

**ZAKON
O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA
O SIGURNOSTI POMORSKE PLOVIDBE**

Član 1

U Zakonu o sigurnosti pomorske plovidbe ("Službeni list CG", br. 62/13, 47/15 i 71/17), član 2 stav 2 mijenja se i glasi:

"Pomorski objekat je objekat namijenjen za plovidbu morem (u daljem tekstu: plovni objekat) ili pokretni objekat za bušenje na moru ili instalacija za proizvodnju ugljovodonika ili objekat stalno privezan ili usidren na moru."

Član 2

Član 3 mijenja se i glasi:

"Brodovi koji imaju crnogorsku državnu pripadnost su pod suverenitetom Crne Gore i kada plove u međunarodnoj plovidbi."

Član 3

Član 6 mijenja se i glasi:

"Izrazi upotrijebljeni u ovom zakonu imaju sljedeća značenja:

1) **brod** je plovni objekat namijenjen za plovidbu morem (putnički, teretni, tehnički plovni objekat, ribarski, javni ili naučno-istraživački), čija je dužina viša od 12 metara i BT viša od 15, osim ratnog broda;

2) **brod u gradnji** je brod koji se gradi od trenutka polaganja kobilice ili sličnog postupka gradnje, a koji je upisan u upisnik brodova kao brod u gradnji, do završetka gradnje i upisa u upisnik brodova kao brod;

3) **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;

4) **brzi putnički brod** je putnički brod kojem je najveća brzina u m/s jednaka ili veća od vrijednosti dobijene formulom: $3,7 \sqrt{V}$, gdje je V istisnina na konstruktivnoj vodenoj liniji u m³, osim neistisninskih brodova čiji je trup potpuno iznad površine vode uslijed djelovanja aerodinamičkih sila generisanih površinskim efektom i brodovi čija je zapremina istisnine 500 m³ i manje i najveće brzine manje od 20 čvorova, pri plovidbi;

5) **brzi teretni brod** je teretni brod kojem je najveća brzina u m/s jednaka ili veća od vrijednosti dobijene formulom: $3,7 \sqrt{V}$ gdje je V istisnina na konstruktivnoj vodenoj liniji u m³, osim neistisninskih brodova, čiji je trup potpuno iznad površine vode uslijed djelovanja aerodinamičkih sila generisanih površinskim efektom;

6) **BT** je bruto tonaža plovnog i plutajućeg objekta;

7) **hidroavion** je avion sa ugrađenim aerodinamičkim plovcima koji može slijetati i uzlijetati sa vodenih površina;

8) **čamac** je plovni objekat namijenjen za plovidbu morem, koji nije brod ni jahta, čija je dužina viša od 2,5 metra ili koji ima snagu pogonskog motora jaču od 3,5 kW, uključujući skuter, ski-jet i drugo, osim čamca za spašavanje na plovnom objektu i čamca za sportska takmičenja (kanui, kajaci, gondole i pedoline, daske za jedrenje i jahanje na talasima) i koji nema uslove za duži boravak na moru;

9) **crnogorski ratni brod** je brod, uključujući podmornicu, koji je pod komandom pripadnika Vojske Crne Gore, sa vojnom posadom;

10) **instalacija za proizvodnju ugljovodonika** je plutajući, fiksirani ili pokretni brod, vozilo, plovni objekat, uređaj, objekat, postrojenje ili oprema namijenjeni za proizvodnju ugljovodonika, osim cjevovoda, broda, vozila ili plovnog objekta koji se koristi za potrebe transporta nafte ili gasa u rasutom stanju;

11) **jahta** je plovni objekat na motorni pogon ili jedra, koji može imati više od jednog trupa, namijenjen i opremljen za duži boravak na moru, za razonodu, sport i rekreaciju, čija dužina je veća od 7m i koji se koristi za lične potrebe ili privrednu djelatnost;

12) **javni plovni objekat** je plovni objekat koji koriste organi državne uprave i služi isključivo u neprivredne svrhe, osim ratnog plovnog objekta;

13) **javni prevoz** je prevoz putnika i stvari plovnim objektima, koji se obavlja na osnovu ugovora o prevozu, pod jednakim uslovima za sve korisnike;

14) **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 sigurnom upravljanju (ISM Kodeks);

15) **međunarodno putovanje** je putovanje brodom ili drugim plovnim objektom koji plovi iz luke jedne države u luku druge države ili koji plovi na otvorenom moru ili u teritorijalnim vodama drugih obalnih država;

16) **MLC konvencija** je Međunarodna konvencija o radu pomoraca, sa izmjenama i dopunama;

17) **mjesto skloništa** je mjesto za privremeni smještaj plovnog objekta u nevolji ili plovnog objekta kojem je potrebna pomoć, radi otklanjanja eventualne opasnosti za plovni objekat, posadu, putnike i druga lica ili životnu sredinu;

18) **naučno istraživački brod** je brod namijenjen za naučna istraživanja ili iskorišćavanje mora, morskog dna ili njegovog podmorja;

19) **nuklearni brod** je brod na nuklearni pogon;

20) **olupina nastala poslije pomorske nezgode ili nesreće** je potonuli ili nasukani brod ili dio potonulog ili nasukanog broda, uključujući i predmete koji se nalaze ili su se nalazili na tom brodu, kao i predmeti koji su nestali u moru sa broda, koji je nasukan, potonuo ili ostavljen da pluta, kao i brod za koji se očekuje da će potonuti ili se nasukati, ukoliko nijesu preduzete mjere radi pomoći brodu ili imovini u opasnosti;

21) **Paris MoU** je Pariski memorandum o razumijevanju o kontroli države luke, sa izmjenama i dopunama;

22) **Paris MoU region** je geografsko područje u kojem potpisnice Paris MoU sprovode inspeksijski nadzor;

23) **plutajući objekat** je pomorski objekat stalno privezan ili usidren na moru, koji nije namijenjen za plovību (plutajući dok, plutajuće skladište, plutajući restoran, plutajuća elektrana, pontonski most, pontonska marina i slično);

24) **pilotski plovni objekat** je plovni objekat koji je namijenjen za prevoz pomorskog pilota od luke do plovnog objekta radi pilotaže;

25) **plovni objekat u raspremi** je plovni objekat koji ne obavlja komercijalne operacije, koji nije pod teretom, odnosno ne čeka na ukrcavanje ili iskrcavanje tereta, niti vrši remont ili nužnu popravku uz operativnu obalu;

26) **pokretni objekat za bušenje na moru** (Mobile Offshore Drilling Unit) je pomorski objekat koji je namijenjen za plovību i za istraživanje ugljovodonika, konstruisan i opremljen u skladu sa Međunarodnom konvencijom o sigurnosti ljudskog života na moru (SOLAS Konvencija) i Pravilnikom o konstrukciji i opremi pokretnog od-obalnog objekta za bušenje (MODU Kodeks)

27) **pomorac** je svako lice koje je zaposleno ili obavlja službu ili koje radi u bilo kojem svojstvu na brodu ili jahti za privrednu djelatnost;

28) **pomorska nesreća** je događaj ili slijed događaja koji za posljedicu ima:

- a) smrt ili ozbiljnu povredu lica, koja je uzrokovana ili je u vezi sa izradom ili upotrebom plovnog objekta, ili
 - b) gubitak lica sa plovnog objekta koji je uzrokovao ili je u vezi sa njegovom eksploatacijom ili radom, ili
 - c) gubitak, pretpostavljeni gubitak plovnog objekta ili njegovo napuštanje, ili
 - d) bitnu štetu na plovnom objektu, ili
 - e) nasukavanje ili onesposobljavanje plovnog objekta, ili njegovo učestvovanje u sudaru, ili
 - f) štetu objekata pomorske infrastrukture koja je uzrokovana ili je u vezi sa upotrebom plovnog objekta, ili
 - g) štetu nanесenu morskoj okolini izazvanu oštećenjem plovnog objekta, a koje je uzrokovano ili je u vezi sa njegovim korišćenjem;
- 29) **pomorska nezgoda** je događaj povezan sa upotrebom plovnog objekta, koji nije pomorska nesreća, a koji je ugrozio ili bi mogao ugroziti sigurnost plovnog objekta, lica na plovnom objektu ili drugih lica, kao i more i morsku okolinu;
- 30) **poslovođa (menadžer) broda** je fizičko ili pravno lice koje upravlja poslovanjem i/ili tehničkim održavanjem broda i/ili popunjava brod posadom;
- 31) **postojeći brod** je brod koji nije brod u gradnji;
- 32) **prevoznik** je pravno ili fizičko lice koje obavlja privrednu djelatnost prevoz putnika i/ili stvari plovnom objektom, osim organizatora putovanja i putničke agencije koja nudi usluge prevoza putnika i/ili stvari;
- 33) **pristanište** je dio operativne obale luke ili dio morske obale koji po svojoj prirodi ili namjeni služi za pristajanje i isplovljenje plovnih objekata u pomorskom saobraćaju;
- 34) **privezište** je objekat na obali ili sidrenoj bovi namijenjen za prihvatanje i siguran privez plovnih objekata;
- 35) **putnički brod** je brod koji prevozi više od 12 putnika;
- 36) **putnik** je svako lice koje se nalazi na plovnom objektu, osim djece mlađe od jedne godine života i lica zaposlenih na plovnom objektu;
- 37) **ratni brod** je crnogorski ratni brod i strani ratni brod;
- 38) **ribarski brod** je brod na mašinski pogon, koji je namijenjen i opremljen opremom za ulov ribe i drugih morskih organizama, čija je dužina viša od 12 metara i BT viša od 15;
- 39) **rizični profil** je profil stranog plovnog objekta koji se određuje kombinacijom opštih parametara (vrsta, starost, zastava, priznata organizacija, rezultati kompanije i drugo) i istorijskih parametara (broj nedostataka broda i zabrana plovidbe u određenom razdoblju i drugo);
- 40) **RoRo putnički brod** je brod koji prevozi više od 12 putnika i koji je opremljen za ukrcavanje, iskrcavanje i smještaj drumskih vozila sa i na brod;
- 41) **sidrište** je uređeni i označeni dio mora namijenjen sidrenju plovnih objekata;
- 42) **strani javni brod** je brod organa strane države, koji služi isključivo u neprivredne svrhe, osim ratnog broda;
- 43) **strani čamac** je čamac koji ima stranu državnu pripadnost;
- 44) **strani plovni objekat** je pomorski objekat, osim ratnog broda i čamca, koji ima stranu državnu pripadnost;
- 45) **strani ratni brod** je brod, uključujući podmornicu, koji ima stranu državnu pripadnost, pripada mornarici, nosi vanjske oznake raspoznavanja ratnog broda i njegove državne pripadnosti, nalazi se pod zapovjedništvom vojnog lica i ima vojnu posadu;
- 46) **strani ribarski brod** je brod strane državne pripadnosti na mašinski pogon namijenjen i opremljen za ulov ribe i drugih morskih organizama;
- 47) **šema odvojene plovidbe** je režim usmjeravanja plovidbe plovnih objekata, radi odvajanja suprotnih smjerova plovidbe odgovarajućim objektima sigurnosti plovidbe,

