



Ministarstvo
finansija

Adresa: Ul. Stanka Dragojevića br. 2
81000 Podgorica Crna Gora
www.mif.gov.me

Br: 05-02-430/25-37243/2

Podgorica, 29.10.2025. godine

Za: MINISTARSTVO POMORSTVA, Rimski trg 46, Podgorica

gospodinu, Filipu Raduloviću, ministru

Predmet: Mišljenje na Predlog zakona o sprečavanju zagađenja mora sa brodova

Veza: Vaš akt br. 02/1-02-345/25-1632/1 od 07.10.2025. godine i 02/1-02-345/25-1663/5 od 27.10.2025. godine

Poštovani gospodine Raduloviću,

Povodom *Predloga zakona o sprečavanju zagađenja mora sa brodova*, Ministarstvo finansija daje sledeće:

MIŠLJENJE

Na tekst Predloga zakona i pripremljeni Izveštaj o analizi uticaja propisa, sa aspekta implikacija na poslovni ambijent, nemamo primjedbi.

Na osnovu uvida u dostavljeni tekst i Izveštaj o sprovedenoj analizi procjene uticaja propisa u dijelu procjene fiskalnog uticaja, utvrđeno je da za sprovođenje ovog Zakona nije potrebno izdvajanje dodatnih finansijskih sredstava iz državnog budžeta Crne Gore. Kako je navedeno, Predlogom zakona sveobuhvatno se reguliše sprečavanje zagađenja mora sa brodova stvaranjem adekvatnih preventivnih i represivnih mjera, kao i mjera reagovanja na nastala zagađenja sa brodova. Osim pomenutog konstatuje se da trenutni Zakon o zaštiti mora od zagađivanja sa plovniha objekata u značajnoj mjeri oskudijeva u odredbama koje preventivno štite životnu sredinu od zagađenja sa čamaca, jahti i brodova (stranih i domaćih plovniha objekata) koji borave u lukama i/ili na sidrištima Crne Gore, ili plove u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Crne Gore. Takođe, implementacijom predmetnog Zakona prihodi Budžeta Crne Gore mogu biti sredstva nastala od naplate prekršajnih naloga ili naknade štete koju plaća počinitelj zagađenja mora ili vazduha sa pomorskih objekata.

Shodno navedenom, Ministarstvo finansija sa aspekta budžeta nema primjedbi na Predlog zakona o sprečavanju zagađenja mora sa brodova.

S poštovanjem,



ZAKON O SPREČAVANJU ZAGAĐENJA MORA SA BRODOVA

I.OSNOVNE ODREDBE

Član 1

Ovim zakonom uređuje se sprečavanje zagađenja mora sa brodova, koji plove ili se nalaze u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Crne Gore (u daljem tekstu: vode Crne Gore), brodove crnogorske državne pripadnosti bez obzira na područje plovidbe, kao i odgovornost i naknada štete u slučaju zagađenja mora.

Član 2

Odredbe ovog zakona primjenjuju se na brodove crnogorske državne pripadnosti i strane državne pripadnosti koji plove ili se nalaze u vodama Crne Gore.

Odredbe ovog zakon primjenjuje se i na brodove crnogorske državne pripadnosti nezavisno od područja plovidbe.

Odredbe ovog zakona ne primjenjuju se na ratne brodove, pomoćne brodove ratne mornarice i javne plovne objekte ako zakonom nije drugačije određeno ali su dužni pridržavati se odredaba ovog zakona u mjeri u kojoj to ne umanjuje njihovu redovnu djelatnost.

Član 3

Izrazi koji se u ovom zakonu koriste za fizička lica u muškom rodu podrazumijevaju iste izraze u ženskom rodu.

Član 4

Izrazi upotrijebljeni u ovom zakonu imaju sljedeća značenja:

- 1) **balastna voda** je voda uzeta iz mora, rijeka ili jezera u cilju ispravljanja poprečnog nagiba, trima, gaza i stabiliteta plovnog objekta, a koja se ne prevozi kao teret;
- 2) **brod** je plovni objekat koji je namijenjen za plovidbu morem, uključujući ribarske plovne objekte, čamce i jahte, hidroglisere, hidroavione, istraživačke plovne objekte, tehničke plovne objekte, plovne objekte na vazdušnom jastuku, podmornice, plutajuće plovne objekte, instalacije za proizvodnju ugljovodonika barže i druge pomorske objekte koji ispunjavaju zahtjeve Međunarodne pomorske organizacije (IMO), osim ratnih brodova i javnih plovnih objekata;
- 3) **brodski otpad** su sve vrste otpada, uključujući ostatke tereta, koji se stvara tokom rada broda ili tokom utovara, istovara i čišćenja i koji je obuhvaćen područjem primjene priloga I., II., IV., V. i VI. MARPOL konvencije, kao i pasivno sakupljeni otpad;
- 4) **brodski spaljivač** je brodsko postrojenje projektovano za primarnu namjenu spaljivanja otpada na brodu;
- 5) **brod za prevoz gasa** je brod, koji se koristi za prevoz ukapljenog gasa u tečnom stanju, osim broda za tečni prirodni gas (LNG);
- 6) **brodar** je fizičko ili pravno lice koje je kao držalac broda nosilac plovidbenog poduhvata, s tim što se pretpostavlja, dok se ne dokaže suprotno da je brodar lice koje je u upisniku brodova upisano kao vlasnik broda;
- 7) **BT** je bruto tonaža broda;
- 8) **crne vode** su:
 - izlivi i ostali otpaci iz svih vrsti toaleta, pisoara i toaletnih školjki,
 - izlivi iz umivaonika, kada i ostalih uređaja medicinskih prostorija (ambulantna, bolnica, i slično),
 - izlivi iz prostorija u kojima se nalaze žive životinje,
 - druge otpadne vode, ako se miješaju sa izlivima iz al.1, 2 i 3 ove tačke;
- 9) **česta pristajanja u luku** su uplovljavanja broda u istoj luci najmanje jednom u 14 dana;
- 10) **distributer** je privredno društvo ili drugo pravno lice koje snabdijeva potrošača tečnim gorivom i gasom;

- 11) **e-otpad** je električni ili elektronski otpad (kartice, uređaji, instrumenti, oprema, računari, toneri i slično);
- 12) **GISIS** je globalni integrisani brodski informacijski sistem koji je uspostavio IMO;
- 13) **instalacija za proizvodnju ugljovodonika** je plutajući, nepomični ili pokretni plovni objekat, uređaj, objekat, postrojenje ili oprema namijenjeni za proizvodnju, skladištenje i istovar ugljovodonika, osim cjevovoda broda koji se koristi za potrebe transporta nafte ili gasa u rasutom stanju;
- 14) **ispuštanje** je svako ispuštanje sa broda, bez obzira na to čime je prouzrokovano, navedeno u članu 2. Konvencije Marpol 73/78;
- 15) **isparljiva organska jedinjenja** su isparljiva organska jedinjenja iz antropogenih ili biogenih izvora, osim metana koji na dnevnoj svjetlosti u reakciji sa oksidima azota mogu da stvore fotohemijske oksidante;
- 16) **kaljužni sistem** je sistem tankova, pumpi i cjevovoda namijenjen za odlaganje vode koja se može akumulirati u prostorima unutar broda (brodskim skladištima, mašinskim prostorima, tankovima, koferdamima) usljed kondenzacije, curenja, pranja, gašenja požara, i drugih procesa na brodu, i koja može da bude kontaminirana ostacima tereta, uljem, štetnim materijama iz tereta, ostacima iz sistema za prečišćavanje izduvnih gasova ili ostacima štetnih tečnih materija;
- 17) **korisnik luke** je pravno lice koje koristi luku ili dio luke Crne Gore u skladu sa propisom kojim su uređene luke;
- 18) **komunalni otpad** je svaka vrsta otpada, koja nije obuhvaćena Prilogom MARPOL konvencije, osim Priloga V, a koji nastaje u smještajnim prostorijama na brodu, osim sanitarnih otpadnih voda;
- 19) **konstruisani brod** je brod čija je kobilica položena ili koji je u sličnoj fazi izgradnje;
- 20) **kompanija** je vlasnik broda ili drugo fizičko ili pravno lice (menadžer ili zakupac broda), koje je preuzelo odgovornost za upravljanje brodom od vlasnika, kao i obaveze i odgovornosti utvrđene Međunarodnim pravilnikom o upravljanju sigurnošću (ISM Kodeks);
- 21) **kontrolna područja emisija SO_x** je morsko područje koje je Međunarodna pomorska organizacija (IMO) definisala kao takvu u skladu sa Prilogom VI. MARPOL;
- 22) **linijski saobraćaj** je saobraćaj koji se zasniva na objavljenom ili planiranom rasporedu isplivljavanja ili uplovljavanja broda između utvrđenih luka ili ponovljena putovanja koja su obuhvaćena već utvrđenim rasporedom;
- 23) **luka** je morski i sa morem neposredno povezani kopneni prostor sa izgrađenim ili neizgrađenim obalama, gatovima, lukobranama, objektima, uređajima i postrojenjima namijenjenim za pružanje lučkih usluga i obavljanje drugih djelatnosti koje su sa njima u privrednoj, saobraćajnoj i tehnološkoj vezi, odnosno mjesto ili geografsko područje na kojem su izvršeni radovi poboljšanja i na kojem je ugrađena oprema koja je prvenstveno konstruisana kako bi omogućila prihvatanje brodova, uključujući područje sidrišta luke;
- 24) **lučko postrojenje za prihvatanje** je postrojenje koje je fiksno, plutajuće ili mobilno i koje je u stanju da pruži uslugu prihvatanja brodske otpada;
- 25) **MARPOL Konvencija** je Međunarodna konvencija o sprečavanju zagađenja mora sa brodova (1973) sa pratećim Protokolom (1978), sa izmjenama i dopunama;
- 26) **manifest** je brodski dokument koji sadrži popis tereta i podatke o teretu, i to: oznake i brojeve, način pakovanja i vrstu ambalaže, luku ukrcaja i iskrcaja, naziv i IMO broj, ime zapovjednika broda, kao i podatke o krcatelju;
- 27) **od najbližeg kopna** označava osnovnu liniju od koje je određeno teritorijalno more u skladu sa međunarodnim zakonom;
- 28) **nafta** su sva postojana ugljovodonična mineralna ulja (sirova nafta, ulje za loženje, teško dizel gorivo i ulje za podmazivanje), bez obzira da li se prevozi na brodu kao teret ili kao njegovo pogonsko gorivo;
- 29) **novi brod** je brod:
 - za koji je sklopljen ugovor o izgradnji, ili u nedostatku ugovora o izgradnji, čija je kobilica položena, ili koji je u sličnoj fazi izgradnje, na dan ili nakon datuma stupanja na snagu Priloga IV MARPOL konvencije, ili

- čija će se isporuka izvršiti tri godine ili više, od dana stupanja na snagu Priloga IV MARPOL konvencije;
- 30) **novozgrađeni brod** je brod sagrađen u skladu sa Prilogom VI MARPOL konvencije, i za koji:
 - je ugovor o izgradnji sklopljen 1. januara 2013. godine ili kasnije, ili
 - u nedostatku ugovora o gradnji, je kobilica položena ili je u sličnoj fazi izgradnje bila od 1. jula 2013. godine ili nakon toga datuma, ili
 - je isporuka bila 1. jula 2015. godine ili kasnije;
- 31) **ostaci tereta** su ostaci bilo kojeg tereta na brodu, na palubi ili u skladištima ili tankovima, koji ostaju nakon utovara i istovara, uključujući višak ili prosuti teret tokom utovara i istovara, bez obzira nalazi li se u mokrom ili suvom stanju ili je sadržan u vodi od ispiranja, isključujući teretnu prašinu koja ostaje na palubi nakon metenja i prašinu na spoljnim površinama broda;
- 32) **operativni otpad** je sav čvrsti otpad koji je obuhvaćen prilogima MARPOL konvencije osim Priloga V, koji se sakuplja na brodu tokom redovnog održavanja ili operacija broda ili je korišćen za skladištenje i rukovanje teretom, uključujući mulj, sredstva za čišćenje i aditive sadržane u brodskim skladištima i spoljnoj vodi za pranje, osim sanitarnih otpadnih voda, kaljužnih voda, ili drugi sličan otpad koji se ispušta pri standardnim brodskim operacijama, u skladu sa relevantnim instrumentima IMO-a;
- 33) **otpad od hrane** je bilo koja pokvarena ili nepokvarena prehrambena materija, uključujući voće, povrće, mliječne proizvode, živinu, proizvode od mesa i ostatke od hrane koji su nastali na brodu;
- 34) **operacije brod-brod (STS operacije)** su operacije u kojima se sirova nafta ili naftni proizvodi prekrcaju između brodova koji su usidreni jedan pored drugog na moru ili su oba broda u plovidbi sa veoma malom brzinom;
- 35) **operativni plan brod-brod (STS operativni plan)** je plan kojim se uređuje način sprovođenja STS operacije;
- 36) **olupina**, kao posljedica pomorske nesreće ili prirodne nepogode, je:
 - potonuli ili nasukani brod, ili
 - dio potonulog ili nasukanog broda, uključujući bilo koji predmet koji se nalazi ili se nalazio na takvom brodu, ili
 - predmet sa broda koji je nasukan, potonuo ili pluta morem izgubljen u moru, ili
 - brod za koji je očigledno da će uskoro potonuti ili se nasukati ili za koji se opravdano može očekivati da će uskoro potonuti ili se nasukati, a prije početka preduzimanja mjera spašavanja broda ili bilo koje imovine koja je u opasnosti;
- 37) **opasnost** je bilo koja okolnost ili prijetnja:
 - koja predstavlja ugrožavanje, smetnju za plovidbu; ili
 - za koju se opravdano može očekivati da će proizvesti velike štetne posljedice za morsku sredinu, obalno područje, kao i povezane interese jedne ili više država;
- 38) **pasivno sakupljeni otpad** je otpad ulovljen u mrežama tokom ribolovnih operacija;
- 39) **pepeo iz spaljivača** je pepeo i šljaka koji nastaju iz brodskih spaljivača koji se koriste za spaljivanje smeća;
- 40) **plastika** je čvrst materijal koji, kao suštinski sastojak, sadrži jedan ili više polimera visoke molekularne mase i koji se formira (oblikuje) tokom proizvodnje polimera ili prerade u gotov proizvod zagrijavanjem i/ili pritiskom i ima svojstva materijala koji se kreću u rasponu od tvrdih i lomljivih do mekih i elastičnih materijala;
- 41) **plastični otpad** je smeće koje se sastoji od plastike ili uključuje plastiku u bilo kom obliku, uključujući sintetička užad, sintetičke mreže za ribolov, plastične kese za smeće i pepeo iz spaljivača nastao od plastičnih proizvoda;
- 42) **plan slaganja tereta** je plan slaganja ukrcanog tereta u brodskim skladištima ili tankovima tereta, koji prikazuje brodska skladišta ili tankove tereta u horizontalnom, vertikalnom ili nekom drugom prikladnom presjeku sa ucrtanom položajem pojedinih partija tereta;
- 43) **pomorski objekat** je objekat namijenjen za plovidbu morem (u daljem tekstu: plovni objekat), objekat stalno privezan ili usidren na moru (plutajući objekat) i objekat stalno privezan ili usidren na moru (fiksni pomorski objekat- instalacija za proizvodnju ugljovodonika);
- 44) **postojeći brod** je brod koji nije novi brod ili novozgrađeni brod;

- 45) **posebno područje** je morsko područje u kojem je iz tehničkih razloga koji se odnose na njegovo okeanografsko i ekološko stanje i posebni karakter njegovog saobraćaja, potrebno donošenje posebnih obaveznih metoda za sprečavanje zagađenja mora u skladu sa MARPOL 73/78 konvencijom;
- 46) **posebno pravo vučenja (PPV)** je obračunska jedinica koju je utvrdio i definisao Međunarodni monetarni fond;
- 47) **povezani interesi** su interesi obalne države na koje olupina direktno utiče ili koje olupina direktno ugrožava, kao što su:
- pomorske priobalne aktivnosti, aktivnosti u lukama i estuarima, uključujući ribarske aktivnosti, koje predstavljaju osnovne izvore sredstava za život licima koja se njima bave,
 - turističke atrakcije i drugi ekonomski interesi tog područja,
 - zdravlje priobalnog stanovništva i dobrobit tog područja, uključujući očuvanje živog morskog bogatstva i životinjskog svijeta, i
 - odobalna i podvodna infrastruktura;
- 48) **prirodne nepogode** su vremenski uslovi na plovidbenom putu, sidrištu, vezu ili pristaništu koji predstavljaju opasnost i ugrožavaju sigurnost broda;
- 49) **redovna pristajanja u luci** su ponovljena putovanja istog broda, koja čine stalnu liniju između utvrđenih luka ili niz putovanja od i do iste luke bez međupristajanja;
- 50) **relevantni instrumenti** su međunarodne konvencije, kodeksi, protokoli i rezolucije Međunarodne pomorske organizacije (IMO) i/ili Međunarodne organizacije rada (ILO);
- 51) **ribolovna oprema** je svaki uređaj ili njegov dio ili kombinacija djelova i uređaja koji se mogu postaviti na vodenoj površini, u vodi ili na morskom dnu radi hvatanja, praćenja ili ulova, morskih ili slatkovodnih organizama;
- 52) **sanitarne otpadne vode** su crne i sive vode definisane Prilogom IV MARPOL konvencije;
- 53) **sive vode** su:
- otpadne vode iz umivaonika, tuševa, kada i izliva osim crne vode;
 - otpadne vode iz praonica;
 - otpadne vode od pranja namirnica, iz kuhinjskih mašina i iz prostorija gdje se drži ili služi hrana;
- 54) **sirova nafta** je svaka tečna mješavina ugljovodonika koja se dobija prirodnim putem iz zemlje bilo da je obrađena za transport ili ne, i obuhvata sirovu naftu iz koje su određene destilacione frakcije mogle biti izdvojene i sirovu naftu u koju su određene destilacione frakcije mogle biti dodate;
- 55) **sistem protiv obrastanja** je premaz, boja, obrada površine, površina ili uređaj koji se koristi na brodu radi nadzora ili sprečavanja rasta neželjenih organizama;
- 56) **slobodni skladišni kapacitet** je kapacitet za skladištenje otpada na brodu od trenutka isplavljanja do sljedeće luke pristajanja, uključujući otpad koji će vjerovatno nastati tokom putovanja;
- 57) **slična faza izgradnje** je faza u kojoj:
- se konstrukcija može identifikovati sa određenim brodom; i
 - je započeto sklapanje tog broda koji obuhvata masu od 50 tona ili više, ili jedan procenat procijenjene mase cjelokupnog konstruktivnog materijala;
- 58) **smeće** je svaka vrsta otpada koji se stvara pri normalnom korišćenju broda i povezan je sa ishranom, životom i radom na brodu, kao i plastika, ostaci tereta, ulje za kuvanje, ribarski alati i životinjski leševi (osim svježe ribe i njenih ostataka), i koji se mora neprekidno ili povremeno uklanjati, u skladu sa Prilogom V MARPOL konvencije, osim supstanci (materija) definisanih ili navedenih u drugim prilogima MARPOL konvencije (ulja, hemikalije i sl.), kao i e-otpad;
- 59) **smješa koja sadrži štetne tečne materije** je smješa sa bilo kojim sadržajem štetnih tečnih materija;
- 60) **spaljivanje na brodu** je spaljivanje otpada ili druge materije na brodu, ako je taj otpad ili druga materija nastala tokom redovnih aktivnosti na brodu;
- 61) **starost** je broj godina broda nakon datuma isporuke broda;
- 62) **supstance koje oštećuju ozonski omotač** su kontrolisane supstance definisane u članu 1(4) Montrealskog protokola o supstancama koje oštećuju ozonski omotač (1987), navedene u Prilogima A, B, C ili E;

- 63) **štetne materije** su supstance koje su identifikovane kao kao opasne i zagađujuće u IMDG Kodeksu ili koje ispunjavaju kriterijume iz Priloga III MARPOL Konvencije;
- 64) **štetna tečna materija** je svaka supstanca navedena u koloni Kategorija zagađenja poglavlja 17 ili 18 Međunarodnog kodeksa za izgradnju i opremu brodova koji prevoze opasne hemikalije u rasutom stanju (IBC Code), posljednjem izdanju Pomorskog komiteta za zaštitu životne sredine (MEPC.2/Circular „Privremena kategorizacija tečnih materija“), ili je privremeno ocijenjena da spada u kategoriju X, Y, OZ, ili OS u skladu sa Prilogom II MARPOL Konvencije;
- 65) **šteta zbog zagađenja** je:
- svaki gubitak ili šteta zbog zagađenja nastalog izvan broda usljed isticanja ili ispuštanja ulja, odnosno broorskog otpada sa broda, gde god da se to isticanje ili ispuštanje dogodilo, pod uslovom da je iznos naknade za zagađenje životne sredine ograničen na troškove stvarno preduzetih mjera ili mjera koje će se preduzeti za ponovno uspostavljanje stanja prije nastale štete, izuzev gubitka dobiti zbog takvog oštećenja,
 - trošak nastao primjenom zaštitnih mjera kao i gubitak ili šteta prouzrokovana tim mjerama;
- 68) **štetni vodeni organizmi i patogeni** su vodeni organizmi ili patogeni koji, uneseni u more, uključujući ušća, ili tokove slatke vode, mogu biti štetni po okolinu, zdravlje ljudi, imovinu ili resurse, narušiti biološku raznovrsnost ili ometati korišćenje tih oblasti;
- 69) **tanker za hemikalije** je brod konstruisan ili prilagođen za prevoz rasutih tečnih proizvoda navedenih u Poglavlju 17 Međunarodnog kodeksa za rasute hemikalije (IBC Code), kao i brod koji je prepravljen u tanker za prevoz hemijskih proizvoda, izgrađen poslije 1. jula 1986. godine i nije sertifikovan prema Kodeksu o rasutom hemijskom stanju (Bulk Chemical Code) samo za prevoz onih proizvoda prepoznatih u Kodeksu kao supstance koje isključivo predstavljaju opasnost od zagađenja;
- 70) **tanker za ulje** je brod sagrađen ili prepravljen prvenstveno za prevoz ulja u rasutom stanju unutar sopstvenog teretnog prostora, uključujući i brodove za prevoz kombinovanog tereta, bilo koji tanker za prevoz štetnih tečnih materija (NLS tanker), definisan u Prilogu II MARPOL Konvencije, i bilo koji brod za prevoz gasa definisan Pravilom 3.20 poglavlja II-1 SOLAS 74, kada prevoze ulje u rasutom stanju kao teret ili dio tereta;
- 71) **tanker za ulje kategorije 1** je tanker za ulje nosivosti 20 000 tona i više koji kao teret prevozi sirovu naftu, tečno gorivo, teško dizel gorivo ili ulje za podmazivanje ili tanker za ulje nosivosti 30 000 tona i više koji prevozi druge vrste ulja, a koji ne ispunjava zahtjeve iz Priloga I MARPOL konvencije;
- 72) **tanker za ulje kategorije 2** je tanker za ulje nosivosti 20 000 tona i više koji kao teret prevozi sirovu naftu, tečno gorivo, teško dizel gorivo ili ulje za podmazivanje ili tanker za ulje nosivosti 30 000 tona i više koji prevozi druge vrste ulja, a koji ispunjava zahtjeve iz Priloga I MARPOL konvencije i koji je opremljen sa posebno odvojenim tankovima za balasnu vodu (segregated ballast tanks protectively located - SBT/PL);
- 73) **tanker za ulje kategorije 3** je tanker za ulje nosivosti 5 000 tona i više, ali manje nosivosti od tankera za ulje iz tač. 71 i 72 ovog člana;
- 74) **tanker za ulje sa jednostrukom oplatom** je tanker za ulje koji ne ispunjava zahtjeve tankera sa dvostrukom oplatom ili drugim sličnim projektima koji ne ispunjavaju zahtjeve za dvostrukom oplatom iz Priloga I MARPOL konvencije;
- 75) **tanker za ulje sa dvostrukom oplatom** je tanker za ulje:
- nosivosti 5 000 tona i više koji ispunjava zahtjeve za dvostrukom oplatom ili drugim jednakovrijednim projektima iz Priloga I MARPOL konvencije; ili
 - nosivosti 600 tona ili više, ali manje od 5 000 tona, opremljen tankovima dvodna ili odgovarajućim prostorima i bočnim tankovima ili odgovarajućim prostorima koji ispunjava zahtjeve iz Priloga I MARPOL konvencije;
- 76) **tanker za štetne tečne materije** je brod konstruisan ili prepravljen za prevoz tereta koji sadrži štetne tečne materije u rasutom stanju i uključuje tanker za ulje, ako je sertifikovan za prevoz tereta ili dijela tereta koji sadrži štetne tečne materije u tečnom stanju;
- 77) **tanker za ukapljeni prirodni gas** je brod koji se koristi za prevoz ukapljenog prirodnog gasa u tečnom stanju;
- 78) **tank** je zatvoreni prostor formiran kao stalna struktura broda koji je sagrađen za prevoz svih vrsta otpadnih voda i tečnosti;

- 79) **tank za otpadne tečnosti** je tank namijenjen za sakupljanje drenažnih tečnosti, tečnosti nastalih pranjem tankova, kao i za sakupljanje drugih zauljenih mješavina;
- 80) **tečne materije** su supstance čiji pritisak pare ne prelazi apsolutni pritisak od 0,28 MPa na temperaturi od 37,8°C;
- 81) **tečno gorivo** je teški destilat sirove nafte ili ostaci sirove nafte ili njihove mješavine utvrđene Pravilom 20. Priloga I MARPOL konvencije a koji se uglavnom koristi kao pogonsko gorivo za pogonske i pomoćne motore broda u kojem se i prevozi;
- 82) **teško dizel gorivo** je dizel gorivo definisano u Prilogu I MARPOL konvencije;
- 83) **teška frakcija ulja** je:
- sirova nafta koja pri temperaturi od 15 °C ima gustoću veću od 900 kg/m³ i koja odgovara API stepenu manjem od 25,7;
 - ulje, osim sirove nafte, koje pri temperaturi od 15 °C imaju gustinu veću od 900 kg/m³ ili kinematičku viskoznost na 50 °C veću od 180 mm²/s i koja odgovara kinematičkoj viskoznosti preko 180 cSt;
 - bitumen i katran, kao i njihove emulzije;
- 84) **ugljovodonici** su sve vrste ugljovodonika, koji se u prirodnom stanju nalazi ispod površine tla ili morskog dna, u tečnom ili gasovitom stanju, uključujući sirovu naftu, prirodni benzin, prirodne gasove i ostale supstance koje se mogu sa njima izvaditi iz ležišta;
- 85) **uklanjanje** je bilo koji oblik spriječavanja, ublažavanja ili otklanjanja opasnosti koje je stvorila olupina kao posljedica velike nezgode, nezgode ili posljedica nastalih usljed vremenskih nepogoda;
- 86) **ulje za kuvanje** je svaka vrsta jestivog ulja ili životinjske masti koja se koristi ili je namijenjena za pripremu hrane, ne uključujući hranu koja je pripremljena pomoću tog ulja;
- 87) **ulje** je nafta u svim oblicima uključujući sirovu naftu, tečno gorivo, talog, uljni otpad i rafinisane proizvode, osim petrohemijskih proizvoda koji su definisani u Prilogu II MARPOL Konvencije, kao i materije definisane u Dodatku I Priloga I MARPOL Konvencije;
- 88) **uljni ostatak-talog** je zaostali otpad uljnih proizvoda nastao tokom redovnih operacija na brodu kao što su prečišćavanje tečnog goriva i ulja za podmazivanje glavnih i pomoćnih motora, odvojenih uljnih otpada sa opreme za filtriranje, uljnog otpada iz posuda za sakupljanje uljnih kapljenja, i otpada hidrauličnog ulja i ulja za podmazivanje;
- 89) **upakovana forma** je oblik pakovanja (zaštite), koji je određen za štetne materije u skladu sa Međunarodnim pravilnikom o prevozu štetnih materija morem (IMDG kodeksu);
- 90) **zauljene mješavine** su smješe sa bilo kojim sadržajem ulja;
- 91) **zauljena kaljužna voda** je voda koja može da bude kontaminirana uljem, nastala procesima kao što su curenje ili radovi na održavanju u mašinskom prostoru, uključujući svaku tečnost koja ulazi u kaljužni sistem, kaljužne jame, kaljužne cjevovode, vrh tanka ili tankove za kaljužnu vodu;
- 92) **zagađenje** je neposredno ili posredno ispuštanje ili potapanje ulja i/ili broskog otpada u more, odnosno emitovanje azotnih oksida (NO_x), oksida sumpora (SO_x), supstanci koje oštećuju ozonski omotač i čestica koje doprinose zagađenju vazduha, kao i nezgode koje štetno utiču ili mogu štetno da utiču na živa bića i morske organizme, predstavljaju opasnost po zdravlje ljudi, ometaju pomorske aktivnosti, uključujući ribarstvo i druge vidove zakonitog korišćenja mora, pogoršavaju kvalitet morske vode i smanjuju mogućnost korišćenja mora za rekreaciju;
- 93) **zagađujuće materije** su materije shodno pravilima iz Priloga I., Priloga II., Priloga III., Priloga IV. i Priloga V. Konvencije Marpol 73/78 i ostatak iz sistema, a za pročišćavanje izduvnih gasova;
- 96) **zaštitna mjera** je svaka mjera koju preduzme svako lice poslije nastanka zagađenja radi sprečavanja ili smanjivanja posljedica zagađenja.

II. ZAŠTITA MORA OD ZAGAĐENJA

Član 5

Zabranjeno je ispuštanja zagađujućih materija u vode Crne Gore i ostataka iz sistema za ispuštanje gasova u vazduh sa brodova bilo koje državne pripadnosti koji plove ili se nalaze u lukama, sidrištima ili u vodama Crne Gore, i to:

- ispuštanje ulja, zauljanih mješavina, kaljužnih voda i zauljanog otpada;
- ispuštanje štetnih materija koje su privremeno utvrđene kao takve, voda od pranja tanka ili drugih mješavina koje sadrže takve materije;
- ispuštanje i odlaganje na morsko dno štetnih materija u upakovanoj formi;
- ispuštanje komunalnog otpada;
- ispuštanje štetnih materija u vazduh;
- ispuštanje balastnih voda i taloga iz balastnih tankova ako sadrže štetne materije, patogene mikroorganizme i invazivne vrste;
- primjena antivegetativnih sistema protiv obrastanja broda ako sadrže biocidna organska jedinjenja kalaja;
- namjerno potapanje, spaljivanje i zakopavanje na morskom dnu otpada ili drugih materija.

Zabrana iz stava 1 ovog člana ne primjenjuje se ako je ispuštanje:

- učinjeno radi sigurnosti broda ili spašavanja ljudskih života na moru;
- nastalo kao posljedica oštećenja plovnog objekta ili njegove opreme;
- nastalo iz razloga sprečavanja zagađivanja i otklanjanja posljedica od zagađivanja.

