

Inspekcijski pregledi broda u luci (PSC, FLAG STATE, VETTING)

Politeo, Dino

Undergraduate thesis / Završni rad

2020

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

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:164:241322>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2025-01-30**

Repository / Repozitorij:

[Repository - Faculty of Maritime Studies - Split -
Repository - Faculty of Maritime Studies Split for
permanent storage and preservation of digital
resources of the institution](#)



**SVEUČILIŠTE U SPLITU
POMORSKI FAKULTET U SPLITU**

DINO POLITEO

**INSPEKCIJSKI PREGLEDI BRODA U
LUCI (PSC, FLAG STATE, VETTING)**

ZAVRŠNI RAD

SPLIT, 2020.

**SVEUČILIŠTE U SPLITU
POMORSKI FAKULTET U SPLITU**

STUDIJ: POMORSKA NAUTIKA

**INSPEKCIJSKI PREGLEDI BRODA U
LUCI (PSC, FLAG STATE, VETTING)**

ZAVRŠNI RAD

MENTOR:

Doc. dr. sc. Goran Belamarić

STUDENT:

Dino Politeo (MB: 0171276311)

SPLIT, 2020.

SAŽETAK

U ovom radu su opisani inspekcijski pregledi broda u luci. Definirana je povijest, značenje i članice Pariškog memoranduma. Pristupanjem Pariškom memorandumu, inspekcijski nadzor je podignut na višu razinu. Inspektori sigurnosne plovidbe imaju uvid u prethodne preglede i njihove rezultate, čime se izbjegavaju nepotrebna ponavljanja, a inspekcijski nadzor postaje kvalitetniji i učinkovitiji. Opisana je razlika između pregleda lučke kapetanije i pregleda države zastave. Također je prikazano značenje pravila i propisa koji su od velikog značaja pri provođenju samo inspekcije. U cilju unaprijeđenja sustava inspekcijskih pregleda i izbora brodova uveden je novi način pregleda brodova, po kojem se odabir brodova za inspekcijski pregled temelji na profilu rizika broda. Objasnjen je odnos između zakupaca i tvrtke kroz pregled namijenjen tankerima, vetting. Sva ova obilježja su uvedena te se unaprijeđuju iz dana u dan. kako bi se povećala sigurnost broda, pojačala zaštita morskog okoliša i poboljšali uvjeti na brodu.

Ključne riječi: *pregled broda, Pariški memorandum, pregled lučke kapetanije, pregled države zastave, profil rizika broda, vetting*

ABSTRACT

This paper describes the inspections of the ship in the port. The history, meaning and members of the Paris Memorandum are defined. By acceding to the Paris Memorandum, inspection supervision is raised to a higher level. Safety navigation inspectors have insight into previous inspections and their results, thus avoiding unnecessary repetitions, and inspection supervision becomes better and more efficient. The difference between the inspection of the Harbor Master's Office and the inspection of the flag state is described. It also shows the significance of rules and regulations that are of great importance in conducting only inspections. In order to improve the system of inspections and selection of ships, a new method of inspection of ships was introduced, according to which the selection of ships for inspection is based on ship risk profile. The relationship between tenants and the company is explained through an inspection intended for tankers, vetting. All these features have been introduced and are being improved day by day. to increase the safety of the ship, enhance the protection of the marine environment and improve conditions on board.

Keywords: *ship inspection, Paris Memorandum, Port State Control, Flag State Control, Ship Risk Profile, vetting*

SADRŽAJ

1. UVOD	7
2. POVIJEST PARIŠKOG MEMORANDUMA	9
2.1. ŠTO JE TO PARIŠKI MEMORANDUM.....	9
3. ZEMLJE VEZANE MEMORANDUMOM	11
3.1. PRISTUP HRVATSKE MEMORANDUMU	11
3.1.1. Koristi koje Hrvatska ima od pristupanja Memorandumu.....	12
3.2. MEMORANDUM I OSTALE ZEMLJE.....	13
4. ORGANIZACIJSKA STRUKTURA PARIŠKOG MEMORANDUMA	16
5. KONTROLA DRŽAVE LUKE (PORT STATE CONTROL – PSC)..	18
5.1. INSPEKTOR DRŽAVE LUKE (PORT STATE CONTROL OFFICER).....	18
5.2. VRSTE PREGLEDA	19
6. ELEMENTI INSPEKCIJSKOG REŽIMA	21
6.1. PROFIL RIZIČNOSTI BRODA.....	22
6.1.1. Opći (generički) parametri	24
6.1.2. Povijesni parametri.....	26
7. VRSTE INSPEKCIJSKIH PREGLEDA BRODA	28
7.1. OSNOVNI INSPEKCIJSKI PREGLED (<i>INITIAL INSPECTION - IN</i>).....	28
7.2. DETALJNI INSPEKCIJSKI PREGLED (<i>MORE DETAILED INSPECTION - MD</i>).....	29
7.3. PROŠIRENI INSPEKCIJSKI PREGLED (<i>EXPANDED INSPECTION - EI</i>),	30
7.4. KONCENTRIRANA INSPEKCIJSKA KAMPANJA (<i>CONCENTRATED INSPECTION CAMPAIGN - CIC</i>).....	30
7.5. POVREMENI ILI PERIODIČNI I DODATNI PREGLEDI.....	31
7.6. INSPEKCIJSKI PREGLED BRODOVA IZ PRIORITETNE SKUPINE I.....	35

7.7. INSPEKCIJSKI PREGLED BRODOVA IZ PRIORITETNE SKUPINE II ...	35
7.8. KRITIČNA PODRUČJA TIJEKOM PREGLEDA BRODA	36
8. OTKLANJANJE NEDOSTATAKA I ZABRANA ISPLOVLJENJA .	38
8.1. OTKLANJANJE NEDOSTATAKA.....	38
8.2. ODBIJANJE ILI ZABRANA UPLOVLJENJA (PRISTUPA) – BANNING....	42
9. KONTROLA DRŽAVE ZASTAVE (FLAG STATE CONTROL - <i>FSC</i>)	46
9.1. METODE KONTROLE DRŽAVE ZASTAVE.....	46
10. INFORMACIJSKI SUSTAV THETIS.....	48
11. OBVEZA JAVLJANJA DOLASKA BRODOVA (<i>SHIP ARRIVAL REPORTING OBLIGATIONS SYSTEM</i>)	50
12. VETTING, SIRE/CDI, OCIMF	54
13. ZAKLJUČAK	57
LITERATURA	58
POPIS SLIKA.....	59
POPIS TABLICA.....	60
POPIS KRATICA	61

1. UVOD

Inspekcijski nadzor u lukama predstavlja bitnu stavku u kontroliranju prijevoza morem. Zbog svoje opširnosti ovi pregledi se mogu obavljati na razne načine od strane različitih uprava. Cilj ovog rada je opisati postupak inspekcije te pojasniti odnose između raznovrsnih uprava i programa prilikom inspekcijskog nadzora.

Struktura završnog rada je podijeljena u trinaest poglavlja. Cilj ovog rada je opisati inspekcijske poslove i nadzor u luci. U uvodnom dijelu je opisana svrha, ciljevi i predmet završnog rada.

U drugom poglavlju opisane su temeljnje karakteristike Pariškog memoranduma kroz povijest. Objašnjena je poveznica između Memoranduma i međunarodnih organizacija kao i struktura istog.

U trećem poglavlju dan je prikaz zemalja članica Memoranduma. Opisano je pristupanje Hrvatske te su navedene koristi koje Hrvatska ima od pristupanja Memorandumu.

Četvrto poglavlje sadrži detaljni opis strukture Memoranduma. Govori o svim administracijama i o pomorskim organizacijama koje su u vezi s Memorandumom.

U petom poglavlju je obavejna analiza kontrole države luke (*Port State*). Opisani su poslovi inspektora države zastave (*Port State Control Officer*). Po prvi put se susrećemo sa sustavom THETIS. Dan je prikaz i kratki opis o vrstama inspekcijskih pregleda.

Šesto poglavlje sadrži detaljni opis novog inspekcijskog režima (*New Inspection Regime - NIR*), usvojenog od strane odbora Pariškog Memoranduma. Vodstvo ovog režima dodijeljeno je Europskoj Agenciji za Sigurnost plovidbe (*European Maritime Safety Agency - EMSA*). Obavljena je analiza profila rizičnosti broda te navedene vrste rizičnosti (brodovi niske rizičnosti, brodovi standardne rizičnosti i brodovi visoke rizičnosti).

U sedmom poglavlju detaljno su opisane karakteristike vrsta inspekcijskih pregleda. Svaki od pregleda (osnovni, detaljni, prošireni i koncentrirana inspekcijska kampanja) je opisan. Obavljena je analiza između povremenog i dodatnog pregleda kao i prioriteta skupina jedan i dva. Navedena su kritična područja koja su najčešći uzrok zadržavanja broda od strane inspektora.

U osmom poglavlju dat je kratak opis o otklanjanju nedostataka i zabrani isplavljenja. Inspektor će se uvjeriti da su svi nedostaci, utvrđeni inspekcijskim pregledom, otklonjeni ili će biti otklonjeni u skladu s međunarodnim konvencijama. Ako se inspekcijskim pregledom utvrdi da brod nije opremljen ispravnim zapisivačem podataka o putovanju sukladno važećim propisima, inspektor će zabraniti isplavljenje broda.

Deveto poglavlje sadrži opis države zastave (*Flag State*). Ono predstavlja nadležnost prema čijim zakonima je plovilo registrirano ili licencirano i smatra se državljanstvom plovila. Također opisuje pristup inspekciji koji se može klasificirati u četiri kategorije.

U desetom poglavlju dat je opširan opis informacijskog sustava THETIS, čija su izvješća dostupna svim nadzornim tijelima države luke u Zajednici i Pariškom MOU-u.

U jedanaestom poglavlju je obavljena analiza obveze javljanja dolaska brodova te se opisuje svaki od postojećih šest koraka.

U dvanaestom poglavlju opisane su temeljnije karakteristike vetting-a. Vetting ili provjera je pregled namijenjen tankerima, a ispunjeno izvješće daje ocjenu za pregledani brod. Osim toga analiziran je odnos CDI-a (*Chemical Distribution Institute*) i OCIMF-a (*Oil Companies International Marine Forum*) u tankerstkom brodarstvu. Opisan je i jedinstveni alat za procjenu rizika tankera, SIRE.

U trinaestom i posljednjem poglavlju, iznesen je zaključak u kojemu se na temelju dobivenih rezultata ukazuje na važnost inspekcijskog nadzora u luci kao i na njegovo konstantno poboljšanje.

2. POVIJEST PARIŠKOG MEMORANDUMA

Godine 1978. implementiran je Haški memorandum između pomorskih zemalja zapadne Europe koji se primarno bavio uvjetima života i rada na brodu sukladno zahtjevima Konvencije ILO. Međutim, uoči stupanja memoranduma na snagu u ožujku 1978. godine, došlo je do velike havarije izlivanja nafte na obali Francuske kao ishod nasukavanja VLCC tankera „Amoco Cadiz“. Ovaj incident je bio uzrok snažnih političkih pritisaka Europe za uvođenje strožih propisa sigurnosne plovidbe.

Ishod navedenog incidenta je opsežniji memorandum koji je obuhvatio:

- zaštitu ljudskih života na moru
- sprječavanje onečišćenja mora s brodova
- bolji životni i radni uvjeti na brodovima.

Novi memorandum je potpisan u siječnju 1982. godine od strane četrnaest europskih zemalja na konferenciji u Parizu. Stupio je na snagu 1. srpnja 1982. godine. Od tog datuma Pariški memorandum nekoliko je puta izmijenjen i nadopunjen kako bi ostao ažuriran sa zahtjevima Međunarodne pomorske organizacije – IMO i zahtjevima koji se odnose na radne i životne uvjete pomoraca.

Memorandumom je većinom evropskih obalnih zemalja usvojen u Parizu 26. siječnja 1982. Memorandum o suglasnosti i kontroli (brodova od strane) države luke¹ Donijele su ga Pomorske vlasti četrnaest zapadnoevropskih priobalnih zemalja, u čijim se lukama odvija velik dio svjetskog pomorskog prometa.

2.1. ŠTO JE TO PARIŠKI MEMORANDUM

Pariški memorandum o suglasnosti o nadzoru države luke je administrativni sporazum između dvadeset i osam pomorskih administracija. Pariški Memorandum važan je regionalni instrument za povećanje sigurnosti na moru, zaštitu morskog okoliša i poboljšanje životnih i radnih uvjeta posade.

¹ Memorandum of Understanding on Port State Control. Tekst u International Legal Materials 1982(21)1, Annuaire de Droit Maritime et Adrien 1985. Osvrti: Pristupanje hrvatske pariškom Memorandumu o kontroli brodova u lukama, UPP, v.34, (3-4),321,-327, (1992).

Svrha pariškog Memoranduma jest ujednačiti i koordinirati postupke kojima se u pojedinim lukama kontrolira da li i u kojoj mjeri brodovi koji u njih uplovljavaju, bez diskriminacije na osnovi njihove zastave, poštuju postojeće međunarodne standarde.² Konačni cilj ovih kontrola jest da se iz luka zemalja u kojima se takva kontrola provodi potpuno eliminiraju brodovi koji ne udovoljavaju standardima.

Pariški Memorandum sam ne postavlja nikakve nove standarde kojima bi morali udovoljavati trgovački brodovi koji dolaze u luke zemalja potpisnica. Standardi čiju primjenu kontroliraju države luke zapravo su standardi sadržani u međunarodnim konvencijama usvojenim u Međunarodnoj pomorskoj organizaciji (IMO) i Međunarodnoj organizaciji rada (ILO).³ Postupci za pregled brodova prema Memorandumu propisani su Prilogom I Memoranduma "Upute za inspektore", u kojima se poziva na rezolucije IMO-a: Postupci za kontrolu brodova - A.466(XII), Nadela za sigurnu posadu - A.481(XII) s dva Priloga, te postupak za kontrolu brodova i izljeva prema Prilogu I MARPOL-a 73/78 - A.542(B).⁴ Vrlo detaljne upute sadrži i Priručnik za inspektore, izdan kao posebna publikacija koja se periodično revidira.

Izvršni organ Memoranduma je odbor za kontrolu države luke (*Port State Control Committee*). U njemu su predstavnici svih država sastanaka Memoranduma i Komisije Europske zajednice, a zadaća mu je nadgledanje provođenja Memoranduma. Odbor se sastaje svakih šest mjeseci, a tim sastancima kao promatrači prisustvuju predstavnici Međunarodne organizacije rada (ILO) i Međunarodne pomorske organizacije (IMO), kao i predstavnici pridruženih pomorskih vlasti. Sjedište Tajništva Memoranduma nalazi se pri Nizozemskom Ministarstvu transporta i javnih radova.

² Čl. 1.,2 Memoranduma

³ Prema čl. 2.1., to su: Međunarodna konvencija o teretnim linijama (LOAD LINES), iz 1966; Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskog života na moru (SOLAS), iz 1974; Protokol iz 1978. na Konvenciju o zaštiti ljudskog života na moru, iz 1974; Međunarodna konvencija o sprečavanju zagađivanja s brodova (MARPOL) iz 1973. modificirana Protokolom iz 1978, Međunarodna konvencija o standardima za obuku, izdavanje potvrda i vršenja brodske straže pomoraca (STCW), iz 1978, Konvencija o međunarodnim pravilima o izbjegavanju sudara na moru (COLREG), iz 1972, i Konvencija o minimalnim propisima kojima moraju udovoljavati trgovački brodovi (Konvencija ILO br. 147), iz 1976.

Osvrti: Pristupanje hrvatske pariškom Memorandumu o kontroli brodova u lukama, UPP, v.34, (3-4), 321,-327, (7992)

⁴ Tekst ove Rezolucije u engleskom izvorniku i hrvatskom prijevodu u Usporedno pomorsko pravo 122-124, 1989, 335-337.

3. ZEMLJE VEZANE MEMORANDUMOM

Jedno od najdjelotvornijih sredstava za osiguranje zadovoljavajućih sigurnosnih i ekoloških standarda na brodovima pojavilo se 1982. godine. Određeni broj Europskih zemalja se zalagao za unaprijeđenje pregleda brodova koji dolaze u njihove luke, te za vođenje evidencije i unakrsno obavještavanje o njima. Kao posljedica ovog dogovora je nastao Pariški memorandum, koji je potpisan od strane osamanest zemalja. U lukama ovih zemalja pregledavaju se brodovi, odnosno njihova suglasnost sa određenim međunarodnim konvencijama i osigurava otklanjanje neusklađenosti.