odnosno oznakama na pomorskim kartama kojima se utvrđuje plovidbeni put odgovarajućeg područja;

48) **tegljač, odnosno potiskivač** je brod koji je namijenjen tegljenju ili potiskivanju drugih plovniha objekata;

49) **tehnički plovni objekat** je brod sa ili bez mašinskog pogona koji je namijenjen za obavljanje radova (bager, dizalica, rovokopač i slično);

50) **teretni brod** je brod namijenjen za prevoz tereta sa ili bez mašinskog pogona;

51) **THETIS** je baza podataka inspekcijskih pregleda, odnosno informacijski sistem koji sadrži podatke o inspekcijskim pregledima koji se obavljaju u Paris MoU regionu;

52) **trgovačka mornarica** obuhvata brodove i druge plovne objekte, osim ratnih brodova;

53) **unutrašnji pomorski saobraćaj** je pomorski prevoz lica i/ili stvari u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Crne Gore na plovniha objektima crnogorske državne pripadnosti.“

Član 4

U članu 7 poslije stava 1 dodaju se dva nova stava koji glase:

“Zabranjeno je sidrenje i zadržavanje plovniha objekata na mjestima koja nijesu za tu namjenu uređena i obilježena.

Sidrišta određuje organ uprave nadležan za pomorsku sigurnost (u daljem tekstu: Organ uprave), u saradnji sa organom uprave nadležnim za hidrografsku djelatnost.“

U stavu 2 poslije riječi “putevima” dodaju se riječi: “i šeme odvojene plovidbe”.

Dosadašnji stav 2 postaje stav 4.

Član 5

U članu 8 stav 4 riječi: „organ uprave nadležan za pomorsku sigurnost (u daljem tekstu: Organ uprave)” zamjenjuju se riječima: “Organ uprave”.

Poslije stava 4 dodaju se dva nova stava koja glase:

“Organ uprave dužan je da obavijesti organ uprave nadležan za hidrografsku djelatnost o svim promjenama u postavljanju, funkcionisanju i uklanjanju objekata sigurnosti plovidbe na plovnom putu.

Organ uprave nadležan za hidrografsku djelatnost dužan je da promjene iz stava 5 ovog člana objavi kao pomorska upozorenja na osnovu kojih se ažuriraju navigacione karte (štampane i elektronske) i publikacije.

Član 6

Član 10 mijenja se i glasi:

„Plovni objekat prilikom plovidbe unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnim morem Crne Gore dužan je da postupa u skladu sa ovim zakonom, na način kojim se izbjegava sudar na moru, kao i međunarodnim pravilima o sigurnosti plovidbe.

Brzina plovidbe plovnog objekta ne smije biti veća od:

1) deset čvorova u Bokotorskom zalivu;

2) šest čvorova:

-u Kumborskom tjesnacu, između koordinata:

a) 42°26,1'N 018°36,6'E

b) 42°25,47'N 018°36,26'E

c) 42°25,85'N 018°34,63'E

d) 42°26,47'N 018°35,01'E,

- u tjesnacu Verige, između koordinata:

- a) 42°28,65'N 018°41,41'E
- b) 42°28,77'N 018°41,11'E
- c) 42°27,65'N 018°40,15'E
- d) 42°27,46'N 018°41,02'E, i

-na rijeci Bojani;

3) četiri čvora na lokacijama Skadraskog jezera: kanal Rijeke Crnojevića, kanal rijeke Karatuna, oba kraka rijeke Morače koja pripadaju Nacionalnom parku Skadrasko jezero, područje Mihailovići, Poseljanski zaliv, Biški rep, ušće Rijeke Crnojevića, ušće Bazagurske matice, područje oko ostrva Liponjak u zonama u kojima je zabranjen ribolov.

Na Skadrskom jezeru zabranjena je plovidba plovilima na vodeni mlazni pogon i korišćenje plovniha objekata sa motorom jačine preko 7,35 kW, bez odobrenja organa uprave nadležnog za zaštitu prirode.

Izuzetno od stava 2 ovog člana, plovni objekat može ploviti većom brzinom u slučaju pogoršanih vremenskih prilika ili ugrožavanja sigurnosti plovidbe, uz saglasnost Organa uprave.

Plovni objekti do 50 BT mogu ploviti brzinom do četiri čvora iznad brzine propisane u stavu 2 tačka 1 i tačka 2 al. 1 i 2 ovog člana.

Javni plovni objekat, osim tehničkog plovnog objekta, koji koriste državni organi u obavljanju poslova iz svoje nadležnosti, mogu ploviti i brzinama većim od brzina iz stava 2 ovog člana i mogu koristiti plovne objekte sa motorom jačine preko 7,35 kW.

Lice koje upravlja plovnim objektom prilikom plovidbe, manevrisanja, pristajanja, privezivanja, odvezivanja i sidrenja u luci i na sidrištu dužno je da postupa na način kojim se ne ugrožavaju ljudski životi i ne nanosi šteta svom i drugim plovnim objektima, obali, napravama, uređajima i postrojenjima.”

Član 7

Poslije člana 10 dodaje se novi član koji glasi:

“Plovidba u uskom kanalu

Član 10a

Uski kanal u Bokokotorskom zalivu čine Kumborski tjesnac i tjesnac Verige sa koordinatama iz člana 10 stav 2 tačka 2 al. 1 i 2 ovog zakona.

Plovni objekat koji plovi u uskom kanalu dužan je da plovi što bliže spoljnoj ivici uskog kanala koji se nalazi sa njegove desne strane.

Plovni objekat dužine manje od 20m ili jedrenjak ne smije da ometa prolaz brodu koji može sigurno da plovi jedino unutar uskog kanala.

Ribarski brod zauzet ribarenjem ne smije da ometa prolaz bilo kojem drugom brodu koji može sigurno da plovi jedino unutar uskog kanala.

Plovni objekat ne smije presijecati uski kanal, ako to presijecanje ometa prolaz brodu koji jedino sigurno plovi unutar uskog kanala.

Zabranjeno je preticanje u uskom kanalu broda koji jedino sigurno plovi unutar uskog kanala.

Brod koji se približava zavoju ili području uskog kanala, gdje se drugi brodovi ne vide zbog prepreke, mora da plovi sa posebnom pažnjom i oprezom, uz obavezno oglašavanje odgovarajućim zvučnim signalom.

Zabranjeno je sidrenje plovniha objekata u uskom kanalu.

Način izbjegavanja sudara na moru propisuje Ministarstvo.”

Član 8

Član 12 mijenja se i glasi:

„Brodar koji obavlja javni prevoz dužan je da primi na prevoz lica ili stvari u granicama dozvoljene nosivosti broda.“

Član 9

U članu 16 stav 1 mijenja se i glasi:

“Na određenom dijelu plovnog puta mogu se održavati sportska takmičenja i priredbe, u zavisnosti od inteziteta pomorskog saobraćaja, a na osnovu odobrenja Organa uprave.”

Stav 4 mijenja se i glasi:

“O održavanju sportskog takmičenja, odnosno priredbe, Organ uprave je dužan da preko pomorskog operativnog centra obavijesti učesnike u pomorskom saobraćaju, najkasnije osam dana prije početka takmičenja, odnosno priredbe.”

Član 10

U članu 17 stav 1 riječi: „odnosno iz luke“ brišu se.

U stavu 2 riječi: „ili iz luke“ brišu se.

Član 11

Član 19 mijenja se i glasi:

“Obuka na plovilima na vodeni mlazni pogon

Član 19

Obuka na plovilima na vodeni mlazni pogon može se vršiti na obilježenim vodenim površinama (poligon za obuku), koje određuje pravno lice koje upravlja morskim dobrom, uz saglasnost Ministarstva.

Obuku na poligonu za obuku mogu da vrše privredna društva i preduzetnici, koji ispunjavaju uslove u pogledu opreme i kadra, na osnovu odobrenja pravnog lica koje upravlja morskim dobrom.

Način obilježavanja vodenih površina iz stava 1 ovog člana, sa prilazima od mjesta polaska do poligona za obuku, način postupanja prilikom obuke na poligonima i bliže uslove iz stava 2 ovog člana, propisuje organ državne uprave nadležan za turizam, uz saglasnost Ministarstva.”