Član 6

Organ državne uprave nadležan za poslove pomorstva (u daljem tekstu: Ministarstvo), sarađuje sa pomorskim upravama i drugim nadležnim tijelima država potpisnica MARPOL konvencije u nadzoru morske sredine.

III. ZAŠTITA MORA OD ZAGAĐENJA ULJEM

Član 7

Zabranjeno je u vode Crne Gore ispuštanje ulja, zauljenih mješavina i drugih štetnih materija koje sadrže ulje sa svih brodova, bez obzira na državnu pripadnost, koji plove ili se nalaze u vodama i/ili lukama i sidrištima Crne Gore ili koji pristaju uz odobalne objekte koji se nalaze u vodama Crne Gore.

Zabranjeno je svako ispuštanje u more ulja ili mješavine ulja iz teretnog prostora tankera crnogorske državne pripadnosti od 150 BT ili veće van voda Crne Gore na putovanjima u posebnim područjima.

Zabrana iz stava 2 ovog člana ne primjenjuje se na ispuštanje čistog balasta i balasta iz tankova razdvojenih od tankova tereta i ulja.

Ostaci zauljenih i kaljužnih voda čije je ispuštanje zabranjeno u skladu sa Pravilom 15 Priloga I MARPOL moraju se zadržati na brodu za kasnije ispuštanje u prihvatne lučke uređaje.

Ispuštanja ulja ili uljnih mješavina iz brodskog mašinskog prostora dozvoljeno je brodovima crnogorske državne pripadnosti od 400 BT i veće na putovanjima u posebnim područjima ako su ispunjeni zahtjevi iz Pravila 15 B MARPOL i za brodove manje od 400 BT na putovanjima u svim područjima u skladu sa Pravilom 15C MARPOL.

Ispuštanja ulja ili uljnih mješavina sa brodova crnogorske državne pripadnosti od 400 BT i veće iz brodskog mašinskog prostora na putovanjima van posebnih područja dozvoljeno je kada su ispunjeni uslovi iz Pravila 15 A MARPOL.

Svako ispuštanje u more ulja ili mješavine ulja iz teretnog prostora tankera crnogorske državne pripadnosti od 150 bruto tonaže ili veće van voda Crne Gore na putovanjima van posebnih područja dozvoljeno je pod uslovima iz Pravila 34. A MARPOL.

Ispuštanja ulja iz teretnog prostora za tankere tonaže manje od 150 BT dozvoljeno je u skladu sa Pravilom 34.C MARPOL-a.

Za brodove crnogorske državne pripadnosti koji rade u polarnim vodama ispuštanja ulja dozvoljeno je pod uslovima iz odjeljka 1.1.1. dijela II-A Međunarodnog kodeksa za brodove koje plove polarnim vodama (Polarni kodeks).

Uslove ispuštanju u skladu sa MARPOL pravilima kao i spisak ulja koja mogu dovesti do zagađenja mora sa brodova i njihovu identifikaciju i kategorizaciju propisuje Ministarstvo, u skladu sa smjernicama i kriterijumima iz Priloga I MARPOL konvencije.

Član 8

Izuzetno od člana 7 ovog zakona ispuštanje je dozvoljeno ako je:

- 1) neophodno radi obezbjeđivanja sigurnosti broda ili spašavanja ljudskih života na moru; ili je
- 2) nastalo kao posljedica oštećenja broda ili njegove opreme pod uslovom:
 - a) da su preduzete sve mjere predostrožnosti nakon nastanka oštećenja ili otkrivanja ispuštanja u cilju sprečavanja ili minimiziranja ispuštanja, a
 - b) zapovjednik, ili brodar ili kompanija broda nijesu postupali sa namjerom da prouzrokuje štetu, ili nepažnjom i sa saznanjem da bi šteta vjerovatno nastala;
- 3) nastalo iz razloga sprečavanja incidenata koje mogu izazvati zagađenje, a u cilju smanjenja štete od zagađenja.

Ispuštanje iz stava 1 tačka 3 ovog člana može se vršiti na osnovu odobrenja organ uprave nadležan za poslove pomorske sigurnosti (u dakjem tekstu: Organ uprave), uz prethodnu saglasnost organizacione jedinice Ministarstva (u daljem tekstu: Lučka kapetanija).

Odobrenje se izdaje se na zahtjev zapovjednika, brodarka ili kompanije broda.

Član 9

Lučka kapetanija, po dobijanju informacije o vidljivim tragovima ulja uočenim na ili ispod površine vode u neposrednoj blizini broda ili njegovog traga, mora pokrenuti istragu.

Istraga iz stave 1 ovog člana uključuje ispitivanje:

- 1) vremenskih i morskih uslova;
- 2) kursa i brzine broda;
- 3) drugih mogućih izvora vidljivih tragova nafte u relevantnoj blizini; i
- 4) svih relevantnih zapisa o ispuštanju ulja i/ili zauljenih mješavina.

Član 10

Tanker za ulje od 150 BT i više, kao i svaki drugi brod od 400 BT i više, crnogorske državne pripadnosti, mora da ima brodski plan za hitno reagovanje u slučaju zagađenja mora uljem (SOPEP).

Brodski plan za hitno reagovanje u slučaju zagađenja mora uljem vodi se na crnogorskom i engleskom jeziku i sadrži:

- 1) proceduru koju treba da primijeni zapovjednik ili druga odgovorna lica na brodu kojom se prijavljuje incident zagađenja uljem na moru;
- 2) spisak organa ili lica koje treba kontaktirati u slučaju incidenta zagađenja mora uljem;
- 3) detaljan opis radnji koje treba odmah da preduzmu članovi posade broda kako bi se smanjilo ili kontrolisalo ispuštanje ulja nakon incidenta;
- 4) procedure i kontakt lica na brodu za koordinisanu aktivnost broda sa nacionalnim i lokalnim vlastima u preventivnom djelovanju protiv zagađenja.

U slučaju da tanker i brod iz stava 1 ovog člana, osim ulja, prevoze i štetne tečne materije u rasutom stanju, brodski plan za hitno reagovanje u slučaju zagađenja mora štetnim tečnim materijama koje se prevoze u rasutom stanju, može se objediniti sa brodskim planom za hitno reagovanje u slučaju zagađenja uljem i u tom slučaju naziv tog objedinjenog plana je plan za vanredne situacije u slučaju zagađenja mora sa broda (SMPEP).

Član 11

Tanker za ulje od 150 BT i više, bez obzira na državnu pripadnost koji sprovodi STS operacije, mora da ima STS operativni plan.

Na svakom tankeru za ulje iz stava 1 ovog člana, vodi se evidencija o STS operacijama. Evidencija o operacijama iz stava 2 ovog člana, čuva se na brodu tri godine i mora da bude dostupna inspekcijskom nadzoru.

Član 12

Zapovjednik, kompanija, brodar ili lice koje ovlasti brodar tankera za ulje od 150 BT i više, crnogorske ili strane državne pripadnosti, koji planira STS operacije u vodama Crne Gore, o tim operacijama obavještava Organ uprave i Lučku kapetaniju u roku ne kraćem od 48 sati prije početka planiranih STS operacija, i dostavlja sve potrebne informacije, a naročito:

- 1) ime, zastavu, pozivni znak, IMO broj i procijenjeno vrijeme dolaska tankera za ulje koji učestvuje u STS operaciji;
- 2) datum, vrijeme i poziciju početka planirane STS operacije;
- 3) mjesto izvođenja STS operacija (sidrištu ili u toku plovidbe broda);
- 4) vrstu i količinu ulja;
- 5) planirano trajanje STS operacije;
- 6) identifikaciju pružaoca STS usluga ili lica zaduženih za kontrolu i pružanje informacija; i
- 7) potvrdu da tanker za ulje ima STS operativni plan.

Ako operacije iz stava 1 ovog člana, nijesu započete u planiranom roku, zapovjednik, kompanija, brodar ili lice koje ovlasti brodar o tome će obavijestiti Organ uprave i Lučku kapetaniju kao i o novom terminu početka STS operacija, najmanje 48 sati prije početka tih operacija.

Ako se procijenjeno vrijeme dolaska tankera za ulje na poziciju ili područje za STS operacije mijenja za više od šest sati, zapovjednik, kompanija, brodar ili lice koje ovlasti brodar tog tankera za ulje treba da dostavi Organu uprave i Lučkoj kapetaniji revidirano procijenjeno vrijeme dolaska.

Član 13

Odredbe čl. 10, 11 i 12 ovog zakona ne primjenjuju se na:

- 1) operacije prenosa ulja sa instalacija za proizvodnju ugljovodonika, i operacije na plutajućim skladišnim jedinicama (FSU), koje se koriste za skladištenje ulja proizvedenog na moru;
- 2) operacije snabdijevanja broda uljem;
- 3) STS operacije kojima se obezbjeđuje sigurnost broda i/ili spašavanje ljudskih života na moru, odnosno operacije nakon incidenata zagađenja na moru sa broda kako bi se smanjile negativne posljedice po životnu sredinu;
- 4) STS operacije u kojima je uključen ratni brod, brod pomoćne ratne flote ili drugi brod u vlasništvu države ili kojim upravlja država (javni plovni objekat), a koji se koristi samo za javne nekomercijalne svrhe.

Član 14

Tanker za ulje od 150 BT i više, kao i svaki drugi brod od 400 BT i više, bez obzira na državnu pripadnost, dok se nalazi u vodama Crne Gore ili pristaje u luke, sidrišta ili odobalne objekte koja se nalaze u vodama Crne Gore, mora imati svjedočanstva, isprave i knjige kojima dokazuje svoju sposobnost za plovidbu u pogledu sprečavanja zagađenja mora uljem, i to:

- međunarodno svjedočanstvo o sprečavanju zagađenja mora uljem;
- priručnik za rukovanje uljem;
- knjigu o uljima Dio I – radovi u mašinskom prostoru;
- knjigu o uljima Dio II – radovi sa teretom i balastom;
- brodski plan za hitno reagovanje u slučaju zagađenja uljem (SOPEP), brodski plan za hitno reagovanje u slučaju zagađenja mora štetnim tečnim materijama koje se prevoze

u rasutom stanju, odnosno plan za vanredne situacije u slučaju zagađenja mora sa broda (SMPEP).

Tanker za ulje od 150 BT i više, bez obzira na državnu pripadnost koji sprovodi STS operacije u području iz stava 1 ovog člana mora da ima STS operativni plan.

Tanker za ulje manji od 150 BT dok se nalazi u području iz stave 1 ovog člana mora da vodi knjigu o uljima za tankere za ulje ispod 150 BT.

Član 15

Instalacije za proizvodnju ugljovodonika koje se nalaze u vodama Crne Gore (fiksne platforme) uključujući platforme za bušenje, plutajuće jedinice za proizvodnju, skladištenje i istovar ulja na moru i plutajuće skladišne jedinice koje se koriste za skladištenje proizvedenog ulja na moru, kada obavljaju istraživanje, iskorištavanje i sa njima povezane postupke sa minaralnim izvorima sa morskog dna i druge platforme moraju ispunjavati zahtjeve iz Pravila 39 (2) MARPOL Priloga I.

IV. ZAŠTITA MORA OD ZAGAĐENJA ŠTETNIM TEČNIM MATERIJAMA KOJE SE PREVOZE U RASUTOM STANJU

Član 16

Zabranjeno je ispuštanje štetnih tečnih materije, balastnih voda, voda od pranja tanka ili drugih mješavina koje sadrže štetne materije u vode Crne Gore, sa brodova bez obzira na državnu pripadnost koji su ovlašćeni prevoziti štetne tečne materije u trupu.

Ako se tereti prevoze u prostoru za teret tankera za prevoz štetnih materija primijenije se odredbe člana 7 ovog zakona.

Ispuštanja materija iz stava 1 ovog člana van voda Crne Gore za brodove crnogorske državne pripadnosti dozvoljena su pod uslovima iz pravila 13 Priloga II MARPOL-a, a ispuštanja u polarnim vodama pod uslovima iz odjeljka 2.1. dijela II-A Polarnog kodeksa.

Uslove ispuštanja iz stava 3 ovog člana, kao i listu štetnih tečnih materija i materija koje su privremeno ocijenjene kao štetne, kriterijume za njihovu identifikaciju i kategorizaciju u skladu s Prilogom II MARPOL-a propisuje Ministarstvo.

Ako određena tečna materija u rasutom stanju nije identifikovana i kategorizovana u skladu sa stavom 4 ovog člana, prevoz i ispuštanje takve materije, kao i ispuštanje balastnih voda i voda od ispiranja tankova ili drugih smjesa koje sadrže tu materiju, kao i bilo koje drugo ispuštanje u more takve materije, je zabranjeno.

Član 17

Ispuštanje materija iz člana 16 ovog zakona dozvoljeno je ako je:

- 1) neophodno radi obezbjeđivanja sigurnosti broda ili spašavanja ljudskih života na moru;
- 2) nastalo kao posljedica oštećenja broda ili njegove opreme, pod uslovom da su preduzete sve mjere predostrožnosti nakon nastanka oštećenja ili otkrivanja ispuštanja u cilju sprečavanja ili minimiziranja ispuštanja, osim ako je zapovjednik, odnosno brodar i/ili kompanija broda postupila sa namjerom da prouzrokuje štetu, ili nepromišljeno i sa saznanjem da bi šteta vjerovatno nastala;

- 3) nastalo radi sprečavanja incidenta koji mogu izazvati veće zagađenje, a u cilju smanjenja štete od zagađenja, pod uslovom da je za preduzetu radnju izdato odobrenje Organa uprave, uz saglasnost organa uprave nadležnog za zaštitu životne sredine.

Za izdavanje odobrenja iz stava 1 tačka 3 ovog člana, zapovjednik broda je dužan da Organu uprave dostavi:

- 1) procedure i uslove, koji se odnose na ispuštanje štetnih tečnih materija koje se prevoze u rasutom stanju u more;
- 2) procedure koje se odnose na postupak predpranja ili pražnjenja tankova u kojima se prevoze štetne tečne materije u rasutom stanju;
- 3) procedure koje se odnose na ventilaciju ostataka tereta iz tankova u kojima su se prevozile štetne tečne materije u rasutom stanju;

- 4) način upotrebe sredstava za čišćenje ili aditiva koji su se koristili za pranje tankova u kojima su se prevozile štetne tečne materije u rasutom stanju;
- 5) procedure balastiranja i debalastiranja tankova u kojima su se prevozile štetne tečne materije u rasutom stanju.

Član 18

Tanker za hemikalije strane državne pripadnosti dok se nalazi u vodama Crne Gore, kao i tanker za hemikalije crnogorske državne pripadnosti bez obzira gdje se nalazi mora da ima Međunarodno svjedočanstvo o sprečavanju zagađenja mora štetnim tečnim materijama koje se prevoze u rasutom stanju.

Posada tankera iz stava 1 ovog člana, treba da rukuje štetnim tečnim materijama za vrijeme transporta, ukrcaja i iskrcaja, mjeri preostale količine štetnih tečnih materija u teretnim tankovima, pumpama i pripadajućim cjevovodima, kao i da sprovodi procedure za rukovanje teretom i ostacima tereta na brodu, u skladu sa propisima Priloga II MARPOL Konvencije.

Tankeri za hemikalije koji uplovljavaju u vode Crne Gore, kao i tanker za hemikalije crnogorske državne pripadnosti bez obzira gdje se nalazili, pored Međunarodnog svjedočanstva o sprečavanju zagađenja mora štetnim tečnim materijama koje se prevoze u rasutom stanju, u zavisnosti od karakteristika broda i kategorije plovidbe broda na kojem se primjenjuje odgovarajući relevantni instrumenti IMO-a, mora da imaju i:

- međunarodno svjedočanstvo o sposobnosti za prevoz opasnih hemikalija u rasutom stanju (ICOF CHE);
- svjedočanstvo o sposobnosti za prevoz opasnih hemikalija u rasutom stanju (COF CHE);
- svjedočanstvo o sposobnosti izdato u skladu sa odredbama IMO Rezolucije A.673(16); ili
- međunarodno svjedočanstvo o sprečavanju zagađenja mora štetnim tečnim materijama koje se prevoze u rasutom stanju (NLS sertifikat) u skladu sa odredbom IMO Rezolucije MEPC.120(52) revidirane od strane MEPC.148(54);
- knjigu tereta;
- priručnik za rukovanje štetnim tekućim materijama u rasutom stanju.

Član 19

Brodovi crnogorske državne pripadnosti bruto tonaže 150 BT i bez obzira gdje se nalaze koji su namijenjeni za prevoz štetnih tečnih materija koje se prevoze u rasutom stanju, moraju da posjeduju brodski plan za hitno reagovanje u slučaju zagađenja mora štetnim tečnim materijama koje se prevoze u rasutom stanju.

Brodski plan za hitno reagovanje u slučaju zagađenja mora štetnim tečnim materijama koje se prevoze u rasutom stanju, sačinjava se na crnogorskom i engleskom jeziku i naročito sadrži:

- proceduru obavješćavanja koju treba da sprovede zapovjednik i druga odgovorna lica na brodu, ako je došlo do incidenta, zagađenja, štetnim tečnim materijama;
- spisak organa ili lica koje treba kontaktirati u slučaju incidenta, zagađenja, štetnim tečnim materijama;
- detaljan opis radnji koje treba odmah da budu preduzete od strane lica na brodu kako bi se smanjilo ili kontrolisalo ispuštanje štetnih tečnih materija nakon incidenta;
- procedure koordinisanih aktivnosti posade broda sa odgovornim licima i institucijama obalne države u borbi protiv zagađenja i određivanje lica, kontaktne tačke na brodu, za te aktivnosti.

Brodski plan za hitno reagovanje u slučaju zagađenja moraju da posjeduju i svi brodovi koje se nalaze u vodama Crne Gore.

V. ZAŠTITA MORA OD ZAGAĐANJA ŠTETNIM MATERIJAMA KOJE SE PREVOZE U PAKOVANOJ FORMI

Član 20

Prevoz štetnih materija koje se morem prevoze u upakovanoj formi u vodama Crne Gore, dozvoljen je samo ako su u pogledu pakovanja (ambalaže), etiketiranja (označavanja), obilježavanja i prevoza tih materija ispunjeni uslovi iz Prilog III MARPOL Konvencije, Konvencije o sigurnosti ljudskog života na moru (SOLAS konvencije) i odredbi ovog zakona.

Štetne materije koje se prevoze morem u upakovanoj formi moraju da budu uskladištene i obezbijeđene tako da se opasnost po morsku sredinu svede na najmanju moguću mjeru bez ugrožavanja sigurnosti broda i lica na brodu.

Ambalaža u kojoj se prevoze štetne materije treba da bude:

- 1) takva da smanji na najmanju moguću mjeru opasnost po morsku životnu sredinu, imajući u vidu njihov specifičan sadržaj;
- 2) trajno označena i obilježena na način da je supstanca u ambalaži štetna materija.

Prazna ambalaža koja je ranije korišćena za prevoz štetnih materija će se, i nakon praznjenja tereta tretirati kao štetna materija, osim ako su preduzete odgovarajuće mjere predostrožnosti da ambalaža ne sadrži ostatke, koji su štetni po morsku životnu sredinu.

Način pakovanja, označavanja, obilježavanja, slaganja i odvajanja tereta, vrstu ambalaže, kao i ograničavanje količine štetnih materija, kao i uslove prevoza štetnih materija u upakovanoj formi u vodama Crne Gore u skladu je sa smjernicama i kriterijumima iz Priloga III MARPOL Konvencije i Međunarodnog pomorskog kodeksa za opasni teret (IMDG Code) propisuje Ministarstvo.

Član 21

Zabranjeno je izbacivanje štetnih materija koje se prevoze morem u upakovanoj formi u vode Crne Gore, osim ako je ispuštanje potrebno radi očuvanja sigurnosti broda ili sigurnosti ljudskih života na moru.

Ispiranje iscurjele tečnosti van broda koji prevozi štetne materije u upakovanoj formi dozvoljeno je u skladu sa odgovarajućim mjerama zasnovanim na fizičkim, hemijskim i biološkim svojstvima štetnih materija, pod uslovom da se sprovođenjem tih mjera ne ugrožava sigurnost broda i lica na brodu.

Mjere iz stava 2 ovog člana kao i listu štetnih materija koje se prevoze morem u upakovanoj formi i kriterijume za njihovu identifikaciju i kategorizaciju u skladu sa smjernicama i kriterijumima iz Priloga III MARPOL Konvencije i Međunarodnog pomorskog kodeksa za opasni teret (IMDG Code) propisuje Ministarstvo.

VI. ZAŠTITA MORA OD ZAGAĐENJA SANITARNIM OTPADNIM VODAMA

Član 22

Zabranjeno je sa brodova, bez obzira na državnu pripadnost, ispuštanje sanitarnih otpadnih voda u vode Crne Gore.

Zabrana iz stava 1 ovog člana ne odnosi se na ispuštanja u slučaju:

- 1) broda i putničkih brodova crnogorske državne pripadnosti na putovanju van posebnog područja kada se otpadne vode ispuštaju u skladu s dijelom A pravila 11 Priloga IV;
- 2) putničkog broda crnogorske državne pripadnosti koji radi u posebnom području od relevantnog datuma nadalje, kada se otpadne vode ispuštaju u skladu s dijelom B pravila 11 Priloga IV; i
- 3) broda crnogorske državne pripadnosti koji radi u polarnim vodama, kada se otpadne vode ispuštaju u skladu s poglavljem 4 dijela II-A Polarne kodeksa.

Uslove ispuštanja iz stava 2 ovog člana u skladu sa Prilogom IV MARPOL konvencije propisuje Ministarstvo.

Zabrana iz stava 1 ovog člana ne primjenjuje se na ispuštanja otpadnih voda koje je potrebno preduzeti radi:

- 1) osiguranje sigurnosti broda i ljudskih života na moru; ili

- 2) smanjenja posljedica oštećenja broda ili njegove opreme; a gdje su preduzete sve razumne mjere opreza prije i nakon nastanka oštećenja kako bi se spriječilo ili smanjilo ispuštanje; ili
 - 3) ispuštanja otpadnih voda koje se dogodilo u vodama pod jurisdikcijom druge obalne države i bilo je u skladu sa manje strogim zahtjevima koje je ta država propisala.
- Ako je otpadna voda pomiješana sa otpadom ili otpadnom vodom pored uslova o ispuštanju iz stava 1 ovog člana moraju da se ispune i uslovi iz priloga MARPOL-a.

Član 23

Svi brodovi bez obzira na državnu pripadnost koji se nalaze u vodama Crne Gore dužni su u skladu sa Pravilom 2 Priloga IV MARPOL-a da imaju Međunarodno svjedočanstvo o sprečavanju zagađenja sanitarnim vodama.

VII. ZAŠTITA MORA OD ZAGAĐENJA MORA SMEĆEM

Član 24

Zabranjeno je ispuštati smeće sa broda bilo koje državne pripadnosti u vode Crne Gore, i to:

- 1) bilo koje vrste plastičnog otpada, uključujući ali ne ograničavajući se na sintetičke konope, sintetičke ribarske mreže, plastične kese i pepeo iz spaljivača nastao spaljivanjem plastike;
- 2) otpada od hrane;
- 3) komunalnog otpada;
- 4) ulja za kuvanje;
- 5) pepela iz spaljivača;
- 6) operativnih otpada;
- 7) ostataka tereta;
- 8) životinjskih leševa;
- 9) e-otpada; i
- 10) ribolovne opreme.

Ispuštanje smeća izvan voda Crne Gore za brodove crnogorske državne pripadnosti dozvoljeno je pod slijedećim uslovima:

- ispuštanja smeća u posebnom području u skladu sa Pravilom 6 Prilog V. MARPOL-a;
- izvan posebnih područja dozvoljeno u skladu sa Pravilom 4 Priloga V. MARPOL-a;
- ispuštanja sa instalacija za ugljovodonike i plutajuće platforme dozvoljeno je u skladu sa Pravilom 5 Priloga V. MARPOL-a;
- u polarnim vodama u skladu sa poglavljem 5.2 dijela II-A Polarnog kodeksa.

Ako se otpad miješa sa drugim materijalima koji se izbacuju, a koji su podvrgnuti drugačijim uslovima ispuštanja, primjenit će oni uslovi koji su stroži.

Uslove ispuštanja brodskih otpadnih voda u skladu sa Prilogom V MARPOL-a propisuje Ministarstvo.

Član 25

Ispuštanje smeća dozvoljeno je ako je:

- 1) neophodno radi obezbjeđivanja sigurnosti broda i lica na brodu ili spašavanja ljudskih života na moru;
- 2) nastalo kao posljedica oštećenja broda ili njegove opreme, pod uslovom da su preduzete sve neophodne mjere predostrožnosti prije i poslije nastanka oštećenja, a u cilju sprečavanja ili minimiziranja ispuštanja;
- 3) posljedica slučajnog gubitka ribolovne opreme sa broda pod uslovom da su preduzete sve mjere predostrožnosti da se takav gubitak spriječi;
- 4) izvršeno radi zaštite morske sredine ili sigurnosti broda ili posade na brodu, a odnosi se na ispuštanje ribolovne opreme.

Član 26

Brodovi dužine 12 metara ili više crnogorske državne pripadnosti bez obzira gdje se nalaze, brodovi dužine 12 metara i više dok se nalaze u vodama Crne Gore, kao i instalacije za proizvodnju ugljovodonika, koje se nalaze u vodama Crne Gore, moraju da imaju na vidnom mjestu istaknute plakate kojim se obavještavaju posada i putnici o zahtjevima u pogledu ispuštanja smeća.

Brodovi crnogorske državne pripadnosti koji imaju najmanje 100 BT ili su ovlašćeni da prevoze 15 ili više lica bez obzira gdje se nalaze, brodovi strane državne pripadnosti koji imaju najmanje 100 BT ili su ovlašćeni da prevoze 15 ili više lica dok se nalaze u vodama Crne Gore, kao i instalacije za proizvodnju ugljovodonika koje se nalaze u vodama Crne Gore, treba da imaju Plan upravljanja smećem.

Plan upravljanja smećem naročito sadrži opis postupaka za minimiziranje, prikupljanje, skladištenje, preradu i odlaganje smeća, kao i lica ili više njih, odgovornih za njegovo sprovođenje.

Član 27

Brodovi crnogorske državne pripadnosti koji imaju 400 BT i više ili su ovlašćeni da prevoze 15 ili više lica bez obzira gdje se nalaze, brodovi strane državne pripadnosti koji imaju 400 BT i više ili su ovlašćeni da prevoze 15 ili više lica dok se nalaze u vodama Crne Gore, kao i instalacije za proizvodnju ugljovodonika koje se nalaze u vodama Crne Gore, dužni su da imaju i vode Knjigu evidencije o smeću.

VIII. ZAŠTITA VAZDUHA OD BRODSKIH IZDUVNIH GASOVA

Član 28

Zabranjena je emisija azot-oksida, sumpor-dioksid, čestica i supstanci koje doprinose zagađenju vazduha sa brodova bez obzira na državnu pripadnost sa brodova u vodama Crne Gore.

Zabrana iz stava 1 ovog člana vrši se u skladu sa pravilima MARPOL Priloga VI, i to:

- Pravila 14 (1) (4) (6) MARPOL Priloga VI. (sumporni oksidi)
- Pravila 13 MARPOL Priloga VI (azotni oksidi)
- Pravila 15 (isparljiva organska jedinjenja).

Zabrana iz stava 1 ovog člana ne primenjuje se ako je:

- 1) emisija neophodna, radi obezbjeđenja sigurnosti broda ili spašavanja ljudskih života na moru;
- 2) emisija nastala kao posljedica oštećenja broda ili njegove opreme, pod uslovom;
 - da su preduzete sve mjere predostrožnosti prije i poslije nastanka oštećenja, kako bi se spriječilo ili svelo na najmanju moguću mjeru ispuštanje, a
 - zapovjednik, brodar ili kompanija broda nije postupila sa namjerom da prouzrokuje štetu, ili nepromišljeno i sa saznanjem da bi šteta vjerovatno nastala;
- 3) Organ uprave izdao dozvolu brodu za izvođenje probne vožnje, kojom se unapređuje razvoj tehnologija za smanjenje i kontrolu emisije gasova sa brodova i programa projektovanja motora.

Pravila ispuštanja iz stava 2 ovog člana u skladu sa Prilogom VI MARPOL-a propisuje Ministarstvo.

Član 29

Ispuštanja koja nastanu neposredno od istraživanja, iskorištavanja i sa njima povezanih odobalnih obrada mineralnih bogatstava podmorja uključuju:

- a) ispuštanja koja nastaju od spaljivanja materija i koja su isključiva i direktna posljedica istraživanja, iskorištavanja i s njima povezanim odobalnim obradama mineralnih bogatstava podmorja, uključujući, ali se ne ograničavajući na sagorijevanje otpadaka, mulja i/ili ostataka ispiranja tokom dovršavanja i ispitivanja bušotine i izgaranje koje nastaje zbog vanrednih uslova;

- b) oslođanje gasova i isparljivih jedinjenja koja su uhvaćena u ostacima ispiranja ili otpacima;
- c) ispuštanja isključivo u direktnoj vezi sa obradom, rukovanjem i skladištenjem ruda iz podmorja;
- d) ispuštanja iz dizelskih motora koji su isključivo namijenjeni istraživanju, iskorištavanju i sa njima povezanom odobalno obradom rudnih bogatstava podmorja.

Član 30

Ograničenje sadržaja sumpora u tečnom gorivu, kao i uslove korišćenja tečnog goriva na brodu (u daljem tekstu: kompatibilno gorivo), dok se nalazi u vodama Crne Gore propisuje Vlada Crne Gore (u daljem tekstu: Vlada) u skladu sa Pravilom 18 Prilogom VI MARPOL konvencije.

Ako brod iz stava 1 ovog člana, koristi tečno gorivo za koje se sumnja da nije kompatibilno gorivo, na brodu će se izvršiti inspekcijski nadzor.

Prilikom inspekcijskog nadzora zapovjednik broda, dužan je da dostavi zapisnik o preduzetim radnjama u cilju postizanja usaglašenosti sa standardima za kompatibilno gorivo, kao i da dostavi dokaz o pokušaju nabavke kompatibilnog goriva u skladu sa planom putovanja broda.

O sadržaju sumpora u tečnom gorivu broda iz stava 1 ovog člana, dobavljač mora da izda potvrdu u skladu sa Prilogom VI MARPOL konvencije.

Podaci o tečnom gorivu na brodu iz stava 1 ovog člana upisuju se u dostavnicu o snadbijevanju broda pogonskim gorivom, u skladu sa Pravilom 18.5, Priloga VI, Dodatak V MARPOL Konvencije.

Uz dostavnicu o snadbijevanju broda pogonskim gorivom prilaže se reprezentativni uzorak tečnog goriva.

Prilikom inspekcijskog nadzora za poslove sakupljanja, kontrole, analize i dalje obrade uzoraka tečnog goriva, može da bude ovlašćeno pravno lice koje je za obavljanje tih poslova registrovano u Crnoj Gori.

Dostavnica o snadbijevanju broda pogonskim gorivom čuva se na brodu tri godine i mora da bude dostupna prilikom inspekcijskog nadzora.

