikati o osposobljenosti članova posade uključujući pomorske knjižice i certifikate o osposobljenosti koje izdaje uprava država zastave na osnovu nacionalnih dokumenata članova posade.
- viii. Potvrde o zdravstvenoj sposobnosti članova posade
- ix. Potvrde o mjesečnoj isplati plaća
- x. Evidencija sati rada i sati odmora članova posade
- xi. Procedura podnošenja prigovora
- xii. Izvješće o nezgodama, ozljedama i bolesti

Inspektor je također prilikom provođenja inspekcijskog pregleda dužan provjeriti i sljedeće:

- i. Postoje li članovi posade koji su još uvijek mlađi od 18 godina
- ii. Stanje čistoće u kuhinji, sanitarnim čvorovima te prostoru smještaja posade
- iii. Lijekove, medicinsku opremu te medicinsku skrb
- iv. Ventilaciju i osvjetljenje
- v. osobnu zaštitnu opremu posade
- vi. opskrbu hranom i pitkom vodom
- vii. rashladne komore i hladnjake
- viii. kvalifikacije broskog kuhara (samo u slučaju ako je na brodu ukrcano 10 ili više osoba)

10. Završni dio – Unutar završnog dijela inspektor države zastave upisuje svoja opažanja, eventualne nedostatke te dodaje obvezne privitke koji idu uz izvješće. Na kraju inspektor države zastave izdaje i konačnu potvrdu o

izvršenom inspekcijskom pregledu države zastave unutar koje se navodi i lista i vrsta nedostataka ukoliko su isti zabilježeni. Konačnu potvrdu potpisuju zapovjednik broda i inspektor države zastave. Jedan primjerak izvješća i konačne potvrde ostaje na brodu [9].

Ovisno o upravnom tijelu države zastave, ovlašteni inspektor koji je proveo inspekcijski pregled broda, najčešće u roku od 24 ili 48 sati, mora podnijeti i izvješće prema upravnom tijelu a koje se tiče samog inspekcijskog nadzora te prikupljenih priloga uz izvješće te listom utvrđenih nedostataka. Pojedina veća upravna tijela država zastave takav su oblik komunikacije već prebacile na korištenje on-line platformi, stoga inspektori države zastave uglavnom svoja izvješća ispunjavaju preko interneta te ih u trenutku njihova zaključivanja dostavljaju upravnom tijelu države zastave [23].

Ukoliko je inspektor države zastave tijekom provođenja inspekcijskog pregleda otkrio nedostatke koji ujedno predstavljaju i ozbiljne rizike kada je u pitanju sigurnost broda ili njegove posade ili predstavljaju značajnu prijetnju onečišćenju morskog okoliša te ujedno, prema svom profesionalnom iskustvu, smatra kako brod s takvim oblikom nedostataka ne smije isplovljivati odmah mora kontaktirati upravno tijelo u državi zastave kako bi se utvrdile daljnje upute i radnje. Ukoliko se radi o nedostacima koji su po prirodi bezopasni kada je u pitanju sigurna plovidba, vlasniku ili menadžeru broda se određuje primjeren rok u kojem je iste potrebno ukloniti. Popis i vrsta nedostataka zapisana je unutar izvješća o izvršenom inspekcijskom pregledu te u konačnoj potvrdi o inspekcijskom pregledu države zastave. Za svaki pojedinačno utvrđeni nedostatak broda koji je naveden na listi, vlasnik ili menadžer broda dužni su upravnom tijelu države zastave dostaviti pismenu potvrdu o izvršenim radnjama na uklanjanju nedostataka, izvoru njihova nastanka te preventivnim radnjama koje se poduzimaju sa svrhom da se isti nedostaci ne ponove. Uz pismene oblike potvrda nužno je priložiti i fotografije ili dokumente kao dokaze o otklanjanju spomenutih nedostataka. Vlasnici brodova, odnosno njihovi menadžeri dostavljaju spomenute dokaze isključivo unutar vremenskog roka koji su dobili od upravnog tijela države zastave. Ukoliko to propuste učiniti ili uopće ne dođe do poduzimanja bilo kakvih radnji koje se povezuju s otklanjanjem uočenih nedostataka, postoji mogućnost i izricanja sankcijskih mjera od strane upravnog tijela države zastave. Najrigoroznija mjera, koja se izriče ukoliko vlasnik broda ili njegov menadžer

kontinuirano ignoriraju zahtjeve upravnog tijela države zastave, može se odnositi na brisanje iz registra brodova države zastave [24].