Memorandumom su u početku bile vezane pomorske vlasti četrnaest država. To su Belgija, Danska, Finska, Francuska, Grčka, Irska, Italija, Nizozemska, Norveška, Njemadča, Portugal, Španjolska, Švedska i Ujedinjeno Kraljevstvo Velike Britanije i Sjeverne Irske. U listopadu 1990. godine djelovanje Pariškog Memoranduma prošireno je i u luke bivše Njemačke demokratske republike. Krajem 1991. Memorandumu se kao punopravna članica pridružila i Poljska.

Punopravnim članicama Memoranduma u pravilu mogu postati samo europske obalne države, jer je Memorandum zamišljen kao regionalni europski instrument. Države koje su ga usvojile smatraju da će on najbolje obavljati svoju funkciju kontrole da li brodovi odgovaraju standardima odnosno eliminacije brodova koji ne odgovaraju standardima iz europskih luka, ako ostane regionalni sporazum. Pritom nije izrazito definirano što je to "regija", ali se podrazumijeva da su države sa europskom obalom države regije.⁵

3.1. PRISTUP HRVATSKE MEMORANDUMU

Hrvatska je početkom 1992. također podnijela molbu za prijem u članstvo, obrazloženu opširnim opisom rada pomorske uprave u Hrvatskoj. Molbu i priloge Tajništvo Memoranduma dostavilo je svim sadašnjim zemljama članicama. Na sastanku Odbora Memoranduma u Helsinkiju krajem svibnja ti su podnesci razmatrani i ocijenjeni vrlo pozitivno. Zauzet je načelan stav da Republiku Hrvatsku treba smatrati zemljom regije (*Region Country*), što joj omogućava da jednoga dana postane punopravnom članicom

⁵ Godišnji izvještaj Memoranduma 324 za 1989, str. 12.

pariškoga Memoranduma. U svojstvu pridružene članice Hrvatska je usklađivala svoje kontrole brodova u svojstvu države luke s onima kako ih zahtijeva Memorandum, te sudjelovati u svim drugim aktivnostima prema Memorandumu.

Republika Hrvatska sklopila je 26. siječnja 2011. godine Memorandum o razumijevanju između Republike Hrvatske i Europske unije o sudjelovanju Republike Hrvatske u programu Interoperabilna rješenja za europsku javnu upravu, koji je Hrvatski Sabor ratificirao na sjednici 15. travnja 2011. godine (NN-MU 6/11). Sklopljeni Memorandum stupio je na snagu 20. svibnja 2011. godine. Potpisivanjem i stupanjem na snagu ovog Memoranduma, Hrvatska je postala punopravna članica u programu Interoperabilna rješenja za europsku javnu upravu.

Sudjelovanjem u ISA programu, Republici Hrvatskoj omogućen je nastavak sudjelovanja u projektu Sigurna pan Europska mreža za razmjenu podataka između uprava (*sTESTA - secure Trans European Services for Telematics between Administrations*) i korištenje alata CIRCA (*Communication and Information Resource Centre for Administrations*), započelih u okviru IDABC programa.

3.1.1. Koristi koje Hrvatska ima od pristupanja Memorandumu

Jeftinim i efikasnim pregledima brodova koji iz komercijalnih razloga uplovljavaju u hrvatske luke izravno se doprinosi sigurnosti brodova, posade i uopie plovidbe i smanjuje opasnost po morski okoliš. Inspekcije brodova i do sada su u Hrvatskoj obavljane stručno i kvalitetno, pa će povezivanje s odgovarajućim službama u drugim europskim zemljama poslužiti da se pregledi još bolje organiziraju.

Pristupanjem pariškom Memorandumu hrvatski su inspektori dobili mogućnost korištenja podataka koji su pregledima brodova prikupljeni u lukama drugih zemalja. Podaci prikupljeni u hrvatskim lukama također se šalju u kompjutorski centar, preko kojeg ih koriste inspektori iz drugih luka. Posjedovanje podataka da li je brod koji se namjerava pogledati bio pregledan u nekoj luci u posljednjih šest mjeseci i da li su pritom pronađeni neki nedostaci može utjecati na to da se od nekog pregleda odustane jer je nepotreban, ili da se nekom drugom brodu posveti veća pažnja. Inspektor koji ima ove podatke bolje je

pripremljen za pregled broda. Također, u istom vremenu može obaviti pregled većeg broja brodova, pregledi su kvalitetniji i osnovaniji itd.

Pomorskoj zemlji kao što je Hrvatska sigurnost plovidbe važna je iz više razloga. Veliki broj naših pomoraca plovi i na našim i na stranim brodovima, pa su kvalitetni pregledi brodova način da se i njima pruži veća sigurnost. Našim brodovima ovi pregledi dodatni su znak poštivanja standarda, a to se vidi po tome što ih nema na popisu iznadprosječno loših brodova koji izlazi u svakom Godišnjem izvještaju Memoranduma. Jadransko more malo je i zatvoreno more gdje se svako zagađivanje može katastrofalno odraziti na hrvatsku pomorsku i nepomorsku privredu. Zbog toga je svaki učinjeni korak na zaštiti brodova, pomoraca i morskog okoliša, uključujući i pristupanje Memorandumu koji ima upravo tu svrhu, više nego dobro došao.

3.2. MEMORANDUM I OSTALE ZEMLJE

Od europske obale izvan obuhvata pariškog Memoranduma kasnije su na regionalnom principu stvorene i druge asocijacije lučkih kontrola. Premda je Memorandum zamišljen prvenstveno kao regionalni europski instrument, on potiče suradnju s drugim državama i regijama.

Tablica 1. Članice Paris Mou-a

⁺ 1 Belgija	6. Danska	11. Grčka	16. <u>Litvanija</u>	21. Portugal	26. Švedska
2 Bugarska	7. Estonija	12. Island	17. Malta	22. <u>Rumunija</u>	27. Velika Britanija-nakon "BREXITA" Istupa iz EMSE I EU
3 Kanda nije član EMSA-e ni UN	8. Finska	13. Irska	18. Holandija	23. Ruska federacija nije <u>žlan</u> EMSA-e ni UN	28. Crna Gora-Pridruženi član od 2011 godine.
4 Hrvatska	9. Francuska	14. Italija	19. Norveška	24. Slovenija	
5 Cipar	10. Njemačka	15. Letonija	10. Poljska	25. Španija	

[3]

Zemlje Memoranduma surađuju s Američkom Obalnom stražom (*Coast Guard*), Sjedinjenih Američkih Država i Kanade koje su dobile status pridruženog člana

(*Cooperating Maritime Authorities*). Sustav kontrole međutim koji se razija u SAD dosta odudara od sustava prema Memorandumu, tako da do punopravnog učlanjenja SAD-a u Memorandum vjerojatno neće doći. Za razliku od toga, kanadski je sustav sličniji i Kanada bi, premda nije europska zemlja, mogla zatražiti prijem u članstvo.

Azijske zemlje (Japan, Narodna Republika Koreja, Kina) također su organizirale sličan sustav kontrole brodova u lukama na području Afrike, Arabije i Dalekog Istoka, a također slični sustav djeluje i u Južnoj Americi, gdje kao lokalni memorandum sa istom svrhom.



Slika 1: MoU's Worldwide

[2]

FULL PARTICIPATING MEMBERS OF MOU

● PARIS MOU

Canada*
Belgium
Croatia
Denmark
Finland
France
Germany
Greece
Ireland
Italy
Netherlands
Norway
Poland
Portugal
Russian Federation*
Spain
Sweden
United Kingdom

● TOKYO MOU

Australia
Canada*
China, including Hong Kong
Special Administrative Region
Fiji
Indonesia
Japan
Republic of Korea
Malaysia
New Zealand
Papua New Guinea
Philippines
Russian Federation*
Singapore
Thailand
Vanuatu

● ACUERDO DE VIÑA DEL MAR

Argentina
Brazil
Chile
Cuba
Colombia
Ecuador
Mexico
Panama
Peru
Uruguay
Venezuela

● CARIBBEAN MOU

Antigua & Barbuda
Aruba
Bahamas
Barbados
Cayman Islands
Grenada
Jamaica
Trinidad & Tobago

● USA AND TERRITORIES

*Canada and the Russian Federation adhere to both the Paris MOU and the Tokyo Mou.

SIGNED AUTHORITIES – NOT YET FULL PARTICIPATING MEMBERS OF MOU

● PARIS MOU

Iceland

● TOKYO MOU

Solomon Islands
Vietnam

● ACUERDO DE VIÑA DEL MAR

-

● CARIBBEAN MOU

Anguilla
Dominica
Guyana
British Virgin Islands
Montserrat
Netherlands Antilles
Surinam
Turks & Caicos Islands

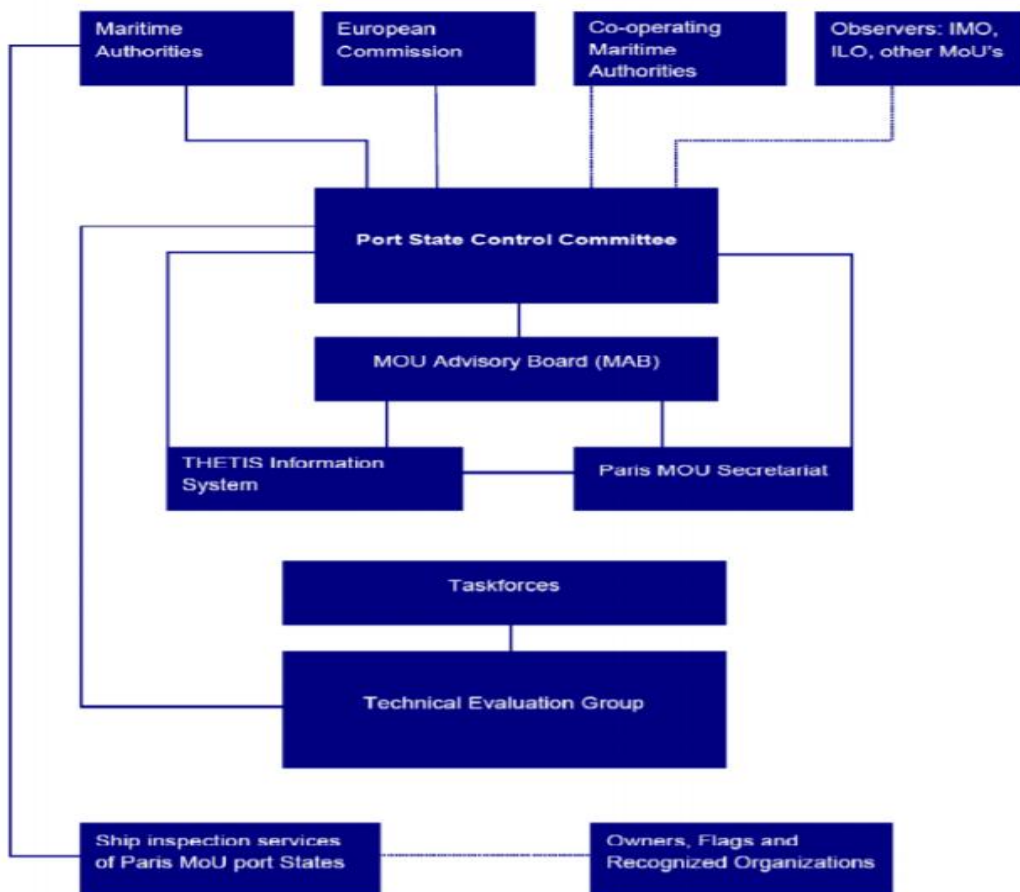
Slika 2. Zemlje članice Memoranduma

[2]

4. ORGANIZACIJSKA STRUKTURA PARIŠKOG MEMORANDUMA

Organizacija Pariškog memoranduma se sastoji od 28 pomorskih administracija i zauzima vode europskih obalnih država kao i dio područja sjevernog Atlantika. Članice Pariškog Memoranduma prikazane su u tablici br. 1.

Izvršno tijelo Memoranduma je Odbor države luke (*Port State Control Committee*). Odbor se sastoji od 28 zastupnika pomorskih administracija članica memoranduma i Europske komisije.



Slika 3: Organizacija Pariškog memoranduma

[4]

Odbor se sastaje jednom godišnje, a po potrebi i češće. Predstavnici Međunarodne pomorske organizacije (*International Maritime Organisation - IMO*), Međunarodne

Organizacije rada (*International Labour Organisation* - ILO) sudjeluju kao promatrači na sastancima Odbora. Osim njih na sastancima sudjeluju i predstavnici još nekoliko pomorskih administracija, kao i drugih regionalnih Memoranduma o nadzoru države luke.

Odbor se bavi se pitanjima politike, financija i administracije, a pomažu im tehnička tijela osnovana unutar organizacije. Savjetodavni odbor Memoranduma (*Memorandum Advice Board* - MAB) pomaže Odboru države luke u fokusiranju na ključna pitanja, a posebno na način da savjetodavni odbor MOR-a (MAB) pomaže Odboru za državnu kontrolu luke u rješavanju ključnih pitanja, a posebno tako što usmjerava rad Tajništva Memoranduma između sastanaka Odbora nadzora države luke.

5. KONTROLA DRŽAVE LUKE (PORT STATE CONTROL – PSC)

Kontrola ili nadzor države luke (*Port State Control - PSC*) je inspekcijski pregled stranih brodova u nacionalnim lukama radi provjere da su stanje broda i njegove opreme u skladu sa zahtjevima međunarodnih propisa i da se brod održava i upravlja u skladu s tim pravilima. Ovi inspekcijski pregledi su prvobitno bili potpora za podršku implementaciji države zastave, ali iskustvo je pokazalo da mogu biti izuzetno učinkoviti. IMO organizacija je usvojila rezoluciju A.682 (17) o regionalnoj suradnji kontrole brodova promičući zaključivanje regionalnih sporazuma.

Brod koji ide u luku u jedne zemlje obično će posjetiti i luku druge zemlje u regiji, prema tome, učinkovitiji je ako se inspekcijski pregledi mogu usko koordinirati kako bi se usredotočili na pod standardne brodove i izbjegli višestruki inspekcijski pregledi. Na taj način se osigurava da se pregleda što je moguće više brodova, ali istovremeno se sprječava odlaganje isplovljenja broda iz luke zbog nepotrebnog inspekcijskog pregleda broda. Primarna odgovornost za ispunjavanje standarda nalazi se na državi zastave, ali kontrola države luke pruža "sigurnosnu mrežu" za hvatanje nestandardnih brodova.

5.1. INSPEKTOR DRŽAVE LUKE (PORT STATE CONTROL OFFICER)

Inspektor države luke (PSCO) provodi inspekcijski nadzor države luke. Inspektor države luke je posebno osposobljena osoba koja je ovlaštena za provođenje inspekcijskog nadzora države luke u skladu s Pariškim memorandumom. Svi inspektori države luke nose osobnu iskaznicu koju su izdale njihove pomorske vlasti.

Nacionalna pomorska administracija, Europska agencija za pomorsku sigurnost (EMSA) i Sekretarijat Pariškog memoranduma organiziraju različite tečajeve i seminare za inspektore države luke čime se osiguravaju učinkoviti i usklađeni inspekcijski postupci koji se slijede u cijeloj regiji Pariškog memoranduma. Kodeks dobre prakse, kojeg je izdao Pariški memorandum, daje smjernice u vezi sa standardima integriteta, profesionalnosti i transparentnosti koje Pariški memorandum očekuje od svih inspektora države luke.

5.2. VRSTE PREGLEDA

Inspekcijski pregled broda najčešće započinje pregledom dokumentacije. Inspektor države luke (PSCO) izvršava opću inspekciju broda kako bi se uvjerio da ukupno stanje broda zadovoljava zahtjevima svjedodžbi navedenih u 2.1. Ako je brod, na kojem je izvršen inspekcijski pregled u skladu sa tim uvjetima, PSCO će izdati „čisti“ zapisnik o inspekciji zapovjedniku broda. U protivnom, ako je bilo propusta, zapisnik o inspekciji sadrži nađene nedostatke koji ukazuju na daljnje radnje koje treba poduzeti kako bi se otklonili. Informacije i rezultati o inspekciji pregledanog broda bit će zabilježeni u THETIS.

Provode se sljedeće vrste pregleda: [5]

- Osnovni inspekcijski pregled – *Initial inspection (IN)*
- Detaljni inspekcijski pregled – *More Detailed inspection (MD)*
- Prošireni inspekcijski pregled - *Expanded inspection (EI)*
- Koncentrirana inspekcijska kampanja – *Concentrated Inspection Campaign (CIC)*.

Prilikom obavljanja inspekcijskog pregleda broda, Memorandum navodi relevantne instrumente kojima se služi inspektor države luke:

- Konvencija o vodenim linijama - LOAD LINES 66 sa protokolima
- SOLAS Konvencija - SOLAS 74 sa protokolima
- MARPOL Konvencija - MARPOL 73/78 sa protokolima
- STCW 78
- COLREG 72
- TONNAGE 69
- ILO *Convention No. 147* sa protokolima
- *Protocol to Civil Liability for Oil Pollution Damage 1992*
- *AFS Convention*
- *Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001*
- *The International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments (BWM)*
- MLC,2006 (strupila na snagu 2013).

