**POMORSKO UPRAVNO PRAVO**

**IV. UTVRĐIVANJE SPOSOBNOSTI BRODA ZA PLOVIDBU**

Brod se smatra sposobnim za plovidbu u određenim granicama plovidbe i za određenu namjenu:

kada njegova konstrukcija i plovne osobine, te strojevi, uređaji i oprema koji mu služe za održavanje sigurnosti plovidbe, prema svojim tehničkim svojstvima, količini, vrsti i rasporedu na brodu odgovaraju zahtjevima tehničkih pravila Klasifikacijskih zavoda, radi sigurnosti broda, posade i tereta, odnosno putnika na brodu;

ako ima propisan broj stručno osposobljenih članova posade;

ako je smještaj i broj ukrcanih putnika u skladu s propisanim uvjetima;

ako je teret na brodu ukrcan u skladu s dobivenom teretnom linijom i pravilnim načinom rasporeda tereta.

Sposobnost broda za plovidbu utvrđuje se pregledima i nadzorom (inspekcijama). Pregledi brodova se planiraju i provode prema utvrđenom rasporedu (harmonizirani sustav), dok se nadzor broda tijekom eksploatacije zapravo odnosi na neplanirane inspekcije broda (Lučke kapetanije, PSC).

**Konvencije koje se odnose na pregled i nadzor brodova**

Pregledi i nadzori brodova se vrše temeljem propisa međunarodnih konvencija. Ovdje su navedeni temeljni podaci o tim konvencijama, a o STCW konvenciji će biti govora nešto kasnije.

***SOLAS 74***

Ovo je temeljna konvencija koja obuhvaća mnoge teme iz pomorstva. Trenutno vrijedi izdanje iz 1974. koje ima sljedeće dijelove.

I. Opće odredbe

II-1. Konstrukcija – struktura, pregradnja i stabilnost, strojni i električni uređaji

II-2 Konstrukcija – Protupožarna zaštita, otkrivanje i gašenje požara

III. Sredstva i uređaji za spašavanje

IV. Radiokomunikacije

V. Sigurnost plovidbe

VI. Prijevoz tereta

VII. Prijevoz opasnih tereta

VIII. Nuklearni brodovi

IX. Sustav upravljanja u svrhu sigurnosti

X. Mjere sigurnosti za vrlo brze brodove

XI. Posebne mjere za unaprjeđenje sigurnosti

XII. Dodatne mjere za brodove koji prevoze rasute terete

O ovoj konvenciji će biti govora i u ostalim predmetima.

***Međunarodna konvencija o teretnim linijama (Loadline 66)***

* Lloyd's Rule 1833.: 3'' nadvođa za svaku stopu gaza
* Međunarodna konvencija o teretnim linijama (International Convention on Load Lines)1930. Novo izdanje 1966.
* Prilog I – Određivanje teretne linije
* Prilog II – Područja plovidbe
* Prilog III – Primjerci svjedodžbi

O ovoj konvenciji će biti više govora u Poznavanju broda i u Stabilitetu.

***Međunarodna konvencija o baždarenju (Tonnage 69)***

* International Convention on Tonnage measurement of Ships
* povijesni razvoj – tun, registarska tona
* izuzeća – ratni brodovi i brodovi kraći od 24 m.
* Prilog I – način određivanja tonaže
* Prilog II – obrasci svjedodžbe

O ovoj konvenciji će biti više govora u Poznavanju broda.

**Pravilnik HRB o obavljanju nadzora nad brodovima – opći propisi**

Klasifikacijski zavodi prate brod od same gradnje. Njihove aktivnosti u tom smislu su:

odobravanje tehničke dokumentacije za gradnju broda;

nadzor nad materijalima korištenim za gradnju broda;

nadzor nad radom tvrtki koje sudjeluju u izradi broda;

odobrenje pojedinih proizvoda ili tipno odobrenje proizvoda koji se ugrađuju u brod;

nadzor nad gradnjom broda;

nadzor sustava upravljanja sigurnošću brodara.

***O Hrvatskom Registru brodova***

HRB je sljednik aktivnosti klasifikacije brodova na istočnoj obali Jadrana.

Već 1858. godine na ovom području osnovan je "Austrijski Veritas" kao treće klasifikacijsko društvo u svijetu. "Austrijski Veritas" je 1918. godine promijenio ime u "Jadranski Veritas", koji je djelovao do 1921. godine.

HRB, koji je do 1992. godine djelovao kao JR (Jugoslavenski registar brodova), osnovan je 1949. godine.

Glavni ured HRB-a nalazi se u Splitu, Republika Hrvatska.

