

OSVRTI

PRISTUPANJE HRVATSKE PARIŠKOM MEMORANDUMU O KONTROLI BRODOVA U LUKAMA

Vesna Polić-Ćurčić
znanstvena suradnica

primljeno (received):
22.05.1992.

Pariški Memorandum važan je regionalni instrument za povećanje sigurnosti na moru, zaštitu morskog okoliša i poboljšanje životnih i radnih uvjeta posade. Memorandumom je vezana većina evropskih obalnih zemalja. Hrvatska je početkom 1992. godine podnijela molbu za pristup Memorandumu, i njoj će u relativno kratkom roku biti udovoljeno.

1. ŠTO JE MEMORANDUM

Radi povećanja sigurnosti na moru, pojačanja zaštite morskog okoliša i poboljšanja životnih i radnih uvjeta posade usvojen je u Parizu 26. siječnja 1982. Memorandum o suglasnosti i kontroli (brodova od strane) države luke.¹ Donijele su ga Pomorske vlasti

¹ 1 Memorandum of Understanding on Port State Control. Tekst u International Legal Materials 1982(21)1, Annuaire de Droit Maritime et Aérien 1985. O

četrnaest zapadnoevropskih priobalnih zemalja, u čijim se lukama odvija velik dio svjetskog pomorskog prometa.

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 standardima ne udovoljavaju.

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

pregledima brodova prema Memorandumu i u hrvatskim lukama: V. Polić Čurčić, Pregledi brodova prema memorandumu o suglasnosti o kontroli države luke i zaštita mora od zagađivanja, Pomorski zbornik 27, 1989 i ista autorica, Memorandum o suglasnosti o kontroli nad brodovima u državi luke, Pomorski zbornik 29, 1991.

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.

poziva na rezolucije IMO-a: Postupci za kontrolu brodova - A.466(XII), Načela 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(13).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 (the Port State Control Committee). U njemu su predstavnici svih država sastanaka Memoranduma i Komisije Evropske 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. ZEMLJE VEZANE MEMORANDUMOM

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

Punopravnim članicama Memoranduma u pravilu mogu postati samo evropske obalne države, jer je Memorandum zamišljen kao regionalni evropski 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

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

standardima iz evropskih luka, ako ostane regionalni sporazum. Pritom nije izričito definirano što je to "regija", ali se podrazumijeva da su države sa evropskom obalom države regije.⁵

3. 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 (a "region country"), što joj omogućava da jednoga dana postane punopravnom članicom pariškoga Memoranduma.

Na sastanku u Helsinkiju odlučeno je da se hrvatskim pomorskim vlastima, a to znači Ministarstvu pomorstva, uputi formalni poziv za sudjelovanje na sljedećem sastanku Odbora Memoranduma, koji će se održati u Marseilleu krajem studenog 1992. godine. Na tom će se sastanku razmotriti način na koji Hrvatska može postati punopravnom članicom Memoranduma. Za početak će se Hrvatskoj predložiti da postane pridruženom članicom i ako ona na to pristane, to će odmah i postati.

U svojstvu pridružene članice Hrvatska će usklađivati svoje kontrole brodova u svojstvu države luke s onima kako ih zahtijeva Memorandum, te sudjelovati u svim drugim aktivnostima prema Memorandumu. U tom razdoblju morala bi postati i članicom IMO-a i ILO-a, jer su to organizacije primjenu čijih konvencija Memorandum nadzire.

Posebno je pitanje na koji će način Hrvatska formalno pristupiti odgovarajućim IMO-ovim konvencijama - da li će se smatrati

5 Godišnji izvještaj Memoranduma za 1989, str. 12.

da u tome nasljeđuje Jugoslaviju, ili će ih morati posebno ratificirati. To je pitanje koje se ne postavlja samo u vezi s ovim konvencijama, nego u vezi sa svim međunarodnim instrumentima. Pitanje faktične primjene tih konvencija nije toliko značajno jer ih je Hrvatska jednostavno nastavila primjenjivati.

Od konvencija na kojima se temelji Memorandum Hrvatska nije stranka jedino Konvencije ILO br. 147. Budući da prema Memorandumu svaka država luke nadgleda primjenu onih od predviđenih instrumenata čija je sama stranka, u hrvatskim se lukama, i pošto Hrvatska postane punopravnom članicom Memoranduma, ne bi nadgledala primjena Konvencije ILO br. 147. što obuhvaća i primjenu većeg broja drugih konvencija navedenih u prilogu Konvenciji 147. Time Hrvatska neće predstavljati iznimku, jer i među ranijim članicama Memoranduma ima država koje još uvijek nisu ratificirale neku od tih osnovnih konvencija.

4. MEMORANDUM I OSTALE ZEMLJE

Od evropske obale izvan obuhvata pariškog Memoranduma za sada ostaje obala bivšeg Sovjetskog saveza koji je već prije nekoliko godina dobio status pridruženog člana, ali se s postupkom za njegov prijem (ili sada prijem Rusije) u punopravno članstvo do daljnjega zastalo. Predstavnik Ruske federacije međutim i dalje prisustvuje sastancima Odbora Memoranduma. Eventualni pristup Ukrajine ili Gruzije u svakom će se slučaju razmatrati odvojeno.

Od tri baltičke republike, neformalni kontakti uspostavljeni su s Latvijom i Estonijom koje su pokazale interes za Memorandum, ali još nisu zatražile prijem u članstvo.

Nemamo podataka da su ikakav interes pokazale Slovenija, Crna Gora i Albanija, isto tako ni Rumunjska i Bugarska, kao ni Malta, Cipar ili Turska.

Premda je Memorandum zamišljen prvenstveno kao regionalni evropski instrument, on potiče suradnju s drugim državama i regijama. Već nekoliko godina zemlje Memoranduma surađuju s Obalnom stražom (Coast Guard) Sjedinjenih Američkih Država i Kanade, koje su dobile status pridruženog člana (co-operating Maritime Authorities). Sustav kontrole međutim koji se razvija u SAD dosta odudara od sustava prema Memorandumu, tako da do punopravnog učlanjenja SAD u Memorandum vjerojatno neće doći. Za razliku od toga, kanadski je sustav sličniji i Kanada bi, premda nije evropska zemlja, mogla zatražiti prijem u članstvo.

Neke azijske zemlje (Japan, Narodna Republika Koreja, Kina) također su bile pokazale interes za organiziranje sličnog sustava kontrole brodova u lukama na području Dalekog Istoka, međutim do sada ta ideja nije i ostvarena.⁶ Inicijative postoje i u Južnoj Americi, gdje se priprema jedan lokalni memorandum sa istom svhom.

5. 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 uopće 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 evropskim zemljama poslužiti da se pregledi još bolje organiziraju.

Pristupanjem pariškom Memorandumu hrvatski će inspektori dobiti mogućnost korištenja podataka koji su pregledima brodova prikupljeni u lukama drugih zemalja. Podaci prikupljeni u hrvatskim lukama

6 Godišnji izvještaj Memoranduma za 1990, str. 6 i 10.

također će se slati u kompjutorski centar, preko kojeg će ih moći koristiti 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, 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.