5. ZAKLJUČAK

Razvoj pomorstva i brodarstva odvija se od samih začetaka ljudske civilizacije i kroz povijesna razdoblja jasno je kako unutar istoga dolazi isključivo do novih spoznaja, daljnjeg rasta i razvoja te da je isti pod značajnim utjecajem tehnološkog napretka. U ranijim povijesnim razdobljima događale su se svojevrsne malverzacije na području brodarstva, a koje su se ticale zastava pod kojima su brodovi plovili. Naime, u prvotnim situacijama događalo se da država odnosno uprava pod čijom zastavom brod plovi manipulira i kontrolira brodove i njihove vlasnike te im nameće različita ograničenja i oblike kontrole kako bi postigla što veću upravljačku moć na području pomorskog prijevoza, trgovine i slično. S druge strane, u suvremenom svijetu događa se obrnuta situacija, u kojoj vlasnici brodova iskorištavaju državu zastave na način da se registracijom u zemlji koja im nije matična koriste različitim beneficijama te izbjegavaju poreze, troškove ili pravila i zakone matične zemlje. Kako bi se isto reguliralo te se područje dovelo pod nadzor, Konvencijom Ujedinjenih Naroda o pravu mora definirane su osnovne pretpostavke države zastave te sva prava i obveze koji se tiču registracije brodova, obveze brodarstva te uloge i odgovornosti države. Sukladno tomu definirani su i ustrojeni registri brodova na nacionalnim razinama, sukladno kojima se svi brodovi podvrgavaju i pregledu i nadzoru, ostvaruju određena prava, ali im se pritom nameću i obveze, koje se prvenstveno povezuju sa sigurnošću mora i okoliša, samog broda te njegove posade, tereta i putnika.

Pregled i nadzor broda od strane države zastave smatra se jednom od temeljnih pretpostavki pravilnog funkcioniranja temeljnih brodskih djelatnosti, neovisno o području na kojemu brod djeluje i gospodarskim aktivnostima koje se pomoću istog obavljaju. Upravo iz toga razloga provode se opsežni inspekcijski pregledi na značajnom broju razina, uzimajući u obzir sve relevantne kriterije kojima se osigurava sigurnost, ispravnost te poštivanje međunarodnih, ali i nacionalnih uredbi, pravilnika i zakona. Pritom, ključna je uloga inspektora pregleda države zastave, koji predstavlja odgovornu osobu koja provodi inspekcijski pregled broda te u čijoj domeni se nalaze kriteriji i načini utvrđivanja ispravnosti roda u svakom pogledu. Utvrđeni nedostaci tijekom procesa pregleda broda daju ovlast inspektorima da, zbog postojanja opravdanih sumnji u rizike koje

može uzrokovati daljnja plovidba i obavljanje gospodarskih aktivnosti, privremeno obustavi plovidbu broda dok se nedostaci ne otklone te dok vlasnik broda državnoj upravi ne dokaže otklanjanje istih, a sve u svrhu osiguranja dovoljnih razina sigurnosti za samo plovilo, okoliš kojim se kreće, posadu broda te putnike koji koriste istog.