Osim gore nabrojanih instrumenata inspektoru države luke stoje na raspolaganju i razni postupci i smjernice koje služe kao podsjetnik na koje detalje treba obratiti pozornost prilikom inspekcijskog pregleda broda.

Dodatak I. Pariškog memoranduma, „Postupci nadzora države luke“, sadrži slijedeće postupke i smjernice:

- 46/2013/15 Operacijske kontrole
- Smjernica, 45/12/09 ECDIS REV.4
- Smjernica 46//2013/13 MLC 2006
- Smjernica 46/2013/06 Nadzor nad odredbama STCW 78/95 Konvencije s izmjenama i dopunama),
- Smjernica 46/2013/07 Inspekcijski pregled u vezi sa satima rada/odmora)
- Smjernica 46/2013/17 Nadzor države luke u vezi sa sigurnosnom zaštitom),
- Smjernica 43/2010/32 Nadzora države luke za provjeru zapisivača podataka o putovanju (VDR),
- Smjernica 46/2013/18: Nadzor Priloga I. MARPOL Konvencije 73/78),
- Smjernica 38/2005/07: Nadzor sustava za procjenu stanja (CAS) tankera za ulje s jednostrukom oplatom,
- Smjernica 46/2013/12 Nadzor države luke u vezi s Sustavom upravljanja sigurnošću(ISM),
- Smjernica 43/2010/21 Nadzor države luke u vezi s nadzorom GMDSS),
- Smjernica 43/2013/11 Postupak mjere odbijanja uplovljenja
- Smjernica 43/2010/42 Nadzora države luke za ispitivanje tankova balasta i simulaciju kvara glavnog napajanja električnom energijom (test ispada električnog sustava),
- Smjernica 43/2010/43 Nadzor konstrukcije brodova za rasute terete,
- Smjernica 41/2008/07 Kodeks ponašanja inspektora nadzora države luke),
- Smjernica 46/2013/08 Kriteriji za procjenu odgovornosti priznatih organizacija),
- Smjernica 44/2011/15 inspekcijski pregledi u nadzoru države luke radi usklađivanja s Prilogom VI. Konvencije MARPOL 73/78).

6. ELEMENTI INSPEKCIJSKOG REŽIMA

Jedna od najvažnijih regulativa koja je izmijenjena i usklađena je regulativa izbjegavanja nepotrebnog ponavljanja pregleda istog broda u najmanjem okviru od šest mjeseci. Novi inspekcijski režim (*New Inspection Regime - NIR*), usvojen je od strane odbora Pariškog Memoranduma o razumijevanju na sastanku koje je održan u Reykjaviku na Islandu 2009. godine. Novi inspekcijski režim, razvila je radna skupina (engl, *Task Force*) na čelu sa Europskom komisijom. Stvarno vodstvo, ove skupine, dodijeljeno je Europskoj Agenciji za Sigurnost plovidbe (*European Maritime Safety Agency - EMSA*), a novi inspekcijski režim je također i glavni element Direktive 2009/16/EC o nadzoru države luke koja je objavljena u Službenom listu od 28/05/09.

Starim načinom izbora svaka se pomorska administracija članica Memoranduma obvezala da će ukupan broj inspekcijskih pregleda stranih brodova koji inspektori provedu tijekom kalendarske godine iznositi najmanje 25% od prosječnog godišnjeg broja stranih brodova, izračunato na osnovu zadnje tri kalendarske godine za koje postoje statistički podatci. Bez prethodne analize stanja broda inspektori su posjećivali brodove što je rezultiralo prekomjernim pregledima brodova bez nedostataka odnosno prekomjerni broj inspekcijskih pregleda dobrih brodova.

Da bi se uštedilo na vremenu i sustav nadzora učinilo efikasnijim, 2011. godine je uspostavljen sustav THETIS kao podrška *New Port State Control Inspection Regime - NIR*. THETIS je baza podataka o pregledu brodova koju koriste inspektori za sigurnost pomorske plovidbe. Služi kao platforma za vođenje inspektora kroz ovaj složeniji ciljani postupak i kao glavna arhiva za pohranu rezultata inspekcije koja omogućava cijeli pregled svih dosad pregledanih plovila. THETIS također surađuje s brojnim drugim bazama podataka koje se referiraju na pomorsku sigurnost uključujući klasifikacijska društva koja su priznata od Europske unije, informacijske sustave nacionalnih luka i drugih režima nadzora, sve radi lakše razmijene podataka i potpune slike inspektorima.

Uvođenjem novog sustava inspekcijskih pregleda ukida se kvota od 25% pregleda brodova koji doplove u luke zemalja članica. Kao alternativa, razvijena je shema „poštenog udjela“ (*Fair Share*). Shema „poštenog udjela“ uzima u obzir obvezu države članice

pregleda onoliko brodova koliko iznosi najmanje njihov udio u ukupnom broju inspekcijskih pregleda koji će se obaviti godišnje na području Pariškog memoranduma. Udio inspekcijskih pregleda temelji se na broju pojedinačnih brodova koji pristaju u lukama dotične države članice Memoranduma u odnosu na ukupni broj pojedinačnih brodova koji pristaju u lukama na području Memoranduma.

Dakle kako neke članice Memoranduma ne bi bile u lošijem položaju obveza pregleda ovisi o ukupnom broju dolazaka brodova na područje država članica i to na način da sada svaka država članica mora pregledati onaj broj brodova da udovolji mjerilima kojima se omogućuje pravedan udio nadzornih obveza.

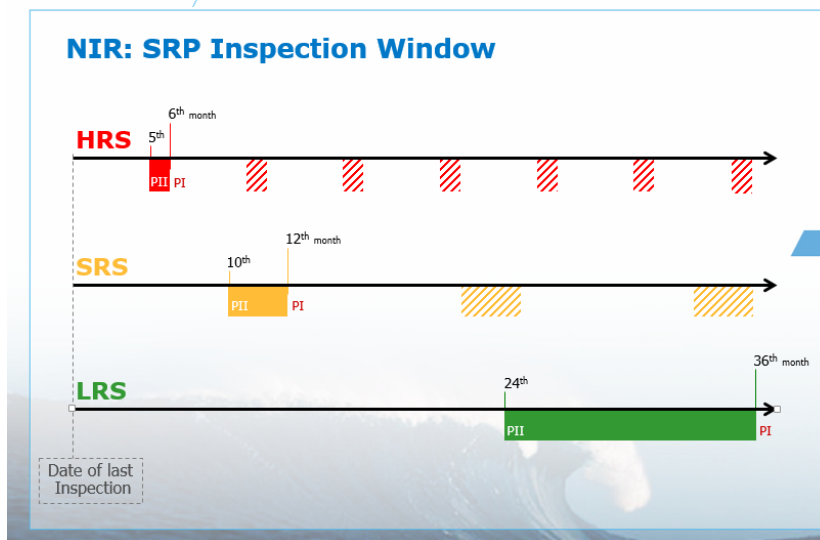
Cilj uvođenja novog inspekcijskog režima je taj da novi i bolje održavani brodovi budu manje opterećeni inspekcijskim pregledima dok stariji i lošije održavani brodovi budu češće podvrgnuti inspekcijskim pregledima

6.1. PROFIL RIZIČNOSTI BRODA

Za svaki brod koji pristaje u luci ili na sidrištu, u bazi podataka inspekcijskih pregleda Komisije navodi se rizični profil broda na temelju kojega se određuje prioritet inspekcijskog pregleda, vremenski razmaci između inspekcijskih pregleda i opseg pregleda.

Profil rizičnosti je podijeljen u tri kategorije:

1. Brodovi niske rizičnosti (*Low Risk Ships – LRS*);
2. Brodovi standardne rizičnosti (*Standard Risk Ship – SRS*);
3. Brodovi visoke rizičnosti (*High Risk Ships – HRS*);



Slika 4: NIR: *Ship Risk Profile (SRP) Inspection Window*

[9]

1. Brodovi niske rizičnosti (*Low Risk Ships – LRS*);

Kako bi brod bio svrstan u faktor niske rizičnosti mora zadovoljiti određene opće i povijesne faktore. Ti faktori se ne odnose samo na brod već i na kompaniju koja upravlja njime kao i na zastavu koju taj brod vije. Brodovi niske rizičnosti ne podliježu inspekciji u roku od 24 mjeseca nakon posljednje inspekcije s maksimalnim ograničenjem od 36 mjeseci.

Kod određivanja broda niske rizičnosti treba obratiti pozornost na opće i povijesne faktore.

Opći faktori - Vrsta broda i godine nemaju utjecaj, zastava je na bijeloj listi i nad administracijom je obavljen nadzor IMO-a, kompanija je visokog učinka.

Povijesni faktori - u posljednjih 36 mjeseci brod je imao manje od 5 nedostataka u svakoj pojedinačnoj inspekciji, nije imao zabranu isplavljenja, imao je provedene inspeksijske preglede.

2. Brodovi standardne rizičnosti (*Standard Risk Ship – SRS*);

Brod standardnog profila rizičnosti je brod koji ne pripada niti pod brodove niskog niti pod brodove visokog profila rizičnosti. Takvi tip broda podvrgava se intervalu pregleda između 10 i 12 mjeseci.

3. Brodovi visoke rizičnosti (*High Risk Ships – HRS*);

Ovi brodovi se suočavaju s strožim intervalom pregleda koji je svakih šest mjeseci. Inspekcija nad brodom s ovim tipom rizičnosti će biti detaljna, takozvana „proširena inspekcija“. HRS brodovi zadovoljavaju kriterije ukupne vrijednosti SRP-a od 5 ili više bodova.



The image shows a slide from the EMSA (European Maritime Safety Agency) titled "NIR: How will Ship be HRS?". It lists several criteria for determining if a ship is a High Risk Ship (HRS) based on a weighting system. The criteria and their respective point values are as follows:

Criterion	Points
• HRS have Weighting points ≥ 5	
- Ship Type Chemical, Gas, Oil, Bulk or Passenger Ship	2 points
- Ship Age > 12 yrs	1 point
- VHR, HR and MR to HR Flag	2 points
- MR Flag	1 point
- Very Low or Low RO Performance	1 point
- Very Low or Low Company Performance	2 points
- Detentions in previous 36 months ≥ 2	1 point

Example: Oil Tanker, HR Flag and Low RO performance.

Slika 5. Bodovanje broda visoke rizičnosti (*HRS*)

[9]

Rizični profil broda određuje se kombinacijom **općih i povijesnih** parametara kao i performansi države zastave:

- **Opći parametri** temelje se na vrsti broda, starosti broda, zastavi koju brod vije, priznatoj organizaciji i rezultatima kompanije;
- **Povijesni parametri** temelje se na broju nedostataka i zabranama isplavljenja u razdoblju od proteklih 36 mjeseci, i
- Performanse države zastave.

6.1.1. Opći (generički) parametri

Pod općim parametrima smatra se:

- **Vrsta broda** - putnički brodovi, tankeri za ulje i kemikalije, tankeri za plin i brodovi za rasute terete smatraju se rizičnim brodovima
- **Godine starosti** - Brodovi stariji od 12 godina smatraju se rizičnim brodovima.

- **Rezultati države zastave** - Brodovi koji plove pod zastavom države s visokim postotkom zadržavanja na području Pariškog memoranduma smatraju se rizičnim brodovima.

Brodovi koji plove pod zastavom države s niskim postotkom zadržavanja na području Pariškog memoranduma smatraju se manje rizičnim brodovima.

Brodovi koji plove pod zastavom države za koju je obavljen pregled i prema potrebi predložen plan korektivnih mjera, u skladu s Okvirom i postupcima za sustav dobrovoljnog nadzora država članica IMO-a, smatraju se manje rizičnim brodovima. Kad se donesu mjere iz članka 58. stavka 3., država zastave tog broda mora dokazati usklađenost s Kodeksom za provedbu obveznih dokumenata IMO-a.

- **Priznate organizacije** - Brodovi kojima su svjedodžbe izdale priznate organizacije s lošim ili vrlo lošim rezultatima u pogledu postotka zadržavanja na području Pariškog memoranduma, smatraju se rizičnim brodovima.

Brodovi kojima su svjedodžbe izdale priznate organizacije s dobrim rezultatima u pogledu postotka zadržavanja na području Pariškog memoranduma, smatraju se manje rizičnim brodovima.

Brodovi kojima su svjedodžbe izdale organizacije priznate u skladu s Uredbom (EZ) br. 391/2009.

- **Rezultati kompanije** - Brodovi kompanije s lošim ili vrlo lošim rezultatima određenima na temelju nedostataka i postotka zadržavanja njenih brodova na području Pariškog memoranduma, smatraju se rizičnim brodovima.

Brodovi kompanije s dobrim rezultatima određenima na temelju nedostataka i postotka zadržavanja njenih brodova na području Pariškog memoranduma, smatraju se manje rizičnim brodovima.

6.1.2. Povijesni parametri

Pod povijesnim parametrima smatra se:

- Nedostatci, i
- Zabrane.

Brodovi koji su zaustavljeni više od jedan put, smatraju se rizičnim brodovima. Brodovi kojima je tijekom inspeksijskog pregleda ili inspeksijskih pregleda u razdoblju od 36 mjeseci utvrđen manji broj nedostataka, smatraju se manje rizičnima. Brodovi koji nisu zadržani u razdoblju od 36 mjeseci., smatraju se manje rizičnim brodovima.

Parametri rizika kombiniraju se ponderiranjem, što odražava relativni utjecaj pojedinog parametra na ukupni rizik broda kako bi se odredili sljedeći rizični profili:

- brod visokog rizika,
- brod srednjeg rizika,
- brod niskog rizika.

Pri određivanju navedenih profila rizičnosti veća se važnost pridaje parametrima za vrstu broda, rezultate države zastave, priznate organizacije i rezultate kompanije.

Tablica 2. Obrazac rizičnog profila broda

			Profil				
			Brodovi visoke rizičnosti (HRS)		Brodovi standardne rizičnosti (SRS)	Brodovi niske rizičnosti (LRS)	
Generički parametri			Kriterij	Bodovi	Kriterij	Kriterij	
1	Vrst broda		Tankeri za ulje - kemikalije Brodovi za ukapljene plinove Brodovi za rasute terete Putnički brodovi	2	Brodovi ni visoke ni niske rizičnosti	sve vrste	
2	Starost broda		sve vrste > 12 godina	1		sve starosti	
3a	Zastava	Crna-Siva-Bijela lista	Crna – Vrlo visoka rizičnost, visoka rizičnost, srednja do visoka rizičnost	2		Bijela	
			Crna – srednja rizičnost	1			
3b	IMO-Audit		-	-		DA	
4a	Priznata organizacija	Performanse	Visoke	-		-	Visoke
			Srednje	-		-	-
			Niske	Niska		1	-
			Vrlo niske	Vrlo niska			-
4b	EU priznata		-	-		DA	
5	Kompanija	Performanse	Visoke	-	-	Visoke	
			Srednje	-	-	-	
			Niske	Niska	2	-	
			Vrlo niske	Vrlo niska		-	
Povijesni parametri							
6	Broj nedostataka evidentiran pri svakoj inspekciji u prethodnih 36 mjeseci	Nedostaci	Nisu poželjni (<i>ali ni predmet razmatranja obzirom na ostale pokazatelje i broj zaustavljanja</i>)	-		≤ 5 (i najmanje jedna inspekcija obavljena u prethodnih 36 mjeseci)	
7	Broj zaustavljanja u prethodnih 36 mjeseci	Zaustavljanja	≥ 2 zaustavljanja	1		Bez zaustavljanja	
<p>HRS su brodovi koji ispunjavaju kriterij za ukupnu vrijednost od 5 i više bodova LRS su brodovi koji ispunjavaju sve kriterije parametara niske rizičnosti SRS su brodovi koji nisu ni HRS ni LRS</p>							

Prema definiciji Paris MoU-a, brodovi niske rizičnosti su brodovi koji ispunjavaju kriterije parametara za niski rizik. Brodovi visoke rizičnosti su brodovi koji imaju 5 bodova i više. Brodovi standardne rizičnosti su brodovi koji ne spadaju ni u brodove visoke rizičnosti, niti u brodove standardne rizičnosti. učestalost inspeksijskih pregleda ovisi o kategoriji rizičnosti u kojoj se brod nalazi.