Član 12

U članu 20 stav 2 mijenja se i glasi:

„Izuzetno od stava 1 ovog člana, ukrcaj i iskrcaj putnika i tereta na plovnim objektima može se privremeno vršiti na mjestima uz obalu na kojima postoji siguran privez i vodeni prostor koji ima odgovarajuću dubinu i širinu potrebnu za manevrisanje plovnim objektom, na osnovu odobrenja Organa uprave.“

Poslije stava 2 dodaje se novi stav koji glasi:

“Sidrenje i vezivanje plovnih objekata izvan lučkog područja i RoRo trajektnih pristaništa može se vršiti na uređenim i obilježenim mjestima određenim za sidrenje i vezivanje, uz saglasnost Organa uprave prema planu pravnog lica koje upravlja morskim dobrom.”

Član 13

Član 21 mijenja se i glasi:

“Plovni objekti prilikom plovidbe unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnim morem Crne Gore ne smiju se približavati obali i to:

- 1) brodovi, jahte i hidroavioni na udaljenosti manjoj od 300 m;
- 2) motorni čamci i ribarski brodovi na udaljenosti manjoj od 150 m.

Izuzetno od stava 1 ovog člana, plovnih objekti na motorni pogon mogu ploviti i na manjim udaljenostima od obale, radi uplovljenja u luku, na pristanište i sidrište ili pristajanja uz obalu u

skladu sa članom 20 stav 2 ovog zakona, u zavisnosti od konfiguracije plovnog puta, pod uslovom da smanje brzinu tako da mogu lako i brzo obaviti manevar skretanja i zaustavljanja.

Čamci na vesla, daske za jedrenje i jahanje na talasima, kanui, kajaci, gondole, sandoline i pedaline mogu ploviti i na udaljenosti manjoj od 50 m od obale, a najdalje do 150m.

Izuzetno od stava 3 ovog člana u Bokotorskom zalivu čamci na vesla, daske za jedrenje i jahanje na talasima, kanui, kajaci, gondole, sandoline i predoline mogu ploviti u zoni do 50 m od obale ili 50 m od ograđenog kupališta.

U vodenom prostoru pored kupališta plovni objekti mogu ploviti samo na udaljenosti većoj od 50 m od ograde uređenog ili izgrađenog kupališta.

Zabranjeno je glisanje na udaljenosti manjoj od 200 m od obale.”

Član 14

Član 22 mijenja se i glasi:

“Zabranjeno je plivanje izvan ograđenog vodenog prostora uređenog ili izgrađenog kupališta i na udaljenosti većoj od 100 m od obale prirodnog kupališta.

Zabranjeno je u Bokotorskom zalivu plivanje izvan ograđenog vodenog prostora uređenog ili izgrađenog kupališta, kao i na udaljenosti većoj od 50 m od obale prirodnog kupališta.

Izuzetno od stava 1 ovog člana, dozvoljeno je plivanje i na udaljenosti većoj od 100 m od obale u vodenom prostoru prirodnog kupališta koje, po svojoj konfiguraciji, onemogućava plovību plovnih objekata (plićaci, sprudovi, hridi, grebeni i slično).

Izuzetno od stava 2 ovog člana, dozvoljeno je plivanje i na udaljenosti većoj od 50 m od obale prirodnog kupališta koje po svojoj konfiguraciji, onemogućava plovību plovnih objekata (plićaci, sprudovi, hridi, grebeni i slično).”

Član 15

U članu 23 riječi: “Lučke kapetanije” zamjenjuju se riječju “Ministarstva.”

Član 16

U članu 24 stav 2 riječi: “Lučka kapetanija” zamjenjuju se riječima: “Organ uprave”.

U stavu 4 riječi: „Lučka kapetanija je dužna da obavijesti učesnike u plovidbi na tom plovnom putu, odnosno luci“ zamjenjuju se riječima: „Organ uprave je dužan da obavijesti učesnike u plovidbi na tom plovnom putu, odnosno luci putem pomorskog operativnog centra“.

Član 17

Član 25 mijenja se i glasi:

“Vlasnik nasukanog, potopljenog ili plovnog objekta nesposobnog za manevrisanje, odnosno olupine nastale poslije pomorske nezgode ili nesreće kojima se ometa ili ugrožava sigurnost plovidbe dužan je da, plovni objekat odnosno olupinu na zahtjev Ministarstva, bez odlaganja, ukloni sa plovnog puta, pristaništa, luke ili sidrišta luke.

Ako vlasnik iz stava 1 ovog člana ne postupi po zahtjevu Ministarstva, Organ uprave će, ukloniti plovni objekat odnosno olupinu o trošku i riziku vlasnika ukoliko se plovni objekat odnosno olupina nalaze na plovnom putu, a ako se plovni objekat odnosno olupina nalaze u luci, sidrištu luke ili pristaništu plovni objekat odnosno olupinu će ukloniti pravno lice koje koristi luku, sidrište luke ili pristanište o trošku i riziku vlasnika.

Pravno ili fizičko lice kojem je luka ili dio luke dat na korišćenje u skladu sa zakonom, dužan je da čuva plovni objekat iz stava 2 ovog člana, kao i plovni objekat kojem Ministarstvo ili nadležni sud zabrani isplovljenje.

Zabranjeno je na plovni put, pristanište i u luku bacati predmete ili stvari koje mogu da ometaju ili ugroze sigurnost plovidbe.”

Član 18

U članu 26 stav 1 riječi: „ili brod koji je ostao bez minimalnog broja članova posade“ brišu se.

Član 19

U članu 27 stav 3 mijenja se i glasi:

“Plovni objekti koji u skladu sa zakonom i međunarodnim propisima imaju instaliranu VHF DSC radio stanicu, moraju za vrijeme plovidbe da slušaju radio frekvencije na kanalu 16 i odgovaraju na pozive u odnosu na sigurnost pomorske plovidbe.”

Član 20

U članu 28 stav 1 mijenja se i glasi:

„Brod koji dolazi iz strane luke ne smije biti u kontaktu sa drugim brodovima, organima i licima na obali prije dobijanja odobrenja organizacione jedinice Ministarstva (u daljem tekstu: Lučka kapetanija), za slobodan saobraćaj sa obalom.“

Član 21

U članu 29 stav 1 tačka 3 riječi: „bez kontakta sa članovima posade tog plovnog objekta“ brišu se.

Član 22

U članu 34 stav 1 riječi: “Lučku kapetaniju” zamjenjuju se riječima: “Organ uprave”.

St. 2 i 3 mijenju se i glase:

“Zbrinjavanje broda u mjestu skloništa vrši se prema planu zbrinjavanja broda Organa uprave.

Mjesto skloništa iz stava 1 ovog člana određuje Ministarstvo.”

Član 23

Član 37 stav 2 mijenja se i glasi:

„Izuzetno od stava 1 ovog člana, lučka pilotaža nije obavezna za:

- 1) crnogorske ratne brodove i crnogorske javne plovne objekte;
- 2) putničke i RoRo putničke brodove (u daljem tekstu: trajekt) koji plove na redovnoj liniji, ukoliko zapovjednik ima položen pilotski ispit za to područje luke i trajekte koji plove na redovnoj cjelogodišnjoj liniji i najmanje jednom nedjeljno uplovljavaju u to područje luke ili trajektnom pristaništu;
- 3) brodove do 500 BT bez obzira na državnu pripadnost;
- 4) brodove koji se koriste za operacije istraživanja i proizvodnje ugljovodonika u podmorju Crne Gore u skladu sa zakonom kojim se uređuje istraživanje i proizvodnja ugljovodonika.”

Član 24

Član 39 mijenja se i glasi:

“Pilotažu može da vrši pilot koji ima pilotsku legitimaciju, koju izdaje Lučka kapetanija.

Pilotska legitimacija se izdaje licu koje ima ovlašćenje o osposobljenosti za zvanje zapovjednika broda od 3000 BT ili više i položen pilotski ispit, uvjerenje o zdravstvenoj sposobnosti i dokaz da je zaposlen kod pravnog lica iz člana 36 ovog zakona.

Pilotska legitimacija iz stava 1 ovog člana izdaje se na period od dvije godine.

Pilotska legitimacija može se produžiti na zahtjev pilota, ako ispunjava uslove za izdavanje pilotske legitimacije.

Pilotska legitimacija oduzeće se ako pilot prestane da ispunjava uslove iz stava 2 ovog člana.

O izdatim i oduzetim pilotskim legitimacijama Lučka kapetanija vodi evidenciju.

Pilotski ispit može da polaže lice koje ima ovlašćenje o osposobljenosti iz stava 2 ovog člana i završenu pilotsku obuku.

Pilotsku obuku obezbjeđuje i vrši pravno lice iz člana 36 ovog zakona, licima koja imaju ovlašćenje o osposobljenosti iz stava 2 ovog člana i koja imaju zaključen ugovor o zdravstvenom osiguranju za vrijeme pilotske obuke.

Obavljenu pilotsku obuku, pravno lice iz člana 36 ovog zakona potvrđuje ovjerom pilotskog dnevnika.

Lice koje se obučava za pilota odgovara za sopstvenu sigurnost tokom vršenja obuke za pilota.

Pilotski ispit iz stava 7 ovog člana polaže se nakon završene pilotske obuke, po programu za polaganje pilotskog ispita pred komisijom, koju obrazuje Ministarstvo.

Za izdavanje pilotske legitimacije plaća se naknada koja je prihod Budžeta.

Visinu naknade iz stava 12 ovog člana utvrđuje Vlada.

Način vršenja pilotske obuke i polaganja pilotskog ispita, program za polaganje pilotskog ispita, način vođenja evidencije iz stava 6 ovog člana i obrazac pilotske legitimacije propisuje Ministarstvo.”

Član 25

U članu 45 stav 2 poslije riječi: „Organ uprave“ dodaju se riječi: „preko pomorskog operativnog centra i“.