LITERATURA

1. Popadić, B., Pregled povijesti pomorstva, Od najstarijih vremena do izuma parobroda. Zagreb: Matica Hrvatska, 1992.
2. Dundović Č., Pomorski sustav i pomorska politika, Pomorski fakultet Rijeka, Rijeka, 2003.
3. Mikelić, H., Novi putnički brodovi i novi IMO propisi, Split: Sveučilište u Splitu, 2018.
4. Lušić, Z., Razvoj svjetskog brodarstva, Naše more 2003;50(5-6): 189-196
5. Stražišić, N., Pomorska geografija svijeta, Zagreb: Školska knjiga, 1996.
6. Roe M., Maritime Governance and Policy-Making. London: Springer, 2013.
7. McNicholas M., Maritime Security - An Introduction, Butterworth-Heinemann: Elsevier Science, 2016.
8. Ng. A., Monios J., Jiang C., Maritime Transport and Regional Sustainability, Elsevier Science, 2019.
9. Sobol, I., FSI (Flag State Inspection) pregled, Split: Arca, 2022.
10. Ma S., Economics of Maritime Business, Routledge - Taylor & Francis Group, 2021.
11. Mansell, J., Flag state responsibility: Historical development and contemporary issues. Springer Science & Business Media, 2009.
12. SM Code International Safety Management Code with guidelines for its implementation (ID117E) - 2018 edition
13. Zec, D., Sigurnost na moru, Rijeka: Sveučilište u Rijeci 2001.
14. Hrvatski registar brodova, 2023., Dostupno na: <https://www.crs.hr/hr/> (Pristupljeno: 18.05.2023)
15. Gianni M., Real and Present Danger - Flag State Failure and Maritime Security and Safety, 2008.
16. Brčić I., Orlandić R. Nautički turizam, Tivat: Fakultet za mediteranske poslovne studije, Tivat, 2010,
17. Pivac T., Dragin A. Nautički turizam, Novi Sad: Prirodno-matematički fakultet, 2016.

18. Šapina J. Nautički turizam na rijekama Hrvatske. Doctoral dissertation, Split: University of Split, 2018.
19. Đuraš A., Inspekcijski nadzor stranih brodova sa osvrtom na zdravstveni nadzor USPH-a putničkih brodova, Dubrovnik: Sveučilište u Dubrovniku, 2021
20. Knapp S., Franses P., Analysis of the Maritime Inspection Regimes – Are ships over-inspected?, Econometric Institute, Erasmus University Rotterdam - Econometric Institute Report, 2006.
21. BIMCO, The Inspection Regime on Paris MoU, Paris MoU, 2018.
22. Politeo, D., Inspekcijski pregledi broda u luci (PSC, FLAG STATE, VETTING), Split: sveučilište u Splitu, 2020.
23. Yang, Z., Yang, Z., Teixeira, A. P., Comparative analysis of the impact of new inspection regime on port state control inspection. Transport Policy, 2020: 92, 65-80.
24. Zhang P., Tang L.: Ship Management - Theory and Practice, Routledge, 2022.

POPIS SLIKA

Slika 1. Počeci razvoja pomorstva.....	4
Slika 2. Osnovne konvencije u međunarodnom pomorskom pravu.....	10
Slika 3. Logo Konvencije UN-a o pravu mora.....	15
Slika 4. Dužnosti države zastave prema UNCLOS-u.....	16
Slika 5. Prikaz dijela Bijele liste (MoU).....	20
Slika 6. Prikaz dijela Sive liste (MoU).....	21
Slika 7. Prikaz dijela crne liste (MoU).....	22
Slika 8. Prikaz 10 najvećih svjetskih država zastava.....	23
Slika 9. Logotip Hrvatskog registra brodova.....	24
Slika 10. Stranke u sigurnosnom režimu.....	30
Slika 11. Dio izvješća inspeksijskog pregleda države zastave.....	43
Slika 12. Upisni list.....	47
Slika 13. Dozvola za uporabu radiofrekvencijskog spektra na plovilu.....	48
Slika 14. Svjedodžba o sposobnosti broda za plovidbu.....	49
Slika 15. Svjedodžba o sposobnosti broda za plovidbu (2).....	50
Slika 16. Prilog Svjedodžbi o sposobnosti broda za plovidbu.....	51
Slika 17. Privremena svjedodžba o sposobnosti broda za plovidbu.....	52
Slika 18. Protupožarni i plan spašavanja.....	54
Slika 19. Zapis o podacima za ucrtavanje oznake navođa.....	56