Prilikom inspekcijskog nadzora, vrši se uvid u dostavnicu o snadbijevanju broda pogonskim gorivom crnogorske i strane državne pripadnosti dok se taj brod nalazi u vodama Crne Gore i može da se napravi kopija te dostavnice koja mora da bude potpisana od strane zapovjednika broda.

Pravno lice koje snabdijeva brod tečnim gorivom u luci, treba da vodi evidenciju o kvalitetu i količinama saobraćaja tečnog goriva u luci na nivou kalendarske godine i o tome obavještava organ uprave nadležan za upravljanje lukama.

Tečna goriva koja se stavljaju u promet i upotrebljavaju na brodu u lukama, unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Crne Gore, odnosno zonama kontrole emisija oksida sumpora, ne smiju da prekorače granične vrijednosti sadržaja zagađujućih materija utvrđenim propisom kojim je uređena zaštita vazduha.

Član 31

Spaljivanje na brodu u vodama Crne Gore dozvoljeno je samo u brodskom spaljivaču u skladu sa Pravilom 16 Priloga VI MARPOL-a.

Zabranjeno je spaljivanje sljedećih materija na brodu:

- 1) ostatke tereta koji su predmet Priloga I, II ili III MARPOL konvencije ili srodnih kontaminiranih materijala za pakovanje;
- 2) polihlorovanih bifenila (PCB);
- 3) smeća koje sadrži više od tragova teških metala;
- 4) rafiniranih naftnih proizvoda koji sadrže jedinjenja halogena;
- 5) taloga otpadnih voda i uljnih ostataka – taloga, iako se nijedan od tih taloga ne stvara na brodu;

6) ostataka iz sistema za prečišćavanje izduvnih gasova.

Uslove spaljivanja na brodu u skladu s MARPOL prilogom VI na brodu u vodama Crne Gore propisuje Ministarstvo.

Član 32

Brod od 400 BT i više crnogorske državne pripadnosti bez obzira gdje se nalazi, instalacija za proizvodnju ugljovodonika dok se nalaze u vodama Crne Gore, brod od 400 BT i više, strane državne pripadnosti dok se nalazi u vodama Crne Gore mora da posjeduju:

- Međunarodno svjedočanstvo o preventivnoj zaštiti zagađenja vazduha;
- Međunarodno svjedočanstvo o energetske efikasnosti za novoizgrađeni brod samo ako je izdat u kompletu sa Indeksom projektovanja energetske efikasnosti (EEDI), naznačenom na samom svjedočanstvu i Planom upravljanja energetske efikasnošću broda (SEEMP) koji ne mora da bude odobren od strane države zastave broda;
- Međunarodno svjedočanstvo o energetske efikasnosti za postojeći brod, koji nije novoizgrađeni brod, važi samo ako je izdat u kompletu sa Planom upravljanja energetske efikasnošću broda (SEEMP), koji ne mora da bude odobren od države zastave broda.

Tanker za prevoz sirove nafte, bez obzira na državnu pripadnost, koji uplovljava u vode Crne Gore, mora da ima i da sprovedi Plan upravljanja isparljivim organskim jedinjenjima (VOCs), odobren od strane države zastave broda.

Instalacije za proizvodnju ugljovodonika kao i plutajuća platforma koja se nalazi u vodama Crne Gore, kao i brodovi od 400 BT i više, bez obzira na državnu pripadnost, koji uplovljavaju u vode Crne Gore i imaju instalirane dopunjujuće rashladne i protivpožarne sisteme, koji sadrže supstance koje oštećuju ozonski omotač, dužni su da vode Knjigu o evidenciji supstanci koje oštećuju ozonski omotač.

Brod od 400 BT i više, bez obzira na državnu pripadnost, koji uplovljava u vode Crne Gore, mora da ima na brodu poseban Plan upravljanja energetske efikasnošću broda (SEEMP), koji može da bude dio Sistema upravljanja sigurnošću broda (SMS).

Brod od 5.000 BT i više, bez obzira na državnu pripadnost, u pogledu emisije ugljendioksida (CO₂) ispuštenog tokom putovanja iz njegove posljednje luke do luke pristajanja u Crnoj Gori i od crnogorske luke do njegove sljedeće luke pristajanja, mora da ima na brodu izjavu o usklađenosti, koju izdaje pravno lice koje ocjenjuje planove praćenja i izvještavanja emisija CO₂ broda i sastavlja izvještaj o verifikaciji.

Lice iz stava 5 ovog člana akredituje nacionalno akreditaciono tijelo za praćenje emisija CO₂ države zastave broda.

IX. DVOSTRUKA OPLATA ILI EKVIVALENTNI PROJEKTNİ ZAHTEVI ZA TANKERE ZA ULJE SA JEDNOSTRUKOM OPLATOM

Član 33

Tankerima za ulje, koji nijesu tankeri za ulje sa dvostrukom oplatom, zabranjuje se:

- 1) upis u upisnik brodova Crne Gore i plovidba pod zastavom Crne Gore;
- 2) uplovljavanje u luke Crne Gore ili pristajanje uz instalacije za proizvodnju ugljovodonika i drugim odobalnim objektima u vodama Crne Gore, nezavisno od državne pripadnosti broda.

Izuzetno od stava 1 ovog člana, tankeri za ulje kategorije 2 ili tankeri za ulje kategorije 3, opremljeni samo tankovima dvodna ili bočnim visećim tankovima, čiji prostor se ne koristi za prevoz ulja i proteže se cijelom dužinom teretnih tankova, ili su opremljeni prostorima sa dvostrukom oplatom koji se ne koriste za prevoz ulja i koji se protežu cijelom dužinom teretnih tankova, i ne ispunjavaju uslove za izuzeće koji su propisani Pravilom 20.1.3. Priloga I. MARPOL konvencije, mogu se koristiti za prevoz tereta, ali ne duže od dana u kojem brod navršava 25 godina starosti računajući od dana isporuke broda.

Tankerima za ulje nosivosti 600 tona i više koji prevoze teške frakcije ulja, koji nijesu tankeri za ulje sa dvostrukom oplatom, zabranjuje se upis u upisnik brodova Crne Gore i plovidba pod zastavom Crne Gore.

Tankerima za ulje nosivosti 600 tona i više, koji prevoze teške frakcije ulja nezavisno od državne pripadnosti broda, koji nijesu tankeri za ulje sa dvostrukom oplatom, zabranjuje se:

- 1) uplovljavanje u luke i isplovljavanje iz luka u Crnoj Gori;
- 2) sidrenje i pristajanje uz instalacije za proizvodnju ugljovodonika i drugim odobalnim objektima u vodama Crne Gore.

Član 34

Tankerima za ulje sa jednostrukom oplatom, nezavisno od državne pripadnosti broda, starijim od 15 godina, zabranjuje se uplovljavanje u luke i isplovljavanje iz luka Crne Gore, kao i sidrenje i pristajanje uz instalacije za proizvodnju ugljovodonika i druge odobalne objekte u vodama Crne Gore, ako ne ispunjavaju zahtjeve Programa procjene stanja utvrđenog Rezolucijom Međunarodne pomorske organizacije MEPC 94(46) od 27. aprila 2001. godine, izmijenjenom i dopunjenom Rezolucijom MEPC 99(48) od 11. oktobra 2002. godine i Rezolucijom MEPC-a 112(50) od 4. decembra 2003. godine.

Član 35

Izuzetno od čl. 33 i 34 ovog zakona, u vanrednim okolnostima Lučka kapetanija može dozvoliti pojedinom brodu uplovljavanje u luke i isplovljavanje iz luka u Crnoj Gori, sidrenje i pristajanje uz instalacije za proizvodnju ugljovodonika i druge odobalne objekte u vodama Crne Gore, pod uslovom da je:

- 1) tanker za ulje u opasnosti i traži mjesto skloništa;
- 2) tanker za ulje bez tereta na putovanju prema luci popravke broda.

Član 36

O svakoj odluci kojom se dopušta upis u upisnik brodova Crne Gore ili brisanja iz upisnika brodova Crne Gore, kao i o svakom odobrenju, privremenoj zabrani ili zabrani plovidbe tankera za ulje kategorije 1. ili tankera za ulje kategorije 2. crnogorske državne pripadnosti, Ministarstvo obavještava Međunarodnu pomorsku organizaciju (IMO).

Član 37

Odredbe čl. 33 do 36 zakona primjenjuje se na tankere za ulja nosivosti 5.000 tona i više i na tankere za ulja nosivosti 600 tona i više koji prevoze teške frakcije ulja, i koji:

- a) su crnogorske državne pripadnosti;
- b) nezavisno od državne pripadnosti broda, uplovljavaju u luke i isplovljavaju iz luka u Crnoj Gori, sidre ili pristaju uz instalacije za proizvodnju ugljovodonika i druge odobalne objekte u vodama Crne Gore.

Odredbe stava 1 ovog člana, ne primjenjuju se na ratne i javne brodove, s tim da su ratni i javni brodovi, dužni da preduzmu sve mjere koje bi onemogućile zagađenje mora uljem.

X. KONTROLA OPASNIH MATERIJALA UGRAĐENIH NA BRODOVIMA I RECIKLIRANJE BRODOVA

Član 38

Kontrola opasnih materijala ugrađenih na brodovima i recikliranje brodova primjenjuju se na:

- 1) brodove crnogorske državne pripadnosti;
- 2) brodove strane državne pripadnosti koji viju zastavu države članice Evropske unije i koji pristaju u luku ili na sidrište Crne Gore;
- 3) brodove strane državne pripadnosti, koji ne viju zastavu države članice Evropske unije i koji pristaju u luku ili na sidrište Crne Gore.

Kontrola opasnih materijala ugrađenih na brodovima i recikliranje brodova ne primjenjuju se na:

- 1) ratne brodove i javne brodove;
- 2) brodove bruto tonaže manje od 500BT;

3) brodove koji tokom svog perioda eksploatacije plove samo u vodama Crne Gore.

Član 39

Zabranjena je ugradnja i upotreba sljedećih štetnih materijala na brodovima:

- 1) azbesta;
- 2) supstanci koje oštećuju ozonski omotač;
- 3) polihlorovani bifenili (PCB);
- 4) perfluorooktan sulfonske kiseline (PFOS); i
- 5) jedinjenja i sistemi protiv obrastanja.

Svaki novi i postojeći brod, bez obzira na državnu pripadnost, dužan je da posjeduje popis štetnih materijala koji čine sastavni dio konstrukcije broda ili njegovih uređaja i opreme, njihov položaj na brodu, kao i približne količine.

Kompanija ili brodar broda koji ide na recikliranje, dužni su da posjeduju plan recikliranja tog broda i popis štetnih materijala na brodu.

Sadržaj i način izrade plana recikliranja broda, slove koje ispunjava brodar, odnosno kompanija i operater postrojenja za recikliranje broda u procesu potvrđivanja plana za recikliranje broda, u skladu sa smjernicama Međunarodne pomorske organizacije propisuje Ministarstvo, uz saglasnost organa uprave nadležnog za zaštitu životne sredine.

Detaljnji opis i mjere kontrole štetnih materijala, upravljanje štetnim materijalima na brodu, popisa štetnih materijala, kao i postupak i uslove za izradu Plana recikliranja broda propisuje Ministarstvo, uz saglasnost organa uprave nadležnog za zaštitu životne sredine.

Član 40

Radi kontrole štetnih materijala ugrađenih na brodovima i radnji povezanih sa recikliranjem, brodovi crnogorske državne pripadnosti podliježu sljedećim pregledima:

- 1) osnovnom pregledu;
- 2) redovnom obnovnom pregledu;
- 3) vanrednom pregledu;
- 4) završnom pregledu.

Pregled brodova iz stava 1 ovog člana, vrši Organ uprave ili priznata organizacija, u skladu sa smjernicama Međunarodne pomorske organizacije.

Nakon obavljenog osnovnog pregleda Organ uprave, odnosno priznata organizacija izdaje Svjedočanstvo o popisu štetnih materijala, a nakon obavljenog redovnog obnovnog ili vanrednog pregleda potvrđuje već postojeće Svjedočanstvo o popisu štetnih materijala.

Nakon obavljenog završnog pregleda Organ uprave, odnosno priznata organizacija izdaje Svjedočanstvo o spremnosti broda za recikliranje, koje sadrži naziv Operatora postrojenja za recikliranje broda i mjesto postrojenja za recikliranje broda.

Način i uslove obavljanja pregleda iz stava 1 ovog člana, uslove koje treba da ispuni brod kojem se izdaje Svjedočanstvo o popisu štetnih materijala, odnosno Svjedočanstvo o spremnosti broda za recikliranje, kao i postupak izdavanja i potvrđivanja svjedočanstava, obrasce, trajanje i važenje svjedočanstava, utvrđuju se Tehničkim pravilima.

Član 41

Brodovi strane državne pripadnosti, koji ne viju zastavu države članice Evropske Unije, i koji se namjeravaju upisati u upisnik brodova Crne Gore, moraju imati popis štetnih materijala ili da taj popis sastave najkasnije šest mjeseci od dana upisa, odnosno tokom bilo kojeg pregleda iz člana 44 stava 1 ovog zakona, u zavisnosti od vrste pregleda koji treba da se izvrši.

Član 42

Zabranjeno je recikliranje brodova, kao i ispuštanje ulja i broskog otpada sa brodova koji su smješteni na kopnenom dijelu luke ili nekog drugog dijela obalnog područja Crne Gore, radi popravke ili prepravke.

Izuzetno od stava 1 ovog člana operater postrojenja za recikliranje brodova može da vrši recikliranje u postrojenju za recikliranje brodova koje je smješteno u Crnoj Gori ako posjeduje odobrenje za recikliranje brodova.

Postupak izdavanja odobrenja i uslove koje trebaju da ispune postrojenja za recikliranje brodova i operater postrojenja za recikliranje propisuje Ministarstvo uz saglasnost organa uprave nadležnog za zaštitu životne sredine.

XI. SISTEMI PROTIV OBRASTANJA TRUPA NA BRODOVIMA

Član 43

Sistemi protiv obrastanja trupa na brodovima primjenjuju se na:

- 1) brodove crnogorske državne pripadnosti;
- 2) brodove strane državne pripadnosti koji obavljaju pomorski saobraćaj u vodama Crne Gore;
- 3) brodove strane državne pripadnosti koji uplovljavaju u luke i isplovljavaju iz luka Crne Gore, i pristaju uz instalacije za proizvodnju ugljovodonika i druge odobalne objekte.

Zabranjeno je nanošenje ili ponovno nanošenje organokalajnih jedinjenja na brodovima iz stava 1 ovog člana, koja djeluju kao biocidi u sistemima protiv obrastanja na brodovima.

Brodovi i instalacije za proizvodnju ugljovodonika koji su stekli pravo da viju zastavu Crne Gore poslije 1. jula 2003. godine i čiji su sistemi protiv obrastanja nanijeti, promijenjeni ili zamijenjeni poslije toga datuma, u svojim sistemima protiv obrastanja na trupu ili spoljnim dijelovima i površinama ne smiju sadržati organokalajna jedinjenja koja djeluju kao biocidi i koja nijesu u skladu sa zahtjevima Međunarodne konvencije o nadzoru štetnih sistema protiv obrastanja brodova, osim ako su prekriveni premazom koji onemogućava ispiranje takvih jedinjenja iz sistema protiv obrastanja u podlozi.

Na brodovima i instalacijama za proizvodnju ugljovodonika iz stava 1 ovog člana, a koji su sagrađeni 1. januara 2008. godine ili kasnije, zabranjuje se upotreba organokalajnih jedinjenja koja djeluju kao biocidi u sistemu protiv obrastanja na trupu ili spoljnim dijelovima i površinama, kao i premaza koji onemogućavaju ispiranje takvih jedinjenja iz sistema protiv obrastanja u podlozi, ako nijesu u skladu sa zahtjevima Međunarodne konvencije o nadzoru štetnih sistema protiv obrastanja brodova.

Odredbe stava 1 ovog člana, ne primjenjuju se na ratne brodove i javne brodove, a odredbe st. 3 i 4 ovog člana, ne primjenjuju se na instalacije za proizvodnju ugljovodonika sagrađene prije 1. jula 2003. godine koje od tog perioda nijesu bile na suvom doku.

Bliže uslove o dozvoljenim sistemima protiv obrastanja, postupku obavljanja pregleda broda, sadržaju i formi svjedočanstva i izjave o sistemu protiv obrastanja, izdavanju i priznavanju svjedočanstva i izjave o sistemu protiv obrastanja, na brodovima crnogorske državne pripadnosti, propisuje Ministarstvo.

Član 44

Brodovi od 400 BT i više iz člana 54 stav 1 ovog zakona, koji se od 1. jula 2003. godine po prvi put koriste u plovidbi ili čiji je sistem protiv obrastanja na brodovima po prvi put promijenjen, odnosno zamijenjen poslije 1. jula 2003. godine, treba da budu pregledani i sertifikovani u skladu sa Međunarodnim svjedočanstvom o sistemu protiv obrastanja.

Odredba člana 43 ovog zakona primjenjuju se i na brodove dužine 24 metra i više i zapremine do 400 BT, što se potvrđuje Izjavom o sistemu protiv obrastanja.

Izjavu iz stava 2 ovog člana, treba da prati odgovarajuća dokumentacija (potvrda o vrsti primijenjenog sistema protiv obrastanja ili račun), i da izjava bude potpisana od kompanije, odnosno brodarka broda ili lica koje ovlasti brodar, odnosno brodogradilište ili priznata organizacija koju je ovlastila država zastave broda.

XII. UPRAVLJANJE I NADZOR BALASTNIH VODA

Član 45

Upravljanje balastnim vodama su mehanički, fizički, hemijski i biološki procesi, bilo pojedinačni ili kombinovani, kojima se uklanja, čini bezopasnim ili izbjegava prihvatanje ili ispuštanje štetnih vodenih organizama ili patogena u balastnim vodama i talozima.

Član 46

Upravljanje balastnim vodama primjenjuje se na:

- 1) brodove crnogorske državne pripadnosti bez obzira na kategoriju plovidbe;
- 2) brodove nezavisno o njihovoj državnoj pripadnosti, koji uplovljavaju u luke ili sidrišta Crne Gore, pristaju na vanobalne objekte, plove ili se nalaze u njezinim vodama;

Upravljanje balastnim vodama ne primjenjuje se na:

- 1) brodove koji nijesu namijenjeni ili konstruisani za prenos balastne vode;
- 2) brodove crnogorske državne pripadnosti koji tokom svog vijeka eksploatacije plove samo u vodama Crne Gore, i čije ispuštanje balasni voda ne može zagaditi životnu sredinu, zdravlje ljudi, ugroziti imovinu ili resurse susjednih ili drugih država;
- 3) ratne brodove i javne brodove, koji se koriste samo za nekomercijalne potrebe države;
- 4) brodove koji imaju stalnu balastnu vodu u hermetički zatvorenim brodskim tankovima, koja se ne ispušta.

Izuzetno od odredbe stava 2 ovog člana Ministarstvo može proširiti obavezu upravljanja balastnim vodama na sve ili pojedine brodove koji plove ili borave isključivo u unutrašnjim morskim vodama ili teritorijalnom moru Crne Gore, ako se utvrdi da bi iskrcaj balastnih voda sa broda ili brodova ugrozio ili štetio okolini, ljudskom zdravlju ili imovini u Crnoj Gori ili susjednim državama.

Član 47

Zabranjeno je prihvatanje ili ispuštanje balastnih voda sa brodova u vode Crne Gore ako prethodno nijesu sprovedene mjere upravljanja balastnim vodama u skladu sa ovim zakonom.

Član 48

Odredba člana 51 ovog zakona o obavezi sprovođenja mjera upravljanja balastnim vodama ne primjenjuje se u slijedećim slučajevima:

- 1) kada je prihvatanje ili ispuštanje balastnih voda i taloga neophodno radi obezbjeđivanja sigurnosti broda u situacijama hitnosti ili spašavanja života na moru;
- 2) neočekivanog ispuštanja ili prihvatanja balastnih voda i taloga do kojeg dolazi usljed oštećenja broda ili njegove opreme, pod uslovom:
 - da su preduzete sve mjere predostrožnosti prije i nakon takvog događaja ili otkrića oštećenja ili ispuštanja, za potrebe sprečavanja ispuštanja ili njegovog smanjenja na minimum;
 - vlasnik broda, kompanija ili ovlašteni časmik nisu namjerno ili krajnom nepažnjom
- 3) prihvatanja i ispuštanja balastnih voda i taloga za potrebe izbjegavanja ili smanjenja na minimum incidenata, koji dovode do zagađenja sa broda;
- 4) ako se ispušta balastna voda koja je promijenjena na otvorenom moru u skladu sa standardom D-1 Konvencije o balastnim vodama;
- 5) ako brod ispunjava standarde o D-2 Konvencije o obradi balastnim vodama;
- 6) ispuštanja balastne vode i taloga sa broda na istom mjestu odakle potiče ta balastna voda i talozi i ako nije došlo do miješanja te vode sa netretiranom balastnom vodom i talozima iz drugih oblasti.

Član 49

Odredba člana 47 ovog zakona neće se primjenjivati na brod koji ukrcava ili iskrcava balastne vode u Crnoj Gori, a koji plove između tačno određenih luka ili područja osim uz saglasnost Ministarstva.

Saglasnost iz stava 1 ovog člana može se dati samo na osnovu sprovedene procjene rizika u skladu sa Smjernica za procjenu rizika – G7 (IMO rezolucija MEPC.162(56)), kako su izmijenjene i dopunjene, kako bi se osiguralo da isto ne ugrožava okolinu, ljudsko zdravlje, imovinu ili sredstva u Crnoj Gori, susjednim ili drugim državama.

Saglasnost iz stava 1 ovog člana može se dati samo u slučaju da brod ne miješa balastne vode i talog sa balastnim vodama i talogom ukrcanim u drugom području ili luci.

Saglasnost iz stava 1 ovog člana može se dati na rok ne duži od pet godina, i primjenjuju se nakon što Ministarstvo obavijesti IMO o oslobađanju, kada ta informacija bude dostavljena državama strankama BWM Konvencije.

Saglasnost se mogu dati i na osnovu međunarodnog ugovora.
Saglasnost iz stava 1 ovog člana upisuje se u Knjigu o balastnim vodama.

Član 50

Svaki brod nezavisno od državne pripadnosti, sagrađen prije 2009. godine sa kapacitetom tankova za balastne vode od, između i uključujući, 1,500 i 5,000 metara kubnih, treba da upravlja balastnim vodama u skladu sa standardom D-2 Konvencije o balasnim vodama.

Svaki brod nezavisno od državne pripadnosti, sagrađen prije 2009. godine sa kapacitetom tankova za balastne vode manjim od 1,500, odnosno većim od 5,000 metara kubnih, treba da upravlja balastnim vodama u skladu sa standardom D-2 Konvencije o balasnim vodama.

Standarde upravljanja balasnim vodama iz st. 1 i 2 ovog člana, svaki brod treba da ispuni najkasnije nakon prvog redovnog međupregleda ili redovnog obnovnog pregleda, u zavisnosti od toga koji od ova dva pregleda se izvrši ranije, odnosno nakon godišnjice isporuke broda, a u godini ispunjavanja standarda koji se odnose na taj brod.

Svaki brod nezavisno od državne pripadnosti, sagrađen 2009. godine ili kasnije, sa kapacitetom tankova za balastne vode koji je manji od 5,000 metara kubnih, treba da upravlja balastnim vodama u skladu sa standardom D-2 Konvencije o balastnim vodama.

Svaki brod nezavisno od državne pripadnosti, sagrađen 2009. godine ili kasnije, sa kapacitetom tankova za balastne vode od 5,000 ili više metara kubnih, treba da upravlja balastnim vodama u skladu sa odredbama stava 2 ovog člana.

Brod sagrađen 2012. godine ili kasnije, sa kapacitetom tankova za balastne vode od 5,000 ili više metara kubnih, treba da upravlja balastnim vodama u skladu sa standardom D-2 Konvencije o balastnim vodama.

Odredbe st.1 do 6 ovog člana, ne primjenjuju se na brodove koji ispuštaju balastne vode u lučka postrojenja za prihvatanje balastnih voda.

Upravljanje balasnim vodama, može da se vrši i na način koji nije propisan u st. 1 do 6 ovog člana, pod uslovom da se na taj način obezbjeđuje barem isti nivo zaštite okoline, zdravlja ljudi, imovine ili resursa, i pod uslovom da je odobren od Pomorskog komiteta za zaštitu morskog sredine IMO-a.

Član 51

Brodovi koji kao metodu upravljanja balastnim vodama koriste izmjenu balastnih voda moraju to da vrše sa najmanje 95 posto volumetričke izmjene balastnih voda.

Brodovi koji kao metodu upravljanja balastnim vodama koriste izmjenu balastnih voda pumpanjem, smatra se da ispunjavaju uslove iz stava 1 ovog člana, ako je pumpanjem izmijenjen trostruki volumen svakog balastnog tanka.

Ukoliko je pri izmjeni balastne vode pumpanjem izmijenjeno manje od trostrukog volumena svakog balastnog tanka, ta se izmjena može prihvatiti pod uslovom da brod može dokazati da je izmijenjeno najmanje 95 posto volumena balastnih tankova i ako je to predviđeno Planom upravljanja balastnim vodama.

Brod koji kao metodu upravljanja balastnim vodama koristi izmjenu balastnih voda mora uvijek kada je to moguće obavljati izmjenu balastnih voda najmanje 200 nautičkih milja udaljen od najbližeg kopna i u morskim vodama čija dubina iznosi najmanje 200 metara.

Ukoliko brod ne može da izvrši izmjenu balastnih voda u skladu sa stavom 4 ovog člana, taa se izmjena balastnih voda mora vršiti na najmanje 50 nautičkih milja od najbližeg kopna i u morskim vodama čija je dubina najmanje 200 metara.

Izuzetno od odredbi st. 4 i 5 ovog člana, brodovi mogu izmjenjivati balastne vode i u područjima koja su za to određena u skladu sa odredbama Konvencije i Smjernica za određivanje područja izmjene balastnih voda G14 (IMO rezolucija MEPC.151(55)), sa izmijenama i dopunama.

Organ uprave neće zahtijevati od zapovjednika broda skretanje sa svog planiranog putovanja, odnosno kašnjenje u dolasku broda u luku, kako bi ispunio neki od zahtjeva iz stava 1 ovog člana.

Organ uprave neće zahtijevati od zapovjednika broda, koji vrši izmjenu balastnih voda da ispuni uslove iz stava 1 ovog člana, ako zapovjednik smatra da bi takva promjena usljed nepovoljnih vremenskih prilika, konstrukcije broda ili pritiska, neispravnosti opreme ili ostalih vanrednih uslova, ugrozila sigurnost ili stabilitet broda, sigurnost njegove posade i/ili putnika.

Ako zapovjednik broda ne izvrši izmjenu balastnih voda iz razloga navedenih u stavu 3 ovog člana, dužan je da to unese u Knjigu evidencije balastnih voda.

Član 52

Brodovi koji kao metodu upravljanja balastnim vodama koriste izmjenu balastnih voda mogu ispustiti morsku vodu čiji je salinitet iznad 36‰.

Ukoliko balastna voda ima salinitet niži od 36‰ dodatnim analizama se ispituje sastav morske vode pri čemu broj fitoplanktonskih organizama (mikroplankton) ne smije prelaziti broj od 105 stanica L-1 i ne smije sadržavati dinoflagelatne ciste.

Član 53

Brodovi koji upravljanje balastnim vodama sprovode putem obrade balastnih voda mogu ispustiti manje od 10 živih organizama većih ili jednakih 50 mikrometara, i manje od 10 živih organizmima po mililitru, čije su dimenzije manje od 50 mikrometara, odnosno čije su minimalne dimenzije veće od ili jednake 10 mikrometara, pri čemu ispuštanje indikatorskih mikroorganizama ne može biti veće koncentracije iz stava 2 ovog člana.

Indikatorski mikroorganizmi, kao standard za ljudsko zdravlje, uključuju:

- toksični mikroorganizam *Vibrio cholerae* (O1 i O139) sa manje od 1 kolonije (cfu) na 100 mililitara ili manje od 1 kolonije (cfu) po 1 gramu (mokra težina) uzorka zooplanktona;
- *escherichia coli*, manje od 250 kolonija (cfu) na 100 mililitara;
- crijevni enterokok, manje od 100 kolonija (cfu) na 100 mililitara.

Član 54

Sisteme za obradu balastnih voda, osim sistema koji koriste aktivne materije, odobrava priznata organizacija, u skladu sa Smjernicama G8 – Smjernice za odobrenje sistema upravljanja balastnim vodama (IMO rezolucija MEPC.174(58), sa izmjenama i dopunama.

Sisteme za obradu balastnih voda koji koriste aktivne materije odobrava IMO u skladu sa Smjernicama G9 – Smjernice za odobravanje sistema upravljanja balastnim vodama koji uključuje korištenje aktivnih materija (IMO rezolucija MEPC.169(57), sa izmjenama i dopunama.

Sistemi za obradu balastnih voda moraju biti sigurni za brod, njegovu opremu i posadu.

Član 55

Svaki brod nezavisno od državne pripadnosti, koji uplovljava u luke i sidrišta Crne Gore, treba da posjeduje i primjenjuje Plan upravljanja balastnim vodama.

Plan upravljanja balastnim vodama odobrava država zastave broda.

Plan upravljanja balastnim vodama je poseban za svaki brod i treba da sadrži naročito:

- 1) detalje sigurnosnih procedura za taj brod i njegovu posadu u vezi sa upravljanjem balastnim vodama, u skladu sa zahtjevima Konvencije o balastnim vodama;
- 2) detaljan opis mjera koje se preduzimaju u cilju upravljanja balastnim vodama u skladu sa Konvencijom o balastnim vodama;
- 3) procedure koje se primjenjuju, radi ispuštanja taloga na moru i na obali;
- 4) procedure za koordinisanje brodskog upravljanja balastnim vodama, koje obuhvataju ispuštanje u more, države u čijim vodama može doći do takvog ispuštanja;
- 5) lice koje je zaduženo za obezbjeđivanje pravilne primjene ovog plana;
- 6) način izvještavanja o količini i rasporedu balastnih voda na brodu.

Plan upravljanja balasnim vodama, treba da bude napisan na jeziku kojeg posada upotrebljava na brodu, a ako jezik u upotrebi nije engleski, francuski ili španski, plan treba da ima prevod na neki od tih jezika.

Član 56

Svaki brod nezavisno od državne pripadnosti, koji uplovljava u luke i sidrišta Crne Gore, mora da ima i vodi Knjigu evidencije balastnih voda ovjerenu od države zastave broda.

Knjiga iz stava 1 ovog člana, koja može da bude u elektronskoj formi, ili može da bude sastavni dio druge knjige evidencije ili sistema, treba da sadrži informacije koje su navedene u Dodatku II Konvencije o balasnim vodama.

Knjiga evidencije balastnih voda, mora da se nalaze na brodu najmanje dvije godine nakon posljednjeg upisa podataka u tu knjigu, a nakon tog perioda još najmanje tri godine, treba da bude pod nadzorom kompanije.