7. VRSTE INSPEKCIJSKIH PREGLEDA BRODA

Inspekcijski pregled broda obično započinje ispitivanje dokumenata. Osim toga, inspektor države luke (PSCO) provodi opću inspekciju više područja na brodu kako bi se uvjerio da ukupno stanje broda udovoljava zahtjevima raznih svjedodžbi. Ako je brod u skladu s tim, PSCO će izdati „čisti“ zapisnik o inspekciji zapovjedniku broda. U slučaju da je bilo nedostataka, zapisnik o inspekciji obuhvaća nađene nedostatke koji ukazuju na daljnje radnje koje treba poduzeti kako bi se oni otklonili. Podaci o pregledanom brodu kao i rezultati inspekcije bit će zabilježeni u THETIS-u.

Vrste inspekcija pregleda su sljedeće:

- Osnovni inspekcijski pregled – *Initial inspection (IN)*;
- Detaljni inspekcijski pregled – *More Detailed inspection (MD)*;
- Prošireni inspekcijski pregled - *Expanded inspection (EI)*;
- Koncentrirana inspekcijska kampanja – *Concentrated Inspection Campaign (CIC)*.

[6]

7.1. OSNOVNI INSPEKCIJSKI PREGLED (*INITIAL INSPECTION - IN*)

Prilikom svakog osnovnog inspekcijskog pregleda, inspektor mora najmanje:

- Provjeriti svjedodžbe i dokumente koji su navedeni u Dodatku 1 Memoranduma,
- Provjeriti cjelokupno stanje broda i životnih uvjeta posade uključujući:
 1. Zapovjednički most
 2. Nastambe i kuhinja
 3. Palube i kaštel
 4. Skladišta/tankove tereta
 5. Strojarnica
- Ustanoviti udovoljava li brod međunarodnim pravilima i standardima,
- Prema potrebi provjeriti jesu li nedostaci utvrđeni prethodnim inspekcijskim pregledom otklonjeni.

Ukoliko se prilikom obavljanja osnovnog inspekcijskog pregleda pronađu očiti razlozi za provođenje detaljnog pristupa se detaljnom inspekcijskom pregledu.

7.2. DETALJNI INSPEKCIJSKI PREGLED (*MORE DETAILED INSPECTION - MD*)

Detaljniji inspekcijski pregled obaviti će se kad god postoje jasni razlozi da se za vrijeme inspekcije vjeruje da stanje broda ili njegove opreme ili posade ne zadovoljava u značajnoj mjeri relevantne instrumente. Jasni razlozi postoje kada Inspektor države luke nađe dokaze, koji u prema njegovoj profesionalnoj prosudbi jamče detaljniji pregled broda, opreme ili posade. Nepostojanje valjanih potvrda ili dokumenata smatra se jasnim osnovama. Ostali primjeri jasnih osnova mogu se naći u Prilogu 9., stavku 6. teksta Memoranduma o razumijevanju.

Detaljnija inspekcija uključiti će pregled područja na kojem su utvrđeni jasni razlozi kao i:

- Područja na koja se odnose prevladavajući i neočekivani faktori,
- Druga područja nasumice odabrana na koja se odnosi:
 1. Dokumentacija
 2. Struktura
 3. Vodonepropusnost
 4. Sustavi za nuždu
 5. Radio komunikacija
 6. Operacije sa teretom
 7. Protupožarna zaštita
 8. Alarmi
 9. Radni i životni uvjeti
 10. Oprema za navigaciju
 11. Sredstva za spašavanje
 12. Opasne tvari
 13. Pogon i pomoćni strojevi
 14. Sprječavanje onečišćenja

Detaljna će inspekcija uzeti u obzir i nadzor na uvjeti propisani ILO-om, ISM-om i STCW-om i uključuju operacijske kontrole.

7.3. PROŠIRENI INSPEKCIJSKI PREGLED (*EXPANDED INSPECTION - EI*),

Prošireni inspekcijski pregled posebno se odnosi na opće stanje ovih rizičnih područja:

- Dokumentacija
- stanje konstrukcije
- otpornost na vremenske uvjete
- sustavi za slučaj nužde
- radioveze
- postupci s teretom
- protupožarna zaštita
- alarmni uređaji
- radni i životni uvjeti
- navigacijska oprema
- sredstva za spašavanje
- opasne tvari
- pogonski i pomoćni strojevi
- sprečavanje onečišćenja.

Pored toga, ovisno o praktičnoj izvedbi ili mogućim ograničenjima u pogledu sigurnosti osoba, broda ili luke, prošireni inspekcijski pregled uključuje provjeru specifičnih elemenata rizičnih područja ovisno o vrsti plovila koje se pregledava pod uvjetom njihove praktične izvedivosti ili bilo kakvih ograničenja koja se odnose na sigurnost ljudi, broda ili luke, provjera specifičnih stavki u tim rizičnim područjima navedenim za svaku vrstu broda mora biti dio proširene inspekcije.

7.4. KONCENTRIRANA INSPEKCIJSKA KAMPANJA (*CONCENTRATED INSPECTION CAMPAIGN - CIC*)

Koncentrirana inspekcijska kampanja provodi se jednom godišnje i to istovremeno u svim državama članicama Memoranduma. Kampanja se fokusira na područja u kojima je zamijećena visoka razina nedostataka prilikom obavljanja inspekcijskih pregleda ili tamo gdje zahtjevi nove konvencije to traže. Kampanja se provodi od 01. rujna do 30. studenog i sastavni je dio svakog inspekcijskog pregleda u tom vremenskom periodu.

Tijekom proteklih godina slijedeće teme bile su fokusom CIC-a:

- 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 – Spriječavanje 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.

7.5. POVREMENI ILI PERIODIČNI I DODATNI PREGLEDI

Periodični inspekcijski pregledi obavljaju se u unaprijed određenim vremenskim razmacima. Njihova učestalost se određuje u intervalima na temelju profila rizičnosti broda. Vremenski razmak između periodičnih inspekcijskih pregleda brodova visokog rizika ne smije biti dulji od šest mjeseci. Vremenski razmak između periodičnih inspekcijskih pregleda brodova drugih rizičnih profila povećava se sa smanjenjem rizika.

Brodovi dopijevaju na povremeni pregled u sljedećim 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.

Povremeni pregledi i dodatni pregledi računaju se jednako. Stoga se vremenski raspon za sljedeći periodični pregled ponovno pokreće nakon dodatnog pregleda.

Nadležno tijelo obavlja periodične inspekcijske preglede na:

- **svim brodovima visokog rizika** koji nisu pregledani u luci ili na sidrištu na području Pariškog memoranduma u posljednjih šest mjeseci. Brodovi visokog rizika raspoloživi su za inspekcijski pregled od petog mjeseca (**Priority II**), a nakon šestog mjeseca pregled je obvezno izvršiti (**Priority I**),
- **svim brodovima srednjeg rizika** koji nisu pregledani u luci ili na sidrištu na području Pariškog memoranduma u posljednjih 12 mjeseci. Brodovi srednjeg rizika raspoloživi su za pregled od desetog mjeseca (**Priority II**), a nakon dvanaestog mjeseca pregled je obvezno izvršiti (**Priority I**);
- **svim brodovima niskog rizika** koji nisu pregledani u luci ili na sidrištu na području Pariškog memoranduma u posljednjih 36 mjeseci. Brodovi niskog rizika raspoloživi su za pregled od 24. mjeseca (**Priority II**), a nakon 36 mjeseca pregled su obvezne izvršiti (**Priority I**).

Po okončanju svakog inspekcijskog pregleda, brojač se resetira i vremenski interval će se odvijati prema predviđenom prozoru ukoliko nema odlučujućih ili nepredviđenih faktora i ako je brod u luci Paris MoU-a.

Dodatni inspekcijski pregledi brodova na koje se primjenjuju dijele se na odlučujuće i nepredviđene faktore, a raspoloživi su za pregled bez obzira na razdoblje od posljednjeg periodičnog inspekcijskog pregleda. Međutim, o potrebi za dodatnim inspekcijskim pregledom zbog nepredviđenih faktora odlučuje inspektor na temelju stručne procjene.

Iznenadni (*Overriding Factors*) čimbenici i/ili neočekivani čimbenici (*Unexpected Factors*) mogu pokrenuti inspekciju između povremenih pregleda. Ova kategorija inspekcije naziva se dodatnom (*Additional*) inspekcijom.

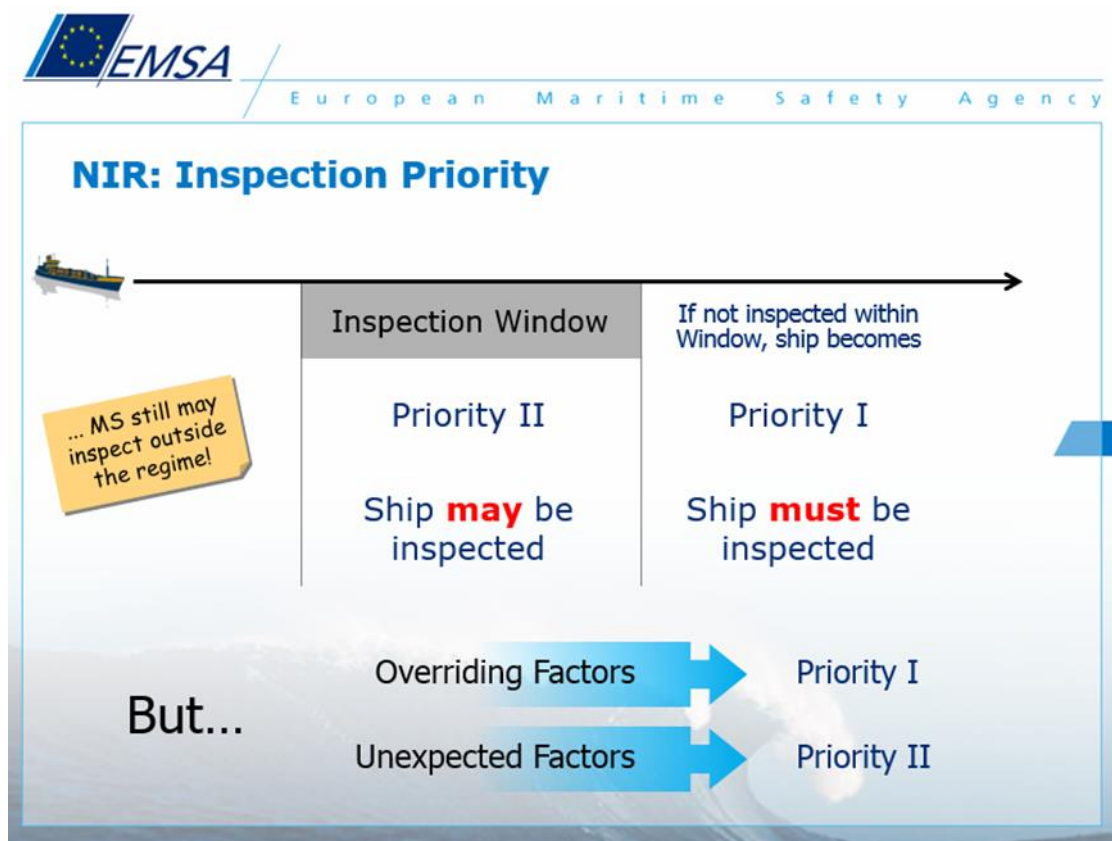
Brodovi na koje se primjenjuju **iznenadni čimbenici** (*Overriding Factors*) pregledavaju se bez obzira na razdoblje od njihovog posljednjeg periodičnog inspekcijskog pregleda su brodovi. Najvažniji čimbenici, navedeni u nastavku, smatraju se dovoljno ozbiljnima da pokrenu dodatnu inspekciju na **Prioritetu I**:

- koji su od posljednjeg inspekcijskog pregleda na području Pariškog memoranduma, zbog sigurnosnih razloga isključeni ili povučeni iz svoje klase.
- koji su bili predmet izvještaja ili obavijesti druge države članice Memoranduma.
- Brodovi kojih nema u bazi podataka inspekcijskih pregleda Komisije.
- koji su pretrpjeli sudar, havariju ili nasukavanje na putu prema luci,
- koji su bili optuženi za navodno kršenje odredaba o ispuštanju opasnih tvari ili otpadnih voda, ili
- koji su pogrešno ili opasno manevrirali, pri čemu nisu poštivali plovidbene sustave IMO-a, ni pravila i postupke sigurnosti plovidbe.

Brodovi na koje se primjenjuju **neočekivani** (*Unexpected Factors*) **čimbenici** mogu biti podvrgnuti inspekcijskom pregledu bez obzira na razdoblje od posljednjeg periodičnog inspekcijskog pregleda. Odluku o tom dodatnom inspekcijskom pregledu donosi voditelj odjela za inspekcijske poslove nadležne Lučke kapetanije na temelju stručne procjene:

- koji se nisu uskladili s važećom verzijom preporuke IMO-a o plovidbi kroz prilaze Baltičkom moru.
- sa svjedodžbama koje su izdale bivše priznate organizacije kojima je priznanje oduzeto od posljednjeg inspekcijskog pregleda na području Pariškog Memoranduma.
- za koje su zaprimljeni podaci u skladu s člankom 21. Pravilnika- koji su bili predmet izvještaja ili pritužbe zapovjednika, člana posade ili bilo koje osobe ili organizacije koja ima legitimni interes za sigurnu plovidbu broda, životne i radne uvjete na brodu ili za sprečavanje onečišćenja, osim u slučaju da dotična država članica smatra da su izvještaj ili pritužba očito neutemeljeni.
- koji su prethodno bili zadržani prije više od tri mjeseca.
- na kojima su utvrđeni ozbiljni nedostaci, osim onih kojima su nedostaci trebali biti otklonjeni u roku od 14 dana nakon isplavljenja i onih kojima su nedostaci trebali biti otklonjeni prije isplavljenja.

- na kojima su utvrđeni problemi u vezi s teretom, posebno sa štetnim i opasnim teretom.
- kojima se upravljalo na način opasan za osobe, imovinu ili okoliš.
- za koje se iz pouzdanih izvora doznalo da su im parametri rizika različiti od upisanih parametara, te im je time razina rizika veća.
- brodovi koji su bili predmet izvješća ili pritužbe, uključujući pritužbe s kopna, zapovjednika broda, člana posade ili bilo koje osobe ili organizacije koja ima legitimni interes za sigurnu plovidbu broda, uvjete života i rada na brodu ili za sprečavanje onečišćenja, osim ako inspekcija sigurnosti plovidbe smatra da su izvješće ili pritužba očito neutemeljeni;
- brodovi za koje je dogovoren plan otklanjanja nedostataka, ali čija provedba nije provjerena od strane nadležnih inspeksijskih službi.



Slika 6. NIR - Inspection Priority

[7]

7.6. INSPEKCIJSKI PREGLED BRODOVA IZ PRIORITETNE SKUPINE I

(PRIORITY 1)

Prošireni inspekcijski pregled obavlja se na:

- svim brodovima visokog rizika koji nisu pregledani u posljednjih šest mjeseci,
- svim putničkim brodovima, tankerima za ulje, tankerima za plin ili kemikalije ili brodovima za rasute terete, starijima od 12 godina, srednjeg rizika, koji nisu pregledani u posljednjih 12 mjeseci.

Početni ili detaljni inspekcijski pregled, prema potrebi, obavlja se na:

- svim brodovima osim putničkih brodova, tankera za ulje, tankera za plin ili kemikalije ili brodova za rasute terete, starijima od 12 godina, srednjeg rizika, koji nisu pregledani u posljednjih 12 mjeseci.

U slučaju odlučujućeg čimbenika:

- Detaljni ili prošireni inspekcijski pregled, prema stručnoj procjeni inspektora, obavlja se na svim brodovima visokog rizika te na svim putničkim brodovima, tankerima za ulje, tankerima za plin ili kemikalije ili brodovima za rasute terete, starijima od 12 godina.
- Detaljni inspekcijski pregled obavlja se na svim brodovima osim putničkih brodova, tankera za ulje, tankera za plin ili kemikalije ili brodova za rasute terete, starijima od 12 godina.

7.7. INSPEKCIJSKI PREGLED BRODOVA IZ PRIORITETNE SKUPINE II

(PRIORITY 2)

Prošireni inspekcijski pregled obavlja se na:

- svim brodovima visokog rizika koji nisu pregledani u posljednjih pet mjeseci,
- svim putničkim brodovima, tankerima za ulje, tankerima za plin ili kemikalije ili brodovima za rasute terete, starijima od 12 godina, srednjeg rizika, koji nisu pregledani u posljednjih 10 mjeseci, ili

- svim putničkim brodovima, tankerima za ulje, tankerima za plin ili kemikalije ili brodovima za rasute terete, starijima od 12 godina, niskog rizika, koji nisu pregledani u posljednja 24 mjeseca.