Poslije stava 3 dodaju se četiri nova stava koji glase:

”Plovni objekti koji uplovljavaju u teritorijalno more i unutrašnje morske vode Crne Gore dužni su da putem VHF radio stanice dostave podatke iz člana 46 stav 1 ovog zakona pomorskom operativnom centru.

Plovni objekti dužni su da postupe po nalogu pomorskog operativnog centra.

Sprovođenjem nadzora i upravljanjem pomorskim saobraćajem određenom plovnom objektu ili grupi plovnih objekata može se:

- 1) zabraniti prolaz ili plovidba određenim područjem;
- 2) zabraniti preticanje ili utvrditi područje preticanja;
- 3) zabraniti isplovljenje iz luke ili sa sidrišta ili ulazak u određeni dio plovnog puta;
- 4) zabraniti uplovljenje u luku ili sidrenje ili izlazak iz određenog dijela plovnog puta;
- 5) ograničiti kretanje ili promjena brzine;
- 6) odrediti kretanje u određenom smjeru ili odrediti plan putovanja;
- 7) odrediti područje kretanja u određenom vremenu; i/ili
- 8) zabraniti sidrenje ili odrediti područje sidrenja.

Pomorski operativni centar poslove obavlja tehničkim sistemom za nadzor i upravljanje pomorskim saobraćajem (VTMIS), odnosno uređajima i opremom za automatsku identifikaciju brodova (AIS) i/ili radarskim uređajima i opremom i/ili pomorskim radiokomunikacijskim uređajima i opremom i/ili elektronskim pomorskim kartama.”

Dosadašnji stav 4 postaje stav 8.

Član 26

Poslije člana 45 dodaju se dva nova člana koji glase:

„Nacionalni odbor za olakšice

Član 45a

Radi sprovođenja i davanja preporuka za unapređenje mjera, aktivnosti i tehnoloških postupaka kojima se olakšava obavljanje međunarodnog pomorskog saobraćaja i protok putnika, prtljaga, tereta i/ili pošte i za implementaciju jedinstvenog nacionalnog prozora u pomorstvu („Maritime Single Window“) Vlada osniva Nacionalni odbor za olakšice u pomorskom saobraćaju (u daljem tekstu: Odbor za olakšice).

Odbor za olakšice:

1) sprovodi Nacionalni program za olakšice u pomorskom saobraćaju (u daljem tekstu: program za olakšice);

2) sprovodi mjere i aktivnosti za olakšanje obavljanja međunarodnog pomorskog saobraćaja i protok putnika, prtljaga, tereta i/ili pošte;

3) preduzima mjere za implementaciju jedinstvenog nacionalnog prozora u pomorstvu;

4) dostavlja Vladi godišnji izvještaj o sprovođenju programa za olakšice, do 31. marta tekuće za prethodnu godinu;

5) obavlja i druge poslove u skladu sa programom za olakšice.

Odbor za olakšice ima pet članova.

Odbor za olakšice čine predstavnici: Ministarstva, Organa uprave, organa uprave nadležnog za policijske poslove, organa uprave nadležnog za poslove carina i organa uprave nadležnog za poslove bezbjednosti hrane, veterinu i fitosanitarne poslove.

U radu Odbora za olakšice, po potrebi, učestvuju predstavnici korisnika ili koncesionara luke, prevoznika u pomorskom saobraćaju i drugih organa državne uprave.

Članovi Odbora za olakšice za svoj rad imaju pravo na naknadu u skladu sa zakonom kojim se uređuju zarade zaposlenih u javnom sektoru.

Akt o osnivanju Odbora za olakšice objavljuje se u "Službenom listu Crne Gore".

Bliži sastav, mandat, način rada i odlučivanja, visinu naknade za rad članova Odbora za olakšice i druga pitanja od značaja za rad Odbora uređuju se aktom o osnivanju.

Program za olakšice

Član 45b

Program za olakšice donosi Vlada, na predlog Odbora za olakšice.

Program za olakšice sadrži: mjere, aktivnosti i tehnološke postupke kojima se olakšava obavljanje međunarodnog pomorskog saobraćaja i ubrzava uplovljavanje i isplavljavanje plovnih objekata i protok putnika i tereta u/lz luka Crne Gore."

Član 27

U članu 46 stav 1 tač. 3, 4 i 5 mijenjaju se i glase:

„3) planiranim operacijama u luci ili sidrištu (ukrcaj, iskrcaj);

4) planiranim tehničkim nadzorima i značajnijim radovima održavanja i popravke koji će se sprovesti za vrijeme boravka broda u luci Crne Gore;

5) datumu posljednjeg proširenog pregleda stranog plovnog objekta u Paris MoU region.“

U stavu 4 riječi: "inspektoru sigurnosti plovidbe" zamjenjuju se riječima: "Ministarstvu i Lučkoj kapetaniji."

Poslije stava 4 dodaje se novi stav koji glasi:

"Organ uprave dužan je da podatke iz stava 1 tačka 1 ovog zakona prijavi pomorskom informacionom sistemu Evropske unije za razmjenu podataka u pomorskom saobraćaju."

Član 28

U članu 47 stav 1 tačka 1 riječi: „24 sata“ zamjenjuju se riječima: „72 i 24 sata“.

Poslije stava 1 dodaju se tri nova stava koja glase:

„Izuzetno od stava 1 ovog člana, brod, lice koje ovlasti brodar ili zapovjednik broda nije dužan da prijavi podatke broda koji se koristi za operacije istraživanja i proizvodnje ugljovodonika u podmorju Crne Gore u skladu sa zakonom kojim se uređuje istraživanje i proizvodnja ugljovodonika.

Brodar, lice koje ovlasti brodar ili zapovjednik broda koji plovi Jadranskim morem dužan je da u skladu sa rezolucijom MSC.139(76) o obaveznom izvještavanju brodova u sektoru 2 ADRIREP sistema, pomorskom operativnom centru prijavi podatke o:

1) brodu:

- ime broda, dužina i vrsta broda, pozivni znak, državna pripadnost, IMO identifikacioni broj i MMSI;
- plovidbeni podaci(gaz, pozicija, kurs i brzina broda)
- luka isplovljenja i luka odredišta (UN locode);
- procijenjeno vrijeme dolaska u luku odredišta;

2) tehničke nazive opasnih ili zagađujućih tereta, UN brojeve tih tereta ako postoje, IMO klase rizika u skladu sa međunarodnim ugovorima i prema potrebi, klasu broda potrebnu za INF terete, količine tereta i ako se prevoze u jedinicama za prevoz tereta koji nijesu tankovi i njihov identifikacioni broj;

3) ukupan broj lica na brodu;

4) naziv lica koje ovlasti brodar.

Ako brodar, lice koje ovlasti brodar ili zapovjednik broda ne prijavi podatke iz stava 3 ovog člana, Organ uprave će bez odlaganja obavijestiti nadležni organ države zastave i Ministarstvo.”

Član 29

U članu 48 st. 4, 5 i 6 mijenjaju se i glase:

“Brod iz stava 1 ovog člana mora da bude opremljen sistemom za automatsku identifikaciju broda (AIS) i sistemom zapisivanja podataka o plovidbi (VDR), u skladu sa međunarodnim ugovorima, a plovni objekti registrovani za privrednu djelatnost – prevoz putnika koji plove u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Crne Gore moraju da budu opremljeni AIS sistemom.

Brod iz stava 4 ovog člana mora da ima stalno uključen AIS sistem, osim u slučaju kada je međunarodnim ugovorom utvrđena zaštita podataka u plovidbi.

Brod iz stava 1 ovog člana za vrijeme boravka u luci ili na sidrištu u Bokokotorskom zalivu može da ima uključen najviše jedan radarski sistem, ako tim ne ugrožava sigurnost plovidbe.“

Stav 7 briše se.

Član 30

Član 49 mijenja se i glasi:

„Brod je sposoban za plovidbu, odnosno upotrebu u određenim kategorijama plovidbe i za određenu namjenu ako ispunjava uslove konvencija, kodeksa, protokola i rezolucija Međunarodne pomorske organizacije (IMO), koje se odnose na:

- 1) sigurnost ljudskih života, broda i imovine;
- 2) sistem upravljanja sigurnošću kompanije i broda;
- 3) sprečavanje zagađivanja životne sredine uljem, štetnim materijama, otpadnim vodama i otpadom;
- 4) sprečavanje zagađivanja vazduha;
- 5) zaštitu životne sredine od bioinvazivnih vrsta u balastnim vodama;

- 6) zaštitu životne sredine od štetnog djelovanja sistema protiv obrastanja trupa;
- 7) zaštitu i zdravlje na radu, smještajem posade i drugih lica zaposlenih na brodu;
- 8) uslove za prevoz putnika;
- 9) sigurnost uređaja za rukovanje teretom.

Uslovi iz stava 1 tač. 1, 3, 4, 6, 7 i 9 primjenjuju se na instalacije za proizvodnju ugljovodonika.

Pored uslova iz stava 1 ovog člana, brod mora da ispunjava i uslove koji se odnose na: obezbjeđivanje konstrukcione i tehničke sposobnosti brodova za plovidbu i sigurnosti njihovih uređaja, mašina, opreme i materijala koji služe za održavanje sigurnosti plovidbe tih brodova, zaštitu života ljudi, zaštitu životne sredine, zaštitu na radu i smještaj članova posade i drugih lica, prevoz putnika, pomorsku opremu, konstrukcionu i tehničku sigurnost uređaja za rukovanje i utovar i istovar tereta, način mjerenja i izračunavanja tonaže, prevoz tereta, stabilitet, pregrađivanje, nadvođe, radio-opremu, sredstva za signalizaciju i navigaciju, protivpožarnu zaštitu, sredstva za spašavanje ljudskih života na brodu, automatizaciju i odobrenje proizvođača i uslužnih privrednih društava.