U slučaju ispuštanja balastne vode u skladu sa propisima A-3, A-4 ili B-3.6 Konvencije o balasnim vodama, ili u slučaju neplaniranog ispuštanja balastne vode, koje je u suprotnosti sa članom 51 ovog zakona, u Knjigu evidencije balastnih voda pored uobičajnih podataka evidentiraju se i okolnosti i razlozi koji su doveli do tih ispuštanja.

Knjiga evidencije balastnih voda nalazi se na mjestu dostupnom prilikom inspekcijskog nadzora broda, a u slučaju automatskog upravljanja brodom u tegljenju, može se nalaziti i na tegljaču.

Svaka operacija koja se odnosi na upravljanje balasnim vodama u potpunosti i bez odlaganja se unosi u Knjigu evidencije balastnih voda.

Svaki unos podataka u Knjigu evidencije balasnih voda potpisuje oficir koji je zadužen za tu operaciju, a svaku ispunjenu stranu knjige potpisuje zapovjednik broda.

Upisi u Knjigu evidencije balastnih voda, treba da budu uneseni na jeziku kojeg posada upotrebljava na brodu, a ako jezik u upotrebi nije engleski, francuski ili španski, upis treba da ima prevod na neki od tih jezika.

Član 57

Svaki brod crnogorske državne pripadnosti koji obavlja međunarodnu plovību od 400 BT i više, i svi brodovi od 400 BT i više nezavisno od državne pripadnosti, koji uplovljava u luke i sidrišta Crne Gore ili plovi njeznim vodama, mora da posjeduje Međunarodno svjedočanstvo o upravljanju balasnim vodama, odnosno odgovarajuću Izjavu o usklađenosti sa odredbama Konvencije o balasnim vodama izdatu od Organa uprave.

Svjedočanstvo iz stava 1 ovog člana izdaje se na rok ne duži od pet godina i mora biti izdato na službenom jeziku države koja izdaje svjedočanstvo u posebno propisanom obliku.

Ako službeni jezik države koja izdaje svjedočanstvo nije engleski, francuski ili španski tekst će uključiti i prijevod na jedan od navedenih jezika.

Svjedočanstvo iz stava 1 ovog člana za brodove crnogorske državne pripadnosti izdaje se i ovjerava u skladu sa Tehničkim pravilima.

Član 58

Svi brodovi iz člana 46 ovog zakona nezavisno od državne pripadnosti koji dolaze iz inostranstva dužni su da količinu i porijeklo balastnih voda raspoređenih u balasnim tankovima broda prijave Lučkoj kapetaniji, najkasnije 48 sati prije uplovljenja u luke Crne Gore, odnosno neposredno nakon isplavljenja iz posljednje inostrane luke ako je vrijeme plovību do uplovljavanja u luku Crne Gore kraće od 48 sati.

Obrazac prijave iz stava 2 ovog člana propisuje Ministarstvo.

Član 59

Zabranjeno je odlagati u more taloge, te su svi brodovi dužni ukloniti taloge iz prostora namijenjenih prevozu balastnih voda, u skladu sa odredbama broskog Plana upravljanja balasnim vodama.

Talozi iz stava 1 ovog člana moraju se prikupiti isključivo mehaničkim putem, i nakon toga odlagati u posebno namijenjene kopnene prihvatne uređaje.

Brodovi iz člana 57 ovog zakona, bez ugrožavanja sigurnosti i radne sposobnosti, moraju da budu projektovani i izgrađeni tako da omogućuju smanjenje unosa i neželjenog zadržavanja taloga, olakšano uklanjanje taloga te siguran pristup radi uklanjanja taloga i uzimanja uzoraka.

Član 60

Pravno lice kojem je luka dodijeljena na korišćenje (u daljem tekstu: Korisnik luke) u kojima se obavlja čišćenje ili popravak balastnih tankova, dužno je osigurati odgovarajuća postrojenja za prihvatanje taloga uzimajući u obzir Smjernice G1– Smjernice o prihvatnim uređajima za taloge (IMO Rezolucija MEPC.152(55), kako je izmijenjena i dopunjena.

Rad postrojenja iz stava 1 ovog člana ne smije prouzrokovati nepotrebna kašnjenja brodova i mora osigurati uklanjanje tih taloga prilikom kojih se ne narušava niti ugrožava životna sredina, ljudsko zdravlje, imovina ili sredstva, a u skladu zakonom kojim se uređuje zaštita životne sredine.

Ministarstvo će o svakom nedostatku takvog uređaja obavijestiti Međunarodnu pomorsku organizaciju (IMO).

Ako postoji opravdana sumnja da zapovjednik ili posada broda ne postupaju ili nijesu upoznati sa procedurama koje se odnose na upravljanje balastnim vodama i talozima, Lučka kapetanija može inicirati sprovođenje inspeksijskog nadzora tog broda dok se brod nalazi u luci ili na sidrištu Crne Gore.

Član 61

Korisnik luke dužan je da u kalendarskoj godini najmanje tri puta, vrši analizu stanja morske vode u akvatorijumu luke, radi provjere uticaja balastnih voda na životnu sredinu i o tome sačini izvještaj.

Izvještaj iz stava 1 ovog člana, dostavlja se Ministarstvu i organu državne uprave nadležnom za poslove zaštite životne sredine.

Zapovjednik broda dužan je, u mjeri u kojoj to omogućavaju zahtjevi sigurnosti plovidbe i zaštite morske sredine, izbjeći ili ograničiti ukracaj u sljedećim područjima:

- za koja je poznato da postoje štetni mikroorganizmi;
- u kojima postoje fabrički ispusti;
- gdje se vrše jaružanja;
- gdje su izrazito visoke razlike morskih mijena;
- u kojima postoji visoka zamućenost vode zbog rada brodskih porivnih uređaja (plitke luke, estuariji, sidrišta);
- mriještenja riba, i
- sudaranja morskih struja.

Korisnik luke dužan je upozoriti zapovjednika broda na jednu od okolnosti iz stava 3 ovog člana.

Čl. 45 do 61 ovog zakona primjenjuju se i na pomorski objekti uključujući podmornice, plutajuće objekte, platforme, plutajuće skladišne jedinice (FSO) te plutajuće jedinice za proizvodnju, skladištenje i prekrcaj (FPSO).

XIII. UKLANJANJE OLUPINE IZ MORA

Član 62

Nadležna lučka kapetanija može preduzimati mjere za uklanjanje olupine koja predstavlja opasnost.

Olupine se ne odnosi na plutajuće platforme koje su u vrijeme pomorske nezgode bile postavljene za istraživanje ili eksploataciju podmorja.

Mjere iz stava 1 ovog člana koje preduzme Lučka kapetanija moraju biti u srazmjeri sa opasnošću.

Lučka kapetanija može preduzeti samo one mjere koje se smatraju razumnim za potrebe uklanjanja opasne olupine, a čim se olupina ukloni mora ih obustaviti.

Mjere iz stava 4 ovog člana ne smiju nepotrebno ometati prava i interese vlasnika i drugih zainteresovanih lica.

Mjere za uklanjanje opasne olupine koja ima ili se može pretpostaviti da ima obilježja kulturnog dobra ili je od vojnog značaja Lučka kapetanija preduzima uz prethodnu saglasnost organa državne uprave nadležnog za poslove kulture.

Mjere iz stave 1 ovog člana ne primjenjuju se na mjere preduzete prema Međunarodnoj konvenciji o intervenciji na otvorenom moru u slučajevima nezgoda koje dovode do zagađenja uljem iz 1969., kako je izmijenjena i dopunjena ili prema Protokolu o intervenciji na otvorenom moru u slučaju zagađenja drugim materijama osim ulja iz 1973., kako je izmijenjen i dopunjena.

Član 63

Zapovjednik broda, kompanija, brodar ili lice koje ovlasti brodar, bez obzira na državnu pripadnost broda, koji se nalazi u vodama Crne Gore, a koji je učestvovao u pomorskoj nesreći u kojoj je nastala olupina, dužan je da o tome bez odlaganja obavijesti Organ uprave.

Obavještenje iz stava 1 ovog člana, sadrži osnovne podatke kompanije, odnosno brodarka, kao i podatke na osnovu kojih Organ uprave utvrđuje postojanje opasnosti od olupine, i to:

- 1) tačan položaj olupine;
- 2) vrstu, veličinu i građu olupine;
- 3) prirodu štete i stanje olupine;
- 4) prirodu i količinu tereta, naročito onog koji predstavlja štetne materije; i
- 5) količinu i vrstu ulja na brodu, uključujući tečno gorivo i ulje za podmazivanje.

Podatke iz stava 2 ovog člana, Organ uprave dostavlja inspektor, Ministarstvu i Lučkoj kapetaniji, a o nastaloj olupini obavještava brodove u vodama Crne Gore, putem radio oglasa koje emituje VTS služba u skladu sa zakonom kojim je uređuje sigurnost pomorske plovidbe.

Član 64

Prilikom utvrđivanja da li olupina predstavlja opasnost, Lučka kapetanija uzima u obzir sljedeće kriterijume:

- a) vrstu, veličinu i građu olupine;
- b) dubinu vode na tom području;
- c) amplitudu morskih mijena i morske struje na tom području;
- d) posebno osjetljiva morska područja ili jasno definisano područje unutrašnjih morskih voda i teritorijalnog mora Crne Gore na kojem su usvojene posebne mjere protiv zagađenja s brodova;
- e) blizinu brodskih ruta ili separacijskih zona;
- f) gustoću i frekvenciju saobraćaja;
- g) vrstu saobraćaja;
- h) prirodu i količinu tereta na olupini, količinu i vrstu ulja (kao što su pogonsko ulje i ulje za podmazivanje) i posebno, moguću štetu u slučaju ispuštanja tereta ili ulja u morskoj sredini;
- i) izloženost lučkih objekata;
- j) prevladavajuće meteorološke i hidrografske uslove;
- k) topografiju podmorja u tom području;
- l) visinu olupine iznad ili ispod površine vode pri najnižem nivou živih morskih mijena;
- m) akustičke i magnetske osobine olupine;
- n) blizinu odobalnih uređaja, cjevovoda, telekomunikacijskih kablova i sličnih struktura;
- i
- o) bilo koju drugu okolnost zbog koje je potrebno ukloniti olupinu.

Član 65

Nakon saznanja za postojanje olupine, nadležna tijela i službe će po nalogu Lučke kapetanije upotrijebiti sva moguća sredstva radi hitnog upozoravanja pomoraca i drugih zainteresovanih država o prirodi i položaju olupine.

Ako olupina predstavlja opasnost, nadležna tijela i službe će po nalogu Lučke kapetanije preduzeti sve mjere radi određivanja tačnog položaja olupine.

Član 66

Ako Lučka kapetanija utvrdi da olupina predstavlja opasnost, nadležna tijela i službe će po nalogu Lučke kapetanije preduzeti sve mjere kako bi se olupina označila.

Označavanje olupina treba biti u skladu sa međunarodno sistemom obilježavanja (balisaže) koji se primjenjuje na području gdje se olupina nalazi.

Ministarstvo mora objaviti pojedinosti o tim oznakama, koristeći sva sredstva, uključujući odgovarajuće nautičke publikacije.

Član 67

Kada nadležna Lučka kapetanija utvrdi da olupina predstavlja opasnost, naložiće vlasniku da ukloni olupinu.

U slučaju iz stava 1 ovog člana, vlasnik ili druga ovlašćena lica moraju nadležnoj Lučkoj kapetaniji pružiti dokaz o osiguranju ili drugu finansijsku garanciju iz člana 69 ovog zakona.

Vlasnik može zaključiti ugovor sa izvođačem radova da u njegovo ime ukloni olupinu za koju je utvrđeno da predstavlja opasnost.

Prije nego što uklanjanje iz stava 3 ovog člana započne, Lučka kapetanija može odrediti uslove uklanjanja u mjeri u kojoj je potrebno osigurati da se uklanjanje sprovodi na način koji je siguran i kojim se štiti morska sredina.

Kada je uklanjanje st. 1 i 3 ovog člana započelo, nadležna Lučka kapetanija može intervenisati u mjeri u kojoj je potrebno osigurati da se uklanjanje sprovodi na način koji je siguran i kojim se štiti morska sredina.

Nadležna Lučka kapetanija će:

a) odrediti razuman rok u kojem je vlasnik dužan ukloniti olupinu i uslove uklanjanja iz stava 3 ovog člana, uzimajući u obzir prirodu opasnosti utvrđenu u skladu sa članom 64 ovog zakona;

b) odrediti da olupinu može ukloniti ovlašćeno tijelo na trošak i rizik vlasnika, ako on to ne učini u navedenom roku, uključujući i prodajom olupine na javnoj licitaciji.

U slučajevima koji zahtijevaju hitno djelovanje kada opasnost postane posebno ozbiljna, nadležna Lučka kapetanija donijet će rješenje na osnovu kojeg će ovlašćeno tijelo odmah intervenisati o trošku i riziku vlasnika, uklanjanjem olupine na najefikasniji i najbrži mogući način, uključujući i njenu prodaju na javnoj licitaciji, vodeći pritom računa o sigurnosti i zaštiti morske sredine.

Ako vlasnik ne ukloni olupinu u roku određenom u stavu 7 tačka a ovog člana, Lučka kapetanija može ovlašćenom tijelu rješenjem narediti uklanjanje olupine na trošak i rizik vlasnika na najefikasniji i najbrži mogući način, uključujući i njenu prodaju na javnoj licitaciji radi uklanjanja, vodeći pritom računa o sigurnosti i zaštiti morske sredine.

Lučka kapetanija je dužna o mjerama preduzetim za uklanjanje olupine obavijestiti vlasnika.

Sredstva za uklanjanje olupina iz st. 7 i 8 ovog člana osigurava tijelo ovlašćeno za uklanjanje što ne oslobađa odgovornosti vlasnika za sve troškove u vezi s uklanjanjem olupine.

Žalba protiv rješenja iz st. 1, 6, 7 i 8 ovog člana nije dopuštena, ali se može pokrenuti upravni spor.

Član 68

Vlasnik broda snosi troškove lociranja, označavanja i uklanjanja olupine izvršenih u skladu ovim zakonom, ukoliko ne dokaže da je pomorska nesreća u kojoj je nastala olupina:

- a) posljedica rata, neprijateljstava, građanskog rata, pobune ili izuzetne, neizbježne i nesavladive prirodne pojave;
- b) u potpunosti prouzrokovana radnjom ili propustom trećeg lica učinjenim u namjeri da se prouzrokuje šteta; ili
- c) u potpunosti prouzrokovana nemarom ili drugom štetnom radnjom nadležnog tijela odgovornog za održavanje svjetala ili drugih sredstava za pomoć plovidbi u obavljanju te funkcije.

Član 69

Vlasnik broda bruto tonaže 300 tona ili više crnogorske državne pripadnosti dužan je da ima važeće svjedočanstvo o osiguranju ili drugu finansijsku garanciju, kao što je garancija banke ili slične finansijske institucije, radi pokrića odgovornosti iz člana 72 ovog zakona, u visini iznosa koji odgovara granicama odgovornosti propisanim u Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske hipoteke iz 1976., sa izmijenama i dopunama (LLMC 76/96).

Svjedočanstvo iz stava 1 ovog člana izdaje se na crnogorskom i engleskom jeziku i sadrži sljedeće podatke:

- a) ime plovnog ili plutajućeg objekta, brojeve ili slova za prepoznavanje i luku upisa;
- b) bruto tonažu plovnog ili plutajućeg objekta;
- c) ime i glavno poslovno sjedište vlasnika;
- d) IMO broj ili druge jedinstvene oznake plovnog ili plutajućeg objekta;
- e) vrstu i rok trajanja osiguranja ili druge garancije;
- f) ime i glavno poslovno sjedište osiguratelja ili drugog lica koje daje garanciju i, u odgovarajućem slučaju, poslovno sjedište u kojem je osiguranje ili garancija zaključena i
- g) razdoblje važenja svjedočanstva, koje ne može biti duže od perioda važenja osiguranja ili druge garancije.

Svjedočanstvo iz stava 1 ovog člana mora da se nalazi na brodu, a kopija se čuva u upisniku.

Osiguravatelj ili drugo lice koje je izdalo finansijsku garanciju iz stava 1 ovog člana može osnovati fond ograničene odgovornosti.

Osiguranje ili druga finansijska garancija iz stava 1 ovog člana prestaje istekom perioda važenja ili istekom roka od tri mjeseca računajući od dana kada je Lučkoj upućeno obavještenje o otkazu osiguranja ili garancije.

Izuzetno od stava 5 ovog člana, osiguranje ili druga finansijska garancija može prestati prije isteka tromjesečnoga roka ako je dokaz vraćen nadležnoj Lučkoj kapetaniji ili je istovremeno izdat novi dokaz.

Član 70

Tužba za naknadu troškova lociranja, označavanja i uklanjanja olupine može se podnijeti neposredno protiv osiguravatelja ili drugog lica koje je pružilo finansijsku garanciju.

Osiguravatelj ili garant može istaći protiv tužioca prigovore koje bi mogao isticati vlasnik, osim prigovora stečaja ili likvidacije, ali se ne smije koristiti prigovorima koje bi mogao isticati u odgovoru na tužbu koju bi protiv njega podnio vlasnik.

Izuzetno od odredbe stava 2 ovog člana osiguravatelj ili garant može istaći prigovor da je pomorska nesreća posljedica namjernog protivpravnog ponašanja vlasnika.

U svakom slučaju, osiguravatelj ili garant može ograničiti svoju odgovornost na svotu osiguranja ili garancije iz stava 1 ovog člana, čak i kada vlasnik nema pravo ograničiti svoju odgovornost.

Osiguravatelj ili garant ima pravo zahtijevati od vlasnika da se pridruži postupku kao umješak.

Član 71

Vlasnik ne snosi troškove iz člana 67-70 ovog zakona, ako je, i u opsegu u kojem je, odgovornost za takve troškove u suprotnosti sa međunarodnom konvencijom ili:

- a) odredbama ovog zakona koje uređuju građansku odgovornost za štetu zbog zagađenja uljem;
- b) odredbama ovog zakona o građanskoj odgovornosti za štetu zbog zagađenja pogonskim uljem; ili
- c) domaćim propisima koji uređuju građansku odgovornost za nuklearne štete.

Član 72

Svaki brod, uključujući i brod u gradnji od 300 BT i više nezavisno od državne pripadnosti, koji plovi u vodama Crne Gore, odnosno uplovljava u luke i sidrišta Crne Gore, ili pristaje na odobalni objekat u vodama Crne Gore, treba da posjeduje dokaz o osiguranju odgovornosti ili drugu finansijsku garanciju radi pokrivanja troškova lociranja, označavanja i uklanjanja olupine u iznosu koji odgovara granicama odgovornosti u skladu sa članom 6 stav 1 tačka (b) Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976., sa izmjenama i dopunama (LLMC 76/96).

Ako brod koji je u vlasništvu države članice nije pokriven osiguranjem ili drugom finansijskom garancijom, na njega se ne primjenjuju odredbe stava 1 ovog člana, ali se na njemu mora nalaziti dokaz koju je izdalo nadležno tijelo države upisa broda kojom se potvrđuje da je brod u vlasništvu te države i da je njegova odgovornost pokrivena u granicama određenima u stavu 1 ovog člana.

XIV. SPREMNOST, REAGOVANJE I SARADNJA U SLUČAJU ZAGAĐENJA MORA ULJEM

Član 73

Svaki brod bez obzira na državnu pripadnost, koji uplovljava u vode Crne Gore, treba da ima Plan za hitno reagovanje u slučaju zagađenja uljem.

Operator, odnosno vlasnik instalacije za proizvodnju ugljovodonika, treba da ima plan mjera za sprečavanje širenja, odnosno smanjenje posljedica velike nesreće povezane sa istraživanjem i proizvodnjom ugljovodonika (u daljem tekstu: interni plan reagovanja na vanredni događaj).

Operator, odnosno vlasnik instalacije za proizvodnju ugljovodonika, dužan je da izradi i dostavi Organu uprave na mišljenje interni plan reagovanja na vanredni događaj, najkasnije 45 dana prije planiranog početka operacija bušenja.

Operator, odnosno vlasnik instalacije za proizvodnju ugljovodonika, dužan je da interni plan reagovanja na vanredni događaj uskladi sa nacionalnim planom za hitne intervencije, koji se primjenjuje u postupku reagovanja u slučaju zagađenja uljem sa plovniha objekata i instalacija za proizvodnju ugljovodonika u vodama Crne Gore (u daljem tekstu: Plan za hitne intervencije).

Korisnik luke, na čijem lučkom području se vrše usluge ukrcaja, iskrcaja ili snadbijevanja brodova uljem, dužan je da obezbijedi i primjenjuje preventivne mjere zaštite od zagađenja uljem i da reaguje u slučaju zagađenja uljem u skladu sa planom za hitno reagovanje u slučaju zagađenja luke uljem.

Plan za hitno reagovanje u slučaju zagađenja luke uljem, izrađuje korisnik luke a odobrava Organ uprave.

Član 74

Zapovjednik broda, odnosno operator ili vlasnik instalacije za proizvodnju ugljovodonika o svakom događaju na brodu, odnosno instalaciji za proizvodnju ugljovodonika,

koji uključuje ispuštanje ili moguće ispuštanje ulja u more, dužan je da bez odlaganja obavijesti Organ uprave.

Zapovjednik broda, odnosno operator ili vlasnik instalacije za proizvodnju ugljovodonika na moru, dužan je o svakom uočenom događaju na drugom brodu ili instalaciji za proizvodnju ugljovodonika, koji uključuje ispuštanje ili moguće ispuštanje ulja u more, bez odlaganja obavijestiti Organ uprave.

Organ uprave dužan je da nakon prijema obavještenja iz st. 1 i 2 ovog člana, preduzme sljedeće radnje, i to:

- 1) napravi procjenu događaja kako bi utvrdio da je u pitanju incident zagađenja uljem;
- 2) utvrdi prirodu, veličinu i moguće posljedice incidenta zagađenja uljem; i
- 3) bez odlaganja obavijesti susjedne države čiji interesi su ugroženi ili mogu biti ugroženi incidentom zagađenja uljem, sa detaljima svoje procjene i svim postupcima koje je preduzeo ili namjerava da preduzme.

Ako Organ uprave procijeni da incident zagađenja uljem može ugroziti interese susjednih država, dužan je da o tome obavijesti Ministarstvo, organ državne uprave nadležan za vanjske poslove i IMO, sa detaljima svoje procjene i svim postupcima koje je preduzeo ili namjerava da preduzme.

Član 75

U slučaju ispuštanja ulja usled kojeg je došlo do zagađenja mora, Organ uprave je dužan da preduzme mjere potrebne za sprečavanje, smanjenje i otklanjanje posljedica zagađenja u skladu sa Planom za hitne intervencije.

Plan iz stava 1 ovog člana, naročito sadrži:

- 1) naziv Ministarstva i Organa uprave;
- 2) nacionalne operativne kontakt tačke;
- 3) naziv nadležnog organa koji će u ime Crne Gore tražiti pomoć ili odlučivati o pružanju tražene pomoći drugih država, u slučaju zagađenja mora uljem; i
- 4) organizacioni odnos, način i vrstu komunikacije, mehanizme za koordinaciju reagovanja između organa državne uprave, organa uprave i pravnih lica, u skladu sa relevantnim instrumentima IMO-a.

Plan za hitne intervencije donosi Vlada.

Organ državne uprave nadležan za unutrašnje poslove, organ državne uprave nadležan za odbranu i organi lokalne samouprave treba da sastave listu raspoložive opreme i ljudstva za reagovanje na zagađenje mora, uz precizno određene lokalitete na obali na kojima je ta oprema raspoređena i da tu listu ažuriraju i dostave Organu uprave.

Lista iz stava 4 ovog člana, obuhvata i popis supstanci koje sadrže hemikalije, a koriste se za smanjenje posljedica zagađenja mora uljem, odobrenih za upotrebu od strane organa uprave nadležnog za zaštitu životne sredine.

Supstance iz stava 5 ovog člana, mogu se koristiti u teritorijalnom moru i unutrašnjim morskim vodama Crne Gore, izuzev Bokotorskog zaliva gdje Organ uprave, mora da odobri njihovo korišćenje, nakon procjene kojom bi se utvrdilo da bi nekorisćenje tih supstanci nanijelo veću štetu od njihovog korišćenja.

U skladu sa Planom za hitne intervencije, Organ uprave, dužan je da u saradnji sa organima državne uprave i organima uprave pripremi i realizuje program vježbi i izvrši obuku lica zaduženih za reagovanje u slučaju zagađenja mora uljem.

Podatke iz st. 4 i 5 ovog člana Organ uprave direktno ili preko relevantnih regionalnih organizacija ili sporazuma, dostavlja IMO-u.

Član 76

Na zahtjev susjedne države, koja je pogođena ili postoji mogućnost da bude pogođena incidentom koji u značajnoj mjeri može zagaditi životnu sredinu, Ministarstvo može odobriti savjetodavnu, tehničku i podršku u opremi, u zavisnosti od mogućnosti i raspoloživosti resursa.

Informaciju o raspoloživim resursima i vrsti podrške, koja se može pružiti susjednoj državi, Ministarstvu dostavlja Organ uprave uz saglasnost organa iz člana 119 stav 4 ovog zakona.

Finansiranje troškova u slučaju pružanja podrške iz stava 2 ovog člana, vrši se u skladu sa propisom koje donosi Ministarstva, na osnovu priloga Međunarodne konvencije o spremnosti, reagovanju i saradnji u slučaju zagađenja uljem, 1990 (u dalje tekstu: OPRC Konvencija).

Organ uprave samostalno ili u saradnji sa organima iz člana 119 stav 4 ovog zakona, može pružiti podršku susjednoj državi ili učestvovati u regionalnoj aktivnosti smanjenja posljedica zagađenja mora uljem, na osnovu potpisanog bilateralnog ili multilateralnog sporazuma.

Sporazumom iz stava 4 ovog člana, omogućava se i podrška Crnoj Gori od strane susjednih i/ili regionalnih država u slučaju zagađenja mora uljem u vodama Crne Gore.

Sporazumom iz stava 4 ovog člana utvrđuje se:

- 1) dolazak i kretanje brodova, vazduhoplova i drugih sredstava za prevoz, strane državne pripadnosti na teritoriji Crne Gore i obrnuto, angažovanih za reagovanje na incident zagađenja uljem ili prevoz lica, tereta, materijala i potrebne opreme; i
- 2) brzo kretanje lica, tereta, materijala i opreme angažovanih za reagovanje na incident zagađenja uljem ili prevoz lica, tereta, materijala i potrebne opreme, kroz i izvan Crne Gore, odnosno susjedne države ili država regiona.

XV. ZAŠTITA OD ZAGAĐENJA SA BRODOVA

Član 77

Štetu od zagađenja i/ili propust u primjeni zaštitnih mjera kojima se sprečava ili smanjuje šteta od zagađenja sa broda u vodama Crne Gore, utvrđuje Organ uprave.

Postupak utvrđivanja štete od zagađenja i/ili propusta prilikom primjene zaštitnih mjera kojima se sprečava ili smanjuje šteta od zagađenja sa broda pokreće se po službenoj dužnosti ili na zahtjev zainteresovane javnosti.

Svako lice koje sazna da je došlo do štete od zagađenja i/ili propusta prilikom primjene zaštitnih mjera kojima se sprečava ili smanjuje šteta od zagađenja sa broda, dužno je da o tome, bez odlaganja, obavijesti Organ uprave i inspektora.

Član 78

Zahtjev iz člana 77 stav 2 ovog zakona sadrži podatke o:

- podnosiocu zahtjeva (naziv i sjedište, odnosno ime i adresu);
- lokaciji na kojoj je nastala šteta i vremenu nastanka štete od zagađenja;
- vrsti i prirodi štete koja je nastala;
- imenu broda, IMO identifikacionom broju broda i luci upisa; i
- druge podatke od značaja za utvrđivanje štete od zagađenja.

Ako je podnosilac zahtjeva inspektor, uz zahtjev se prilaže i zapisnik o izvršenom inspeksijskom nadzoru broda.

Ako podnosilac zahtjeva nije inspektor, Organ uprave može zahtijevati od inspektora da izvrši inspeksijski nadzor broda sa ciljem utvrđivanja počinioca koji je svojom aktivnošću prouzrokovao štetu od zagađenja.

Organ uprave može od podnosioca zahtjeva zatražiti dodatne podatke, obavještenja i dokumentaciju i odrediti rok za njihovo dostavljanje.

Član 79

Organ uprave po službenoj dužnosti ili na osnovu podnijetog zahtjeva utvrđuje:

- 1) da li prijavljena šteta predstavlja štetu od zagađenja u skladu sa ovim zakonom;
- 2) da li se na osnovu zapisnika o izvršenom inspeksijskom nadzoru može identifikovati počinitelj koji je svojom aktivnošću prouzrokovao štetu od zagađenja.

Član 80

Nakon utvrđivanja činjenica iz člana 79 ovog zakona, Organ uprave, dužan je da omogućiti brodaru, kompaniji, odnosno vlasniku broda da se izjasni o navodima iz zahtjeva i o utvrđenim činjenicama.

Član 81

Organ uprave obavještava podnosioca zahtjeva, broдача, kompaniju, odnosno vlasnika broда, organ lokalne uprave na čijoj teritoriji je nastala šteta, organ državne uprave nadležan za poslove zaštite životne sredine i inspektora, o pokretanju postupka ili odbijanju zahtjeva sa obrazloženjem, u roku od pet dana od dana pokretanja postupka za utvrđivanje štete.

XVI. ODGOVORNOST ZA ZAGAĐENJE MORA ULJEM KOJE SE PREVOZI KAO TERET

Član 82

Za štetu koju prouzrokuje brod koji prevozi ulje kao rasuti teret izlivanjem ili izbacivanjem tog ulja odgovara vlasnik broда ako ne dokaže da je izlivanje, odnosno izbacivanje ulja:

- 1) nastalo kao rezultat rata, neprijateljstva, građanskog rata, pobune ili prirodne pojave vanrednog, neizbježnog i nesavladivog karaktera, ili
- 2) u potpunosti prouzrokovano radnjom ili propustom trećeg lica sa namjerom da se izazove šteta, ili
- 2) u potpunosti prouzrokovano protivzakonitim djelovanjem bilo koje države ili drugoga tijela odgovornog za održavanje svjetionika ili drugih navigacionih pomagala u obavljanju te funkcije.

Ako vlasnik broда iz stava 1 ovog člana, dokaže da je štetu u cjelini ili djelimično skrivilo oštećeno lice koje je djelovalo ili je propustilo da djeluje u namjeri da prouzrokuje štetu ili iz nemara tog lica, potpuno ili djelimično se oslobađa odgovornosti za naknadu štete koju je pretrpjelo to lice.

Zahtjev za naknadu štete zbog zagađenja ne može se podnijeti protiv vlasnika broда osim na osnovu ovog zakona.