Početni ili detaljni inspekcijski pregled, prema potrebi, obavlja se na:

- svim brodovima osim putničkih brodova, tankera za ulje, tankera za plin ili kemikalije ili brodova za rasute terete, starijima od 12 godina, srednjeg rizika, koji nisu pregledani u posljednjih 10 mjeseci, ili
- svim brodovima osim putničkih brodova, tankera za ulje, tankera za plin ili kemikalije ili brodova za rasute terete, starijima od 12 godina, niskog rizika, koji nisu pregledani u posljednja 24 mjeseca.

U slučaju odlučujućeg faktora:

- detaljni ili prošireni inspekcijski pregled, prema stručnoj procjeni inspektora, obavlja se na svim brodovima visokog rizika ili na svim putničkim brodovima, tankerima za ulje, tankerima za plin ili kemikalije ili brodovima za rasute terete, starijima od 12 godina,
- detaljni inspekcijski pregled obavlja se na svim brodovima osim putničkih brodova, tankera za ulje, tankera za plin ili kemikalije ili brodova za rasute terete, starijima od 12 godina.

7.8. KRITIČNA PODRUČJA TIJEKOM PREGLEDA BRODA

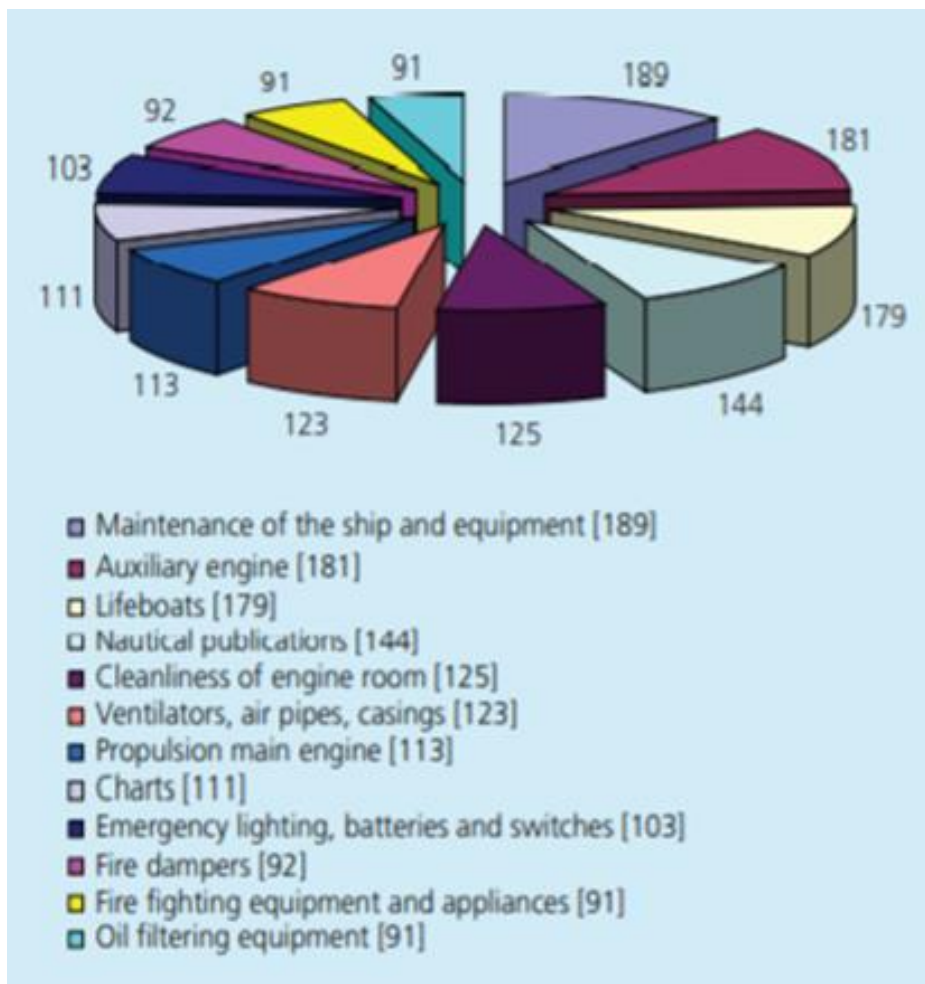
Tijekom inspekcije postoje kritična područja koja su najčešći uzrok zadržavanja broda od strane inspektora. Ta područja su osjetljiva i posada broda ih treba često provjeravati.

Kritična područja:

- **Obveze zapovjednika** (svjedodžbe, evidencija radnih sati i odmora, ISM protokoli, SOPEP plan, ISPS dogovori)
- **Most** (navigacijske karte, nautičke publikacije, magnetski kompas, svjetla, zvučni signali, GMDSS, EPIRB, protupožarni alarmi)

- **Oprema za spašavanje** (splavi i brodice za spašavanje, oprema u brodicama/splavima, sohe, prsluci i kolutovi za spašavanje, proces ukrcaja)
- **Smještaj posade** (protupožarna oprema i vrata, ventilacija, sanitarni čvor)
- **Paluba** (korozija, ograde, grotla skladišta, ventilacija, vitla, prigušivači požara, protupožarna oprema i instalacija, čamci za spašavanje)
- **Radni prostor** (pomoćna protupožarna pumpa, pomoćni generator, rasvjeta)
- **Strojarnica** (čistoća, separator zauljene vode, propulzijski sustav, pomoćni motori, protupožarne pumpne, kormilarski uređaj, nepropusna vrata)

Najčešći nedostaci (*Deficiencies*) i neusklađenosti (*Non-conformities*) pronađeni tijekom pregleda *Port State Control* prikazani su na slici br. 7.



Slika 7. Najčešći nedostaci (*Deficiencies*) uočenih tijekom pregleda PSC

[9]

8. OTKLANJANJE NEDOSTATAKA I ZABRANA ISPLOVLJENJA

Po završetku inspekcijskog pregleda, detaljnog inspekcijskog pregleda ili proširenog inspekcijskog pregleda, inspektor će sastaviti zapisnik. Zapisnik sadrži rezultate inspekcijskog pregleda, utvrđene nedostatke, te pojedinosti o svakoj poduzetoj mjeri. Inspektor je dužan upoznati zapovjednika broda sa sadržajem zapisnika, kao i svim obvezama koje iz zapisnika proizlaze za zapovjednika broda, vlasnika ili drugu ovlaštenu osobu.

Ukoliko su prilikom inspekcijskog pregleda utvrđeni nedostaci zbog kojih je donesena mjera zabrane isplovljenja broda, zapisnik sadrži i informaciju o budućoj objavi zabrane. Podatke o unajmitelju u zapisniku ovjerava zapovjednik broda, ili osoba koja ga zamjenjuje. Primjerak zapisnika inspektor je dužan uručiti zapovjedniku broda. Ukoliko su prilikom inspekcijskog pregleda utvrđeni nedostaci vezani uz radne uvjete na brodu prema odredbama posebnog propisa kojim se uređuju načela za utvrđivanje radnog vremena članova posade na brodu, inspektor će o tome izravno ili diplomatskim putem izvijestiti državu zastave, s priloženim zapisnikom o obavljenom inspekcijskom pregledu.

Pored gore navedenog zapisnika inspektor će tijekom pregleda broda ispuniti posebne zapisnike za nadzor sadržaja sumpora u brodskom gorivu, sati rada i odmora, nadzor zauljenih voda, nadzor sredstava protiv obraštanja (AFS), nadzor onečišćenja zraka sa brodova te osiguranju brodara od potraživanja. Inspektor će nakon inspekcijskog pregleda ispuniti i zapisnik o sigurnosnoj zaštiti broda. odjel inspekcijskih poslova nadležne lučke kapetanije vodi evidenciju pregleda.

8.1. OTKLANJANJE NEDOSTATAKA

Inspektor će se uvjeriti da su svi nedostaci, utvrđeni inspekcijskim pregledom, otklonjeni ili će biti otklonjeni u skladu s međunarodnim konvencijama. U slučaju utvrđivanja nedostataka koji očito ugrožavaju sigurnost, zdravlje ili okoliš, inspektor će izreći mjeru zabrane isplovljenja broda ili zabrane operacija. Rješenje o zabrani isplovljenja ili zabrane operacija ne smije se ukinuti sve dok se ne otkloni opasnost ili dok inspektor ne utvrdi da brod može, poštujući sve potrebne uvjete, isploviti ili nastaviti s radom bez opasnosti za sigurnost i zdravlje putnika ili posade ili opasnosti za druge brodove ili ako nema opasnosti od onečišćenja morskog okoliša.

Ako se inspekcijskim pregledom utvrdi da brod nije opremljen ispravnim zapisivačem podataka o putovanju sukladno važećim propisima, inspektor će zabraniti isplavljenje broda.

Ako nedostatak ne može biti otklonjen u luci zabrane isplavljenja, inspektor može dopustiti brodu da isplovi do odgovarajućeg remontnog brodogradilišta koje je najbliže luci zabrane isplavljenja u kojemu se taj nedostatak može otkloniti ili može naložiti da se nedostatak otkloni u roku od najviše 30 dana, sukladno smjericama Memoranduma. U iznimnim okolnostima, kada je ukupno stanje broda očito pod-standardno, inspektor može obustaviti inspekcijski pregled broda dok odgovorne strane (država zastave i/ili priznate organizacije) ne poduzmu mjere potrebne za ispunjavanje primjenjivih zahtjeva međunarodnih konvencija.

U slučaju zabrane isplavljenja, nadležna Lučka kapetanija će odmah dostaviti informaciju o zabrani Upravi nadležnoj za nadzor stranih brodova, koja će odmah poslati pisanu obavijest o svim relevantnim okolnostima, zajedno s izvješćem o inspekcijskom pregledu, državi zastave ili, ako to nije moguće, konzulu ili u njegovoj odsutnosti, najbližem diplomatskom predstavništvu te države. Po potrebi se obavještavaju i priznate organizacije odgovorne za izdavanje klasifikacijskih ili statutarnih svjedodžbi u skladu s međunarodnim konvencijama.

Pri obavljanju inspekcijskog nazora stranog poduzet će se sve moguće mjere kako bi se izbjeglo neopravdano kašnjenje broda ili zabrana isplavljenja.

Ako je brodu neopravdano izrečena mjera zabrane isplavljenja ili mu je uzrokovano neopravdano kašnjenje, vlasnik broda ili kompanija imaju pravo na naknadu pretrpljene štete i gubitaka. Radi smanjenja preopterećenja luke, inspektor može dopustiti zaustavljenom brodu da se premjesti u drugi dio luke ako je takvo premještanje sigurno. Međutim, moguće preopterećenje luke ne uzima se u obzir pri donošenju odluke o zabrani isplavljenja ili ukidanju iste. Nadležna lučka kapetanija surađuje s nadležnom Lučkom upravom i drugim tijelima radi lakšeg premještaja broda pod zabranom isplavljenja. Nadležna lučka kapetanija u najkraćem roku izvješćuje Lučku upravu o izdavanju rješenja o zabrani isplavljenja broda.

Za vrijeme inspekcijskog pregleda broda, inspektor može utvrditi jedan ili više nedostataka, te pojedinosti o svakoj poduzetoj mjeri koje se unose u zapisnik. Svaki nedostatak ima jedinstveni kod. U zapisniku se također navodi i u kojem roku treba otkloniti nedostatak. Uz sve nedostatke, treba uključiti i primjenjive reference koje se vežu uz relevantnu konvenciju. Uz nedostatak će biti navedene i poduzete mjere.

Tablica 3. Najčešće korištene poduzete mjere klasificiranih prema kodovima

KOD	MJERA	ENGLISKI NAZIV MJERE
10	Nedostatak otklonjen	Rectified
15	Otkloniti nedostatak u slijedećoj luci (1)	At the next port (1)
16	Otkloniti nedostatak u roku od 14 dana	Within 14 days
17	Otkloniti nedostatak prije isplovljenja	Before departure
19	Otkloniti veliku neusklađenost prije isplovljenja (3)	Major Non Conformity (3)
21	Otkloniti neusklađenost u roku od 3 mjeseca (2)	Within 3 months (2)
26	Obavještena priznata organizacija za sigurnost (4)	CSA informed (4)
46	Otkloniti nedostatak u dogovorenom brodogradilištu	At agreed repair port
47	Po dogovorenim uvjetima klasifikacijskog društva	Agreed class condition
48	Po dogovorenim uvjetima države zastave	As in the agreed flag State condition
49	Kako je dogovoreno u planu otklanjanja nedostataka	As in the agreed rectification action plan
55	Konzultirana država zastave	Flag consulted
65	Zaustavljene operacije	Operation stopped
80	Privremena zamjena opreme	Temporary substitute
81	Obaviti privremene popravke	Temporary repair
99	Zapovjedniku naloženo da...	Master instructed to...
√	Osnove za zabranu isplovljenja	Detained

- (1) Nikad za nedostatak koji je razlog za zabranu isplovljenja
- (2) Samo za ISM stavke s nedostatkom i nikad nedostatak koji je razlog za zabranu isplovljenja
- (3) Samo za ISM stavke s nedostatkom i uvijek za nedostatak koji je razlog za zabranu isplovljenja
- (4) Samo za nedostatke iz sigurnosne zaštite

Objašnjenje poduzetih mjera po kodovima:

- 10 Nedostatak otklonjen** – koristi se kada je nedostatak otklonjen i kada se inspektor države luke tome i uvjerio,
- 15 Otkloniti nedostatak u slijedećoj luci** – koristi se kada nedostatak ne može biti otklonjen prije isplovljenja, ali inspektor države luke zahtjeva otklanjanje u slijedećoj luci. Ova radnja zahtijeva da se nedostatak otkloni prije uplovljenja u slijedeću luku. Moguće je da će se radovi na popravcima ili isporuci opreme odvijati za vrijeme boravka broda u toj luci.
- 16 Otkloniti nedostatak u roku od 14 dana** – koristi se za nedostatke koji, po stručnoj procjeni inspektora, nije toliko ozbiljan da bi zahtijevao hitno otklanjanje i

ponovni pregled od strane inspektora. Otklanjanje nedostatka ograničeno je na najviše 14 dana, ali na zapovjednikovoj je odgovornosti da ispravi nedostatak što je prije moguće.

- 17 Otkloniti nedostatak prije isplovljenja** – koristi se za nedostatke koji: trebaju biti otklonjeni prije isplovljenja, ali nisu dovoljno ozbiljni da bi bili temelj za zabranu isplovljenja ili se ne mogu otkloniti prije isplovljenja. Na odgovornosti zapovjednika da nedostatak otkloni prije isplovljenja. Inspektor nema obvezu ponovnog dolaska na brod kako bi se uvjerio je li nedostatak otklonjen.
- 19 Otkloniti veliku nesukladnost prije isplovljenja** – koristi se u slučaju zabrane isplovljenja broda kada je nedostatak ili nedostaci povezani sa sustavom upravljanja sigurnošću. Tada će se zatražiti od države zastave ili priznate organizacije koja je izdala svjedodžbe upravljanja sigurnošću obavljanje prosudbe sustava upravljanja sigurnošću (ISM).
- 21 Otkloniti nesukladnost u roku od 3 mjeseca** - koristi se u slučaju kada je nedostatak ili nedostaci povezani sa sustavom upravljanja sigurnošću, ali nisu toliko ozbiljni da bi uzrokovali zabranu isplovljenja broda. Kompanija broda je dužna implementirati korektivne mjere Sustava upravljanja sigurnošću u roku od tri mjeseca Ovaj kod se upotrebljava i kada država zastave ili priznata organizacija koja je izdala svjedodžbe upravljanja sigurnošću obavi prosudbe sustava upravljanja sigurnošću (ISM) nakon zaustavljanja broda. Tada se kod 19 briše i upisuje kod 21.
- 26 Obavještena priznata organizacija za sigurnost** - koristi se samo kod nedostataka iz područja sigurnosne zaštite broda kada postoje očiti razlozi da su nedostaci u suprotnosti sa smjernicama Memoranduma. U tom slučaju inspektore države luke dužan je obavijestiti svoje nadležno tijelo za sigurnosnu zaštitu.
- 46 Otkloniti nedostatak u dogovorenom brodogradilištu** – koristi se u slučaju kada se nedostaci koji su uzrokovali zabranu isplovljenja broda ne mogu otkloniti u luci zaustavljanja. U tom slučaju inspektor je suglasan da će se nedostaci otkloniti u brodogradilištu u slijedećoj luci u koje je brod dužan direktno isploviti.
- 47 Po dogovorenim uvjetima klasifikacijskog društva** – koristi se u slučaju kada neki nedostatak ili nedostaci nisu otklonjeni, ali je inspektor prihvatio uvjete o otklanjanju klasifikacijskog društva i odnosi se samo na stavke koji su pokriveni Svjedodžbom klase kao primjerice trup broda ili strojni uređaj.
- 48 Po dogovorenim uvjetima države zastave** – koristi se u slučaju kada neki nedostatak ili nedostaci nisu otklonjeni, ali je inspektor prihvatio uvjete o otklanjanju

koji su izdani od strane Administracije ili priznate organizacije koju je ovlastila Administracija države zastave broda.