Uslovi iz st. 2 i 3 ovog člana utvrđuju se na osnovu pravila iz konvencija, kodeksa, protokola i rezolucija Međunarodne pomorske organizacije (IMO) i drugih međunarodnih propisa i standarda (u daljem tekstu: tehnička pravila).

Tehničkim pravilima pored uslova iz stava 4 ovog člana uređuje se i sistem upravljanja sigurnošću, tehnički nadzor brodova, obim i način obavljanja pregleda brodova radi utvrđivanja njihove sposobnosti za plovidbu, zahtjevi za promjene ili prepravke konstrukcije broda, mašina, uređaja i opreme, dozvoljeni broj putnika i njihov smještaj na brodu, najveće dozvoljeno opterećenje broda i raspored tereta na brodu, način baždarenja broda i drugih plovinih objekata, zahtjevi za konstrukcionu i tehničku sposobnost za plovidbu, instalacija za proizvodnju ugljovodonika i sigurnosti njihove opreme, plovna svojstva čamca i broj lica koja se smiju ukrcati na čamac, baždarenje čamca, način obavljanja pregleda radi utvrđivanja sposobnosti čamca za plovidbu i način vođenja brodskih isprava, zapisa i knjiga i njihovo suspendovanje i povlačenje.

Tehnička pravila objavljuju se na internet stranici Ministarstva.

Na internet stranici Ministarstva objavljuju se i konvencije, kodeksi, protokoli i rezolucije Međunarodne pomorske organizacije (IMO).

Kategorije plovidbe brodova propisuje Ministarstvo.

Brod treba da ima odgovarajuće zalihe lijekova i odgovarajuća medicinska sredstva za pružanje medicinske pomoći na brodovima.

Brod preko 500 BT koji ima najmanje 15 članova posade na putovanjima koja traju duže od tri dana mora da ima brodsku bolnicu, odnosno ambulantu za pružanje medicinske pomoći opremljenu odgovarajućom medicinskom opremom.

Brod na međunarodnoj plovidbi koji ima najmanje 100 članova posade na putovanjima koja traju duže od tri dana mora da ima na brodu i ljekara za pružanje medicinske pomoći na brodu.

Brod koji prevozi opasna sredstva, u svojoj apoteci na brodu, mora da ima protivotrove.

Vlasnik broda, odnosno brodar dužan je da obezbijedi zalihe lijekova i medicinskih sredstava na brodu, a lijekovima i medicinskom opremom raspolaže zapovjednik broda ili lice koje ovlasti zapovjednik broda.

Zalihe lijekova i medicinska sredstva za pružanje medicinske pomoći na brodu, medicinsku opremu za pružanje medicinske pomoći i protivotrove propisuje Ministarstvo, uz saglasnost organa državne uprave nadležnog za poslove zdravlja.“

Član 31

Član 50 mijenja se i glasi:

„Brod uposlen u međunarodnoj plovidbi, brodar, odnosno kompanija koja upravlja brodom koji plovi u međunarodnoj plovidbi, dužni su da primjenjuju i održavaju sistem upravljanja sigurnošću, u skladu sa SOLAS Konvencijom (Glava IX) i ISM Kodeksom, sa izmjenama i dopunama, koje se odnose na:

- 1) politiku sigurnosti plovidbe i zaštitu životne sredine;
- 2) uputstva i procedure za sigurnu plovidbu broda i zaštitu životne sredine;
- 3) utvrđivanje nivoa ovlašćenja i način komunikacije između obale i posade na brodu;
- 4) procedure za prijavljivanje nezgoda i neusaglašenosti uspostavljenog sistema sa ISM Kodeksom;
- 5) procedure za vanredne situacije;
- 6) procedure za unutrašnju kontrolu i preglede funkcionisanja uspostavljenog ISM Kodeksa;
- 7) sistem za registrovanje podataka o putnicima.

Radi obezbjeđivanja sigurne plovidbe brodova i uspostavljanja veza sa kompanijom i licima na brodu, brodar, odnosno kompanija dužni su da odrede lice na obali odgovorno za kontrolu sigurne plovidbe brodova i zaštite životne sredine.

Sistem upravljanja sigurnošću primjenjuje se i održava u skladu sa tehničkim pravilima.“

Član 32

Član 51 mijenja se i glasi:

„Sposobnost broda za plovidbu i sigurnost instalacije za proizvodnju ugljovodonika utvrđuje se tehničkim nadzorom.

Tehnički nadzor iz stava 1 ovog člana vrši službenik Organa uprave koji ispunjava sledeće uslove:

1. da ima ovlašćenje o osposobljenosti za oficira plovidbene straže na brodu od 500 BT ili većem ili ovlašćenje o osposobljenosti za oficira plovidbene straže u mašinskom odjeljenju na brodu sa mašinskim kompleksom pogonske snage od 750 kW ili jačim, sa najmanje tri godine plovidbenog staža u svojstvu oficira palube ili oficira mašine; ili
2. završeno visoko obrazovanje VII nivo kvalifikacije obrazovanja (240, odnosno 300 kredita CSPK) ili VI nivo kvalifikacije obrazovanja (180 kredita CSPK), brodograđevne struke, ili brodske elektronike, ili pomorske elektrotehnike, ili mašinske struke, sa najmanje tri godine iskustva u vršenju tehničkog nadzora broda;
3. ima praktičko i teorijsko znanje o brodu, brodskim operacijama i međunarodnim i crnogorskim pomorskim propisima, stečeno kroz uspješno završenu obuku i periodično ocjenjivanje u skladu sa planom programa obuke Organa uprave.

Nakon izvršenog tehničkog nadzora izdaju se odgovarajuće brodske isprave i knjige.

Tehnički nadzor iz stava 1 ovog člana i izdavanje odgovarajućih brodskih isprava i knjiga i sprovođenje drugih mjera kojima se obezbjeđuje sigurnost pomorske plovidbe, za brodove u međunarodnoj plovidbi može da vrši i organizacija priznata od Evropske komisije koja postupi po propisanim pravilima za pregled, nadzor i sertifikaciju brodova (u daljem tekstu: priznata organizacija), u skladu sa međunarodnim konvencijama, koju ovlasti Vlada, na predlog Ministarstva.

Tehnički nadzor iz stava 1 ovog člana vrši se u skladu sa IMO rezolucijom A.1120(30) harmonizovani sistem pregleda i sertifikacije (HSSC), 2017. sa izmjenama i dopunama.

Međusobna prava i obaveze sa priznatom organizacijom uređuju se ugovorom koji zaključuje Organ uprave u skladu sa Kodeksom IMO-a o priznatim organizacijama.

Ugovorom iz stava 6 ovog člana ne može se prenijeti odgovornost Crne Gore kao države zastave na priznatu organizaciju i izdavanje sljedećih brodskih isprava:

- upisnog lista;
- trajnog zapisa o brodu;
- svjedočanstva o minimalnom broju članova posade;
- dozvole za brodsku radio stanicu;
- deklaracije o ispunjavanju uslova za rad pomoraca; i
- koje se u skladu sa međunarodnim ugovorima, ne mogu prenijeti na priznatu organizaciju.

Brodске isprave iz stava 7 al. 1 i 2 ovog člana izdaje Lučka kapetanija.

Brodsku ispravu iz stava 7 alineja 3 ovog člana izdaje Organ uprave.

Dozvolu za brodsku radio stanicu izdaje pravno lice nadležno za elektronske komunikacije.

Brodске isprave koje se u skladu sa međunarodnim ugovorima, ne mogu prenijeti na priznatu organizaciju izdaje Ministarstvo.

Kontrolu rada priznate organizacije vrši Organ uprave.

Prava i obaveze priznate organizacije i Organa uprave u odnosu na priznatu organizaciju, način i postupak ovlašćivanja i način vršenja nadzora nad priznatom organizacijom propisuje Ministarstvo.“

Član 33

Član 52 mijenja se i glasi:

„Tehnički nadzor broda obuhvata:

1) odobravanje tehničke dokumentacije na osnovu koje se brod gradi ili prepravlja i tehničke dokumentacije na osnovu koje se izrađuju materijali, mašine, uređaji i oprema koji su namenjeni za gradnju, prepravku i popravku broda;

2) nadzor nad gradnjom i prepravkom broda koji se vrši u toku njegove gradnje ili izvođenja radova na njegovoj prepravci;

3) nadzor nad izradom materijala, mašina, uređaja i opreme iz tačke 1 ovog stava koji se vrši u toku njihove izrade i izdavanje uvjerenja;

4) nadzor nad ugradnjom i smještajem mašina, uređaja i opreme u brod;

5) pregled postojećih brodova, uključujući i nadzor nad izvođenjem popravki i obnavljanjem dijelova broda za koje je pregledom utvrđeno da ih treba popraviti ili obnoviti;

6) izdavanje odobrenja proizvođaču i uslužnom privrednom društvu;

7) pregled sistema upravljanja sigurnošću kompanije ili brodarka i broda;

8) pregled bezbjednosne zaštite broda u skladu sa posebnim zakonom.

Za vršenje tehničkog nadzora plaća se naknada, koju plaća kompanija ili brodarka broda.

Visinu naknade za tehnički nadzor koji vrši Organ uprave utvrđuje Vlada.

Naknada iz stava 2 ovog člana prihod je Budžeta.

Tehnički nadzor brodova vrši se na način i u rokovima u skladu sa tehničkim pravilima.