Izuzetno od stava 5 ovog člana zahtjev za naknadu štete zbog zagađenja, bilo da se zasniva na ovom zakonu ili ne, ne može se podnijeti protiv:

- a) lica u službi vlasnika ili njegovih punomoćnika ili članova posade;
- b) pilota ili bilo kog drugog lica koje je, bez svojstva člana posade, obavljalo usluge za brod;
- c) naručitelja ugovora o prevozu (bilo kako opisanog, uključivši i zakupoprimca), poslovođe ili broдача;
- d) lica koja spašava uz pristanak vlasnika ili po uputstvima nadležne javne vlasti;
- e) lica koje preduzima zaštitne mjere;
- f) svih lica u službi lica ili agenata lica iz tač. c, d i e, osim ako a je šteta nastala kao rezultat njihovog ličnog djelovanja ili propusta učinjenih sa namjerom da prouzrokuje takva šteta, ili namjera i sa znanjem da će vjerovatno doći do takve štete.

Nijedna odredba ovog zakona ne dira u prava vlasnika na regres protiv trećim licima.

Član 83

Ako šteta zbog zagađenja nastane iz nesreće u kojoj su učestvovala dva broда ili više njih, vlasnici tih brođova solidarno odgovaraju za cjelokupnu štetu koja se razumno ne može podijeliti, ako se ne mogu osloboditi odgovornosti prema članu 82 ovog zakona.

Član 84

Vlasnik broда za štete iz člana 82 ovog zakona može ograničiti svoju odgovornost do iznosa iz stava 2 ovog člana osnivanjem fonda ograničene odgovornosti za štete prouzrokovane izlivanjem ili izbacivanjem ulja.

Vlasnik broда za štete iz člana 82 ovog zakona može ograničiti svoju odgovornost po svakoj nesreći na ukupan iznos, i to:

- 4.500.000 obračunskih jedinica posebnih prava vučenja za brod (PPV) koji ne prelazi 5000 jedinica tonaže,

– za brodove preko označene tonaže, za svaku dodatnu jedinicu tonaže 632 obračunskih jedinica posebnih prava vučenja (PPV) povrh iznosa navedenog u alineji 1 ovog člana pod uslovom da ovaj ukupni iznos ni u kom slučaju ne prelazi 89.800.000 obračunskih jedinica.

Vlasnik ne može ograničiti svoju odgovornost prema odredbama st. 1 i 2 ovog člana, ako je dokazano da je šteta zbog zagađivanja posledica njegovog ličnog djelovanja odnosno propusta učinjenog sa namjerom da se šteta prouzrokuje, ili zbog nemarnosti i znajući da bi šteta mogla da se desi.

Član 85

Iz fonda ograničene odgovornosti iz člana 84 ovog člana vlasnik broda može nadoknaditi troškove koje je dobrovoljno podnio radi razumnog izbjegavanja ili smanjenja zagađenja.

Fond ograničene odgovornosti može osnovati i osiguravatelj ili drugo lice koje je izdalo finansijsku garanciju.

Osnivanje fonda u skladu sa stavom 2 ovog člana ima istu pravnu snagu kao i osnivanje fonda od strane vlasnika broda.

Fond iz stava 2 ovog člana može biti osnovan i ako, na osnovu odredbi člana 84 stava 3 ovog zakona vlasnik broda nije ovlašten na ograničenje odgovornosti, ali se time ne diraju prava oštećenika prema vlasniku broda.

Za utvrđivanje tonaže broda u skladu sa članom 84 ovog zakona primjenjuju se odredbe o baždarenju brodova u skladu sa zakonom kojim je uređena sigurnost pomorske plovidbe.

Član 86

Vlasnik broda upisanog u upisnik brodova u Crnoj Gori koji kao teret prevozi više od 2.000 tona ulja dužan je održavati na snazi osiguranje ili drugu finansijsku garanciju kao što je garancija banke ili potvrda izdana od jednog od međunarodnih fondova za naknadu štete, radi pokrića odgovornosti za štetu zbog zagađenja uljem, u visini iznosa koja odgovara granicama odgovornosti propisanim članom 84 ovog zakona.

Vlasnik broda iz stava 1 ovog člana dužan je zatražiti od Lučke kapetanije u kojoj se vodi upisnik brodova u koji je brod upisan, izdavanje svjedočanstva kojom se potvrđuje da su osiguranje ili druga finansijska garancija na snazi u skladu sa odredbama Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog zagađenja uljem iz 1992. godine i ovog zakona.

Svjedočanstvo iz stava 2 ovog člana izdaje se na crnogorskom i engleskom jeziku i sadrži sljedeće podatke:

- a) ime broda i luku upisa;
- b) ime/naziv i sjedište vlasnika broda;
- c) vrstu osiguranja;
- d) ime i sjedište osiguravatelja ili drugog lica koje je izdalo finansijsku garanciju, te kada je to primjenjivo mjesto gdje je osiguranje osnovano (zaključeno);
- e) razdoblje važenja uvjerenja koje ne može biti duže od vremena važenja osiguranja ili druge garancije.

Svjedočanstvo iz stava 2 ovog člana mora biti na brodu, a kopija se čuva u upisniku broda.

Osiguranje ili druga vrsta finansijske garancije neće ispunjavati zahtjeve ovog člana ako njegovo djelovanje može prestati, iz razloga koji nijesu istek roka važenja osiguranja ili garancije navedene u potvrdi iz stava 2 ovog člana, prije isteka tri mjeseca od datuma kad je obaviještenje o njegovom isteku dostavljeno Lučkoj kapetaniji, osim ako potvrda nije predata Lučkoj kapetaniji ili ako je u navedenom periodu izdata nova potvrda. Navedeno primjenjivaće se i na sve izmjene usljed kojih osiguranje ili garancija više ne ispunjavaju zahtjeve ovog člana.

Član 87

Tužba za naknadu štete prouzrokovana zagađenjem može se podnijeti neposredno protiv osiguravatelja ili drugog lica koje je pružilo finansijsku garanciju prema članu 86 ovog zakona.

Osiguravatelj ili garant može istaći protiv tužitelja sve prigovore koje bi mogao istaći vlasnik broda, osim prigovora stečaja ili likvidacije, ali se ne smije koristiti prigovorima koje bi mogao istaći u odgovoru na tužbu koju bi protiv njega podnio vlasnik broda.

Izuzetno od odredbe stava 2 ovog člana osiguravatelj ili garant može istaći prigovor da je šteta zagađenjem prouzrokovana namjernom radnjom vlasnika broda. U svakom slučaju, osiguravatelj ili garant može se pozvati na granice odgovornosti iz člana 84 ovog zakona, čak i kada vlasnik broda nema pravo da ograniči svoju odgovornost.

Osiguravatelj ili garant ima pravo zahtijevati od vlasnika broda da se uključi u sudski postupak.

Član 88

Za diobu fonda ograničene odgovornosti koji je osnovan u Crnoj Gori isključivo su nadležni crnogorski sudovi.

Pravo na naknadu štete u skladu sa čl. 82 do 87 ovog zakona zastarijeva u roku od tri godine od dana kad je šteta nastala.

Pravo na naknadu štete prema čl. 82 do 87 ovog zakona zastarijeva ako se tužba ne podnese u roku od šest godina od dana nastanka događaja koji je prouzrokovao štetu.

Kad je događaj nastao u više navrata, rok od šest godina iz stava 2 ovog člana počinje teći od dana kad je događaj započeo.

Član 89

Pravno lice koje, u toku kalendarske godine uveze preko 150.000 tona sirove nafte i/ili lož ulja koje je dopremljeno morskim putem u luke ili prihvatna postrojenja na području Crne Gore dužno je Međunarodnom fondu za naknadu štete prouzrokovane zagađenjem uljem, da uplati godišnju naknadu koja se obračunava u skladu sa zahtjevima Međunarodne konvencije o osnivanju Međunarodnog fonda za naknadu štete prouzrokovane zagađenjem uljem iz 1992. godine.

U slučaju da pravno lice iz stava 1 ovog člana, uveze manju količinu sirove nafte i/ili lož ulja od predviđene, ali da ukupan uvoz u Crnoj Gori, kojeg ostvare više pravnih lica premašuje 150.000 tona, pravna lica će proporcionalno da plate naknadu do nivoa uvezenog ulja, iako ta pojedinačna količina uvezene sirove nafte i/ili tečnog goriva ne prelazi 150.000 tona.

XVII. ODGOVORNOST ZA ZAGAĐENJE MORA POGONSKIM ULJEM

Član 90

Za štetu koju prouzrokuje brod isticanjem ili izbacivanjem pogonskog ulja odgovara vlasnik broda ako ne dokaže da je isticanje ili izbacivanje pogonskog ulja:

- 1) nastalo kao rezultat rata, neprijateljstava, građanskog rata, pobune ili prirodne pojave vanrednog, neizbježnog i nesavladivog karaktera, ili
- 2) u potpunosti prouzrokovano radnjom ili propustom trećeg lica sa namjerom da se izazove šteta, ili
- 3) u potpunosti prouzrokovano protivzakonitim djelovanjem bilo koje države ili drugoga tijela odgovornog za održavanje svjetionika ili drugih navigacionih pomagala u obavljanju te funkcije.

Ako je za štetu iz stava 1 ovog člana odgovorno više lica, njihova odgovornost je solidarna.

Ako vlasnik broda iz stava 1 ovog člana, dokaže da je štetu u cjelini ili djelimično skrivilo oštećeno lice koje je djelovalo ili je propustilo da djeluje u namjeri da prouzrokuje štetu ili iz nemara tog lica, potpuno ili djelimično se oslobađa odgovornosti za naknadu štete koju je pretrpjelo to lice.

Zahtjev za naknadu štete zbog zagađenja ne može se podnijeti protiv vlasnika broda osim na osnovu ovog zakona.

Izuzetno od stava 6 ovog člana zahtjev za naknadu štete zbog zagađenja, bilo da se zasniva na ovom zakonu ili ne, ne može se podnijeti protiv lica koje preduzima zaštitne mjere kao i lica u njegovoj službi, osim ako se dokaže da je šteta nastala kao rezultat njihovog ličnog djelovanja ili propusta koje su navedena lica učinila, bilo u namjeri da prouzrokuju štetu, bilo bezobzirno znajući da će šteta vjerovatno nastati.

Nijedna odredba ovog zakona ne dira u prava vlasnika na regres protiv trećim licima.

Član 91

Ako šteta zbog zagađenja nastane iz nesreće u kojoj su učestvovala dva broda ili više njih, vlasnici svih brodova solidarno odgovaraju za cjelokupnu štetu koja se razumno ne može podijeliti, ako se ne mogu osloboditi odgovornosti prema članu 88 ovog zakona.

Član 92

Vlasnik broda za štete zbog zagađenja mora pogonskim uljem može ograničiti svoju odgovornost osnivanjem fonda ograničene odgovornosti u visini iznosa koji odgovara granicama odgovornosti u skladu sa Konvencijom o ograničenju odgovornosti za pomorska potraživanja iz 1976 kako je izmijenjena Protokolom iz 1996.

Fond ograničene odgovornosti iz stava 1 ovog člana može osnovati i osiguravatelj ili druga lica koja su izdala finansijsku garanciju prema članu 93 ovog zakona.

Osnivanje fonda prema stavu 2 ovog člana ima isti pravni učinak kao i osnivanje fonda od strane vlasnika broda.

Osiguravatelj ili drugo lice koje je izdalo finansijsku garanciju prema članu 91 ovog zakona može osnovati fond ograničene odgovornosti i kada vlasnik broda nije ovlašten na ograničenje odgovornosti.

Član 93

Vlasnik broda od 1000 BT ili većeg upisanog u upisnik brodova u Crnoj Gori dužan je održavati na snazi osiguranje ili drugu finansijsku garanciju kao što je garancija banke ili slične finansijske institucije, radi pokrića odgovornosti za štetu zbog zagađenja pogonskim uljem, u visini iznosa koja odgovara granicama odgovornosti propisanim u članu 92 stav 1 ovog zakona.

Vlasnik broda iz stava 1 ovog člana dužan je zatražiti od Lučke kapetanije koja vodi upisnik brodova u koji je brod upisan, izdavanje svjedočanstva kojom se potvrđuje da su osiguranje ili druga finansijska garancija na snazi u skladu sa odredbama Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog zagađenja pogonskim uljem iz 2001. godine i ovog zakona.

Svjedočanstvo iz stava 2 ovog člana izdaje se crnogorskom i engleskom jeziku i sadrži sljedeće podatke:

- a) ime broda, brojeve ili slova za raspoznavanje i luku upisa;
- b) ime i sjedište upisanog vlasnika;
- c) IMO broj;
- d) vrstu i trajanje garancije;
- e) naziv i sjedište osiguratelja ili drugog lica koje pruža finansijsku garanciju, a kada je to prikladno, sjedište gdje je zaključeno osiguranje ili druga finansijska garancija;

f) period važenja svjedočanstva, koje ne može biti duže od perioda važenja osiguranja ili druge garancije.

Svjedočanstvo iz stava 2 ovog člana mora se nalaziti na brodu, a kopija se čuva u upisniku brodova.

Osiguranje ili druga finansijska garancija iz stava 1 ovog člana smije prestati samo istekom perioda važenja osiguranja ili garancije navedene u svjedočanstvu iz stava 2 ovog člana ili istekom roka od tri mjeseca računajući od dana kada je Lučkoj kapetaniji iz stava 2 ovog člana upućeno obavještenje o otkazu osiguranja ili garancije.

Izuzetno od stava 5 ovog člana, osiguranje ili druga finansijska garancija smije prestati prije isteka tromjesečnog perioda ako je svjedočanstvo vraćeno nadležnoj Lučkoj kapetaniji ili je istovremeno izdato novo važeće svjedočanstvo, a što vrijedi i za svaku izmjenu čija je posljedica da osiguranje ili garancija više ne udovoljava odredbama ovog člana.

Član 94

Tužba za naknadu štete prouzrokovane zagađenjem pogonskim uljem može se podnijeti neposredno protiv osiguravatelja ili drugog lica koje je pružilo finansijsku garanciju prema članu 93 ovog zakona.

Osiguravatelj ili garant može istaći protiv tužioca sve prigovore koje bi mogao istaći vlasnik broda, osim prigovora stečaja ili likvidacije, ali se ne smije koristiti prigovorima koje bi mogao istaći u odgovoru na tužbu koju bi protiv njega podnio vlasnik broda.

Izuzetno od odredbe stava 2 ovog člana osiguravatelj ili garant može istaći prigovor da je šteta zagađenjem prouzrokovana namjernim nezakonitim ponašanjem vlasnika broda.

Osiguravatelj ili garant može ograničiti svoju odgovornost na svotu osiguranja ili garancije iz člana 93 stava 1 ovog zakona, čak i kada vlasnik broda nema pravo ograničiti svoju odgovornost.

Osiguravatelj ili garant ima pravo zahtijevati od vlasnika broda da se uključi u sudski postupak.

Član 95

Pravo na naknadu štete prema čl. 90 do 94 ovog zakona zastarijeva u roku od tri godine od dana kad je šteta nastala.

Pravo na naknadu štete prema čl. 90 do 94 zastarijeva ako se tužba ne podnese u roku od šest godina od dana nastanka događaja koji je prouzrokujeo štetu.

Kad je događaj nastao u više navrata, rok od šest godina iz stava 2 ovog člana počinje teći od dana kad je događaj započeo.

XVIII. ODGOVORNOST ZA ZAGAĐENJE DRUGIM ZAGAĐUJUĆIM MATERIJAMA

Član 96

Izuzimajući štete iz čl. 82 i 90 ovog zakona za štete koje prouzrokuje brod ispuštanjem ili izbacivanjem drugih zagađujućih materija u more (opasne i štetne materija, zauljene vode, brodske otpadne vode, smeće) odgovaraju vlasnik broda i brodar ako ne dokažu da je izlivanje ili izbacivanje zagađujućih materija:

1) nastalo kao rezultat rata, neprijateljstava, građanskog rata, pobune ili prirodne pojave vanrednog, neizbježnog i nesavladivog karaktera, ili
4) u potpunosti prouzrokovano radnjom ili propustom trećeg lica sa namjerom da se izazove šteta, ili

5) u potpunosti prouzrokovano protivzakonitim djelovanjem bilo koje države ili drugoga tijela odgovornog za održavanje svjetionika ili drugih navigacionih pomagala u obavljanju te funkcije.

Ako vlasnik broda ili brodar dokaže da je šteta nastala u potpunosti ili djelimično zato što je lice koja je pretrpjelo tu štetu djelovalo ili propustilo djelovati u namjeri da prouzrokuje

štetu, ili iz krajnje nepažnje tog lica, on može biti u potpunosti ili djelimično oslobođen svoje odgovornosti prema spomenutom licu.

Šteta zbog zagađenja je svaki gubitak ili šteta nastala zbog zagađenja van broda zbog isticanja ili izbacivanja zagađujućih materija sa broda ma gdje se to isticanje ili izbacivanje dogodilo, ako je iznos naknade za zagađenje sredine, ne računajući gubitak dobiti zbog takvog zagađenja, ograničen na troškove razumnih mjera koje su stvarno preduzete ili se trebaju preduzeti za ponovno uspostavljanje stanja prije nastale štete, kao i troškove zaštitnih mjera i bilo kojeg gubitka ili štete prouzrokovane zaštitnim mjerama,

Vlasnik broda ili brodar za štete zbog zagađenja iz stava 1 ovog člana može ograničiti svoju odgovornost osnivanjem fonda ograničene odgovornosti u visini svote koja odgovara granicama odgovornosti u skladu sa Konvencijom o ograničenju odgovornosti za pomorska potraživanja iz 1976 kako je izmijenjena Protokolom iz 1996..

Za štetu iz stava 1 ovog člana koju prouzrokuje jahta ili čamac odgovaraju vlasnik iznajmljivač jahte ili čamca ili najmoprimac jahte ili čamca date u najam bez posade ako ne dokažu da je isticanje ili izbacivanje zagađujućih materija posljedica razloga iz stava 1 ovog člana.

Lica iz stava 5 ovog člana mogu se u cijelosti ili djelimično osloboditi odgovornosti pod uslovom iz stava 2 ovog člana.

Član 97

Vlasnik i brodar broda kao i korisnik i iznajmljivač jahte ili čamca za štetu prouzrokovanu u članu 96 ovog zakona mogu ograničiti svoju odgovornost osnivanjem fonda ograničene odgovornosti u visini iznosa koja odgovara granicama odgovornosti u skladu sa Konvencijom o ograničenju odgovornosti iz 1976, kako je izmijenjena Protokolom iz 1996.

Lica iz stava 1 ovog člana gube pravo na ograničenje odgovornosti prema odredbama stava 1 ovog člana ako se dokaže da je šteta nastala zbog radnje ili propusta koji je vlasnik broda učinio, bilo u namjeri da prouzrokuje štetu, bilo bezobzirno znajući da će šteta vjerovatno nastati.

Član 98

Brod, crnogorske državne pripadnosti i strani, koji prevozi najmanje 2.000 tona ulja u rasutom stanju kao teret koji namjerava uploviti u crnogorsku luku ili pristati uz odobalni objekat u vodama Crne Gore mora da poseduje polisu osiguranja ili drugu vrstu finansijske garancije, kao što je bankarska garancija ili druga garancija slične finansijske institucije, radi naknade odgovornosti za štetu zbog zagađenja mora uljem predviđene u članu 82 ovog zakona.

Odredba stava 1 ovog člana odnosi se i na brod koji prevozi više od 2000 tona ulja kao teret, koji je u vlasništvu strane države, a koji nije pokriven osiguranjem ili drugim finansijskim garancijam, ako nema svedočanstvo države u kojoj je upisan da je vlasništvo države i da je njegova odgovornost pokrivena u granicama predviđenim u članu 86 ovog zakona.

Član 99

Brod, crnogorske državne pripadnosti i strani od 1.000 BT ili više, uključujući i brod u gradnji koji plovi, koji namjerava uploviti u crnogorsku luku ili pristati uz odobalni objekat u vodama Crne Gore mora da poseduje polisu osiguranja ili drugu vrstu finansijske garancije, kao što je bankarska garancija ili garancija druge slične finansijske institucije, za nakande štete prouzrokovane zagađenjem mora pogonskim gorivom u članu 90 ovog zakona.

Odredba stava 1 ovog člana odnosi se i na plovni objekt, uključujući i brod u gradnji koji plovi od 1000 BT ili više, koji je u vlasništvu strane države, a koji nije pokriven osiguranjem ili drugim finansijskim garancijam, ako nema svedočanstvo države u kojoj je upisan da je vlasništvo države i da je njegova odgovornost pokrivena u granicama propisanim u članu 93 ovog zakona.

Član 100

Štetu od zagađenja i/ili propust u primjeni zaštitnih mjera kojima se sprečava ili smanjuje šteta od zagađenja sa broda u vodama Crne Gore, utvrđuje Organ uprave.

Postupak utvrđivanja štete od zagađenja i/ili propusta prilikom primjene zaštitnih mjera kojima se sprečava ili smanjuje šteta od zagađenja sa broda pokreće se po službenoj dužnosti ili na zahtjev zainteresovane javnosti.

Svako lice koje sazna da je došlo do štete od zagađenja i/ili propusta prilikom primjene zaštitnih mjera kojima se sprečava ili smanjuje šteta od zagađenja sa broda, dužno je da o tome, bez odlaganja, obavijesti Organ uprave i inspektora.

Član 101

Ako Organ uprave utvrdi da je nastala šteta od zagađenja sa broda, pokreće postupak za utvrđivanje značaja pričinjene štete od zagađenja i preduzima mjere za otklanjanje, odnosno smanjenje posljedica nastale štete od zagađenja.

Član 102

Organ uprave obavještava podnosioca zahtjeva, vlasnika broda, organ lokalne uprave na čijoj teritoriji je nastala šteta, organ državne uprave nadležan za poslove zaštite životne sredine i inspektora, o pokretanju postupka ili odbijanju zahtjeva sa obrazloženjem, u roku od pet dana od dana pokretanja postupka za utvrđivanje štete.

XIX. NADZOR

Član 103

Nadzor nad sprovođenjem ovog zakona i propisa donijetih na osnovu ovog zakona vrši Ministarstvo.

Inspekcijski nadzor vrše inspektori sigurnosti plovidbe u skladu sa ovim i zakonom kojim se uređuje inspekcijski nadzor.

Inspekcijski nadzor nad sprovođenjem ovog zakona u dijelu koji se odnosi na postrojenje za recikliranje brodova sprovodi organ uprave nadležan za zaštitu životne sredine.

Član 104

Inspekcijski poslovi koji se odnose na obavljanje nadzora nad sprovođenjem odredaba ovoga zakona obuhvataju obavljanje inspekcijskog nadzora nad:

- vrši pregled brodskih isprava i knjiga propisanih ovim zakonom i međunarodnim konvencijama;
- vrši pregled opreme, sredstava i uređaja na brodu i u luci koji mogu izazvati zagađenje mora i vazduha;
- vrši pregled broda za koji se sumnja da je ispuštao ulje i/ili brodski otpad;
- vrši pregled broda za kojeg se sumnja da je ispuštao štetne tečne materije, materije koje su privremeno ocijenjene kao štetne tečne materije, balastne vode i vode od ispiranja tankova ili drugih smjesa koje sadrže štetne tečne materije;
- vrši pregled broda za kojeg se sumnja da je ispuštao štetne materije koje se prevoze morem u upakovanoj formi;
- vrši pregled broda za kojeg se sumnja da je ispuštao otpadne vode;
- vrši pregled opreme broda za kojeg se sumnja da je emitovao azotne okside (NO_x), okside sumpora (SO_x), supstance koje oštećuju ozonski omotač i čestice koje doprinose zagađenju vazduha;
- naloži pravnom licu sakupljanje, kontrolu, analizu i dalju obradu uzoraka, radi utvrđivanja sadržaja sumpora u tečnom gorivu;
- vrši pregled izjave o usklađenosti u pogledu emisije CO₂ na brodovima crnogorske i strane državne pripadnosti;
- vrši pregled brodskih spaljivača;
- prima izvještaje sa brodova koji plove ka luci Crne Gore o brodskim kapacitetima i količini: uljnih ostataka-taloga, ostataka ulja i zauljenih mješavina, kaljužnih voda, smeća, otpadnih

voda i taloga iz balastnih tankova, kao i datum i mjesto njihovog posljednjeg ispuštanja, odnosno predaje;

- vrši pregled popisa štetnih materijala na brodu, uključujući svjedočanstvo o popisu štetnih materijala ili svjedočanstvo o spremnosti broda za recikliranje, onamo gdje je to primjenljivo;
- vrši pregled upravljanja balasnim vodama na brodu i nalaže pravnom licu uzorkovanje, kontrolu, analizu i dalju obradu uzoraka balastnih voda;
- zabrani iskrcaj balastnih voda u luci do završetka analize balastnih voda;
- vrši pregled olupine;
- utvrdi postojanje zagađenja, štetu od zagađenja i/ili propust u primjeni zaštitnih mjera, kao i identifikaciju počinioca koji je svojom aktivnošću prouzrokovao štetu od zagađenja;
- ograniči ili preusmjeri kretanje broda koji učestvuje u nezgodi radi sprečavanja neposredne opasnosti od zagađenja i sigurnosti drugih brodova, posade i putnika;
- službeno obavijesti zapovjednika broda da ukloni prijetnju po zagađenje okoline;
- naredi brodu isporuku brodskog otpada prije isplovljavanja iz luke, a ako ne izvrši isporuku može mu zabraniti isplovljavanje iz luke.

Član 105

Način vršenja inspekcijskog pregleda inspektora, utvrđivanje prioriteta inspekcijskog pregleda, postupak i vrste inspekcijskih pregleda, utvrđivanje nedostataka, sačinjavanje zapisnika, zabrana uplovljenja, isplovljenja i/ili obavljanja trgovačkih operacija, kao i uslovno oslobađanje stranih brodova koji ugrožavaju ili mogu ugroziti životnu sredinu, utvrđuje se propisom kojima se uređuje sigurnost pomorske plovidbe.

Član 106

Inspektor sigurnosti plovidbe u lukama Crne Gore vrši pregled lučkih postrojenja za prihvat, kao i uvid u planove prihvata i rukovanja brodskim otpadom i primjenu predmetnih planova u lukama.

Ako se prilikom obavljanja inspekcijskog pregleda iz stava 1 ovog člana utvrdi nepropisno funkcionisanje lučkih postrojenja za prihvat, odnosno utvrdi da korisnik luke nema plan prihvata i rukovanja brodskim otpadom ili plan ne primjenjuje na propisan način, o pronađenim nepravilnostima izvještava Organ uprave.

Organ uprave, će korisniku luke na osnovu izvještaja iz stava 2 ovog člana donijeti rješenje za otklanjanje tih nepravilnosti i odrediti rok koji ne može biti duži od 45 dana.

Ako se nepravilnosti iz stava 3 ovog člana ne otklone u datom roku, Organ uprave će korisniku luke, odnosno operateru lučkih postrojenja za prihvat i rukovanje brodskim otpadom, ukinuti odobrenje za prihvat i rukovanje brodskim otpadom i prije isteka njegovog važenja.

Član 107

Inspektor sigurnosti plovidbe vrši nadzor obalnog dijela luke ili nekog drugog dijela obalnog područja Crne Gore na kojem se vrše popravke, prepravke i/ili održavanje brodova, radi utvrđivanja zagađenja uljem ili brodskim otpadom;

Ako se prilikom inspekcijskog nadzora iz stava 1 ovog člana utvrde nedostaci, Inspektor sigurnosti plovidbe podnosi prekršajni nalog i/ili krivičnu prijavu nadležnom tužilaštvu protiv korisnika luke odnosno pravnog lica koje na brodu vrši popravke i/ili prepravke brodova.

Član 108

Inspekcijskim nadzorom broda iz člana 78 stava 1 tačka 2 ovog zakona, utvrđuje se da li na brodu postoji Svjedočanstvo o popisu štetnih materijala ili Svjedočanstvo o spremnosti broda za recikliranje.

Ako se inspekcijskim nadzorom utvrdi da brod ne posjeduje važeće svjedočanstvo iz člana 86 stava 3 ovog zakona ili postoje jasni dokazi da stanje broda ili njegove opreme ne odgovaraju pojedinostima navedenim u Svjedočanstvu, odnosno da brod nije održavan u skladu sa procedurama iz popisa štetnih materijala, sprovodi se detaljni inspekcijski pregled broda.

Brod iz člana 82 stava 1 tačka 2 ovog zakona, koji ne posjeduje Svjedočanstvo o popisu štetnih materijala ili Svjedočanstva o spremnosti broda za recikliranje, može biti zadržan u luku Crne Gore, odnosno vraćen iz luke Crne Gore, o čemu će Ministarstvo obavijestiti državu zastave broda.

Neažuriranje popisa opasnih materijala na brodu iz člana 82 stav 1 tačka 2 ovog zakona ne predstavlja nedostatak koji za posljedicu može imati zadržavanje broda u luci ili sidrištu Crne Gore, ali utvrđena neispravnost obavezuje inspektora da o istom obavijesti pomorsku administraciju države zastave broda.

Inspekcijskim pregledom broda strane državne pripadnosti iz člana 82 stav 1 tačka 3 ovog zakona, inspektor utvrđuje da li na brodu postoji popis opasnih materijala izrađen u skladu sa planom kojim se opisuje vizuelni/uzorkovani pregled, uzimajući u obzir relevantne instrumente IMO-a.

U slučajevima kada Ministarstvo primi obavještenje o utvrđenim nedostacima tokom inspekcijskog pregleda broda crnogorske državne pripadnosti, o istom će obavijestiti Organ uprave koji preuzima obavezu da se na brodu otklone utvrđeni nedostaci najkasnije do prvog vanrednog, odnosno redovnog obnovnog pregleda broda.

Ministarstvo će dostaviti Evropskoj komisiji odredbe ovog zakona koji se odnose na inspekcijski nadzor i kaznene odredbe koji se odnose na štetne materijale ugrađene na brodovima i recikliranje brodova.

Član 109

Ministarstvo može odobriti zbrinjavanje broda u mjestu skloništa zbog više sile ili nezgode na moru koja ugrožava sigurnost broda, ili da bi se umanjila opasnost od zagađenja mora, odnosno ispravili nastali nedostaci, pod uslovom da su zapovjednik broda, kompanija, brodar, odnosno vlasnik broda preduzeli odgovarajuće mjere prema planu zbrinjavanja broda kojeg donosi Organ uprave a kojim se obezbjeđuje sigurno uplovljenje broda.

Član 110

Ako inspektor zaštite životne sredine prilikom nadzora postrojenja za recikliranje broda utvrdi da je povredom odredbi ovog zakona počinjen prekršaj i/ili krivično djelo, obavezan je najkasnije u roku od 15 dana od dana završetka nadzora podnijeti protiv operatera postrojenja za recikliranje broda prekršajni nalog i/ili krivičnu prijavu nadležnom tužilaštvu.

U sprovođenju inspekcijskog nadzora inspektor zaštite životne sredine operateru postrojenja za recikliranje broda rješenjem naređuje otklanjanje nedostataka i nepravilnosti ako utvrdi da postrojenje za recikliranje broda ne radi u skladu s ovim zakonom, i određuje rok koji ne može biti duži od 90 dana.