- 49 Kako je dogovoreno u planu otklanjanja nedostataka** – koristi se samo u slučaju nedostataka proizašlih iz MLC 2006 konvencije, a bili su temelj zabrane isplovljenja.
- 55 Konzultirana država zastave** – koristi se kada je konzultirana Administracija države zastave broda u svezi nedostatka.
- 65 Zaustavljene operacije** – koristi se kada inspektor procijeni da operacije uočene tijekom inspekcijskog pregleda broda predstavljaju opasnost te naloži njihovo zaustavljanje.
- 80 Privremena zamjena opreme** – koristi se u slučaju kada je nedostatak otklonjen privremenom zamjenom opreme.
- 81 Obaviti privremene popravke** – koristi se u slučaju kada se privremeno obave popravci i kada je inspektor suglasan sa prijedlogom Administracije ili priznate organizacije koju je ovlastila Administracija države zastave broda.
- 99 Zapovjedniku naloženo da...** - koristi se samo u iznimnim slučajevima kada se zapovjedniku da naputak, a koji nije pokriven nekim od prije spomenutih kodova. Nadalje potrebno je navesti koje su obveze zapovjednika i rok do kada moraju biti primjenjene. Kod mjere 99 se može upotrijebiti za sve grupe nedostataka osim u kodovima nedostataka koji se odnose na Sustav upravljanja sigurnošću i Sigurnost broda.

8.2 ODBIJANJE ILI ZABRANA UPLOVLJENJA (PRISTUPA) – BANNING

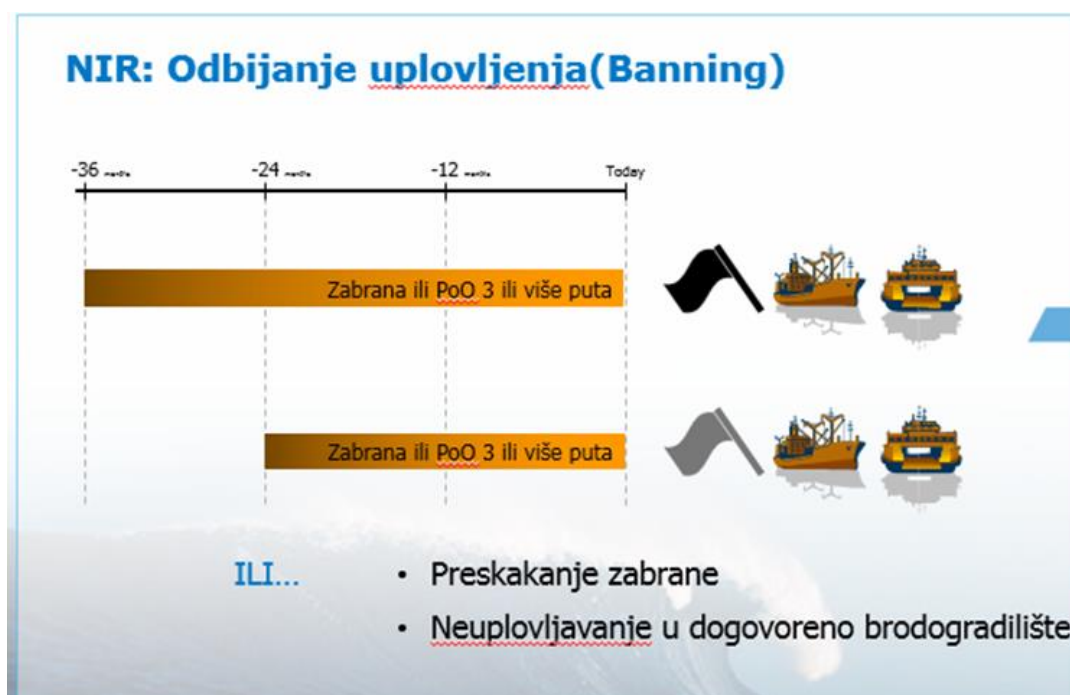
Za mjere odbijanja pristupa (zabrana) - *Refusal of Access (Banning)* tri su razloga zbog kojih se brodu mora odbiti pristup lukama i sidrištima unutar područja Pariškog memoranduma, a temeljem podataka iz baze podataka inspekcijskih pregleda Komisije koji se objavljuju svake godine:

- Kada je brod zadržan 3 puta, u roku od 36 mjeseci, a to se odnosi na brodove koji plove pod zastavom države na crnoj listi Pariškog memoranduma ili kada je brod zadržan 3 puta u roku od 24 mjeseca, a odnosi se na brodove koji plove pod zastavom države na sivoj listi Pariškog memoranduma;
- Kad brod pobjegne (prekrši) zabranu isplovljenja;
- Kada se brod nakon zadržavanja ne javi na dogovoreno mjesto, luku popravka.

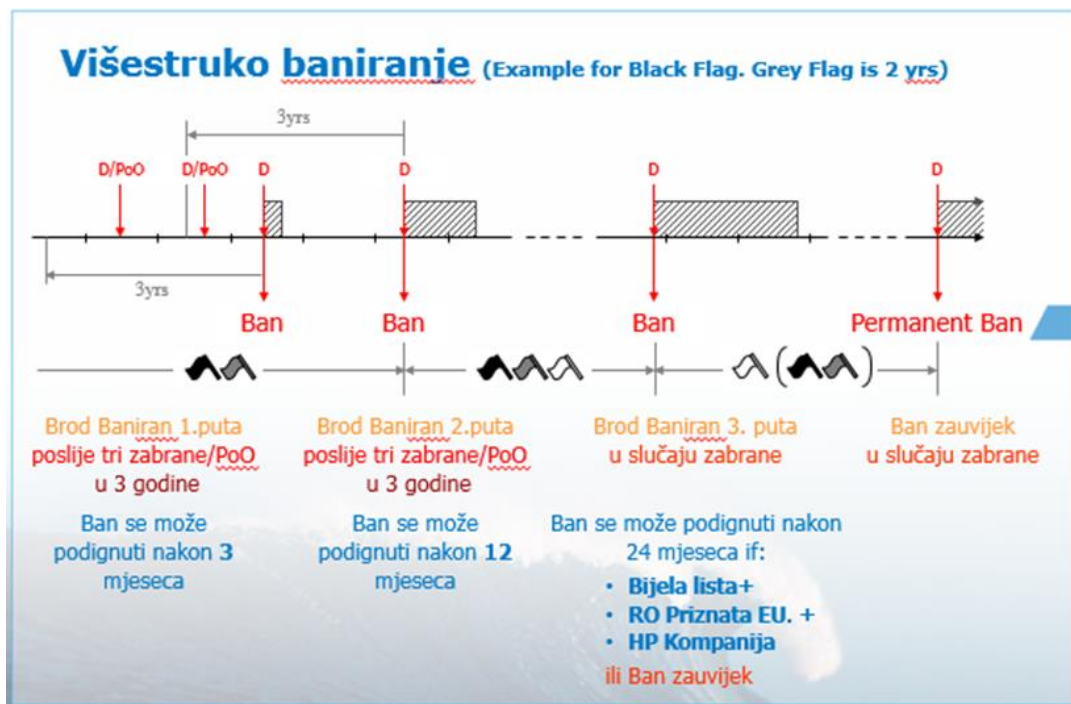
Odbijanje uplovljenja ukida se tek nakon isteka tri mjeseca od dana izricanja, odnosno 12 mjeseci ako je brodu drugi put odbijeno uplovljenje. Nakon svake sljedeće zabrane isplovljenja broda izrečene u luci ili na sidrištu unutar zemalja članica Pariškog memoranduma brodu će biti odbijeno uplovljenje u svaku luku i sidrište unutar područja Pariškog memoranduma. Ovo treće odbijanje uplovljenja može se ukinuti nakon isteka 24 mjeseca od dana izricanja odbijanja i pod sljedećim uvjetima:

- da brod plovi pod zastavom države koja nije uvrštena ni na crnu ni na sivu listu
- da je statutarne i klasifikacijske Svjedodžbe brodu izdala organizacija (ili organizacije) priznata sukladno Uredbi (EZ-a) br. 391/2009 Europskoga parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o zajedničkim pravilima i normama za organizacije ovlaštene za inspeksijske i druge preglede broda kako je izmijenjena i dopunjena,
- da brodom upravlja uspješna kompanija

Svakom brodu koji ne ispunjava uvjete, nakon isteka 24 mjeseca od izricanja odbijanja uplovljenja, trajno se odbija uplovljenje u svaku luku i sidrište unutar područja Pariškog memoranduma. Nakon prve zabrane isplovljenja broda u luci ili na sidrištu unutar područja Memoranduma koja slijedi nakon trećeg odbijanja uplovljenja izreći će se trajno odbijanje uplovljenja u bilo koju luku i sidrište unutar područja Memoranduma.



Slika 8. NIR: Odbijanje uplovljenja broad (*Banning*)

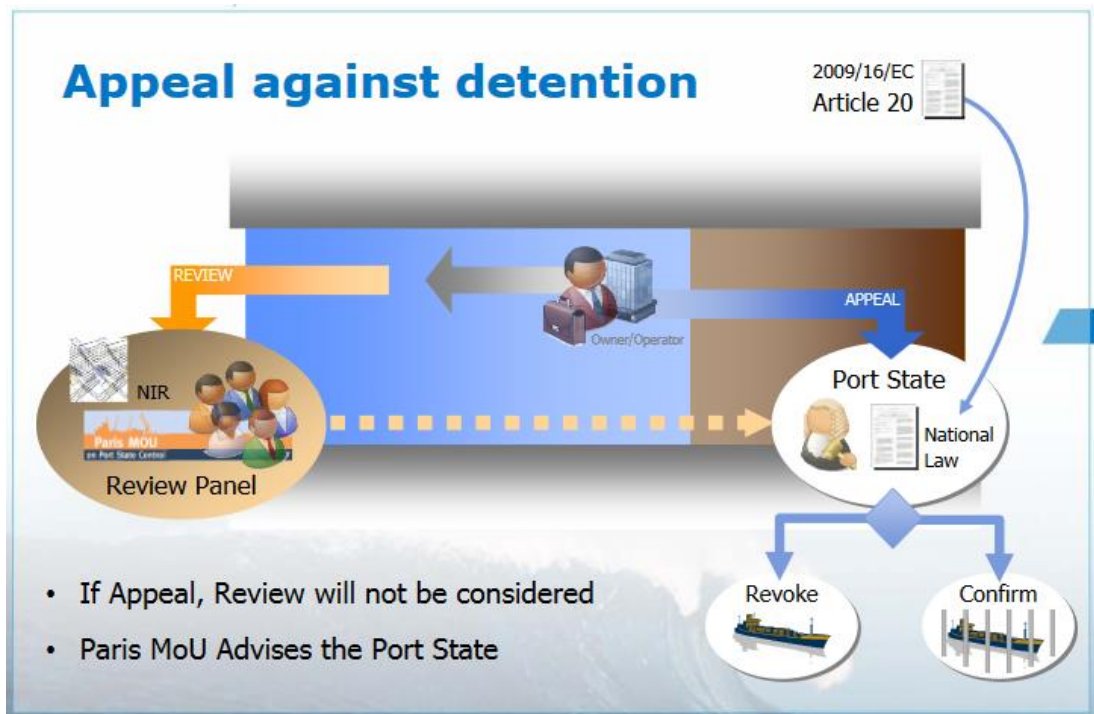


Slika 9. Višestruko baniranje

[8]

Ako brod mora dovršiti ukrcaj / iskrcaj u luci, to se može dogoditi jer je zabrana na snazi nakon odlaska/prije isplavljenja. Ako nakon prve zabrane brod promijeni bijelu zastavu, nakon toga ne može se izdati zabrana ako održi bijelu zastavu.

Zabrana je mjera izrečena na pojedinom brodu. Jednom kada je zabranjen donesena, promjena tvrtke, zastave ili neka druga uključena promjena ne ukida zabranu ili na drugi način skraćuje spomenuta razdoblja.



Slika 10. Žalba protiv zadržavanja (*Appeal against detention*)

[8]

Ako brodovlasnik dobije žalbu za zabranu zadržavanja koja je rezultirala nalogom za zabranu, tada zabranu treba ukinuti jer će se broj zadržavanja smanjiti za jedno. Samo za konačnu odluku ako je pozitivno na brodovlasnika koji utječe na status broda.

9. KONTROLA DRŽAVE ZASTAVE (FLAG STATE CONTROL - FSC)

Država zastava trgovačkog plovila predstavlja nadležnost prema čijim zakonima je plovilo registrirano ili licencirano i smatra se državljanstvom plovila. Trgovačko plovilo mora i može biti registrirano samo u jednoj nadležnosti, ali može promijeniti registar u kojem je registrirano. Država zastava ima ovlasti i odgovornost za provođenje propisa nad brodovima registriranim pod njezinom zastavom uključujući one koji se odnose na inspekciju, certificiranje i izdavanje dokumenata o sigurnosti i sprječavanju onečišćenja. Kako brod djeluje u skladu sa zakonima države zastave, ti su zakoni primjenjivi ako je brod uključen u slučaj admiraliteta.

Od potpisivanja Deklaracije o pravu zastave (*Flag Right Declaration*) iz 1921. godine, priznato je da sve države imaju pravo voditi upisnik brodova i biti država zastave broda, čak i države koje nemaju izlaz na more. Zbog neuspjeha nekih država zastava da ispoštuju svoje dužnosti ispitivanja i certificiranja posebno država zastava pogodnosti koje su svoj zadatak prenijele klasifikacijskim društvima, brojne države su od 1982. uspostavile kontrolu država luka brodova s inozemnom registracijom koji uplovljavaju njihovim teritorijem nadležnosti.

9.1. METODE KONTROLE DRŽAVE ZASTAVE

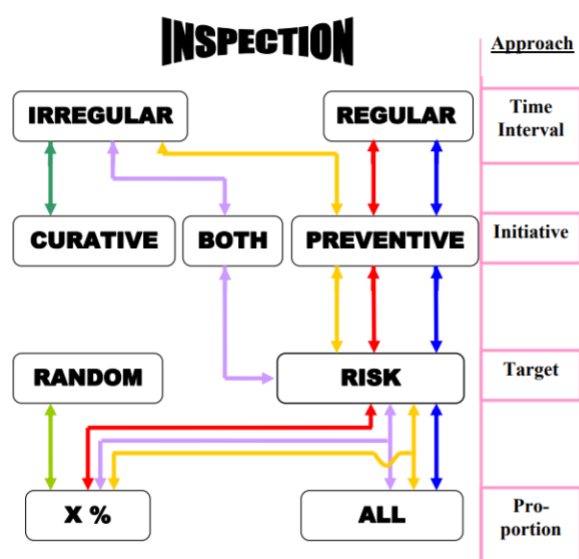
Opseg nadzora države zastave označava poduzete mjere radi osiguranja sposobnosti flote za odgovarajuće propise, posebno neobvezne mjere i netipične aranžmane kao što su dodatne inspekcije, sudjelovanje u zakonskim anketama i djelomične delegacije. Metode se kreću od jednostavnih do složenijih. Iako su te metode i dalje izvedive za primjenu u kontroli države zastave, odabrana metoda treba razmotriti potrebu i sposobnost države zastave. Drugim riječima, ne postoji jedna najbolja metoda koja se može primijeniti za sve uprave.

Metode kontrole države zastave mogu imati mnogo sličnosti s PSC-om jer su usko povezane. Međutim, kako je PSC razvijeniji od FSC-a, razumljivo je da FSC donekle usvoji PSC sustav zbog njegove sofisticiranosti.

Pristup inspekciji može se klasificirati u četiri kategorije:

1. **Na temelju vremenskog intervala** – Pristup vremenskom intervalu nudi tri mogućnosti: redovito, neredovito ili oboje. Kada se odluči na pregled brodova u određenom omjeru, treba odrediti i vremensko razdoblje pravilnosti. To je do uprave i ona odlučuje hoće li pregledati 50% cjelokupne flote u razdoblju od svake 2,5 godine ili 100% svake godine, ili pak neki drugi aranžman.
2. **Na temelju inicijativa** – Inicijative označavaju samu inspeksijsku aktivnost u odnosu na vrijeme. Postoje tri vrste inicijativa: proaktivna preventivna, reaktivna kurativna i kombinacija između oboje.
3. **Na temelju cilja** – Izbor je na provođenju slučajnog pregleda ili pregleda na temelju rizika. Slučajno u ovoj kategoriji znači odabir brodova je nasumičan. Dok pregled na temelju rizika označava izbor brodova na temelju vrsti i starosti.
4. **Na temelju proporcije** – Ovaj pristup je osnovan i jednostavan. Mogućnosti su hoće li se pregledati 100% brodova u floti ili bilo koji drugi određeni omjer.