Uslove za opremu kojom se opremaju brodovi crnogorske državne pripadnosti i uslove za stavljanje te opreme na tržište propisuje Ministarstvo.“

Član 34

Član 54 mijenja se i glasi:

„Osnovni pregled obavezan je za postojeći brod i to:

1) prije njegovog upisa u upisnik brodova, ako nadzor nad njegovom gradnjom nije vršio Organ uprave;

- 2) prije njegovog upisa u upisnik brodova, ako je nadzor nad njegovom gradnjom vršila priznata organizacija i ako njegove brodske isprave i knjige nijesu važeće;
- 3) kad se brodu trajno mijenja namjena i to prije početka njegovog korišćenja.“

Član 35

Član 55 mijenja se i glasi:

„Redovni pregled je pregled postojećeg broda u propisanim vremenskim razmacima. Redovni pregled može biti godišnji, međupregled, periodični i obnovni.“

Član 36

Član 56 mijenja se i glasi:

„Vanredni pregled broda vrši se:

1) nakon pretrpljene pomorske nesreće ili nezgode ako postoji osnovana sumnja da je došlo do oštećenja broda ili nekog njegovog dijela ili uređaja ili se inspekcijskim nadzorom utvrde nedostaci koji mogu uticati na sposobnost broda za plovību;

2) kad se vrše veće popravke ili obnova broda;

3) prilikom privremene promjene namjene ili kategorije plovībe broda;

4) za brod koji nije izvršio redovni pregled u propisanom roku;

5) prije i poslije stavljanja broda u raspremu;

6) za tegljač i tegljeni brod prije operacije tegljenja;

7) za napušteni brod, koji nema važeće brodske isprave i knjige;

8) radi popisa broda na zahtjev suda;

9) za brod ili ostatke broda radi spašavanja, odnosno vađenja broda i ocjene rizika koji predstavlja;

10) kad se na brodu vrši prepravka kojom se mijenjaju njegove konstrukcije osobine i svojstva pogonskih uređaja i to prije početka njegovog korišćenja, a u obimu obnovnog pregleda.“

Član 37

Član 57 mijenja se i glasi:

„Probna plovība broda je sastavni dio nadzora nad gradnjom ili prepravkom broda i osnovnog pregleda broda.

Probna plovība se obavlja nakon pregleda broda i izdavanja svjedočanstva za probnu plovību.

Pregled broda za izdavanje svjedočanstva za probnu plovību broda vrši Organ uprave, a pregled broda u međunarodnoj plovībi može da vrši i priznata organizacija.

Probna plovība vrši se na osnovu odobrenja nadležne lučke kapetanije.

Odredbe st. 2, 3 i 4 ovog člana primjenjuju se na brodove crnogorske i strane državne pripadnosti, kada se probna plovība obavlja u teritorijalnom moru i unutrašnjim morskim vodama Crne Gore.

Obim i način obavljanja pregleda broda, radi utvrđivanja njegove sposobnosti za probnu plovību i način obavljanja probne plovībe utvrđuje se tehničkim pravilima.“

Član 38

U članu 59, članu 63 stav 2, članu 66 stav 3, članu 89 stav 1 i članu 91 stav 3 riječi: “propisom Ministarstva” zamjenjuju se riječima: “tehničkim pravilima.”

Član 39

U članu 60 st. 1, 2 i 3, članu 61 st. 1 i 2 i članu 62 riječi: „odnosno priznata organizacija“ brišu se.

Član 40

U članu 64 stav 2 riječi: „u skladu sa ISM Kodeksom (u daljem tekstu: regulator)“ brišu se.

Stav 4 mijenja se i glasi:

„Kompanija ili brodar dužna je da obezbijedi da podaci koji se odnose na broj putnika budu dostupni Lučkoj kapetaniji, kao i službama za traganje i spašavanje obalne države, u slučaju nezgode.“

Član 41

Član 67 mijenja se i glasi:

„Baždarenje broda vrši se radi utvrđivanja tonaže broda.

Baždarenje broda vrši se prije njegovog upisa u upisnik brodova.

Baždarenje broda, na zahtjev brodara, vrši Organ uprave.

Izuzetno od stava 3 ovog člana, baždarenje broda u međunarodnoj plovidbi može da vrši priznata organizacija.

Za baždarenje broda plaća se naknada.

Visinu naknade iz stava 5 ovog člana za baždarenje koje vrši Organ uprave utvrđuje Vlada.

Naknada iz stava 6 ovog člana prihod je Budžeta.

Način baždarenja broda i drugih plovniha objekata utvrđuje se tehničkim pravilima.“

Član 42

U članu 69 stav 5 riječi: „nalogu Organa uprave“ zamjenjuju se riječima: „službenoj dužnosti“.

Član 43

Naziv poglavlja VI. i član 70 mijenjaju se i glase:

„VI. BRODSKE ISPRAVE, ZAPISI I KNJIGE

Isprave, zapisi i knjige

Član 70

Brodske isprave, zapisi i knjige propisane ovim zakonom moraju da se nalaze na brodu i uvijek da bude dostupne u svrhu provjere.

Brodske isprave, zapisi i knjige koje brod mora da ima u skladu sa ovim zakonom služe kao dokaz o identitetu, sposobnosti za plovidbu i ostalim svojstvima broda.

U brodske zapise i knjige, koje brod vodi, unose se podaci o važnim događajima na brodu i obavljenim radnjama na brodu.

Brodske isprave, zapisi i knjige vode se na način sa rokovima važenja utvrđenim tehničkim pravilima.

Brodske isprave, zapisi i knjige mogu se suspendovati i povući pod uslovima utvrđenim tehničkim pravilima.“

Član 44

Poslije člana 70 dodaje se novi član koji glasi:

„Način vođenja brodskih isprava, zapisa i knjiga

Član 70a

Brodске isprave, zapisi i knjige propisane ovim zakonom moraju da budu napisane na crnogorskom jeziku latiničnim pismom, osim broskog dnevnika i dnevnika mašine koji se na brodovima u međunarodnoj plovidbi može voditi na engleskom jeziku.

Brodске isprave, zapisi i knjige izdate na osnovu međunarodnih konvencija, kodeksa, protokola i rezolucija mogu da budu prevedene na engleski jezik, ako je to utvrđeno konvencijama, kodeksima, protokolima i rezolucijama.

Brodске isprave, zapisi i knjige propisane ovim zakonom mogu se voditi u pisanom ili elektronskom obliku.

Obrazac brodskih isprava, zapisa i knjiga propisuje Ministarstvo.“

Član 45

U članu 73 stav 4 riječi: “organ državne uprave nadležan za vanjske poslove ili” brišu se.

Poslije stava 4 dodaje se novi stav koji glasi:

„Upisni list ili privremeni plovidbeni list su dokaz o identitetu broda.“

Član 46

Član 74 briše se.

Član 47

U članu 78 stav 1 riječi: „čl. 70 do 74“ zamjenjuju se riječima: „čl. 70 do 73“.

Član 48

Član 83 mijenja se i glasi:

“Sposobnost čamca za plovidbu utvrđuje Organ uprave, na zahtjev vlasnika čamca.

Čamac je sposoban za plovidbu, u određenom području plovidbe i za određenu namjenu, ako njegova konstrukcija, plovna svojstva, pogonski i drugi uređaji i oprema ispunjavaju zahtjeve utvrđene tehničkim pravilima.

Novoizgrađeni čamac namijenjen za privredne svrhe, kao i postojeći čamci koji mijenjaju namjenu, radi obavljanja privredne djelatnosti, sposobni su za plovidbu, ako njihova konstrukcija, plovna svojstva, pogonski i drugi uređaji i oprema ispunjavaju zahtjeve utvrđene tehničkim pravilima.

Tehničkim pravilima iz st. 2 i 3 ovog člana uređuju se zahtjevi koje moraju da ispunjavaju čamci, postupci ocjene usklađenosti projekta i gradnje čamca i način obavljanja pregleda radi utvrđivanja sposobnosti čamca za plovidbu.

Ako se prilikom pregleda utvrdi da čamac ima nedostataka koji bitno ne ugrožavaju njegovu sposobnost za plovidbu, Organ uprave može izdati svjedočanstvo o sposobnosti čamca za plovidbu pod uslovom, da se utvrđeni nedostaci otklone u određenom roku, ili svjedočanstvo sa ograničenim rokom trajanja, ograničenim područjem plovidbe ili smanjivanjem dozvoljene nosivosti tereta i/ili putnika ili lica u čamcu.“

Član 49

U članu 86 stav 3 mijenja se i glasi:

„Redovni pregled čamca za privredne svrhe - prevoz putnika i plovila na vodeni mlazni

pogon za privredne svrhe vrši se godišnje i izdaje se svjedočanstvo o sposobnosti za plovidbu čamca sa rokom važenja do 30. maja naredne godine.“

U st. 4 i 5 riječi: “nadležna Lučka kapetanija” zamjenjuju se riječima: “Ministarstvo”.

Član 50

U članu 87 stav 2 mijenja se i glasi:

„Lice koje je upravljalo čamcem koji je pretrpio pomorsku nesreću, dužno je da odmah prijavi nastanak pomorske nesreće, a u slučaju pomorske nezgode dužno je da, u roku od 12 sati od trenutka nastanka pomorske nezgode, podnese prijavu nadležnoj Lučkoj kapetaniji.“

Član 51

Član 88 mijenja se i glasi:

„Pravno ili fizičko lice koje namjerava da gradi čamac dužno je da, prije početka gradnje čamca, pribavi saglasnost Organa uprave na tehničku dokumentaciju za gradnju čamca.

Saglasnost iz stava 1 ovog člana izdaje se na osnovu zahtjeva uz koji se prilaže slijedeća dokumentacija:

- 1) opšti plan;
- 2) plan gradnje sa presjecima i plan glavnog rebra;
- 3) smještaj opreme i lica;
- 4) tehnički opis.