Pravila za tehnički nadzor pomorskih brodova prilagođena su međunarodnim konvencijama i sastoje se od 18 dijelova:

Dio 1. Opći propisi

Dio 2. Trup

Dio 3. Oprema trupa

Dio 4. Stabilitet

Dio 5. Pregrađivanje

Dio 6. Nadvođe

Dio 7. Strojni uređaj

Dio 8. Cjevovodi

Dio 9. Strojevi

Dio 10. Kotlovi, izmjenjivači topline i posude pod tlakom

Dio 11. Rashladni uređaj

Dio 12. Električna oprema

Dio 13. Automatizacija

Dio 14. Radio oprema

Dio 15. Sredstva za signalizaciju

Dio 16. Pomagala za navigaciju

Dio 17. Protupožarna zaštita

Dio 18. Sredstva za spašavanje

Po izvršenoj izgradnji broda Klasifikacijski zavod provodi osnovni pregled broda u svrhu izdavanja različitih svjedodžbi brodu. Osnovni pregled je potpuni i temeljit pregled kojim se provjerava udovoljava li određeni dio broda pravilima međunarodnih konvencija (SOLAS) i ostalim postavljenim zahtjevima s obzirom na namjenu broda.

U pravilnim vremenskim razmacima, koji variraju ovisno o vrsti broda i Svjedodžbe, Klasifikacijski zavodi provode ove redovite preglede:

* godišnji pregled;
* međupregled;
* periodični pregled;
* obnovni pregled ( u svrhu obnavljanja određene Svjedodžbe).

Uvjeti i obim pregleda propisani su Pravilima za tehnički nadzor, a vremenski intervali pregleda za pojedine svjedodžbe također su navedeni u Pravilima za tehnički nadzor Klasifikacijskih zavoda.

**Harmonizirani sustav pregleda i certifikacije**

Prema IMO Rezoluciji A.833(21), 3. veljače 2000. godine uveden je Harmonizirani sustav pregleda i certifikacije (HSCC – Harmonized system of survey and certification) koji omogućava provođenje pregleda različitih dijelova broda u točno određenim terminima. Sustav odobrava različite intervale u kojima se mogu provesti pregledi, kako bi se nesmetano odvijao proces eksploatacije broda, a mogući su i postupni pregledi kojima se svake godine pregledava određeni dio broda (20-25%), tako da se do sljedećeg obnovnog pregleda izvrši kontrola svakog pojedinog djela. Za Svjedodžbe koje uključuju pregled skladišta tereta vremenske intervale može se predočiti i grafički.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | o |  |  |  | g |  |  |  | g |  |  |  | g |  |  |  | g |  |  |  | o |
|  |  |  | g | g |  |  | g | g |  |  | g | g |  |  | g | g |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  | m | m | m | m | m | m |  |  | o | o | o | o | o |  |
| 0. | |  | | 1. | |  | | 2. | |  | | 3. | |  | | 4. | |  | | 5. | |

Na crtežu svaki pravokutnik predstavlja vremensko razdoblje od tri mjeseca. Brojke obilježavaju vremensko razdoblje u godinama od početka valjanosti Svjedodžbe.

* Tamnoplavom bojom obilježeno je razdoblje u kojem treba provesti osnovni i obnovni pregled (validitet Svjedodžbe je 5 godina).
* Crvenom bojom označen je period u kojem treba provesti godišnji pregled, međutim, on se može provesti i u intervalu +/- 3 mjeseca od predviđenog datuma, a to je grafički prikazano žutom bojom.
* Umjesto drugog ili trećeg godišnjeg pregleda može se provesti međupregled (zelena boja), a za neke dijelove broda, npr. skladišta rasutog tereta, pregled može započeti u vrijeme drugog godišnjeg pregleda, nastaviti kroz narednu godinu, a mora se dovršiti do kraja trećeg godišnjeg pregleda.
* Obnovni pregled, osim u predviđenom razdoblju, tj. najkasnije tri mjeseca nakon isteka validiteta Svjedodžbe, može se provesti i ranije, a najranije 15 mjeseci prije datuma isteka Svjedodžbe, odnosno u razdoblju koje je označeno svjetlo plavom bojom.

Ostali pregledi koje provode Klasifikacijski zavodi su:

* + izvanredni pregled koji se provodi nakon havarije, prigodom većeg popravka, pri odgodi nekog od redovnih pregleda, kad je brod dulje od jedne godine u raspremi ili kad se promijeni namjena ili granice plovidbe broda;
  + pregledi popravaka izvršenih za vrijeme plovidbe;
  + pregledi brodova stavljenih van službe.

**Inspekcijski nadzor nad brodovima – Port State Control procedure**

Obavljaju ih inspektori sigurnosti plovidbe kao ovlašteni djelatnici državne uprave. Razlikujemo inspektore koji provode preglede domaćih brodova i one koji provode pregled stranih brodova (Port State Control Officer). Dok su pregledi domaćih brodova propisani nacionalnim zakonima i propisima, pregledi stranih brodova temelje se na provjeri udovoljavanja zahtjevima međunarodnih konvencija (SOLAS, MARPOL, STCW, LOADLINE, TONNAGE, ILO, COLREG).