Gore navedeni pristupi nisu isključivi i kombinacija je prihvatljiva kako bi se ispunile potrebe FSC-a. Primjer kombinacije proporcije, vremenskog intervala i cilja je godišnji pregled 50% putničkih brodova starijih od 10 godina.



Slika 11. Mjerilo veličine, vremenskog intervala i cilja pregleda FSC

10. INFORMACIJSKI SUSTAV THETIS

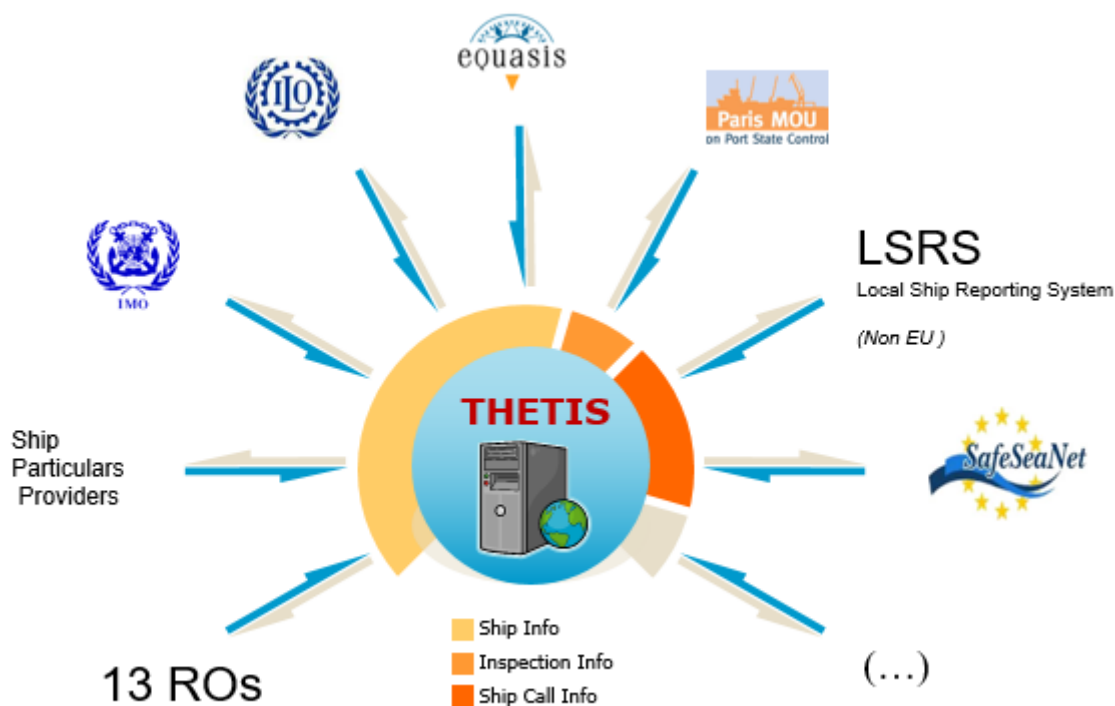
THETIS je informacijski sustav koji služi kao podrška novom režimu nadzora države luke. Ovaj sustav ključan je za implementaciju novog režima koji je donesen sukladno Direktivi 2009/16/EC o nadzoru države luke kako je izmjenjena i dopunjena. Kao što vidimo od iznimne je važnosti za cijelokupan sustav pomorske sigurnosti.

Osim Europskoj uniji informacijski sustav služi i široj regiji pariškog Memoranduma o razumijevanju o nadzoru države luke (MoU ili PMoU), koja uključuje Kanadu, Island, Norvešku i Rusku federaciju. Radni naziv za sustav je THETIS - koja je u grčkoj mitologiji bila božica mora.

Kako bi se olakšalo planiranje inspekcija, informacijski sustav THETIS povezan je sa sigurnosnim sustavom Europske unije *SafeSeaNet*. *Safe Sea Net* i *Clean Sea Net* pruža informacije o brodovima koji uplovljavaju u luke država članica Europske unije, ili ih očekuje, prate kretanja brodova koji prevoze opasan teret te prate eventualna zagađenja na morskoj površini.

THETIS označava koji brodovi imaju prioritet za inspekciju i omogućuje bilježenje rezultata inspekcija. Putem THETIS-a ta su izvješća dostupna svim nadzornim tijelima države luke u Zajednici i Pariškom MOU-u.

THETIS je povezan s brojnim drugim bazama podataka koje se odnose na pomorsku sigurnost, uključujući one klasifikacijskih društava koja su priznate od strane Europske unije kao i drugih koji olakšavaju inspektoru obavljanje pregleda. Rezultati inspekcije dostupni su i putem javne web stranice EMSA-e. 2013 godine stvorena je nova platforma za statističku analizu podataka pohranjenih u bazi podataka THETIS, poznata kao JASPER i koja je dostupna na raspolaganje državama članicama.



Slika 12. Prikaz THETIS razmjene informacija

[7]

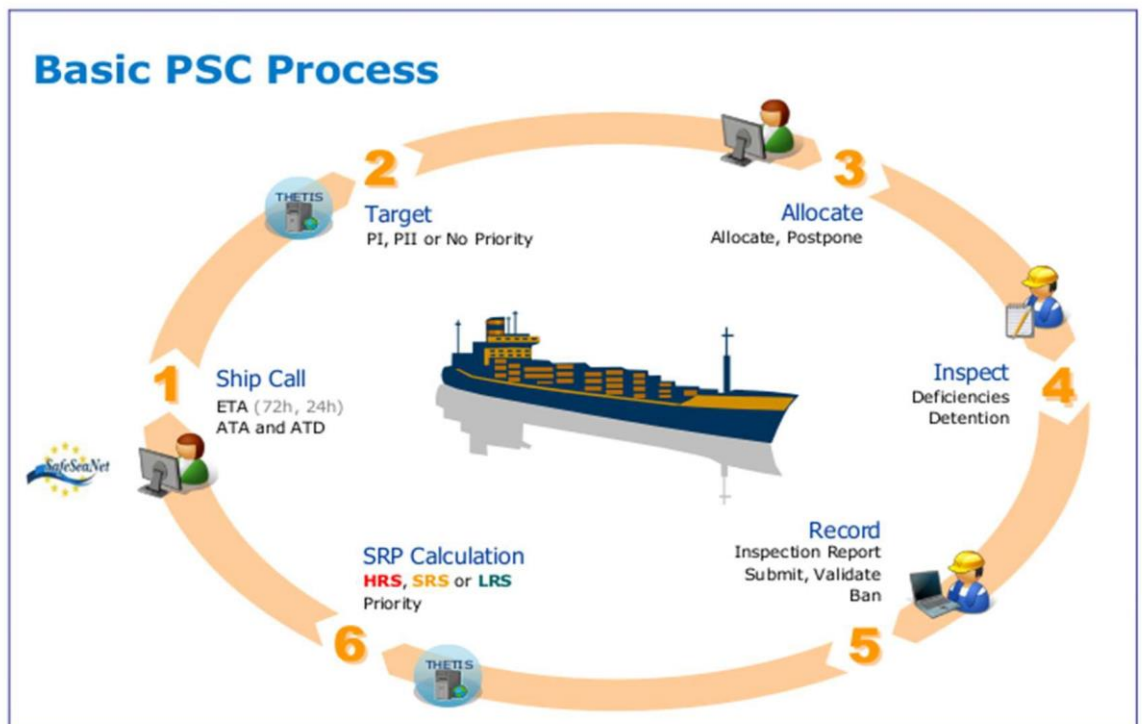
Hrvatska je 26. studenog 2013. implementirala hrvatski integrirani pomorski informacijski sustav (CIMIS) kojim se osigurava elektroničko poslovanje u prihvatu i otpremi brodova između korisnika sustava u Republici Hrvatskoj i razmjena podataka sa *SafeSeaNet* sustavom;

Danas se u sustavu evidentira 18 000 pregleda godišnje od strane 600 ovlaštenih korisnika iz 28 povezanih zemalja. Svakog dana u sustav se bilježi više od 3000 dolazaka u bilo koju luku u regiji, prikupljenu putem *SafeSeaNet-a*.

11. OBVEZA JAVLJANJA DOLASKA BRODOVA (*SHIP ARRIVAL REPORTING OBLIGATIONS SYSTEM*)

Do siječnja 2011. pregledi brodova su vršeni slučajnim provjerama a nakon što je uveden (NIR) - *New Regime of Inspection* / Novi režim inspekcije postupak se sastoji iz šest koraka i to:

1. *Ship Call ETA (72h, 24h)*
2. *Target (PI, PII ili No Priority)*
3. *Alocate (Alocate, Postpone)*
4. *Inspect (Deficiency, Detention)*
5. *Record (Inspection Report, Submit, Validate, Ban)*
6. *SRP calculation (HRS, SRS ili LRS , Priority)*



Slika 13: Osnovni proces inspeksijskog nadzora broda u šest faza

[8]

Obveze izvještavanja o dolasku:

Operator, agent ili zapovjednik broda, u skladu s izmijenjenom Direktivom 2002/59/EZ, dužni su obavijestiti državnu upravu države članice o svom dolasku u luku države članice:

- najmanje 24 sata prije očekivanog vremena dolaska, ili
- prije napuštanja prethodne luke ili sidrišta ako se očekuje da će putovanje trajati manje od 24 sata. ili
- čim su te informacije dostupne ako luka poziva nije poznata ili se ona promijeni tijekom plovidbe.

Operator, agent ili zapovjednik broda koji ispunjava uvjete za proširenu inspekciju, u skladu s izmijenjenom Direktivom 2009/16 / EZ, dužna je države članice obavijestiti "imenovano tijelo" o svom dolasku u luku ili sidrište države članice:

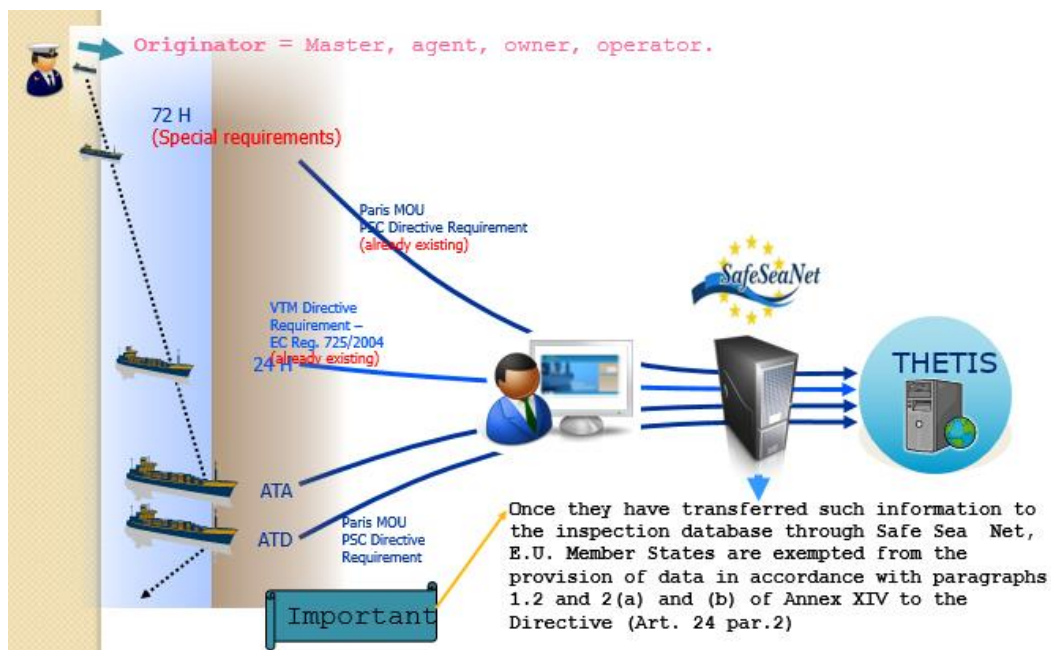
- tri dana prije očekivanog vremena dolaska ili prije odlaska iz prethodne luke ili sidrišta ako se očekuje putovanje manje od tri dana.

Informacije koje treba pružiti navedene su u Prilogu III Direktive 2009/16 / EZ s izmjenama i dopunama.

Sljedeće kategorije brodova ispunjavaju uvjete za proširene inspekcije:

- Brodovi s visokim rizikom,
- Putnički brodovi,
- Tankeri za naftu, tankovi za gorivo ili kemikalije
- Brodovi za prijevoz rasutih tereta starijih od 12 godina.

Ako se podaci ne prijave, brod može biti ciljano pregledan.



Slika 14. Prikaz postupka javljanja

[8]

- 72H prije dolaska (*Estimated Time of Arrival – ETA*) ako je planiran za pregled Expanded Inspection - Annex 9 & 12 of the Memorandum / PSC Directive (2009/16/EC) – Article 9 and Annex III
- 24H prije dolaska ETA za svaki brod - Annex 12 of the Memorandum / VTM Directive (2002/59/EC) – Article 4
- U vrijeme dolaska (*At Time of Arrival – ATA*) i u vrijeme odlaska (*At Time of Departure – ATD*) unutar prihvatljivog vremena - Annex 12 of the Memorandum / PSC Directive (2009/16/EC) – Article 24.2

Obveza javljanja je i u svrhu planiranja i pripreme odgovarajućih pregleda I kontrole kretanja:

- Priprema pregleda (72H i 24H) - *Weekends, Anchorages, Short Calls, EI*
- Upravljenje I planiranje pregleda (72H, 24H, ATA i ATD) - *Allocation, Visits, Follow-up inspections*
- Nadzor sheme PSC pregleda (ATA i ATD) - *Fair Share, SRP, Priority, Misses, Postponements*

ANNEX III

NOTIFICATION

(referred to in Article 9(1))

Information to be provided in accordance with Article 9(1):

The information listed below shall be submitted to the port authority or body or to the authority or body designated for that purpose at least three days before the expected time of arrival in the port or anchorage or before leaving the previous port or anchorage if the voyage is expected to take fewer than three days:

- (a) ship identification (name, call sign, IMO identification number or MMSI number);
- (b) planned duration of the call;
- (c) for tankers:
 - (i) configuration: single hull, single hull with SBT, double hull;
 - (ii) condition of the cargo and ballast tanks: full, empty, inerted;
 - (iii) volume and nature of the cargo;
- (d) planned operations at the port or anchorage of destination (loading, unloading, other);
- (e) planned statutory survey inspections and substantial maintenance and repair work to be carried out whilst in the port of destination;
- (f) date of last expanded inspection in the Paris MOU region.

Slika 15. Primjer forme sa sadržajem najave

Izviješće najave dolaska 72 sata prije dolaska:

- *Ships identification: added call sign or MMSI number*
- *Planned operations: at port or “at anchorage”*
- Datum posljednjeg pregleda (*Expanded Inspection – EI*) u područje nadzora Paris MoU.