Organ uprave može, nakon pregleda dokumentacije iz stava 2 ovog člana, tražiti dodatne nacрте i proračune radi davanja saglasnosti.

Tehnički nadzor nad gradnjom čamca vrši Organ uprave.

Za vršenje nadzora iz stava 4 ovog člana plaća se naknada, koja je prihod Budžeta.

Visinu naknade iz stava 5 ovog člana utvrđuje Vlada.

Organ uprave, po završetku gradnje, izdaje svjedočanstvo o gradnji čamca.

Obrazac svjedočanstva iz stava 7 ovog člana propisuje Ministarstvo.“

Član 52

U članu 92 stav 2 mijenja se i glasi:

„Lučka kapetanija može, na zahtjev vlasnika čamca, izdati neupisanom čamcu privremeno odobrenje za plovidbu, u trajanju do 30 dana, zbog obavljanja probnih vožnji ili uplovljenja u luku na čijem se području nalazi Lučka kapetanija u kojoj će se čamac upisati.“

Poslije stava 2 dodaje se novi stav koji glasi:

„Privremeno odobrenje za plovidbu iz stava 2 ovog člana izdaje se čamcu koji posjeduje važeće svjedočanstvo o sposobnosti čamca za plovidbu, nakon obavljenog tehničkog pregleda.“

Član 53

Član 93 mijenja se i glasi:

“Čamcem za lične potrebe može da upravlja lice sa najmanje 16 godina života koje ima uvjerenje za voditelja čamca.

Čamcem za privredne i javne svrhe, osim plovila na vodeni mlazni pogon do tri sjedišta može da upravlja lice koje ima ovlašćenje za mornara-motoristu i ovlašćenje o osposobljenosti za VHF DSC radio-operatora (CEPT 31-04E) ili za GMDSS radio-operatora sa ograničenim ovlašćenjem.

Na čamcu namijenjenom za privredne i javne svrhe, pored lica iz stava 2 ovog člana, mora biti ukrcaj i jedan član posade sa uvjerenjem za voditelja čamca.

Plovilom na vodeni mlazni pogon do tri sjedišta upravlja lice koje ima uvjerenje za vođitelja čamca ili ovlašćenje za mornara-motoristu ili se obučava na poligonu za obuku .

Na gliseru kojim se obavlja obučavanje skijaša na moru, pored mornara motoriste, mora biti ukrcano još jedno lice koje nadzire skijaša i daje mu uputstva.

Ispit za vođitelja čamca polaže se prema programu za polaganje ispita za vođitelja čamca pred komisijom za polaganje ispita za vođitelja čamca (u daljem tekstu: Komisija za polaganje ispita), koju obrazuje Ministarstvo.

Uvjerenje za vođitelja čamca izdaje se nakon položenog ispita.

Za polaganje ispita za vođitelja čamca plaća se naknada, koja je prihod Budžeta.

Visinu naknade iz stava 8 ovog člana utvrđuje Vlada.

Program i način polaganja ispita, sastav Komisije za polaganje ispita i obrazac uvjerenja za vođitelja čamca utvrđuju se propisom Ministarstva.”

Član 54

Član 94 mijenja se i glasi:

„Čamac koji ima motor iznad 3 kW, odnosno plovilo na vodeni mlazni pogon bez obzira na snagu motora koji se koristi za lične potrebe, može se dati na korišćenje samo licu koje ima uvjerenje za vođitelja čamca, uz pisanu saglasnost vlasnika čamca odnosno plovila.

Ako crnogorski ili strani državljanin zakupi čamac koji ima motor iznad 3 kW, odnosno plovilo na vodeni mlazni pogon, bez obzira na snagu motora, mora da posjeduje uvjerenje za vođitelja čamca.

Pravno ili fizičko lice koje daje u zakup čamac dužno je, prije davanja u zakup čamca, provjeriti da li zakupac posjeduje uvjerenje za vođitelja čamca.

Čamac koji plovi teritorijalnim morem i unutrašnjim morskim vodama Crne Gore, mora na krmenom koplju ili drugom pogodnom mjestu istaknuti zastavu Crne Gore i zastavu državne pripadnosti tokom dana (od izlaska do zalaska sunca), veličine 0.45 x 0.80 metara koja nije oštećena.“

Član 55

Član 105 mijenja se i glasi:

“Na čamcu u plovidbi mora se nalaziti važeća dozvola za plovidbu čamca, polisa o obaveznom osiguranju u skladu sa zakonom, plan rasporeda lica koje čamac za privredne svrhe – prevoz putnika smije da prevozi, uvjerenje za vođitelja čamca, odnosno odgovarajuće ovlašćenje za lice koje upravlja čamcem za privredne svrhe i ugovor o prevozu putnika i/ili stvari u unutrašnjem pomorskom saobraćaju.”

Član 56

Poslije člana 108a dodaje se novi član koji glasi:

„Ovlašćenja o osposobljenosti na ribarskim brodovima

Član 108b

Vrste zvanja članova posade ribarskog broda, vrste ovlašćenja o osposobljenosti i posebnoj osposobljenosti, bliže uslove u pogledu stručne spreme i plovidbenog staža za sticanje zvanja, radi izdavanja ovlašćenja o osposobljenosti i posebnoj osposobljenosti, program i način obuke i polaganja ispita za sticanje zvanja, program i način obuke i polaganja ispita o posebnoj osposobljenosti, program, način obuke i polaganja ispita za obnovu ovlašćenja o osposobljenosti i posebnoj osposobljenosti, obrasce- ovlašćenja, način izdavanja ovlašćenja i vođenja evidencija izdatih ovlašćenja propisuje Ministarstvo.”

Član 57

Član 113 mijenja se i glasi:

„Ako Ministarstvo u sprovođenju nadzora utvrdi da pomorska školska ustanova i Centar za obuku ne ispunjava uslove na osnovu kojih je izdato odobrenje za obuku ili se utvrdi nepravilnost u radu pomorske školske ustanove i Centra za obuku, donijeće rješenje za otklanjanje utvrđenih nepravilnosti i odrediti rok koji ne može biti duži od 90 dana.

Ako se nepravilnosti ne otklone u roku iz stava 1 ovog člana, Ministarstvo će ukinuti odobrenje o obuci i prije isteka njegovog važenja.

U slučaju ukidanja odobrenja iz stava 1 ovog člana, pomorska školska ustanova i Centar za obuku može podnijeti novi zahtjev za isti program obuke, tek nakon isteka roka od najmanje dvije godine od dana ukidanja odobrenja.“

Član 58

Član 114 mijenja se i glasi:

„Nastavni planovi, programi i oprema pomorskih školskih ustanova za obrazovanje pomoraca radi sticanja zvanja i posebnih ovlaštenja moraju biti usaglašeni sa Modelima kurseva Međunarodne pomorske organizacije (u daljem tekstu: IMO Model) i zahtjevima Međunarodne konvencije o standardima za obuku, izdavanje uverenja i vršenju brodske straže pomoraca (STCW Konvencija).

Pomorska školska ustanova, pored licence u skladu sa zakonom, mora da ima i sertifikat o primjeni IMO Modela kurseva u odgovarajućim nastavnim planovima i programima obrazovanja, koje izdaje priznata organizacija koji se dostavlja Lučkoj kapetaniji.

Isprava o stečenoj kvalifikaciji izdata od pomorske školske ustanove koja ne posjeduje sertifikat iz stava 2 ovog člana neće biti priznata u postupku sticanja zvanja i izdavanja ovlaštenja.“

Član 59

Poslije člana 117 dodaje se novi član koji glasi:

„Registar ovlaštenja o osposobljenosti i posebnoj osposobljenosti pomoraca

Član 117a

Registar izdatih ovlaštenja o osposobljenosti i posebnoj osposobljenosti pomoraca (u daljem tekstu: registar) vodi Lučka kapetanija u elektronskoj formi.

U registar se unose sljedeći podaci:

- ime i prezime pomorca;
- datum rođenja pomorca;
- državljanstvo pomorca;
- mjesto prebivališta pomorca;
- broj pomorske knjižice;
- broj indentifikacione isprave pomorca;
- jedinstveni matični broj pomorca;
- plovidbeni staž pomorca;
- vrste ovlaštenja o osposobljenosti i posebnoj osposobljenosti pomorca.

Lučkom kapetanijom rukovodi lučki kapetan koji ima ovlaštenje za zvanje zapovjednika broda od 3000 BT ili većeg.

Lica zaposlena u Lučkoj kapetaniji i lučki kapetan poslove iz svoje nadležnosti obavljaju u službenom uniformi.

Izgled, način nošenja i upotrebe službene uniforme propisuje Ministarstvo.

Član 60

U članu 121 poslije stava 3 dodaje se novi stav koji glasi:

„Straža u mašinskom prostoru, prilikom boravka broda na sidrištu, ne mora se stalno vršiti, ako je brod opremljen i ima UMS sertifikat.“

Dosadašnji st. 4 do 8 postaju st. 5 do 9.

Član 61

Član 123 mijenja se i glasi:

„Pomorska knjižica, dozvola za ukrcavanje i identifikaciona isprava

Član 123

Pomorska knjižica je isprava kojom se dokazuje svojstvo u kojem je član posade ukrcan na brod i trajanje plovidbene službe.

Pomorsku knjižicu mora da ima državljanin Crne Gore ukrcan kao:

- zapovjednik ili drugi član posade broda crnogorske državne pripadnosti;
- član posade broda strane državne pripadnosti;
- član posade plutajućeg objekta ili instalacija za proizvodnju ugljovodonika crnogorske ili strane državne pripadnosti;
- član posade jahte crnogorske ili strane državne pripadnosti.

Dozvola za ukrcavanje izdaje se stranom državljaninu ukrcanom kao član posade na plovnom objektu crnogorske državne pripadnosti.