Ako operater postrojenja za recikliranje broda ne postupi po rješenju iz stava 2 ovog člana, inspektor zaštite životne sredine će operateru ukinuti ili poništiti odobrenje za postrojenje za recikliranje brodova i prije isteka njegovog važenja.

Protiv rješenja inspektora zaštite životne sredine iz stava 3 ovog člana može se podnijeti žalba.

Žalba podnesena protiv rješenja ne odlaže izvršenje rješenja.

Član 111

Zapovjednik broda, članovi posade broda, lice koje upravlja čamcem ili jahtom i članovi posade čamca ili jahte, kao i članovi posade ili stručni radnici na instalacijama za proizvodnju ugljovodonika, koji zagadi more, vazduh ili obalu, odnosno koji primijete zagađenje prilikom plovidbe ili boravka u vodama Crne Gore dužni su bez odlaganja obavijestiti Organ uprave, odnosno Lučku kapetaniju ako je zagađenje nastalo u luci.

Prijemom obavještenja iz stava 1 ovog člana, Organ uprave, odnosno Lučka kapetanija su dužni da o istom obavijeste inspektora, a inspektor je dužan da, bez odlaganja:

- 1) izvrši inspekcijski pregled;
- 2) utvrdi činjenično stanje;
- 3) istraži sve okolnosti zbog kojih je došlo do zagađenja;
- 4) procijeni visinu štete ako je moguće;

5) sprovede postupak kojim će se utvrditi zagađivač; i

6) prema okolnostima slučaja pokrene prekršajni postupak i/ili podnese krivičnu prijavu nadležnom tužilaštvu radi utvrđivanja krivičnog djela protiv životne sredine.

Postupanje iz stava 2 ovog člana potrebno je obaviti, ako je to moguće, uz prisustvo počinioa zagađenja, a po potrebi i uz prisustvo sudskog vještaka i svjedoka.

O obavljenom inspekcijskom pregledu, inspektor sačinjava zapisnik.

Član 112

Ako inspektor ustanovi da je učinjen prekršaj dužan je podnijeti nadležnom organu za prekršaje prijavu radi pokretanja zahtjeva za pokretanje prekršajnog postupka.

Ako inspektor ustanovi da je učinjeno krivično djelo ispuštanjem ulja u more obavezan je da podnese krivičnu prijavu nadležnom tužilaštvu radi utvrđivanja krivičnog djela protiv životne sredine, zagađenja životne sredine.

Ako inspektor ustanovi da je učinjeno krivično djelo ispuštanjem broskog otpada u more obavezan je da podnese krivičnu prijavu nadležnom tužilaštvu radi utvrđivanja krivičnog djela protiv životne sredine, zagađenja životne sredine otpadom.

Ako inspektor ustanovi da je učinjeno krivično djelo emitovanje azotnih oksida (NOx), oksida sumpora (SOx), supstanci koje oštećuju ozonski omotač i čestica koje doprinose zagađenju vazduha, obavezan je da podnese krivičnu prijavu nadležnom tužilaštvu radi utvrđivanja krivičnog djela protiv životne sredine, zagađenja oštećenja ozonskog omotača.

Organ kome je podnesena krivična prijava za pokretanje postupka iz st. 1, 2, 3 i 4 ovog člana dužan je da o ishodu tog postupka obavijesti podnosioca prijave.

Član 113

Inspektor podnosi krivičnu prijavu nadležnom tužilaštvu u slučaju kada ustanovi da:

- 1) zagađenje sa broda ima za posledicu nastupanje znatne štete u odnosu na kvalitet vazduha, vode ili zemljišta ili za životinjski ili biljni svijet;
- 2) je isto fizičko ili pravno lice odgovorno za ponavljanje više manjih zagađenja sa broda koja, iako ne pojedinačno, sveukupno su dovela do djela protiv životne sredine, ako su napravljena sa namjerom, nepažnjom ili grubim nemarom;
- 3) fizičko i/ili pravno lice odgovorno za preduzimanje mjera zaštite, očuvanja i unapređenja životne sredine nije preduzelo propisane zaštitne mjere.

Inspektor je ovlašćen da u slučajevima:

- 1) podsticanja na prekršaj i učestvovanja, koje je napravljeno sa namjerom, a ima za posledicu zagađenje sa broda iz stava 1 tačka 1 ovog člana, kao i postupanja iz stava 1 tač. 2 i 3 ovog člana, podnese krivičnu prijavu nadležnom tužilaštvu o postupanju brodarka, kompanije, odnosno vlasnika broda.
- 2) kada se zbog nedovoljnog ili neadekvatnog nadzora kojeg obavlja u pravnom licu posumnja na kazneno djelo iz stava 1 tač. 1 i 2 ovog člana, podnese krivičnu prijavu nadležnom tužilaštvu o postupanju zapovjednika broda, odnosno člana posade broda.

Član 114

Kompanija, brodar, zapovjednik broda ili posada broda bez obzira da njegovu državnu pripadnost biće kazneno odgovorni za ispuštanja zagađujućih materija u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Crne Gore, isključivom ekonomskom pojasu ili istovjetnom pojasu koji je država članica EU proglasila u skladu s međunarodnim pravom, tjesnacima koji se koriste za međunarodnu plovību ako država članica sprovodi nadležnost u tim prolazima, kao i na otvorenom moru, osim:

- a) za ispuštanja zagađujućih materija koja podliježu uređenju Prilogom I. Konvenciji Marpol 73/78, ako ta ispuštanja ispunjavaju uslove utvrđene u pravilima 15., 34., 4.1., 4.2. ili 4.3. iz Priloga I. Konvenciji Marpol 73/78 i odjeljka 1.1.1. dijela II-A Međunarodnog kodeksa za brodove koji plove polarnim vodama („Polarni kodeks“) (čl.10 i 11 ovog zakona);

- b) za ispuštanja zagađujućih materija koja podliježu uređenju Prilogom II. Konvenciji Marpol 73/78, ako ta ispuštanja ispunjavaju uslove utvrđene u pravilima 13., 3.1.1., 3.1.2. ili 3.1.3. iz Priloga II. Konvenciji Marpol 73/78 i odjeljka 2.1. dijela II-A Polarnog kodeksa (čl.19 i 20 ovog zakona);
- c) za ispuštanja zagađujućih materija koja podliježu uređenju Prilogom III. Konvenciji Marpol 73/78, ako ta ispuštanja ispunjavaju uslove utvrđene u pravilu 8.1. iz Priloga III. Konvenciji Marpol 73/78 (čl.21 i 20 ovog zakona);
- d) za ispuštanja zagađujućih materija koja podliježu uređenju Prilogom IV. Konvenciji Marpol 73/78, ako ta ispuštanja ispunjavaju uslove utvrđene u pravilima 3., 11.1. i 11.3. iz Priloga IV. Konvenciji Marpol 73/78 i odjeljka 4.2. dijela II-A Polarnog kodeksa; (čl.23 i 24 ovog zakona);
- e) za ispuštanja zagađujućih materija koja podliježu uređenju Prilogom V. Konvenciji Marpol 73/78, ako ta ispuštanja ispunjavaju uslove utvrđene u pravilima 4.1., 4.2., 5., 6.1., 6.2. i 7. iz Priloga V. Konvenciji Marpol 73/78 i odjeljka 5.2. dijela II-A Polarnog kodeksa; (čl.26 i 27 ovog zakona);
- f) za ostatke iz sistema za pročišćavanje ispušnih plinova, ako ta ispuštanja ispunjavaju uslove utvrđene u pravilima 4., 14.1., 14.4., 14.6., 3.1.1. i 3.1.2. iz Priloga VI. Konvenciji Marpol 73/78, uzimajući u obzir smjernice koje je razvio IMO, uključujući ažuriranu verziju Rezolucije MEPC.340(77). (čl.30 ovog zakona).

Član 115

Ako nepravilnosti ili informacije dovedu do sumnje da je brod koji je dobrovoljno u luci Crne Gore ili odobalnom objekatu u njezinim vodama, bio ili jeste uključen u ispuštanje zagađujućih materija u vodama Crne Gore, isključivom ekonomskom pojasu ili istovjetnom pojasu koji je država članica EU proglasila u skladu s međunarodnim pravom, tjesnacima koji se koriste za međunarodnu plovību ako država članica sprovodi nadležnost u tim prolazima, kao i na otvorenom moru, Lučka kapetanija preduzima odgovarajući inspekcijski pregled ili drugo odgovarajuće djelovanje u skladu sa svojim nacionalnim pravom, uzimajući u obzir odgovarajuće smjernice koje je usvojio IMO.

Ako inspekcijski pregled iz stava 1. ovog člana otkrije činjenice koje bi mogle upućivati na kršenje odgovorna lica na strani kaznit će se u skladu sa članom 114 ovog zakona.

Okvirni popis nepravilnosti ili informacija koje se uzimaju u obzir pri primjeni stava 1. ovog člana propisat će Ministarstvo.

U slučaju zagađenja mora, Lučka kapetanija će zabraniti isplavljenje broda iz luke, odnosno narediti zadržavanje broda koji je prouzrokovao zagađenje u vodama Crne Gore sve dok brod ne podmiri troškove čišćenja i druge štete nastale zagađenjem ili dok ne položi odgovarajuće garancije za pokriće ovih šteta.

O utvrđenom stanju i preduzetim mjerama iz stava 1 ovog člana Ministarstvo će obavijestiti putem diplomatskih tijela nadležno tijelo države zastave broda, kao i IMO, a inspektor će izvještaj o inspekcijskom pregledu evidentirati u THETIS bazu podataka, u skladu sa propisom kojim se reguliše sigurnost pomorske plovibbe.

Član 116

Ako se sumnja da se ispuštanje zagađujućih materija dogodilo u teritorijalnom moru Crne Gore, a brod za koji se sumnja da je izvršio ispuštanje ne pristane u luku Crne Gore vrijedi sljedeće:

- (a) ako je sljedeća luka pristajanja broda luka u drugoj državi članici EU, predmetna država članica blisko sarađuje u inspekciji i u odlučivanju o odgovarajućim mjerama u vezi s bilo kojim takvim ispuštanjem;
- (b) ako je sljedeća luka pristajanja broda luka izvan luke države članice EU, nadležna tijela Crne Gore preduzimaju odgovarajuće mjere kako bi osigurala da sljedeća luka pristajanja broda bude informisana o eventualnom zagađenju i traži od države sljedeće luke pristajanja preduzimanje odgovarajućih mjera u odnosu na bilo koje takvo ispuštanje.

Ako postoje jasni, objektivni dokazi da je brod koji plovi u teritorijalnom moru počinio kršenje koje je dovelo do ispuštanja koje je uzrokovalo veću štetu ili opasnost od veće štete obali ili s tim povezanim interesima Crne Gore ili bilo kojim resursima u njezinom teritorijalnom moru ta država, u skladu s dijelom XII. odjeljkom 7. Konvencije UN-a o pravu mora iz 1982. i pod uslovom da je to potkrijepljeno dokazima, predaje predmet svojim nadležnim tijelima s ciljem pokretanja postupka, uključujući zadržavanje broda, u skladu sa svojim nacionalnim propisima.

U svakom slučaju moraju biti obaviještena tijela države zastave.

Član 117

Ministarstvo izrađuje i dostavlja Evropskoj komisiji izvještaj koji sadrži informacije o:

- 1) izvršenim inspekcijskim nadzorima i izrečenim prekršajnim nalogima koji su predmet ovog zakona;
- 2) podnesenim krivičnim prijavama državnom tužilaštvu radi pokretanja postupka u skladu sa zakonom;
- 3) sudskim presudama nakon sprovedenog postupka na osnovu stava 1 tačke 2 ovog člana.

Izvještaj iz stava 1 ovog člana izrađuje se za period od tri godine i dostavlja Evropskoj komisiji najkasnije šest mjeseci od isteka trogodišnjeg perioda koji je izvještajem obuhvaćen.

Član 118

Ako u obavljanju inspekcijskog pregleda inspektor utvrdi da je brod strane državne pripadnosti napravio zagađenje životne sredine ili da su kapacitetni prostori za smještaj broskog otpada puni, ili uređaji neispravni, zabraniće brodu isplovljenje iz luke dok se ti nedostaci ne otklone.

Ako u obavljanju inspekcijskog pregleda inspektor utvrdi da brod strane državne pripadnosti nema važeću brodsku ispravu kojom se dokazuje ispravnost brodskih uređaja za ukrcavanje i iskrcavanje tereta, ili ako se utvrdi da stanje tih uređaja nije u skladu sa podacima iz predmetne brodske isprave, zabraniće brodu ukrcavanje i iskrcavanje tereta broskom opremom.

Ako u obavljanju inspekcijskog pregleda inspektor utvrdi nedostatke iz stava 1 ili stava 2 ovog člana, o utvrđenom stanju i preduzetim mjerama obavještava putem diplomatskih tijela nadležno tijelo države zastave broda, kao i IMO.

Pored mjera iz st. 1, 2 i 3 ovog člana mogu se preduzeti druge mjere predviđene Pariškim memorandumom o razumijevanju o kontroli države luke.

Član 119

Ako u obavljanju inspekcijskog pregleda inspektor utvrdi nedostatke broda u pogledu njegove sposobnosti za plovidbu, narediće zapovjedniku broda da u određenom roku otkloni utvrđene nedostatke.

Ako se utvrđeni nedostaci ne otklone u određenom roku, ili ako su utvrđeni nedostaci takve prirode da ugrožavaju sigurnost broda, lica i tereta na njemu, kao i da predstavljaju opasnost od zagađenja životne sredine, ili ako su kapacitetni prostori za smještaj broskog otpada puni, zabraniće brodu nastavak plovidbe dok se navedeni nedostaci ne otklone i oduzeće brodu brodske isprave kojima se potvrđuje sposobnost broda za plovidbu.

U obavljanju inspekcijskog pregleda inspektor može, od priznate organizacije koja je ovlašćena da u ime države zastave broda izdaje brodske isprave, zatražiti na uvid dokumentaciju o postupku izdavanja brodskih isprava (statutarnih svjedočanstava) za brod koji se pregleda.

Ako zapovjednik ne postupi po nalogu inspektora iz stava 2 ovog člana, inspektor će zaustavljanjem broda ili na drugi pogodan način onemogućiti njegovu plovidbu.

Ako brod iz stava 4 ovog člana predstavlja ili može predstavljati opasnost za životnu sredinu ili iskorištavanje prirodnih bogatstava mora ili okoline, nadležna lučka kapetanija će, osim radnji iz stava 4 ovog člana, rješenjem narediti zapovjedniku broda, kompaniji, brodaru,

odnosno vlasniku broda da u određenom roku preduzme mjere za njegovo uklanjanje uz nadzor lučke kapetanije.

Odredbe ovog člana, onamo gdje je to primjenljivo, se odnose i na druge brodove, kao i na instalacije za proizvodnju ugljovodnika.

Član 120

Kompanija, brodar, odnosno vlasnik broda ili vlasnik instalacije za proizvodnju ugljovodnika za kojeg se utvrdi da je počinio krivično djelo protiv životne sredine, dužan je nadoknaditi pričinjenu štetu zbog zagađenja.

Član 121

Ukoliko se prilikom osnovnog inspekcijskog pregleda broda utvrde nedostaci u primjeni Međunarodne konvencije o nadzoru štetnih sistema protiv obrastanja brodova inspektor usmenim putem obavještava zapovjednika broda o očiglednim razlozima za dalje vršenje detaljnog inspekcijskog pregleda.

Inspekcijski pregled broda iz stava 1 ovog člana vrši se u skladu sa odredbama zakona o sigurnosti pomorske plovidbe i pripadajućim podzakonskim aktima.

Ako se prilikom detaljnog inspekcijskog pregleda utvrde nedostaci kojima se krše odredbe Međunarodne konvencije o nadzoru štetnih sistema protiv obrastanja brodova, inspektor može preduzeti korake da upozori, zadrži ili naredi isplovljenje broda iz luke, kao i da odmah obavijesti pomorsku administraciju države zastave broda o utvrđenim nedostacima na brodu i preduzetim mjerama nad tim brodom.

Član 122

Inspekcijskim pregledom broda koji se nalazi u vodama Crne Gore, bez obzira na državnu pripadnost, inspektor utvrđuje da li brod posjeduje Međunarodno svjedočanstvo o upravljanju balastnim vodama, Plan upravljanja balastnim vodama i njegovu primjenu na brodu, Knjigu evidencije balastnih voda, kao i konstrukciju, opremu, sisteme, naprave, uređaje, materijale i procese povezane sa upravljanjem balastnim vodama.

U slučaju kada postoji opravdana sumnja da se na brodu ne primjenjuju odredbe Konvencije o balastnim vodama, inspektor može izvršiti uzorkovanje i analizu balastnih voda i time utvrditi postojanje štetnih vodenih organizama i patogena u balastnim vodama broda, na način da tim procesom ne prouzrokuje nepotrebno zadržavanje broda u luci.

Inspektor može da za poslove uzorkovanja, kontrole, analize i dalje obrade uzoraka balastnih voda ovlasti pravno lice koje je za obavljanje te vrste posla registrovano u Crnoj Gori.

Troškove uzorkovanja, kontrole, analize i dalje obrade uzoraka balastnih voda iz st. 2 i 3 ovog člana snosi kompanija ili brodar broda.

Ako se utvrdi da uzorkovane balastne vode ne sadrže štetne vodene organizme i patogene, troškove uzimanja uzoraka i ispitivanja snosi Ministarstvo.

Ako rezultati uzorkovanja i analize balastnih voda broda iz stava 1 ovog člana pokažu prisustvo štetnih vodenih organizama i patogena u balastnim vodama broda, inspektor će rješenjem zadržati brod u luci, podnijeti krivičnu prijavu nadležnom tužilaštvu protiv zapovjednika broda, brodara ili kompanije u skladu sa propisom kojim se uređuje krivični postupak za djelo protiv životne sredine, i/ili inicirati zapovjedniku broda neku drugu mjeru kojom će se onemogućiti zagađenje životne sredine ispuštanjem balastnih voda u vodama Crne Gore.

Prilikom inspekcijskog nadzora broda, inspektor može izvršiti uvid u Knjigu evidencije balastnih voda na bilo kom brodu u luci ili na sidrištu Crne Gore, koji je u obavezi da vodi predmetnu knjigu u skladu sa Propisom B-2 Konvencije o balastnim vodama, i može napraviti kopiju svakog unosa iz te knjige koja mora da bude potpisana od strane zapovjednika broda.

Inspekcijski pregled Knjige evidencije balastnih voda i pravljenje ovjerene kopije unosa u tu knjigu biće obavljeno što je brže moguće kako bi se izbjeglo neopravdano kašnjenje isplovljenja broda.

Član 123

Inspekcijskim pregledom broda koji prevozi najmanje 2.000 tona ulja u rasutom stanju kao teret, bez obzira na državnu pripadnost, inspektor utvrđuje da li brod posjeduje polisu osiguranja ili drugu vrstu finansijske garancije, kao što je bankarska garancija ili potvrda izdata od međunarodnih fondova za nadoknadu štete prouzrokovane zagađenjem životne sredine uljem kao teretom u rasutom stanju, u skladu sa CLC konvencijom, odnosno da li brod posjeduje svjedočanstvo kojim se potvrđuje da su osiguranje ili druga finansijska garancija na snazi prema odredbama CLC konvencije.

Inspekcijskim pregledom broda od 1.000 BT ili više, bez obzira na državnu pripadnost, inspektor utvrđuje da li brod posjeduje polisu osiguranja ili drugu vrstu finansijske garancije, kao što je bankarska garancija ili garancija druge slične finansijske institucije, za nadoknadu štete prouzrokovane zagađenjem životne sredine tečnim gorivom, u skladu sa Bunker konvencijom, odnosno da li brod posjeduje svjedočanstvo kojim se potvrđuje da su osiguranje ili druga finansijska garancija na snazi prema odredbama Bunker konvencije.

Ako se prilikom inspekcijskog pregleda iz st. 1 i 2 ovog člana utvrdi da brod ne posjeduje polisu osiguranja ili drugu vrstu finansijske garancije, odnosno svjedočanstvo kojim se potvrđuje da su osiguranje ili druga finansijska garancija na snazi, inspektor može preduzeti korake da upozori, zadrži ili naredi isplovljenje broda iz luke, kao i da odmah obavijesti pomorsku administraciju države zastave broda o utvrđenim nedostacima na brodu i preduzetim mjerama nad tim brodom.

Član 124

Ako se inspekcijskim pregledom utvrdi da olupina, prema članu 71 predstavlja opasnost po životnu sredinu i/ili sigurnost pomorske plovidbe, inspektor će podnijeti krivičnu prijavu nadležnom tužilaštvu protiv zapovjednika broda, brodara ili kompanije u skladu sa propisom kojim se uređuje krivični postupak za djelo protiv životne sredine.

Član 125

Protiv rješenja Inspektora može se izjaviti žalba Ministarstvu.

Žalba ne odlaže izvršenje rješenja.

Postupak i rokovi podnošenja žalbe su propisani zakonom o upravnom postupku.

Ako se na osnovu žalbe rješenje o zabrani isplovljavanja stranog broda ili odbijanju uplovljavanja stranog broda poništi, ukine ili izmijeni, o preduzetim radnjama Ministarstvo informiše sve članice Paris MoU, a podaci o poništenju, ukidanju ili izmijeni se unose u THETIS.

XX. KAZNE NE ODREDBE

Član 126

Novčanom kaznom u iznosu od 15.000 eura do 20.000 eura kazniće se za prekršaj pravno lice, ako:

- 1) ispušta ulja, zauljane mješavine, kaljužne vode i zauljani otpad (član 5 stav 1 alineja 1);
- 2) ispušta štetne materije koje su privremeno utvrđene kao takve, vodu od pranja tanka ili druge mješavine koje sadrže takve materije (član 5 stav 1 alineja 2);
- 3) ispušta i odlaže na morsko dno štetne materije u upakovanoj formi (član 5 stav 1 alineja 3);
- 4) ispušta komunalni otpad (član 5 stav 1 alineja 4);
- 5) ispušta štetne materije u vazduh (član 5 stav 1 alineja 5);
- 6) ispušta balastne vode i taloge iz balastnih tankova ako sadrže štetne materije, patogene mikroorganizme i invazivne vrste (član 5 stav 1 alineja 6);
- 7) primjenjuje antivegetativne sisteme protiv obrastanja broda koje sadrže biocidna organska jedinjenja kalaja (član 5 stav 1 alineja 7);

- 8) namjerno potapa, spaljuje i zakopava na morskom dnu otpad ili druge materije (član 5 stav 1 alineja 7);
- 9) tanker za ulje od 150 BT i više, kao i svaki drugi brod od 400 BT i više, bez obzira na državnu pripadnost, nema brodski plan za hitno reagovanje u slučaju zagađenja mora uljem (SOPEP) (član 10 stav 1);
- 10) brodski plan za hitno reagovanje u slučaju zagađenja mora uljem ne sadrži proceduru koju treba da primijeni zapovjednik ili druga odgovorno lice na brodu kojom se prijavljuje incident zagađenja uljem na moru (član 10 stav 2 tačka 1);
- 11) brodski plan za hitno reagovanje u slučaju zagađenja mora uljem ne sadrži spisak organa ili lica koje treba kontaktirati u slučaju incidenta zagađenja mora uljem (član 10 stav 2 tačka 2);
- 12) brodski plan za hitno reagovanje u slučaju zagađenja mora uljem ne sadrži detaljan opis radnji koje treba odmah da preduzmu članovi posade broda kako bi se smanjilo ili kontrolisalo ispuštanje ulja nakon incidenta (član 10 stav 2 tačka 3);
- 13) brodski plan za hitno reagovanje u slučaju zagađenja mora uljem ne sadrži procedure i kontakt lica na brodu za koordinisanu aktivnost broda sa nacionalnim i lokalnim vlastima u preventivnom djelovanju protiv zagađenja (član 10 stav 2 tačka 4);
- 14) tanker za ulje od 150 BT i više, bez obzira na državnu pripadnost koji sprovodi STS operacije, nema STS operativni plan (član 11 stav 1);
- 15) tanker za ulje od 150 BT i više, kao i svaki drugi brod od 400 BT i više, bez obzira na državnu pripadnost, dok se nalazi u vodama Crne Gore ili pristaje u luke, sidrišta ili odobalne objekte koja se nalaze u vodama Crne Gore, nema svjedočanstva, isprave i knjige iz člana 14 stav 1 al. 1 do 5 ovoga kojima dokazuje svoju sposobnost za plovidbu u pogledu sprečavanja zagađenja mora uljem (član 14 stav 1);
- 16) tanker za ulje manji od 150 BT dok se nalazi u području iz člana 14 stav 1 ovog zakona ne vodi knjigu o uljima za tankere za ulje ispod 150 BT (član 14 stav 2);
- 17) instalacije za proizvodnju ugljovodonika koje se nalaze u vodama Crne Gore (fiksne platforme) uključujući platforme za bušenje, plutajuće jedinice za proizvodnju, skladištenje i istovar ulja na moru i plutajuće skladišne jedinice koje se koriste za skladištenje proizvedenog ulja na moru, kada obavljaju istraživanje, iskorištavanje i sa njima povezane postupke sa minaralnim izvorima sa morskog dna te druge platforme ne ispunjavaju zahtjeve iz Pravila 39 (2) MARPOL Priloga I (član 15 stav 1);
- 18) sa brodova bez obzira na državnu pripadnost, koji su ovlašteni da prevoze štetne tečne materije u trupu ispuštaju štetne tečne materije, balastne vode, vode od pranja tanka ili drugih mješavina koje sadrže štetne materije u vode Crne Gore (član 16 stav 1);
- 19) ispušta tečnu materiju u rasutom stanju koja nije identifikovana i kategorizovana u skladu sa članom 16 stav 4 ovog zakona, ili ispušta balastne vode i vode od ispiranja tankova ili drugih smješa koje sadrže tu materiju (član 16 stav 5);
- 20) tanker za hemikalije strane državne pripadnosti dok se nalazi u vodama Crne Gore, kao i tanker za hemikalije crnogorske državne pripadnosti bez obzira gdje se nalazi nema Međunarodno svjedočanstvo o sprečavanju zagađenja mora štetnim tečnim materijama koje se prevoze u rasutom stanju (član 18 stav 1);
- 21) posada tankera iz člana 18 stav 1 ovog zakona, ne rukuje štetnim tečnim materijama za vrijeme transporta, ukrcaja i iskrcaja, ne mjeri preostale količine štetnih tečnih materija u teretnim tankovima, pumpama i pripadajućim cjevovodima, i ne sprovodi procedure za rukovanje teretom i ostacima tereta na brodu, u skladu sa propisima Priloga II MARPOL Konvencije (član 18 stav 2);
- 22) tankeri za hemikalije koji uplovljavaju u vode Crne Gore, kao i tanker za hemikalije crnogorske državne pripadnosti bez obzira gdje se nalazili, u zavisnosti od karakteristika broda i kategorije plovidbe broda na kojem se primjenjuje odgovarajući relevantni instrumenti IMO-a, nemaju dokumenta iz al. 1 do 6 ovog člana (član 18 stav 3);
- 23) brodovi crnogorske državne pripadnosti bruto tonaže 150 BT i više bez obzira gdje se nalaze koji su namijenjeni za prevoz štetnih tečnih materija koje se prevoze u rasutom

- stanju, ne posjeduju brodski plan za hitno reagovanje u slučaju zagađenja mora štetnim tečnim materijama koje se prevoze u rasutom stanju (član 19 stav 1);
- 24) brodski plan za hitno reagovanje u slučaju zagađenja mora štetnim tečnim materijama koje se prevoze u rasutom stanju, ne sadrži proceduru obavješćavanja koju treba da sprovede zapovjednik i druga odgovorna lica na brodu, ako je došlo do incidenta, zagađenja, štetnim tečnim materijama (član 19 stav 2 alineja 1);
- 25) brodski plan za hitno reagovanje u slučaju zagađenja mora štetnim tečnim materijama koje se prevoze u rasutom stanju, ne sadrži spisak organa ili lica koje treba kontaktirati u slučaju incidenta, zagađenja, štetnim tečnim materijama (član 19 stav 2 alineja 2);
- 26) brodski plan za hitno reagovanje u slučaju zagađenja mora štetnim tečnim materijama koje se prevoze u rasutom stanju, ne sadrži detaljan opis radnji koje treba odmah da budu preduzete od strane lica na brodu kako bi se smanjilo ili kontrolisalo ispuštanje štetnih tečnih materija nakon incidenta (član 19 stav 2 alineja 3);
- 27) brodski plan za hitno reagovanje u slučaju zagađenja mora štetnim tečnim materijama koje se prevoze u rasutom stanju, ne sadrži procedure koordinisanih aktivnosti posade broda sa odgovornim licima i institucijama obalne države u borbi protiv zagađenja i određivanje lica, kontaktne tačke na brodu, za te aktivnosti (član 19 stav 2 alineja 4);
- 28) brodovi koje se nalaze u vodama Crne Gore ne posjeduju brodski plan za hitno reagovanje u slučaju zagađenja (član 19 stav 3);
- 29) za prevoz štetnih materija koje se morem prevoze u upakovanoj formi u vodama Crne Gore, u pogledu pakovanja (ambalaže), etiketiranja (označavanja), obilježavanja i prevoza tih materija nijesu ispunjeni uslovi iz Prilog III MARPOL Konvencije, Konvencije o sigurnosti ljudskog života na moru (SOLAS konvencije) i odredbi ovog zakona (član 20 stav 1);
- 30) štetne materije koje se prevoze morem u upakovanoj formi nijesu uskladištene i obezbijedene tako da se opasnost po morsku sredinu svede na najmanju moguću mjeru bez ugrožavanja sigurnosti broda i lica na brodu (član 20 stav 2);
- 31) se sa brodova, bez obzira na državnu pripadnost, vrši ispuštanje sanitarnih otpadnih voda u vode Crne Gore (član 22 stav 1);
- 32) brodovi bez obzira na državnu pripadnost koji se nalaze u vodama Crne Gore nemaju Međunarodno svjedočanstvo o sprečavanju zagađenja sanitarnim vodama u skladu sa Pravilom 2 Priloga IV MARPOL-a (član 23);
- 33) se sa broda bilo koje državne pripadnosti u vode Crne Gore, ispušta smeće u smislu člana 24 stav 1 tač. 1 do 10 ovog zakona (član 24 stav 1);
- 34) brodovi crnogorske državne pripadnosti koji imaju najmanje 100 BT ili su ovlašćeni da prevoze 15 ili više lica bez obzira gdje se nalaze, brodovi strane državne pripadnosti koji imaju najmanje 100 BT ili su ovlašćeni da prevoze 15 ili više lica dok se nalaze u vodama Crne Gore, kao i instalacije za proizvodnju ugljovodonika koje se nalaze u vodama Crne Gore, nemaju Plan upravljanja smećem (član 26 stav 2);
- 35) Plan upravljanja smećem ne sadrži opis postupaka za minimiziranje, prikupljanje, skladištenje, preradu i odlaganje smeća, kao i lica ili više njih, odgovornih za njegovo sprovođenje (član 26 stav 3);
- 36) brodovi crnogorske državne pripadnosti koji imaju 400 BT i više ili su ovlašćeni da prevoze 15 ili više lica bez obzira gdje se nalaze, brodovi strane državne pripadnosti koji imaju 400BT i više ili su ovlašćeni da prevoze 15 ili više lica dok se nalaze u vodama Crne Gore, kao i instalacije za proizvodnju ugljovodonika koje se nalaze u vodama Crne Gore, nemaju i ne vode Knjigu evidencije o smeću (član 27);
- 37) sa brodova bez obzira na državnu pripadnost u vodama Crne Gore emituje azot-oksidi, sumpor-dioksid, čestice i supstance koje doprinose zagađenju vazduha osim ako se ne primjenjuje u skladu sa članom 28 stav 2 ovog zakona (član 28 stav 1);
- 38) se spaljivanje na brodu u vodama Crne Gore ne vrši u brodskom spaljivaču u skladu s Pravilom 16 Priloga VI MARPOL-a (član 31 stav 1);
- 39) ako se na brodu vrši spaljivanje materija iz člana 2 stav 1 tač. 1 do 6 ovog zakona (član 31 stav 2);