12. VETTING, SIRE/CDI, OCIMF

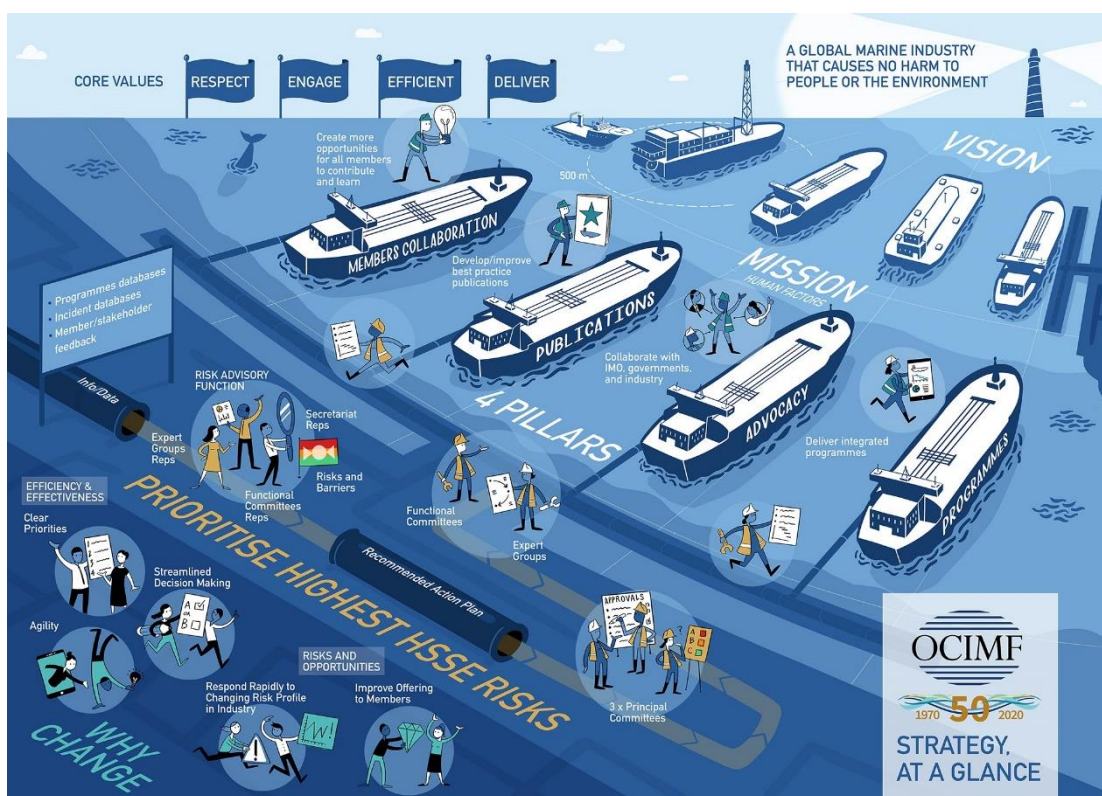
Brodarstvo je rizičan posao. Danas zakupci brodova koji prevoze opasan teret moraju ograničiti svoju korporacijsku odgovornost i zaštititi svoj ugled. Većina odgovornih zakupaca provodi dubinsku skrb provodeći provjeru broda poduzimajući sve razumne korake kako bi osigurala da se brodovima pravilno upravlja i da će biti u prikladnom stanju za sigurno kretanje na put i bez rizika od onečišćenja morskog okoliša. Ako to ne učini, zakupca može izložiti neograničenom korporativnom riziku u slučaju ozbiljnog incidenta koji uključuje brod koji je ta tvrtka unajmila. Zakupci koji se pretplaćuju na baze podataka SIRE i/ili CDI mogu to učiniti na jedan od dva načina, bilo uspostavljanjem i održavanjem vlastitog odjela za provjeru, ako im je na raspolaganju odgovarajuća razina pomorske stručnosti; ili ugovoriti neovisnu organizaciju treće strane koja će im pružiti uslugu provjere.

Vetting ili provjera je pregled namijenjen tankerima za prijevoz nafte (Oil), kemikalije i plinove, a ispunjeno izvješće daje ocjenu za pregledani brod. Viša ocjena ukazuje na brod koji je u skladu s industrijskim standardima. Kod vetting pregleda, brod ne može proći ili pasti inspekciju, ono služi kako bi se mogle usporediti ocjene za potencijalnog unajmitelja broda. Naftne kompanije podliježu vetting-u već 25 godina.

Chemical Distribution Institute - CDI neprofitna je i nekomercijalna organizacija koju financira kemijska industrija. Osnovno članstvo CDI-a trenutno čini 70 međunarodnih kemijskih tvrtki. CDI je odgovoran za inspekciju i reviziju globalnog lanca opskrbe za transport i skladištenje rasute i pakirane kemikalije. Osim toga, odgovoran je za akreditaciju inspektora i revizora za pružanje izvještaja o inspekciji i reviziji za uporabu u procesu procjene rizika u kemijskoj industriji. CDI je stvorila kemijska prerađivačka industrija 1994. godine i tijekom godina je prelazio iz snage u snagu. Postoji preko 150 CDI akreditiranih globalnih inspektora i revizora koji mogu provoditi CDI inspekcije i revizije širom svijeta. Uz ispunjavanje akademskih i industrijskih kriterija iskustva, inspektori i revizori se obučavaju, ispituju i nadziru učinak na terenu. Potvrde o akreditaciji i dalje su vlasništvo CDI-a, a pojedincima koji ne udovoljavaju neprekidnim rigoroznim standardima ukida se ovjera.

Oil Companies International Marine Forum - OCIMF je osnovan na sastanku u Londonu 8. travnja 1970. godine. To je u početku bio odgovor naftne industrije na povećanje svijesti javnosti o onečišćenju mora, posebno naftom, nakon „Torrey Canyon“ incidenta. Vlade su reagirale na ovaj incident raspravljajući o razvoju međunarodnih konvencija i nacionalnog zakonodavstva, a naftna industrija nastojala je odigrati svoju ulogu stavljajući na raspolaganje svoju stručnost i stavove vladinim i međuvladinim tijelima. OCIMF je usvojen na Bermudima 1977. godine, a podružnica je osnovana u Londonu prvenstveno radi održavanja kontakta s Međunarodnom pomorskom organizacijom (IMO).

Trenutno članstvo u OCIMF-u čini 77 tvrtki širom svijeta. Službenici OCIMF-a sastoje se od predsjednika i dva potpredsjednika, koji se biraju na godišnjoj skupštini tvrtki članica OCIMF-a. Uspostavljena je struktura odbora s Izvršnim odborom na čelu i tri viša stalna povjerenstva koja mu podnose izvješća.



Slika 16. Strategija OCIMF-a

[10]

Primarni ciljevi OCIMF-a su promicanje sigurnosti i spriječavanje onečišćenja iz tankera i na naftnim terminalima. OCIMF je dobio savjetnički status 1971. godine u Međunarodnoj pomorskoj organizaciji (IMO). OCIMF je organiziran da koordinira stavove naftne industrije na sastancima IMO-a, radi pregleda tehničkih prijedloga koje IMO distribuira i savjetuje svoje članstvo o zakonodavnim aktivnostima kako se oni razvijaju. OCIMF također ima savjetodavni status pri Ekonomskom i socijalnom vijeću UN-a i kod Međunarodne organizacije za standardizaciju (ISO). Osim što aktivno sudjeluje u radu IMO-a, OCIMF iznosi stavove svojih članova pred pojedinačnim nacionalnim vladinim tijelima i održava usku vezu s drugim industrijskim tijelima i udruženjima. Važan doprinos ukupnoj sigurnosti industrije je uloga koju OCIMF ima u stvaranju tehničkih i operativnih smjernica bilo samostalno ili u suradnji s drugim industrijskim udruženjima. OCIMF je proizveo više od 50 ovih smjernica, a mnoge se danas uzimaju kao industrijski standard u njihovom određenom području. OCIMF osigurava sredstva za zajedničke istraživačke projekte koji se trebaju poduzimati i koordinirati u ime svojih članova.

Program SIRE jedinstveni je alat za procjenu rizika tankera vrijedan za najamnike, brodske operatore, operatore terminala i državna tijela koja se bave sigurnošću brodova.

Sustav SIRE vrlo je velika baza podataka s najnovijim informacijama o tankerima i teglenicama. U osnovi, SIRE je usredotočio svijest industrije tankera na važnost ispunjenja zadovoljavajućih standarda kvalitete tankera i sigurnosti brodova. Od svog uvođenja program SIRE prihvatio je i sudjelovao u cijeloj industriji kako od strane članova OCIMF-a tako i od strane primatelja programa i brodskih operatora. Širenje teglenica i malih brodova u SIRE otvoreno je krajem 2004. godine.

Program SIRE zahtijeva jedinstveni protokol inspekcije koji se temelji na:

- Upitnik za inspekciju plovila (*VIQ*),
- Upitnik za inspekciju teglenica (*BIQ*),
- Jedinstveno izvješće o inspekciji,
- Upitnik o pojedinostima plovila (*VPQ*),
- Upitnik za pojedinosti o barki (*BPQ*).

13. ZAKLJUČAK

Zadnjih godina inspekcijski nadzor se uveliko unaprijedio. Pariški memorandum je dao odgovor na mnoga pitanja. Kombinacijom pregleda lučke kapetanije, države zastave i vetting-a zadovoljavaju se obilježja povećanja sigurnosti broda, pojačanja zaštite morskog okoliša i poboljšanja životnih i radnih uvjeta na brodu.

Pariški memorandum, kao sporazum, je jedno od najefikasnijih sredstava za osiguranje ispunjavanja sigurnosnih i ekoloških standarda na brodovima. Trenutno broji dvadeset i osam članica kojima se Hrvatska pridružila 2011. godine. Memorandum je uveliko pojačao kontrolu države luke. Kontrola države luke (PSC) je inspekcijski pregled stranih brodova u nacionalnim lukama koji provodi inspektor države luke (PSCO). Postoji četiri vrste inspekcijskog pregleda, a na pitanje koji će se pregled izvršiti odgovara sam inspektor. Postoje kritična područja koja su najčešći uzrok zadržavanja broda i posada treba obratiti posebnu pozornost na tim područjima. Nakon inspekcije, inspektor izvršava zapisnik koji će prenijeti u THETIS. Ovisno o rezultatima, brod će dobiti „zeleno svjetlo“ za isplavljenje ili će dobiti jednu od mjera zadržavanja. Prvobitna odgovornost za zadovoljavanje uvjeta nalazi se na državi zastave, ali kontrola države luke predstavlja najefikasniji način pronalaženja nestandardiziranih brodova. Nadzor države zastave se bavi omogućavanjem i kontrolom čimbenika flote pod svojom zastavom. Takva inspekcije se klasificira u četiri kategorije. Svi rezultati inspekcije se pohranjuju u bazu podataka THETIS koja je dostupna svim državama članicama. Danas se izbor brodova za inspekciju vrši na račun obvezi javljanja u šest koraka, dok se prije to obavljalo slučajnim odabirom. Osim navedenih inspekcija, postoji i posebna namijenjena tankerima za kemikalije i plinove zvana vetting. Kako je brodarstvo rizičan posao i u stalnom rastu, zakupci žele ograničiti svoju odgovornost. Ovaj način inspekcije se provodi SIRE programom koji je uveo OCIMF. Inspekciju vettinga nadgleda CDI, neprofitna i nekomercijalna organizacija koju financira kemijska industrija.

Razmatranjem prošlosti i percipiranjem sadašnjosti dolazimo do zaključka da su inspekcijski poslovi u luci bitna karika sigurnosti u pomorstvu. Njihova odgovorna realizacija je pridonijela poboljšanju sigurnosti plovidbe kao i zaštiti pomorskog okoliša. Svaka od navedenih stavki u ovom radu je bitan dio inspekcijskog sustava. Uzevši sve u obzir, dolazi se do zaključka da će se inspekcijski pregledi dodatno unaprijediti u budućnosti.

LITERATURA

- [1] Polić-Čurčić V.; Pristupanje Hrvatske pariškom Memorandumu o kontroli brodova u lukama, 22.05.1992.
- [2] Laamrich, A.: Abuja MoU: An African Regional Instrument For Port State Control, March.2018.
- [3] BIMCO; The Inspection Regime on Paris MoU, Paris MoU, 2018.
- [4] PARIS MoU on Port State Control, 2020.
- [5] <https://www.parismou.org/about-us/organisation>, (pristupljeno 15.08.2020.)
- [6] <https://www.parismou.org/inspections-risk/library-faq/inspection-types>, (pristupljeno, 15.08.2020.)
- [7] <http://www.emsa.europa.eu/infographics/item/3534-thetis-information-system.html>, (pristupljeno 16.08.2020.)
- [8] <http://alexeychepok.blogspot.com/2010/11/new-inspection-regime-by-paris-mou-in.html>, (pristupljeno 16.08.2020.)
- [9] <https://www.parismou.org/inspections-risk/ship-risk-profile/company-performance-calculator>, (pristupljeno, 22.08.2020.)
- [10] <https://www.ocimf.org/>, (pristupljeno, 07.09.2020.)

POPIS SLIKA

Slika 1: MoU's Worldwide	14
Slika 2. Zemlje članice Memoranduma	15
Slika 3: Organizacija Pariškog memoranduma	16
Slika 4: NIR: <i>Ship Risk Profile (SRP) Inspection Window</i>	23
Slika 5. Bodovanje broda visoke rizičnosti (<i>HRS</i>)	24
Slika 6. <i>NIR - Inspection Priority</i>	34
Slika 7. Najčešći nedostaci (<i>Deficiencies</i>) uočenih tijekom pregleda PSC.....	37
Slika 8. NIR: Odbijanje uplovljenja broda (<i>Banning</i>).....	43
Slika 9. Višestruko baniranje.....	44
Slika 10. Žalba protiv zadržavanja (<i>Appeal against detention</i>).....	45
Slika 11. Mjerilo veličine, vremenskog intervala i cilja pregleda FSC.....	47
Slika 12. Prikaz THETIS razmjene informacija.....	49
Slika 13: Osnovni proces inspeksijskog nadzora broda u šest faza	50
Slika 14. Prikaz postupka javljanja.....	52
Slika 15. Primjer forme sa sadržajem najave	53
Slika 16. Strategija OCIMF-a.....	55

POPIS TABLICA

Tablica 1. Članice Paris Mou-a	13
Tablica 2. Obrazac rizičnog profila broda	27
Tablica 3. Najčešće korištene poduzete mjere klasificiranih prema kodovima	40

POPIS KRATICA

AFS (engl. <i>Anti-fouling Systems</i>)	Međunarodna konvencije o kontroli štetnih premaza protiv obraštanja na brodovima
BIQ (engl. <i>Barges Inspection Questionnaire</i>)	Upitnik za inspekciju teglenica
BPQ (engl. <i>Barge Particulars Questionnaire</i>)	Upitnik za pojedinosti o barki
BWM (engl. <i>Ballast water managment</i>)	Upravljanje balastnim vodama
CDI (engl. <i>Chemical Distribution Institute</i>)	Institut za kemijsku distribuciju
CIC (engl. <i>Koncentrirana inspekcijska kampanja</i>)	Koncentrirana inspekcijska kampanja
COLREG (engl. <i>Collision Regulations</i>)	Pravila o izbjegavanju sudara
DWT (engl. <i>Deadweight tonnage</i>)	Nosivost
EI (engl. <i>Expanded inspection</i>)	Prošireni inspekcijski pregled
EPIRB (engl. <i>Emergency Position Indicating Radio Beacon</i>)	Radio signalni uređaj za nuždu
ETA (engl. <i>Estimated Time of Arrival</i>)	Procijenjeno vrijeme dolaska
FSC (engl. <i>Flag State Control</i>)	Kontrola države zastave
GMDSS (engl. <i>Global Maritime Distress Safety System</i>)	Globalni pomorski sigurnosni sustav
GT (engl. <i>Gross tonnage</i>)	Bruto tonaža
HRS (engl. <i>High Risk Ship</i>)	Brod visoke rizičnosti
ILO (engl. <i>International Labour Organization</i>)	Međunarodna organizacija rada
IN (engl. <i>Initial inspection</i>)	Osnovni inspekcijski pregled
IMO (engl. <i>International Maritime Organization</i>)	Međunarodna pomorska organizacija
ISM (engl. <i>International Safety Managment</i>)	Međunarodno upravljanje sigurnošću
LNG (engl. <i>Liqefied natural gas</i>)	Ukapljeni prirodni plin
LPG (engl. <i>Liqefied petroleum gas</i>)	Ukapljni naftni plin
LRS (engl. <i>Low Risk Ship</i>)	Brod niske rizičnosti

MAB (engl. <i>Memorandum Advice Board</i>)	Savjetodavni odbor Memoranduma
MARPOL (engl. <i>Maritime Pollution</i>)	Konvencija o sprejčavanju onečišćenja mora s brodova
MD (engl. <i>More detailed inspection</i>)	Detaljni inspekcijski pregled
MLC (engl. <i>Maritime Labour Convention</i>)	Konvencija o radu pomoraca
NIR (engl. <i>New Inspection Regime</i>)	Novi inspekcijski režim
PSC (engl. <i>Port State Control</i>)	Kontrola države luke
PSCC (engl. <i>Port State Control Committee</i>)	Odbor države luke
PSCO (engl. <i>Port State Control Officer</i>)	Inspektor države luke
SIRE (engl. <i>Ships Inspection Reporting Program</i>)	Program izvještavanja o pregledu brodova
SOLAS (engl. <i>Safety of Life at Sea</i>)	Konvencija o zaštiti ljudskih života na moru
SOPEP (engl. <i>Ship Oil Pollution Emergency Plan</i>)	Brodski plan u slučaju opasnosti od onečišćenja uljem
SRP (engl. <i>Ship Risk Profile</i>)	Profil rizičnosti broda
SRS (engl. <i>Standard Risk Ship</i>)	Brod standardne rizičnosti
STCW (engl. <i>Standards of Training, Certification and Watchkeeping</i>)	Međunarodna konvencija o standardima izobrazbe, izdavanju svjedodžbi i držanju straže pomoraca
VIQ (engl. <i>Vessel Inspection Questionnaire</i>)	Upitnik za inspekciju plovila
VPQ (engl. <i>Vessels Particulars Questionnaire</i>)	Upitnik o pojedinostima plovila