Od 1982. inspekcijski pregledi regulirani su međunarodnim sporazumima –Memorandumima o razumijevanju u inspekciji brodova (Memorandum of understanding on Port State control). Temeljni razlog zbog kojeg je uspostavljen Memorandum i zbog kojeg se provodi inspekcijski nadzor jest postepeno potiskivanje sub-standardnih brodova, odnosno poboljšanje sigurnosti brodova, zaštita okoliša i poboljšavanje uvjeta života i rada na brodu.

Inspekcijski pregledi započinju posjetom brodu i pregledom svjedodžba broda. Ako svjedodžbe nisu dostupne, ako se utvrdi eventualni nedostatak, ili se tijekom pregleda sumnja u vjerodostojnost svjedodžba, pregled se može proširiti. Pregled se može provesti svaki put kada postoji opravdana sumnja da određeni brod ne udovoljava konvencijama propisanim standardima ili kada prijeti opasnost od zagađivanja, ili nesigurnog provođenja putovanja.

Prema Memorandumu postoji točno propisan redoslijed prednosti za pregled. Pregledavaju se brodovi iz država na crnoj listi, oni koji posljednjih mjeseci nisu bili u lukama država potpisnica Memoranduma, brodovi koji su pretrpjeli havarije, itd.

Ako inspektor to smatra potrebnim, može brodu zabraniti isplovljenje ili dozvoliti isplovljenje pod određenim uvjetima (npr. nakon popravka određenog dijela broda na kojem je pronađen nedostatak), može zabraniti određeni postupak (npr. krcanje ili iskrcavanje tereta) ili zatražiti ponovni pregled.



Hrvatska je učlanjena u Pariški Memorandum (Paris MOU), a osim njega postoje još:

Tokio MOU (Tihi Ocean)

Abuja MOU (Afrika)

Indian Ocean MOU

Viña del Mar MOU (Južna Amerika)

Carribean MOU

Black Sea MOU

Mediterranean MOU

Na slici je prikazana svjetska podjela na Memorandume. Neke države su uključene u dva Memoranduma. Centrale MOU-a kao i države članice Memoranduma, međusobno su povezane dobro razvijenim informacijskim sustavom kojim neprekidno izmjenjuju informacije o provedenim pregledima, zaustavljenim brodovima i o potrebi za pregledom pojedinih brodova.

**Međunarodni kodeks o sigurnosti brodova i lučkih prostora ISPS**

Poslije tragičnih događaja 11. rujna 2001. u New Yorku, na sjednici Skupštine Međunarodne pomorske organizacije (IMO) jednoglasno je dogovoren razvoj i primjena novih mjera koje se odnose na sigurnost brodova i luka.

Diplomatska konferencija o pomorskoj sigurnosti, održana u prosincu 2002. godine u Londonu, prihvatila je nove odredbe Međunarodne konvencije o zaštiti ljudskih života na moru i Međunarodni kodeks o sigurnosti brodova i lučkih prostora (ISPS - International Ship and Port Facility Security Code) radi unapređenja pomorske sigurnosti.

Ti novi zahtjevi čine dodatni međunarodni okvir kroz koji brodovi i luke mogu surađivati radi otkrivanja i otklanjanja prijetnji sigurnosti pomorskog prometnog sustava. Radi osiguranja brze i učinkovite primjene odredaba o sigurnosnoj zaštiti, države ugovornice su na diplomatskoj konferenciji odredile primjenu odredaba o tzv. prešutnom postupku stupanja na snagu. Odredbe novih izmjena i dopuna SOLAS Konvencije i ISPS Pravilnik stupile su na snagu 1. siječnja 2004. godine i primjenjuju se od 1. srpnja 2004. godine. Republika Hrvatska kao stranka SOLAS Konvencije obvezna je u cjelosti implementirati odredbe Konvencije i ISPS Pravilnika.

ISPS kodeks se sastoji od dva dijela koji se odnose na zahtjeve sigurnosti (security) brodova i luka. Prvi dio se odnosi na obvezu primjene, a drugi dio na upute za primjenu.

ISPS se primjenjuje na brodovima koji vrše međunarodna putovanja od 500 GT i više, na platforme i slične instalacije i na luke u kojima dolaze ti brodovi.

Glavni cilj ISPS kodeksa je:

* utvrditi sigurnosne prijetnje i provoditi mjere sigurnosti
* utvrditi uloge i odgovornosti glede pomorske sigurnosti koje se odnose na vlade, lokalne uprave, industrije brodova i luka na nacionalnoj i međunarodnoj razini
* pružiti metodologiju za procjene stanja sigurnosti, uspostavljanje planova i postupaka kako bi se znalo na koji način reagirati na različitim razinama sigurnosti.