- 40) brod od 400 BT i više crnogorske državne pripadnosti bez obzira gdje se nalazi, instalacija za proizvodnju ugljovodonika dok se nalaze u vodama Crne Gore, brod od 400 BT i više, strane državne pripadnosti dok se nalazi u vodama Crne Gore ne posjeduje Međunarodno svjedočanstvo o preventivnoj zaštiti zagađenja vazduha zakona (član 32 stav 1 alineja 1);
- 41) brod od 400 BT i više crnogorske državne pripadnosti bez obzira gdje se nalazi, instalacija za proizvodnju ugljovodonika dok se nalaze u vodama Crne Gore, brod od 400 BT i više, strane državne pripadnosti dok se nalazi u vodama Crne Gore ne posjeduje Međunarodno svjedočanstvo o energetske efikasnosti za novoizgrađeni brod ako je izdato u kompletu sa Indeksom projektovanja energetske efikasnosti (EEDI), naznačenom na samom svjedočanstvu i Planom upravljanja energetskom efikasnošću broda (SEEMP) koji ne mora da bude odobren od strane države zastave broda (član 32 stav 1 alineja 2);
- 42) brod od 400 BT i više crnogorske državne pripadnosti bez obzira gdje se nalazi, instalacija za proizvodnju ugljovodonika dok se nalaze u vodama Crne Gore, brod od 400 BT i više, strane državne pripadnosti dok se nalazi u vodama Crne Gore ne posjeduje Međunarodno svjedočanstvo o energetske efikasnosti za postojeći brod, koji nije novoizgrađeni brod, i važi samo ako je izdat u kompletu sa Planom upravljanja energetskom efikasnošću broda (SEEMP), koji ne mora da bude odobren od države zastave broda (član 32 stav 1 alineja 3);
- 43) tanker za prevoz sirove nafte, bez obzira na državnu pripadnost, koji uplovljava u vode Crne Gore, nema i ne sprovodi Plan upravljanja isparljivim organskim jedinjenjima (VOCs), odobren od strane države zastave broda (član 32 stav 2);
- 44) instalacije za proizvodnju ugljovodonika kao i plutajuća platforma koja se nalazi u vodama Crne Gore, kao i brodovi od 400 BT i više, bez obzira na državnu pripadnost, koji uplovljavaju u vode Crne Gore i imaju instalirane dopunjujuće rashladne i protivpožarne sisteme, koji sadrže supstance koje oštećuju ozonski omotač, ne vode Knjigu o evidenciji supstanci koje oštećuju ozonski omotač (član 32 stav 3);
- 45) brod od 400 BT i više, bez obzira na državnu pripadnost, koji uplovljava u vode Crne Gore, nema na brodu poseban Plan upravljanja energetskom efikasnošću broda (SEEMP), koji može da bude dio Sistema upravljanja sigurnošću broda (SMS) (član 32 stav 4);
- 46) brod od 5.000 BT i više, bez obzira na državnu pripadnost, u pogledu emisije ugljendioksida (CO₂) ispuštenog tokom putovanja iz njegove posljednje luke do luke pristajanja u Crnoj Goru i od crnogorske luke do njegove sljedeće luke pristajanja, nema na brodu izjavu o usklađenosti, koju izdaje pravno lice koje ocjenjuje planove praćenja i izvještavanja emisija CO₂ broda, te o istom sastavlja izvještaj o verifikaciji (član 32 stav 5);
- 47) tankeri za ulje, koji nijesu tankeri za ulje sa dvostrukom oplatom, uplove u luke Crne Gore ili pristajanu uz instalacije za proizvodnju ugljovodonika i drugim odobalnim objektima u vodama Crne Gore, nezavisno od državne pripadnosti broda (član 33 stav 1 tačka 2);
- 48) tankeri za ulje nosivosti 600 tona i više, koji prevoze teške frakcije ulja nezavisno od državne pripadnosti broda, koji nijesu tankeri za ulje sa dvostrukom oplatom uplove u luke Crne Gore (član 33 stav 4 tačka 1);
- 49) tankeri za ulje nosivosti 600 tona i više, koji prevoze teške frakcije ulja nezavisno od državne pripadnosti broda, koji nijesu tankeri za ulje sa dvostrukom oplatom sidre se i pristaju uz instalacije za proizvodnju ugljovodonika i drugim odobalnim objektima u vodama Crne Gore (član 33 stav 4 tačka 2);
- 50) tankeri za ulje sa jednostrukom oplatom, nezavisno od državne pripadnosti broda, stariji od 15 godina, uplove u luke Crne Gore, kao i sidre se i pristaju uz instalacije za proizvodnju ugljovodonika i druge odobalne objekte u vodama Crne Gore, a ne ispunjavaju zahtjeve Programa procjene stanja utvrđenog Rezolucijom Međunarodne pomorske organizacije MEPC 94(46) od 27. aprila 2001. godine, izmijenjenom i

- dopunjenom Rezolucijom MEPC 99(48) od 11. oktobra 2002. godine i Rezolucijom MEPC-a 112(50) od 4. decembra 2003. godine (član 34);
- 51) ugradi i upotrijebi štetne materijale na brodovima iz člana 39 stav 1 tač. 1 do 5 ovog člana (član 39 stav 1);
 - 52) brod, bez obzira na državnu pripadnost, ne posjeduje popis štetnih materijala koji čine sastavni dio konstrukcije broda ili njegovih uređaja i opreme, njihov položaj na brodu, kao i približne količine (član 39 stav 2);
 - 53) brod koji ide na recikliranje ne posjeduje plan recikliranja tog broda i popis štetnih materijala na brodu (član 39 stav 3);
 - 54) brodovi strane državne pripadnosti, koji ne viju zastavu države članice Evropske Unije, i koji se namjeravaju upisati u upisnik brodova Crne Gore, nemaju popis štetnih materijala ili da taj popis nije sastavljen najkasnije šest mjeseci od dana upisa, odnosno tokom bilo kojeg pregleda iz člana 40 stava 1 ovog zakona, u zavisnosti od vrste pregleda koji treba da se izvrši (član 41);
 - 55) se recikliranje brodova, kao i ispuštanje ulja i broskog otpada sa brodova koji su smješteni na kopnenom dijelu luke ili nekog drugog dijela obalnog područja Crne Gore, vrši radi popravke ili prepravke (član 42);
 - 56) nanosi ili ponovno nanosi organokalajna jedinjenja na brodove iz člana 43, stav 1 ovog zakona, koja djeluju kao biocidi u sistemima protiv obrastanja na brodovima (član 43 stav 2);
 - 57) brodovi i instalacije za proizvodnju ugljovodonika koji su stekli pravo da viju zastavu Crne Gore poslije 1. jula 2003. godine i čiji su sistemi protiv obrastanja nanijeti, promijenjeni ili zamijenjeni poslije toga datuma, u svojim sistemima protiv obrastanja na trupu ili spoljnim djelovima i površinama sadrže organokalajna jedinjenja koja djeluju kao biocidi i koja nijesu u skladu sa zahtjevima Međunarodne konvencije o nadzoru štetnih sistema protiv obrastanja brodova, osim ako su prekriveni premazom koji onemogućava ispiranje takvih jedinjenja iz sistema protiv obrastanja u podlozi (član 43 stav 3);
 - 58) na brodovima i instalacijama za proizvodnju ugljovodonika iz stava 1 ovog člana, a koji su sagrađeni 1. januara 2008. godine ili kasnije, se upotrebljavaju organokalajna jedinjenja koja djeluju kao biocidi u sistemu protiv obrastanja na trupu ili spoljnim djelovima i površinama, kao i premazi koji onemogućavaju ispiranje takvih jedinjenja iz sistema protiv obrastanja u podlozi, ako nijesu u skladu sa zahtjevima Međunarodne konvencije o nadzoru štetnih sistema protiv obrastanja brodova (član 43 stav 4);
 - 59) brodovi od 400 BT i više iz člana 54 stav 1 ovog zakona, koji se od 1. jula 2003. godine po prvi put koriste u plovidbi ili čiji je sistem protiv obrastanja na brodovima po prvi put promijenjen, odnosno zamijenjen poslije 1. jula 2003. godine, nisu pregledani i sertifikovani u skladu sa Međunarodnim svjedočanstvom o sistemu protiv obrastanja (član 44 stav 1);
 - 60) brodovi dužine 24 metra i više i zapremine do 400 BT, nemaju Izjavu o sistemu protiv obrastanja (član 44 stav 2);
 - 61) izjava iz člana 44 stav 2 ovog zakona, nema prateću dokumentaciju (potvrda o vrsti primijenjenog sistema protiv obrastanja ili račun), i izjava nije potpisana od kompanije, odnosno brodarka broda ili lica koje ovlasti brodar, odnosno brodogradilište ili priznata organizacija koju je ovlastila država zastave broda (član 44 stav 3);
 - 62) prihvata ili ispušta balastne vode s brodova u vode Crne Gore ako prethodno nijesu sprovedene mjere upravljanja balastnim vodama u skladu sa ovim zakonom (član 47 stav 1);
 - 63) brod nezavisno od državne pripadnosti, sagrađen prije 2009. godine sa kapacitetom tankova za balastne vode od, između i uključujući, 1,500 i 5,000 metara kubnih, ne upravlja balastnim vodama u skladu sa standardom D-2 Konvencije o balastnim vodama (član 50 stav 1);
 - 64) brod nezavisno od državne pripadnosti, sagrađen prije 2009. godine sa kapacitetom tankova za balastne vode manjim od 1,500, odnosno većim od 5,000 metara kubnih,

- ne upravlja balastnim vodama u skladu sa standardom D-2 Konvencije o balasnim vodama (član 50 stav 2);
- 65) brod ne ispunjava standarde upravljanja balastnim vodama iz člana 50 st. 1 i 2 ovog zakona najkasnije nakon prvog redovnog međupregleda ili redovnog obnovnog pregleda, u zavisnosti od toga koji od ova dva pregleda se izvrši ranije, odnosno nakon godišnjice isporuke broda, a u godini ispunjavanja standarda koji se odnose na taj brod (član 50 stav 3);
- 66) brod nezavisno od državne pripadnosti, sagrađen 2009. godine ili kasnije, sa kapacitetom tankova za balastne vode koji je manji od 5,000 metara kubnih, ne upravlja balastnim vodama u skladu sa standardom D-2 Konvencije o balastnim vodama (član 50 stav 4);
- 67) brod nezavisno od državne pripadnosti, sagrađen 2009. godine ili kasnije, sa kapacitetom tankova za balastne vode od 5,000 ili više metara kubnih, ne upravlja balastnim vodama u skladu sa odredbama člana 50 stav 2 ovog zakona (član 50 stav 5);
- 68) brod sagrađen 2012. godine ili kasnije, sa kapacitetom tankova za balastne vode od 5,000 ili više metara kubnih, ne upravlja balastnim vodama u skladu sa standardom D-2 Konvencije o balastnim vodama (član 50 stav 6);
- 69) brodovi koji kao metodu upravljanja balastnim vodama koriste izmjenu balastnih voda to čine uz efikasnost manju od 95 posto volumetričke izmjene balastnih voda (član 51 stav 1);
- 70) brodovi koji kao metodu upravljanja balastnim vodama obavljaju izmjenu balastnih voda pumpanjem, pumpanjem ne izmijene najmanje trostruki volumen svakog balastnog tanka (član 51 stav 2);
- 71) brod koji kao metodu upravljanja balastnim vodama koristi izmjenu balastnih voda ne obavlja izmjenu balastnih voda najmanje 200 nautičkih milja udaljen od najbližeg kopna i u morskim vodama čija dubina iznosi najmanje 200 metara (član 51 stav 4);
- 72) brod ne može obaviti izmjenu balastnih voda u skladu sa članom 51, stav 4 ovog zakona, a onda izmjenu balastnih voda ne obavi na najmanje 50 nautičkih milja od najbližeg kopna i u morskim vodama čija je dubina najmanje 200 metara (član 51 stav 5);
- 73) zapovjednik broda ne izvrši promjenu balasnih voda iz razloga navedenih u članu 51 stav 3 ovog zakona, i to ne unese u Knjigu evidencije balastnih voda (član 51 stav 9);
- 74) brodovi koji kao metodu upravljanja balastnim vodama sprovode izmjenu balastnih voda, ispuštaju morsku vodu čiji je salinitet ispod 36‰ (član 52 stav 1);
- 75) balastna voda ima salinitet niži od 36‰, dodatnim analizama se utvrdi sastav morske vode pri čemu broj fitoplanktonskih organizama (mikroplankton prelazi broj od 105 ćelija L-1 i/ili sadrži dinoflagelatne ciste (član 52 stav 2);
- 76) brodovi koji upravljanje balastnim vodama sprovode putem obrade balastnih voda ispuste više od 10 živih organizama većih ili jednakih 50 mikrometara, te više od 10 živih organizmima po mililitru, čije su dimenzije manje od 50 mikrometara, odnosno čije su minimalne dimenzije veće od ili jednake 10 mikrometara, pri čemu ispuštanje indikatorskih mikroorganizama premašuje zadate koncentracije propisane u stavu članu 53, stav 2 ovog zakona (član 52 stav 3);
- 77) sistemi za obradu balastnih voda nijesu sigurni za brod, njegovu opremu i posadu (član 54 stav 1);
- 78) brod nezavisno od državne pripadnosti, koji uplovljava u luke i sidrišta Crne Gore, ne posjeduje i ne primjenjuje Plan upravljanja balastnim vodama (član 55 stav 1);
- 79) plan upravljanja balastnim vodama nije odobrila država zastave broda (član 55 stav 2);
- 80) plan upravljanja balastnim vodama nije poseban za svaki brod i ne sadrži stavke iz člana 55, stav 3, tačke 1-6 ovog zakona (član 55 stav 3);
- 81) brod nezavisno od državne pripadnosti, koji uplovljava u luke i sidrišta Crne Gore, nema i ne vodi Knjigu evidencije balastnih voda ovjerenu od države zastave broda (član 56 stav 1);

- 82) knjigu evidencije balastnih voda ne sadrži informacije koje su navedene u Dodatku II Konvencije o balastnim vodama (član 56 stav 2);
- 83) knjiga evidencije balastnih voda ne nalazi se na brodu najmanje dvije godine nakon posljednjeg upisa podataka u tu knjigu, a nakon tog perioda još najmanje tri godine, nije pod nadzorom kompanije (član 56 stav 3);
- 84) u slučaju ispuštanja balastne vode u skladu sa propisima A-3, A-4 ili B-3.6 Konvencije o balastnim vodama, ili u slučaju neplaniranog ispuštanja balastne vode, koje je u suprotnosti sa članom 47 ovog zakona, u Knjigu evidencije balastnih voda pored uobičajnih podataka ne evidentiraju se i okolnosti i razlozi koji su doveli do tih ispuštanja (član 56 stav 4);
- 85) knjiga evidencije balastnih voda se ne nalazi na mjestu dostupnom prilikom inspekcijskog nadzora broda, a u slučaju automatskog upravljanja brodom u tegljenju, ne nalazi se ni na na tegljaču (član 56 stav 5);
- 86) svaka operacija koja se odnosi na upravljanje balastnim vodama ne unosi se u potpunosti i bez odlaganja u Knjigu evidencije balastnih voda (član 56 stav 6);
- 87) upisi u Knjigu evidencije balastnih voda, nijesu uneseni na jeziku kojeg posada upotrebljava na brodu, a ako jezik u upotrebi nije engleski, francuski ili španski, upis nema prevod na neki od tih jezika (član 56 stav 8);
- 88) brod crnogorske državne pripadnosti koji obavlja međunarodnu plovību od 400 BT i više, i svi brodovi od 400 BT i više nezavisno od državne pripadnosti, koji uplovljava u luke i sidrišta Crne Gore ili plovi njenim vodama, ne posjeduje Međunarodno svjedočanstvo o upravljanju balastnim vodama, odnosno odgovarajuću Izjavu o usklađenosti sa odredbama Konvencije o balasnim vodama izdanu od nadležnih tijela države zastave broda ili u njeno ime (član 57 stav 1);
- 89) brodovi odlažu u more taloge, i ne uklanjaju taloge iz prostora namijenjenih prevozu balastnih voda, u skladu sa odredbama broskog Plana upravljanja balastnim vodama (član 59 stav 1);
- 90) talozi iz člana 59, stav 1 ovog zakona se prikupljaju ne-mehaničkim putem, te se nakon prikupljanja ne odlažu u posebno namijenjene kopnene prihvatne uređaje (član 59 stav 2);
- 91) brodovi na koje se primjenjuje član 53 ovog zakona, nijesu projektovani i izgrađeni tako da omogućavaju smanjenje unosa i neželjenog zadržavanja taloga, olakšano uklanjanje taloga te siguran pristup radi uklanjanja taloga i uzimanja uzoraka (član 59 stav 3);
- 92) korisnik luke u kojoj se obavlja čišćenje ili popravak balastnih tankova, ne osigura odgovarajuća postrojenja za prihvatanje taloga uzimajući u obzir Smjernice o prihvatnim uređajima za taloge (IMO Rezolucija MEPC.152(55), kako je izmijenjena i dopunjena (član 60 stav 1);
- 93) korisnik luke ne izvrši najmanje tri puta u kalendarskoj godini analizu stanja morske vode u akvatorijumu luke, radi provjere uticaja balastnih voda na životnu sredinu i o tome sačini izvještaj (član 61 stav 1);
- 94) zapovjednik broda, u mjeri u kojoj to omogućavaju zahtjevi sigurnosti plovībe i zaštite morske sredine, ne izbjegne ili ne ograniči ukrcaj balastnih voda u područjima navedenim u članu 61, stav 3, alineja 1-7 ovog zakona (član 61 stav 3);
- 95) zapovjednik broda, kompanija, brodar ili lice koje ovlasti brodar, bez obzira na državnu pripadnost broda, koji se nalazi u vodama Crne Gore, a koji je učestvovao u pomorskoj nesreći u kojoj je nastala olupina, ne obavijesti o tome Organ uprave bez odlaganja (član 63 stav 1);
- 96) obavještenje iz člana 63, stav 1 ovog zakona ne sadrži osnovne podatke kompanije, odnosno brodarka, kao i podatke iz člana 63 stav 2, tačka 1-5, na osnovu kojih Organ uprave utvrđuje postojanje opasnosti od olupine (član 63 stav 2);
- 97) u slučaju iz člana 67, stav 1 ovog zakona, vlasnik ili druga ovlaštena lica ne pruži Lučkoj kapetaniji svjedočanstvo o osiguranju ili drugoj finansijskoj garanciji kako je propisano u članu 77 ovog zakona (član 67 stav 2);

- 98) vlasnik plovnog i plutajućeg objekta čija bruto tonaža iznosi 300 tona ili više crnogorske državne pripadnosti ne održava na snazi osiguranje ili drugu finansijsku garanciju, kao što je garancija banke ili slične finansijske institucije, radi pokrića odgovornosti iz člana 79 ovog zakona, u visini svote koja odgovara granicama odgovornosti propisanim u Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske hipoteke iz 1976., kako je izmijenjena i dopunjena. (LLMC 76/96) (član 70 stav 1);
- 99) vlasnik plovnog objekta i plutajućeg objekta iz stava 1 ovog člana ne zatraži od Ministarstva izdavanje svjedočanstva kojom se potvrđuje da je osiguranje ili druga finansijska garancija na snazi u skladu sa odredbama Međunarodne konvencije o uklanjanju olupina iz 2007. godine i ovog zakona (član 70 stav 2);
- 100) svjedočanstvo iz člana 70, stava 2 ovog zakona ne nalazi se na plovnom ili plutajućem objektu (član 70 stav 4);
- 101) osiguranje ili druga finansijska garancija iz člana 70, stav 1 ovog zakona prestaje na drugi način osim istekom perioda važenja osiguranja ili garancije navedene u svjedočanstvu iz stava 2 ovog člana ili istekom roka od tri mjeseca računajući od dana kada je Lučkoj kapetaniji iz stava 2 ovog člana upućeno obavještenje o otkazu osiguranja ili garancije (član 70 stav 5);
- 102) plovni i plutajući objekt, uključujući i bord u gradnji koji plovi, od 300 BT i više nezavisno od državne pripadnosti, koji plovi u vodama Crne Gore, odnosno uplovljava u luke i sidrišta Crne Gore, ili pristaje na odobalni objekat u vodama Crne Gore, ne posjeduje svjedočanstvo o osiguranju odgovornosti ili drugu finansijsku garanciju radi pokrivanja troškova lociranja, označavanja i uklanjanja olupine u iznosu koji odgovara granicama odgovornosti prema članu 6 stav 1 tačka (b) Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976., kako je izmijenjena i dopunjena. (LLMC 76/96) (član 72 stav 1);
- 103) brod koji je u vlasništvu države članice nije pokriven osiguranjem ili drugom finansijskom garancijom, i na koji se ne primjenjuju odgovarajuće odredbe člana 72, stav 1 ovog zakona, nema svjedočanstvo koju je izdalo nadležno tijelo države upisa broda kojom se potvrđuje da je brod u vlasništvu te države i da je njegova odgovornost pokrivena u granicama određenima u članu 72, stavu 1 ovog zakona (član 72 stav 2);
- 104) brod bez obzira na državnu pripadnost, koji uplovljava u vode Crne Gore, nema Plan za hitno reagovanje u slučaju zagađenja uljem (član 73 stav 1);
- 105) operator, odnosno vlasnik instalacije za proizvodnju ugljovodonika, nema interni plan reagovanja na vanredni događaj (član 73 stav 2);
- 106) operator, odnosno vlasnik instalacije za proizvodnju ugljovodonika, ne izradi i ne dostavi Organu uprave na mišljenje interni plan reagovanja na vanredni događaj, najkasnije 45 dana prije planiranog početka operacija bušenja (član 73 stav 3);
- 107) operator, odnosno vlasnik instalacije za proizvodnju ugljovodonika, ne uskladi interni plan reagovanja na vanredni događaj sa nacionalnim planom za hitne intervencije (član 73 stav 4);
- 108) korisnik luke, na čijem lučkom području se vrše usluge ukrcaja, iskrcaja ili snadbijevanja brodova uljem, ne obezbijedi i primjenjuje preventivne mjere zaštite od zagađenja uljem i ne reaguje u slučaju zagađenja uljem u skladu sa planom za hitno reagovanje u slučaju zagađenja luke uljem (član 73 stav 5);
- 109) korisnik luke ne izradi Plan za hitno reagovanje u slučaju zagađenja luke uljem, i/ili ne podnese na odobrenje Organu uprave (član 73 stav 6);
- 110) zapovjednik broda, odnosno operator ili vlasnik instalacije za proizvodnju ugljovodonika, bez odlaganja ne obavijesti Organ uprave o svakom događaju na brodu, odnosno instalaciji za proizvodnju ugljovodonika, koji uključuje ispuštanje ili moguće ispuštanje ulja u more (član 74 stav 1);
- 111) zapovjednik broda, odnosno operator ili vlasnik instalacije za proizvodnju ugljovodonika na moru, bez odlaganja ne obavijesti Organ uprave o svakom uočenom događaju na drugom brodu ili instalaciji za proizvodnju ugljovodonika, koji uključuje ispuštanje ili moguće ispuštanje ulja u more (član 74 stav 2);

- 112) brod koji prevozi ulje kao rasuti teret uzrokuje štetu izlivanjem ili izbacivanjem ulja (član 79 stav 1);
- 113) brod koji kao teret prevozi više od 2.000 tona ulja nema osiguranje ili drugu finansijsku garanciju, kao što je bankovna garancija ili potvrda izdata od jednog od međunarodnih fondova za naknadu štete, do visine granice odgovornosti predviđene članom 85 ovog zakona ovog za pokriće odgovornosti za štetu od zagađenja uljem (član 83 stav 1);
- 114) osiguranje ili druga finansijska garancija iz člana 83, stav 1 ovog zakona nije bezuslovna i neopoziva (član 83 stav 2);
- 115) vlasnik broda iz člana 83, stava 1 ovog zakona, upisanog u upisnik brodova u Crnoj Gori, ne zatraži od Organa uprave, izdavanje svjedočanstva kojim se potvrđuje da je osiguranje ili druga finansijska garancija na snazi i izdata u skladu sa odredbama ovog zakona i primjenjivih međunarodnih standarda (član 83 stav 3);
- 116) svjedočanstvo iz člana 83, stav 3 ovog zakona nije na brodu (član 83 stav 5);
- 117) važenje osiguranja ili druge finansijske garancije prestaje prije isteka roka od tri mjeseca, računajući od dana kad je Ministarstvu javljeno da će osiguranje ili druga finansijska garancija izgubiti važenje ako se, istovremeno, jedno osiguranje ili finansijska garancija ne zamijeni drugim (član 83 stav 6);
- 118) pravno lice koje, u toku kalendarske godine uveze preko 150.000 tona sirove nafte i/ili lož ulja koje je dopremljeno morskim putem u luke ili prihvatna postrojenja na području Crne Gore ne uplati Međunarodnom fondu za naknadu štete prouzrokovane zagađenjem uljem, godišnju naknadu koja se obračunava u skladu sa zahtjevima Međunarodne konvencije o osnivanju Međunarodnog fonda za naknadu štete prouzrokovane zagađenjem uljem iz 1992. godine (član 86 stav 1);
- 119) pravno lice iz člana 86, stav 1 ovog zakona, uveze manju količinu sirove nafte i/ili lož ulja od predviđene, ali da ukupan uvoz u Crnoj Gori, kojeg ostvare više pravnih lica premašuje 150.000 tona, pravna lica ne plate proporcionalno naknadu do nivoa uvezenog ulja, iako ta pojedinačna količina uvezene sirove nafte i/ili tečnog goriva ne prelazi 150.000 tona (član 86 stav 2);
- 120) Vlasnik broda od 1000 BT ili vežeg upisanog u upisnik brodova u Crnoj Gori ne održava na snazi osiguranje ili drugu finansijsku garanciju kao što je garancija banke ili slične finansijske institucije, radi pokrića odgovornosti za štetu zbog zagađenja pogonskim uljem, u visini svote koja odgovara granicama odgovornosti propisanim u članu 89 stav 1 ovog zakona (član 91 stav 1);
- 121) vlasnik broda iz stava 1 ovog člana ne zatraži od Lučke kapetanije koja vodi upisnik brodova u koji je brod upisan, izdavanje svjedočanstva kojom se potvrđuje da su osiguranje ili druga finansijska garancija na snazi u skladu sa odredbama Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog zagađenja pogonskim uljem iz 2001. godine i ovog zakona (član 91 stav 2);
- 122) svjedočanstvo iz člana 91, stav 2 ovog člana ne nalazi se na brodu (član 91 stav 4);
- 123) osiguranje ili druga finansijska garancija iz člana 91, stav 1 ovog zakona prestaje na drugi način osim istekom perioda važenja osiguranja ili garancije navedene u svjedočanstvu iz stava 2 ovog člana ili istekom roka od tri mjeseca računajući od dana kada je Lučkoj kapetaniji iz stava 2 ovog člana upućena obavijest o otkazu osiguranja ili garancije (član 91 stav 5);
- 124) brod prouzrokuje štetu ispuštanjem ili izbacivanjem drugih zagađujućih materija u more (opasne i štetne materija, zauljene vode, brodske otpadne vode, smeće) (član 94 stav 1);
- 125) jahta ili čamac prouzrokuje štetu ispuštanjem ili izbacivanjem drugih zagađujućih materija u more (opasne i štetne materija, zauljene vode, brodske otpadne vode, smeće) (član 94 stav 5);
- 126) brod, crnogorske državne pripadnosti i strani, koji prevozi najmanje 2.000 tona ulja u rasutom stanju kao teret koji namjerava uploviti u crnogorsku luku ili pristati uz odobalni objekat u vodama Crne Gore ne posjeduje polisu osiguranja ili drugu vrstu

finansijske garancije, kao što je bankarska garancija ili druga garancija slične finansijske institucije, radi naknade odgovornosti za štetu zbog zagađenja mora uljem predviđene u članu 87 ovog zakona (član 96 stav 1);

127) brod koji prevozi više od 2000 tona ulja kao teret, koji je u vlasništvu strane države, a koji nije pokriven osiguranjem ili drugim finansijskim garancijam, nema svedočanstvo države u kojoj je upisan da je vlasništvo države i da je njegova odgovornost pokrivena u granicama predviđenim u članu 85 ovog zakona (član 96 stav 2);

128) brod, crnogorske državne pripadnosti i strani od 1.000 BT ili više, uključujući i brod u gradnji koji plovi, koji namjerava uploviti u crnogorsku luku ili pristati uz odobalni objekat u vodama Crne Gore ne poseduje polisu osiguranja ili drugu vrstu finansijske garancije, kao što je bankarska garancija ili garancija druge slične finansijske institucije, za nakande štete prouzrokovane zagađenjem mora pogonskim gorivom iz člana 87 ovog zakona (član 96 stav 3);

129) plovni objekt, uključujući i brod u gradnji koji plovi od 1000 BT ili više, koji je u vlasništvu strane države, a koji nije pokriven osiguranjem ili drugim finansijskim garancijam, nema svedočanstvo države u kojoj je upisan da je vlasništvo države i da je njegova odgovornost pokrivena u granicama propisanim u članu 85 ovog zakona (član 96 stav 4);

Za prekršaj iz stava 1 ovog člana kazniće se i odgovorno lice u pravnom licu novčanom kaznom od 1.500 eura do 2.000 eura.

Član 127

Novčanom kaznom u iznosu od 3.000 eura do 6.000 eura kazniće se za prekršaj zapovjednik broda, odnosno operator ili vlasnik instalacije za proizvodnju ugljovodonika, ako:

- 1) ne vodi evidenciju o STS operacijama (član 11 stav 2);
- 2) se evidencija o operacijama iz člana 11 stav 2 ovog zakona, ne čuva na brodu tri godine i nije dostupna inspekcijskom nadzoru (član 11 stav 3);
- 3) zapovjednik, kompanija, brodar ili lice koje ovlasti brodar tankera za ulje od 150 BT i više, crnogorske ili strane državne pripadnosti, koji planira STS operacije u vodama Crne Gore, o tim operacijama ne obavjesti Organ uprave i Lučku kapetaniju u roku ne kraćem od 48 sati prije početka planiranih STS operacija, i ne dostavi informacije iz člana 12 stav 1 tač. 1 do 7 ovog zakona (član 12 stav 1);
- 4) operacije iz člana 12 stav 1 ovog zakona, nijesu započete u planiranom roku, a zapovjednik, kompanija, brodar ili lice koje ovlasti brodar ne obavijeste Organ uprave i Lučku kapetaniju o tome, kao i o novom terminu početka STS operacija, najmanje 48 sati prije početka tih operacija (član 12 stav 2);
- 5) se procijenjeno vrijeme dolaska tankera za ulje na poziciju ili područje za STS operacije mijenja za više od šest sati, a zapovjednik, kompanija, brodar ili lice koje ovlasti brodar tog tankera za ulje ne dostavi Organu uprave i Lučkoj kapetaniji revidirano procijenjeno vrijeme dolaska (član 12 stav 3);
- 6) brodovi dužine 12 metara ili više crnogorske državne pripadnosti bez obzira gdje se nalaze, brodovi dužine 12 metara i više dok se nalaze u vodama Crne Gore, kao i instalacije za proizvodnju ugljovodonika, koje se nalaze u vodama Crne Gore, nemaju na vidnom mjestu istaknute plakate kojim se obavještavaju posada i putnici o zahtjevima u pogledu ispuštanja smeća (član 26 stav 1);
- 7) podaci o tečnom gorivu na brodu iz člana 30 stav 1 ovog zakona nijesu upisani u dostavnicu o snabdijevanju broda pogonskim gorivom, u skladu sa Pravilom 18.5, Priloga VI, Dodatak V MARPOL Konvencije (član 30 stav 5);
- 8) uz dostavnicu o snabdijevanju broda pogonskim gorivom nije priložen reprezentativni uzorak tečnog goriva (član 30 stav 6);
- 9) dostavnica o snabdijevanju broda pogonskim gorivom se ne čuva na brodu tri godine i nije dostupna prilikom inspekcijskog nadzora (član 30 stav 8);

- 10) pravno lice koje snabdijeva brod tečnim gorivom u luci, ne vodi evidenciju o kvalitetu i količinama saobraćaja tečnog goriva u luci na nivou kalendarske godine i o tome ne obavještava organ uprave nadležan za upravljanje lukama (član 30 stav 10);
- 11) plan upravljanja balastnim vodama nije napisan na jeziku kojeg posada upotrebljava na brodu, a ako jezik u upotrebi nije engleski, francuski ili španski, plan nema prevod na neki od tih jezika (član 55 stav 4);
- 12) svaki unos podataka u Knjigu evidencije balasnih voda nije potpisao oficir koji je zadužen za tu operaciju i/ili svaku ispunjenu stranu knjige nije potpisao zapovjednik broda (član 56 stav 7);
- 13) svjedočanstvo iz člana 57, stava 1 ovog zakona je izdato na rok duži od pet godina i/ili nije izdato na službenom jeziku države koja izdaje svjedočanstvo u posebno propisanom obliku (član 57 stav 2);
- 14) službeni jezik države koja izdaje svjedočanstvo iz člana 57, stava 1 ovog zakona nije engleski, francuski ili španski a tekst nije preveden na jedan od navedenih jezika (član 57 stav 3);
- 15) brodovi nezavisno od državne pripadnosti iz člana 46 ovog zakona koji dolaze iz inostranstva, ne prijave Lučkoj kapetaniji količinu i porijeklo balastnih voda raspoređenih u balastnim tankovima broda, najkasnije 48 sati prije uplovljenja u luke Crne Gore, odnosno neposredno nakon isplovljenja iz posljednje inostrane luke ako je vrijeme plovidbe do uplovljavanja u luku Crne Gore kraće od 48 sati (član 58 stav 1);
- 16) korisnik luke ne upozori zapovjednika broda na jednu od okolnosti iz člana 61, stav 3 ovog zakona (član 61 stav 4);
- 17) lice koje sazna da je došlo do štete od zagađenja i/ili propusta prilikom primjene zaštitnih mjera kojima se sprečava ili smanjuje šteta od zagađenja sa broda, bez odlaganja ne obavijesti Organ uprave i inspektora (član 97 stav 3);

XXI. PRELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE

Član 128

Podzakonski akti za sprovođenje ovog zakona donijeće se u roku od godinu dana od dana stupanja na snagu ovog zakona.

Član 129

Danom stupanja na snagu ovog zakona prestaje primjena odredbe čl. 876 do 888 Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi ("Službeni listi SRJ", br. 12/98, 44/99 i 73/00) i prestaje da važi Zakon o zaštiti mora od zagađivanja sa plovniha objekata ("Službeni listi CG", br. 20/11, 26/11 i 27/14).

Član 130

Ovaj zakon stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u "Službenom listu Crne Gore".

OBRAZLOŽENJE

I. Ustavni osnov

Ustavni osnov za donošenje ovog zakona sadržan je u članu 16 tačka 5 Ustava Crne Gore, kojim je propisano da se zakonom u skladu sa Ustavom uređuju pitanja od interesa za Crnu Goru.

II. Razlozi za donošenje zakona

Zakon o zaštiti mora od zagađivanja sa plovniha objekata donijet je 2011. godine, dok su 2014. godine određene odredbe izmjenjene i dopunjene.

Tokom primjene uočeni su određeni nedostaci u odnosu na konvecije koje su predmet Zakona. Takođe u periodu od donošenja Zakona nije se pristupilo transponovanju pravnog okvira EU što je nesumnjivo dovelo do potrebe da se pristupi izradi novog zakona.

Predlogom zakona sveobuhvatno se reguliše sprečavanje zagađenja mora sa brodova stvaranjem adekvatnih preventivnih i represivnih mjera, kao i mjera reagovanja na nastala zagađenja sa brodova. Opasnost koja prijete morskoj sredini od zagađenja sa brodova ispuštanjem različitih materija uslovlja je potrebu unapređenja postojećeg zakonskog okvira sa ciljem da se spriječi, smanji i u najvećoj mogućoj mjeri sanira zagađenje morske sredine. Materije koje zagađuju more kao što su ulje, štetne tečne materije, štetne materije u upakovanoj formi, fekalni i komunalni otpad, zaštitne boje i premazi, strani organizmi itd., mogu nepovratno štetno uticati na morsku sredinu i život u moru. Zagađenje, takođe može biti posljedica nesreće na brodu, potonuća ili nasukavanja. Upravo iz tog razloga neophodno je da Crna Gora svoj zakonski okvir uskladi sa međunarodnim konvencijama i pravnom tekovinom EU koja reguliše ovu oblast.

Zaštita mora i morske sredine jedan je od strateških ciljeva Međunarodne pomorske organizacije (IMO) koja je ovu oblast regulisala donošenjem mnogobrojnih konvencija o zaštiti mora i morske sredine.

EU i njegove države članice, od kojih njih 22 imaju izlaz na more, problem zagađenja mora sa brodova rešavaju primjenom međunarodnih pravila i donošenjem nacionalnog zakonodavstva i usvajanjem zakonodavstva EU-a. Primarna aktivnost je inspekcija brodova kako bi se osigurala njihova plovidba u skladu sa propisima i izricanje sankcija u slučajevima neusklađenosti.

III. Usaglašenost sa evropskim zakonodavstvom i potvrđenim međunarodnim konvencijama

Konvencije Međunarodne pomorske organizacije koje se implementiraju u Predlog zakona su:

- Međunarodna konvencija o sprečavanju zagađenja mora sa plovniha objekata iz 1973. godine sa pratećim Protokolom iz 1978. godine (MARPOL Konvencija);
- Međunarodna konvencija o nadzoru štetnih sistema protiv obrastanja brodova iz 2001. godine;
- Međunarodna konvencija o spremnosti, reagovanju i saradnji u slučaju zagađenja uljem, 1990;
- Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu prouzrokovanu zagađivanjem uljem iz 1992. godine;
- Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu prouzrokovanu zagađivanjem pogonskim uljem iz 2001. godine;
- Međunarodna konvencija o osnivanju Međunarodnog fonda za naknadu štete prouzrokovane zagađivanjem uljem iz 1992. godine;
- Međunarodne konvencije iz Nairobija o uklanjanju olupina iz 2007. godine
- Međunarodna konvencija o nadzoru i upravljanju brodskim balastnim vodama i talozima, 2004, i
- Međunarodna konvencija o bezbjednom i ekološki prihvatljivom recikliranju brodova iz 2009. godine.

Predlog zakona transponuje djelimično ili u potpunosti sledeće direktive i uredbe Evropskog parlamenta i Vijeća, i to:

- Direktive 2019/883/EK Evropskog Parlamenta i Vijeća od 17. aprila 2019. godine o lučkim uređajima za prihvatanje isporuke broskog otpada, izmjeni Direktive 2010/65/EU i stavljanju izvan snage Direktive 2000/59/EU;
- Direktive 2016/802/EK Evropskog Parlamenta i Vijeća od 11. maja 2016. godine koja se odnosi na smanjenje sadržaja sumpora u nekim tečnim gorivima;
- Direktive 2005/35/EK Evropskog Parlamenta i Vijeća od 7. septembra 2005. godine o zagađenju mora sa brodova i uvođenju sankcija za kršenja, odnosno Direktive 2009/123/EZ koja mijenja i dopunjuje Direktivu 2005/35/EZ Evropskog Parlamenta i Vijeća, o zagađenju mora sa brodova i uvođenju sankcija za počinioca;
- Regulativa (EU) br. 530/2012 Evropskog Parlamenta i Vijeća o ubrzanom postupnom uvođenju zahtjeva za dvostrukom oplatom ili ekvivalentnih projektnih zahtjeva za tankere za ulje s jednostrukom oplatom;
- Regulativa (EU) br. 1257/2013 Evropskog Parlamenta i Vijeća od 20. novembra 2013. godine o recikliranju brodova i o izmjeni Uredbe (EZ) br. 1013/2006 i Direktive 2009/16/EK;
- Regulativa (EU) br. 782/2003 Evropskog Parlamenta i Vijeća od 14. aprila 2003. godine o zabrani organskih jedinjenja na brodovima.

IV. Objašnjenje osnovnih pravnih instituta

Glava I – Osnovne odredbe;

Glava II – Zaštita od zagađenja mora

Glava III – Zaštita od zagađenja mora uljem (implementacija Priloga I MARPOL konvencije)

Glava IV – Zaštita od zagađenja mora štetnim tečnim materijama koje se prevoze u rasutom stanju (implementacija Priloga II MARPOL Konvencije);

Glava V – Zaštita od zagađenja štetnim materijama koje se prevoze morem u pakovanoj formi (implementacija Priloga III MARPOL Konvencije);

Glava VI – Zaštita od zagađenja mora sanitarnim otpadnim vodama (implementacija Priloga IV MARPOL Konvencije);

Glava VII – Zaštita mora od zagađenja smećem (implementacija Priloga V MARPOL Konvencije);

Glava VIII – Zaštita od zagađenja vazduha (implementacija Priloga VI MARPOL Konvencije);

Glava IX – Dvostruka oplata ili ekvivalentni projektni zahtjevi za tankere za ulje sa jednostrukom oplatom (transponovanje Uredbe (EU) br. 530/2012 Evropskog Parlamenta i Vijeća o ubrzanom postupnom uvođenju zahtjeva za dvostrukom oplatom ili ekvivalentnih projektnih zahtjeva za tankere za ulje s jednostrukom

Glava X – Kontrola opasnih materijala ugrađenih na brodovima i recikliranje brodova (transponovanje Uredbe (EU) br. 1257/2013 Evropskog Parlamenta i Vijeća od 20. novembra 2013. godine o recikliranju brodova i o izmjeni Uredbe (EZ) br. 1013/2006 i Direktive 2009/16/EK i djelimična implementacija Međunarodne konvencije o bezbjednom i ekološki prihvatljivom recikliranju brodova iz 2009. godine);

Glava XI – Sistemi protiv obrastanja trupa na brodovima (implementacija Međunarodne konvencije o nadzoru štetnih sistema protiv obrastanja brodova iz 2001. godine i transponovanje Uredbe (EU) br. 782/2003 Evropskog Parlamenta i Vijeća od 14. aprila 2003. godine o zabrani organskih jedinjenja na brodovima);

Glava XII – Upravljanje balastnim vodama (implementacija Međunarodne konvencije o nadzoru i upravljanju brodskim balastnim vodama i talozima, 2004);

Glava XIII – Uklanjanje olupine iz mora (implementacija Međunarodne konvencije iz Nairobija o uklanjanju olupina, iz 2007. godine);

Glava XIV – Spremnost, reagovanje i saradnja u slučaju zagađenja mora uljem (implementacija Međunarodne konvencije o spremnosti, reagovanju i saradnji u slučaju zagađenja uljem, 1990);

Glava XV – Zaštita od zagađenja sa brodova Odgovornost i naknada štete u slučaju zagađenja mora uljem i brodskim otpadom sa brodova (implementacija

Glava XVI – Odgovornost za zagađenje mora uljem koje se prevozi kao teret Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu prouzrokovanu zagađivanjem uljem iz 1992. godine

Glava XVII – Odgovornost za zagađenje mora pogonskim uljem Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu prouzrokovanu zagađivanjem pogonskim uljem iz 2001. godine

Glava XVIII – Odgovornost za zagađenje drugim zagađujućim materijama Međunarodna konvencija o osnivanju Međunarodnog fonda za naknadu štete prouzrokovane zagađivanjem uljem iz 1992. godine

Glava XIX – Nadzor (transponovanje Direktive 2005/35/EK Evropskog Parlamenta i Vijeća od 7. septembra 2005. godine o zagađivanju mora sa brodova i uvođenju sankcija za kršenja, odnosno Direktive 2009/123/EZ koja mijenja i dopunjuje Direktivu 2005/35/EZ Evropskog Parlamenta i Vijeća, o zagađivanju mora sa brodova i uvođenju sankcija za počinioce)

Glava XX – Kaznene odredbe (u skladu sa članom 24 stav 2 tač. 1 i 3, stav 6 Zakona o prekršajima ("Sl. list CG", br. 1/2011, 6/2011, 39/2011, 32/2014, 43/2017 i 51/2017)

Glava XXI – Prelazne i završne odredbe (prestanak važenja Zakona o zaštiti mora od zagađivanja sa plovnih objekata ("Službeni listi CG", br. 20/11, 26/11 i 27/14)

V. Procjena finansijskih sredstava za sprovođenje zakona

Za sprovođenje ovog zakona nijesu potrebna sredstva iz Budžeta Crne Gore .

VI. Javna rasprava

Javna rasprava o Nacrtu Zakona o zaštiti mora od zagađenja sa pomorskih objekata, sprovedena je u periodu od 12. juna do 11. jula 2024. godine. Okrugli sto povodom izrade Nacrta pomenutog zakona održan je 8. jula 2014. godine u Privrednoj komori Crne Gore.

IZVJEŠTAJ O SPROVEDENOJ ANALIZI PROCJENE UTICAJA PROPISA	
PREDLAGAČ PROPISA	MINISTARSTVO POMORSTVA
NAZIV PROPISA	Predlog zakona o sprečavanju zagađenja mora sa brodova
1. Definisanje problema - Koje probleme treba da riješi predloženi akt? - Koji su uzroci problema? - Koje su posljedice problema? - Koji su subjekti oštećeni, na koji način i u kojoj mjeri? - Kako bi problem evoluirao bez promjene propisa ("status quo" opcija)? - Zakon o zaštiti mora od zagađivanja sa plovniha objekata donijet je 2011. godine, dok su 2014. godine određene odredbe izmjenjene i dopunjene. Tokom primjene Zakona uočeni su određeni nedostaci u odnosu na konvencije koje su predmet Zakona. Takođe u periodu od donošenja Zakona nije se pristupilo transponovanju pravnog okvira EU što je nesumnjivo dovelo do potrebe da se pristupi izradi novog zakona. Predlogom zakona sveobuhvatno se reguliše sprečavanje zagađenja mora sa brodova stvaranjem adekvatnih preventivnih i represivnih mjera, kao i mjera reagovanja na nastala zagađenja sa brodova. Opasnost koja prijeti morskoj sredini od zagađenja sa brodova ispuštanjem različitih materija uslovlja je potrebu unapređenja postojećeg zakonskog okvira sa ciljem da se spriječi, smanji i u najvećoj mogućoj mjeri sanira zagađenje morske sredine. Materije koje zagađuju more kao što su ulje, štetne tečne materije, štetne materije u upakovanoj formi, fekalni i komunalni otpad, zaštitne boje i premazi, strani organizmi itd., mogu nepovratno štetno uticati na morsku sredinu i život u moru. Zagađenje, takođe može biti posljedica nesreće na brodu, potonuća ili nasukavanja. Upravo iz tog razloga neophodno je da Crna Gora svoj zakonski okvir uskladi sa međunarodnim konvencijama i pravnom tekovinom EU koja reguliše ovu oblast. Zaštita mora i morske sredine jedan je od strateških ciljeva Međunarodne pomorske organizacije (IMO) koja je ovu oblast regulisala donošenjem mnogobrojnih konvencija o zaštiti mora i morske sredine. EU i njegove države članice, od kojih njih 22 imaju izlaz na more, problem zagađenja mora sa brodova rešavaju primjenom međunarodnih pravila i donošenjem nacionalnog zakonodavstva i usvajanjem zakonodavstva EU-a. Primarna aktivnost je inspekcija brodova kako bi se osigurala njihova plovidba u skladu sa propisima i izricanje sankcija u slučajevima neusklađenosti. - Važeći Zakon o zaštiti mora od zagađivanja sa plovniha objekata u značajnoj mjeri oskudijeva u odredbama koje preventivno štite životnu sredinu od zagađenja sa čamaca, jahti i brodova (stranih i domaćih plovniha objekata) koji borave u lukama i/ili na sidrištima Crne Gore, ili plove u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Crne Gore. Prilikom svog boravka ili tokom plovidbe u vodama Crne Gore, navedeni plovni objekti mogu da zagade životnu sredinu namjernim ili nenamjernim ispuštanjem ulja, opasnih materija, sanitarnih otpadnih voda (fekalija), smeća i plinova iz brodskih dimljaka koji zagađuju more, obalu i vazduh Crne Gore.	

Takođe, važeći zakon u značajnoj mjeri oskudijeva i u normama odgovornosti i naknade štete od strane počinioca zagađenja, prekršajne i krivične odgovornosti, kao i osnove za regionalno i/ili međunarodno udruživanje obalnih država sa ciljem zajedničkog reagovanja u smanjenju negativnih posljedica nastalog zagađenja.

- Posljedice problema su naročito izražene tokom ljetnje turističke sezone kada obalu Crne Gore posjeti veliki broj stranih čamaca i jahti (godišnje oko 6000 stranih čamaca i jahti) i oko 500 brodova na kružnim putovanjima – kruzer brodova u Bokokotorskom zalivu i luci Kotor, kada je opasnost od zagađenja mora ili vazduha najveća. Najteže posljedice mogu nastati ispuštanjem nafte ili uljnih ostataka sa brodova u vodama Crne Gore što bi trajno ugrozilo crnogorsku obalu, uz negativan uticaj na ekonomiju Crne Gore, biljni i životinjski svijet priobalnog područja, kao što je to bilo slučaj sa brodom Erika u decembru 1999 godine, kada je zagađeno storo 400 km francuske obale.
- Subjekti koji bi bili oštećeni su: Država Crna Gora, stanovništvo priobalnog područja, biljni i životinjski svijet, ekonomija Crne Gore.
- Bez promjene propisa („status quo” opcija) ostajemo bez mogućnosti primjene adekvatnih preventivnih i represivnih mjera koje bi u značajnoj mjeri smanjile opasnost od namjernih ili nenamjernih ispuštanja ulja, opasnih materija, sanitarnih otpadnih voda (fekalija) i smeća koji zagađuju more i vazduh Crne Gore.

2. Ciljevi

- **Koji ciljevi se postižu predloženim propisom?**
- **Navesti usklađenost ovih ciljeva sa postojećim strategijama ili programima Vlade, ako je primjenljivo.**

Cilj predloženog propisa je donošenje zakona kojim će se u potpunosti primijeniti odredbe konvencija, protokola i kodeksa Međunarodne pomorske organizacije (IMO), kao i transponovanje pravnog okvira Evropske Unije, a sve sa ciljem stvaranja preventivne zaštite mora i vazduha Crne Gore od zagađenja sa brodova. Usvajanjem Predloga zakona stvorice se osnova za donošenje podzakonskih akata, kojim će se u potpunosti zakonski urediti ova oblast

Konvencije Međunarodne pomorske organizacije koje se implementiraju u Predlog zakona su:

- Međunarodna konvencija o sprečavanju zagađenja mora sa plovni objekata iz 1973. godine sa pratećim Protokolom iz 1978. godine (MARPOL Konvencija);
- Međunarodna konvencija o nadzoru štetnih sistema protiv obrastanja brodova iz 2004. godine;
- Međunarodna konvencija o spremnosti, reagovanju i saradnji u slučaju zagađenja ulja iz 1990;
- Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu prouzrokovanu zagađivanjem uljem iz 1992. godine;
- Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu prouzrokovanu zagađivanjem pogonskim uljem iz 2001. godine;
- Međunarodna konvencija o osnivanju Međunarodnog fonda za naknadu štete prouzrokovane zagađivanjem uljem iz 1992. godine;
- Međunarodne konvencije iz Nairobija o uklanjanju olupina iz 2007. godine
- Međunarodna konvencija o nadzoru i upravljanju brodskim balastnim vodama i talozima iz 2004. i
- Međunarodna konvencija o bezbjednom i ekološki prihvatljivom recikliranju brodova iz 2009.

godine.

Predlog zakona transponuje djelimično ili u potpunosti sledeće direktive i uredbe Evropskog parlamenta i Vijeća, i to:

- Direktive 2016/802/EK Evropskog Parlamenta i Vijeća od 11. maja 2016. godine koja se odnosi na smanjenje sadržaja sumpora u nekim tečnim gorivima;
- Direktive 2005/35/EK Evropskog Parlamenta i Vijeća od 7. septembra 2005. godine o odgovornosti za onečišćenje mora sa brodova i uvođenju sankcija za kršenja, odnosno Direktive 2009/123/EZ koja mijenja i dopunjuje Direktivu 2005/35/EZ Evropskog Parlamenta i Vijeća, o odgovornosti za onečišćenje mora sa brodova i uvođenju sankcija za počinioca;
- Regulativa (EU) br. 530/2012 Evropskog Parlamenta i Vijeća o ubrzanom postupku uvođenju zahtjeva za dvostrukom oplatom ili ekvivalentnih projektnih zahtjeva za tankere i brodove koji ulje s jednostrukom oplatom;
- Regulativa (EU) br. 1257/2013 Evropskog Parlamenta i Vijeća od 20. novembra 2013. godine o recikliranju brodova i o izmjeni Uredbe (EZ) br. 1013/2006 i Direktive 2009/16/EK;
- Regulativa (EU) br. 782/2003 Evropskog Parlamenta i Vijeća od 14. aprila 2003. godine o zabrani organskih jedinjenja na brodovima.

Donošenje predmetnog Predloga zakona planirano je Programom rada Vlade Crne Gore za IV kvartal 2025. godine.

3. Opcije

- **Koje su moguće opcije za ispunjavanje ciljeva i rješavanje problema? (uvijek treba razmatrati "status quo" opciju i preporučljivo je uključiti i neregulativnu opciju, osim ako postoji obaveza donošenja predloženog propisa).**
- **Obrazložiti preferiranu opciju?**

Status quo" opcija nije prihvatljiva, a ovo iz razloga što postojeće stanje ne bi doprinijelo sprečavanju zagađenja sa brodova unutrašnjih morskih voda i teritorijalnog mora Crne Gore i drugim pitanjima kojima se obezbjeđuje sprečavanje zagađenja mora sa brodova.

Imajući u vidu potrebu da se izvrši usklađivanje zakonskog okvira Crne Gore sa konvencijama Međunarodne pomorske organizacije i pravnom tekovinom EU to je uslovilo izradu novog Zakona o sprečavanju zagađenja mora sa brodova kojim će se stvoriti osnova da se isti primijeni i osigura povećanje zaštite životne sredine i zaštite ljudskih života na moru. Predlog zakona primjenjuje se na brodove crnogorske državne pripadnosti i strane državne pripadnosti koji plove ili se nalaze u vodama Crne Gore i na brodove crnogorske državne pripadnosti nezavisno od područja plovidbe. Jasno, kad brodovi crnogorske državne pripadnosti plove obalnim područjima drugih država, dužani su poštovati i propise tih država u pogledu sigurnosti plovidbe njihovim obalnim područjem. Odredbe ovog zakona ne primjenjuju se na ratne brodove, pomoćne brodove ratne mornarice i javne plovne objekte ako zakonom nije drugačije određeno ali su dužni pridržavati se odredaba ovog zakona u mjeri u kojoj to ne umanjuje njihovu redovnu djelatnost.

Programom rada Vlade Crne Gore za 2025. godinu, Ministarstvo pomorstva se obavezalo da Vladi Crne Gore do kraja IV kvartala 2025. godine dostavi Predloga zakona o sprečavanju zagađenja mora sa brodova.

4. Analiza uticaja

- **Na koga će i kako će najvjerojatnije uticati rješenja u propisu - nabrojati pozitivne i negativne uticaje, direktne i indirektne.**

- Koje troškove će primjena propisa izazvati građanima i privredi (naročito malim i srednjim preduzećima).
- Da li pozitivne posljedice donošenja propisa opravdavaju troškove koje će on stvoriti.
- Da li se propisom podržava stvaranje novih privrednih subjekata na tržištu i tržišna konkurencija.
- Uključiti procjenu administrativnih opterećenja i biznis barijera.

- Stupanjem na snagu Predloga zakona o sprečavanju zagađenja mora sa brodova, stvaraju se kvalitetniji pravni instrumenti za jačanje preventivne zaštite mora i vazduha od zagađenja sa plovinih objekata koji su namijenjeni za plovību morem, uključujući ribarske plovne objekte, čamce i jahte, hidroglisere, hidroavione, istraživačke plovne objekte, tehničke plovne objekte, plovne objekte na vazdušnom jastuku, podmornice, plutajuće plovne objekte, instalacije za proizvodnju ugljovodonika barže i druge pomorske objekte koji ispunjavaju zahtjeve Međunarodne pomorske organizacije (IMO). Na ovaj način vrši se direktni pritisak na vlasnike pomorskih objekata, brodare, kompanije i zapovjednike brodova da sa većom pažnjom održavaju brodove i upravljaju njima u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Crne Gore, kao i za brodove crnogorske državne pripadnosti koji plove u međunarodnoj plovību. Pozitivan uticaj primjene ovakvog zakona uticaće na zaštitu morske sredine, na indirektan način, i privrednih djelatnosti koje direktno zavise od čistog mora i obale, kao što su turizam i ribarstvo.
- Primjena propisa može izazvati troškove samo nesavjesnim građanima ili privrednim društvima koji ne poštuju odredbe preventivne zaštite od zagađenja sa pomorskih objekata, primjenom kaznenih mjera i krivične odgovornosti koje su usklađene sa zemljama u okruženju.
- Pozitivnih posljedica primjene propisa će svakako biti, i one neće zavisiti od troškova primjene propisa, jer tih troškova nema;
- ne stvaraju se novi privredni subjekti;
- Potencijalnih prepreka, u vidu administrativnih opterećenja i biznis barijera, za implementaciju ovog propisa nema.

5. Procjena fiskalnog uticaja

- Da li je potrebno obezbjeđenje finansijskih sredstava iz budžeta Crne Gore za implementaciju propisa i u kom iznosu?
- Da li je obezbjeđenje finansijskih sredstava jednokratno, ili tokom određenog vremenskog perioda? Obrazložiti.
- Da li implementacijom propisa proizilaze međunarodne finansijske obaveze? Obrazložiti.
- Da li su neophodna finansijska sredstva obezbijeđena u budžetu za tekuću fiskalnu godinu, odnosno da li su planirana u budžetu za narednu fiskalnu godinu?
- Da li je usvajanjem propisa predviđeno donošenje podzakonskih akata iz kojih će proistići finansijske obaveze?
- Da li će se implementacijom propisa ostvariti prihod za budžet Crne Gore?
- Obrazložiti metodologiju koja je korišćena prilikom obračuna finansijskih izdataka/prihoda.
- Da li su postojali problemi u preciznom obračunu finansijskih izdataka/prihoda? Obrazložiti.

- Da li su postojale sugestije Ministarstva finansija na nacrt/predlog propisa? - Da li su dobijene primjedbe uključene u tekst propisa? Obrazložiti.
- Za sprovođenje ovog propisa nije potrebno obezbjeđivati sredstva iz Budžeta Crne Gore. - Nema međunarodnih finansijskih obaveza. - Prihodi Budžeta Crne Gore mogu biti sredstva nastala od naplate prekršajnih naloga ili naknade štete koju plaća počinitelj zagađenja mora ili vazduha sa pomorskih objekata.
6. Konsultacije zainteresovanih strana - Naznačiti da li je korišćena eksterna ekspertiska podrška i ako da, kako. - Naznačiti koje su grupe zainteresovanih strana konsultovane, u kojoj fazi RIA procesa i kako (javne ili ciljane konsultacije). - Naznačiti glavne rezultate konsultacija, i koji su predlozi i sugestije zainteresovanih strana prihvaćeni odnosno nijesu prihvaćeni. Obrazložiti. U izradi Predloga zakona o sprečavanju zagađenja mora sa brodova korišćena je ekspertiska pomoć Evropske agencije za pomorsku sigurnost (EMSA) i pomoć stručnjaka angažovanih preko TAIEX programa. Javna rasprava je održana u periodu od 12. juna do 11. jula 2024. godine. Nije bilo komentara, primjedbi i sugestija.
7. Monitoring i evaluacija - Koje su potencijalne prepreke za implementaciju propisa? - Koje će mjere biti preduzete tokom primjene propisa da bi se ispunili ciljevi? - Koji su glavni indikatori prema kojima će se mjeriti ispunjenje ciljeva? - Ko će biti zadužen za sprovođenje monitoringa i evaluacije primjene propisa? - Potencijalnih prepreka za implementaciju propisa nema; - Kvalitetniji nadzor i kaznena politika u primjeni propisa će dovesti do ostvarenja cilja; - Glavni indikatori kojima će se mjeriti ispunjenje ciljeva postavljenih Zakonom, a odnose se na sprečavanje zagađenja mora sa brodova i čisto more i vazduh Crne Gore su: - o broj incidenata zagađenja sa pomorskih objekata; - o broj pomorskih nezgoda, - o broj inspeksijskih pregleda, - Ministarstvo pomorstva preko inspektora sigurnosti plovidbe, Uprava pomorske sigurnosti i upravljanje lukama, Agencija za zaštitu životne sredine i drugi organi državne uprave koji se pominju u Predlogu zakona

Datum i mjesto

Podgorica, 7. oktobar 2025. godine

DRŽAVNI SEKRETAR



Jovan Šćekić