Identifikaciona isprava pomorca je isprava kojom se dokazuje identitet pomorca državljanina Crne Gore u skladu sa Konvencijom o identifikacionim ispravama pomoraca, sa svim izmjenama i dopunama.“

Član 62

Član 124 mijenja se i glasi:

“Izdavanje pomorske knjižice, dozvole za ukrcavanje i identifikacione isprave

Član 124

Pomorska knjižica izdaje se licu koje je:

- navršilo 16 godina života i
- zdravstveno sposobno za obavljanje određenih poslova na plovnom objektu u skladu sa posebnim propisom.

Pomorsku knjižicu, dozvolu za ukrcavanje i identifikacionu ispravu izdaje Lučka kapetanija na period od deset godina.

Pomorska knjižica izdaje se na osnovu podnijetog zahtjeva.

Uz zahtjev iz stava 3 ovog člana podnosi se sljedeća dokumentacija:

- izvod iz matične knjige rođenih ili lična karta;
- uvjerenje o zdravstvenoj sposobnosti;
- ovlašćenje o osposobljenosti i posebnoj osposobljenosti;
- dvije fotografije veličine 6 x 4,5 cm.

Za izdavanje pomorske knjižice, dozvole za ukrcavanje i identifikacione isprave plaća se naknada, koja je prihod Budžeta.

Visinu naknade iz stava 5 ovog člana utvrđuje Vlada.

Način izdavanja pomorske knjižice i dozvole za ukrcavanje, način ovjere podataka o plovidbenom stažu u pomorsku knjižicu i dozvolu za ukrcavanje, način dostavljanja podataka o plovidbenom stažu, uslove i način zamjene pomorske knjižice i dozvole za ukrcavanje, sadržinu i obrazac pomorske knjižice i dozvole za ukrcavanje, obrazac zahtjeva iz stava 3 ovog člana, kao i način vođenja evidencije izdatih pomorskih knjižica i dozvola za ukrcavanje propisuje Ministarstvo.

Način i postupak izdavanja identifikacione isprave pomorca, način uzimanja biometrijskog podatka, sadržaj i obrazac identifikacione isprave pomoraca, zaštitne elemente na obrascu i materijale koji se koriste za izradu obrasca identifikacione isprave pomorca i obrazac zahtjeva

za izdavanje identifikacione isprave pomorca propisuje Ministarstvo, uz saglasnost organa državne uprave nadležnog za unutrašnje poslove.”

Član 63

U članu 136 poslije stava 4 dodaju se dva nova stava koji glase:

„Zapovjednik broda dužan je radi sigurnosti plovidbe, da za vrijeme boravka broda u luci ili na sidrištu bude na komandnom mostu broda spremnog za manevar, u uslovima vjetera snage pet ili više bofora po Beaufortovoj skali, a za koje uslove je primio upozorenje.

Brod koji boravi u luci ili na sidrištu mora da bude spreman za manevar, u uslovima vjetera snage pet ili više bofora po Beaufortovoj skali, a za koje uslove je zapovjednik primio upozorenje.“

Član 64

U članu 163 stav 3 alineja 2 poslije riječi „standardom“ dodaju se riječi: „ili sertifikat o sistemu upravljanja u skladu sa MLC konvencijom koji izdaje priznata organizacija“.

Stav 7 mijenja se i glasi:

„Bliže uslove u pogledu prostora i opreme iz stava 3 alineja 3 ovog člana i način vođenja evidencije iz stava 4 al. 4 i 5 ovog člana propisuje Ministarstvo, uz saglasnost organa državne uprave nadležnog za poslove rada.“

Član 65

Naziv poglavlja XIII. i čl. 178, 179 i 180 mijenjaju se i glase:

„XIII. ISTRAGA POMORSKIH NESREĆA

Istraživanje pomorskih nesreća

Član 178

„Organi državne uprave, fizička i pravna lica koji imaju informaciju o nastanku pomorske nesreće (ozbiljne ili vrlo ozbiljne nesreće) ili su uključeni u pomorsku nesreću, dužni su da bez odlaganja obavijeste Komisiju za istraživanje pomorskih nesreća (u daljem tekstu: Komisija za istraživanje).

Svaka pomorska ozbiljna ili vrlo ozbiljna nesreća mora se detaljno ispitati i analizirati, nezavisno od istrage koju vode nadležni državni organi.

Istraživanje pomorskih nesreća nema za cilj utvrđivanje krivice ili odgovornosti za nastanak nesreća i događaja koji ugrožavaju sigurnost, već njihovo sprečavanje u budućnosti.

Ako plovni objekat strane državne pripadnosti pretrpi pomorsku nesreću u unutrašnjim morskim vodama ili teritorijalnom moru Crne Gore, Ministarstvo obavještava organe državne uprave nadležne za unutrašnje i vanjske poslove, nadležne organe države kod koje je plovni objekat upisan, brodarku, kompaniju, odnosno vlasnika broda, nadležne organe drugih država, ako su se na plovnom objektu koji je pretrpio pomorsku nesreću nalazili putnici i posada iz tih država i organe države kojoj prijeto opasnost od zagađenja životne sredine ili ima interesa da učestvuje u istrazi.

Ako plovni objekat crnogorske državne pripadnosti pretrpi pomorsku nesreću na teritoriji druge države, Komisija za istraživanje će sprovesti istragu u saradnji sa nadležnim državnim tijelom na čijoj teritoriji se nesreća dogodila.

Komisija za istraživanje

Član 179

Istragu pomorskih nesreća, radi utvrđivanja uzroka pomorske nesreće i predlaganja mjera za izbjegavanje pomorskih nesreća i unapređivanja sigurnosti plovidbe vrši Komisija za istraživanje, koju obrazuje Vlada.

Pokretanje i vođenje istraga pomorskih nesreća ne smije se zabraniti niti ograničiti na bilo koji način.

Komisija za istraživanje je samostalna u radu i funkcionalno nezavisna od svih organa državne uprave nadležnih za pomorstvo i drugih pravnih i fizičkih lica koja mogu uticati na objektivnost komisije.

Komisija za istraživanje:

- 1) vrši istraživanje pomorskih nesreća plovnih objekata;
- 2) daje sigurnosne preporuke radi poboljšanja sigurnosti u pomorskom saobraćaju;
- 3) vodi bazu podataka o istraživanju pomorskih nesreća;
- 4) dostavlja podatke iz baze podataka Međunarodnoj pomorskoj organizaciji i drugim međunarodnim organizacijama, u skladu sa zaključenim međunarodnim ugovorima;
- 5) sarađuje sa drugim istražnim organima za istragu pomorskih nesreća članica Međunarodne pomorske organizacije;
- 6) objavljuje rezultate istrage uz poštovanje načela tajnosti;
- 7) utvrđuje i ažurira listu stručnjaka za istragu pomorskih nesreća koji su nezavisni (u daljem tekstu: lista stručnjaka);
- 8) dostavlja Vladi godišnji izvještaj o radu do 31. marta tekuće za prethodnu godinu;
- 9) obavlja druge poslove od značaja za istraživanje pomorskih nesreća plovnih objekata.

Organi državne uprave kojima je Komisija za istraživanje dala sigurnosnu preporuku, dužni su da u roku od 90 dana od prijema preporuke obavijeste Komisiju za istraživanje o sprovođenju datih korektivnih mjera, a ako korektivne mjere nijesu ili su djelimično sprovedene, dužni su da obavijeste Komisiju za istraživanje o razlozima njihovog nesprovođenja.

Način prikupljanja podataka, analize i čuvanja podataka i sačinjavanja izvještaja i način vođenja baze podataka pomorskih nesreća propisuje Ministarstvo.

Sastav Komisije za istraživanje

Član 180

Komisiju za istraživanje čine najviše tri stalna člana, od koji je jedan glavni istražilac, a ostali istražitelji.

Komisiju za istraživanje predstavlja i njenim radom rukovodi glavni istražilac.

U radu Komisije za istraživanje po potrebi mogu učestvovati i stručnjaci sa liste stručnjaka.

Glavni istražilac za istragu pomorske nesreće može da obrazuje ekspertske tim za istraživanje nesreća sa liste stručnjaka.

Izvještaj o rezultatima istraživanja pomorskih nesreća sačinjava Komisija za istraživanje i dostavlja Vladi, najkasnije u roku od pet dana od dana sačinjavanja izvještaja.

Članovi Komisije za istraživanje imaju pravo na naknadu za svoj rad.

Sredstva za rad Komisije za istraživanje obezbjeđuju se iz Budžeta.

Bliži postupak i način sprovođenja istraživanja pomorskih nesreća, bliža ovlašćenja i uslove koje mora da ispunjava glavni istražilac, istražitelji i stručnjaci, način obavještanja, organizaciju, način rada, obuku nezavisnih stručnjaka, druga pitanja od značaja za rad Komisije za istraživanje i visinu naknade iz stava 6 ovog člana utvrđuje Vlada.“

Član 66

Čl. 181 i 182 brišu se.

Član 67

Poslije člana 182 dodaje se novo poglavlje i 12 novih članova koji glase:

„XIIIa. PREVOZ PUTNIKA I/ILI STVARI U UNUTRAŠNJEM POMORSKOM SAOBRAĆAJU

Djelatnost prevoza putnika i/ili stvari

Član 182a

Prevoz putnika i/ili stvari u unutrašnjem pomorskom saobraćaju obavlja se kao:

- redovni cjelogodišnji;
- sezonski;
- slobodni; i
- prevoz trajektom.

Prevoznik koji obavlja djelatnost prevoza iz stava 1 ovog člana, dužan je da obezbijedi siguran prevoz putnika i/ili stvari na plovnom objektu u granicama dozvoljene nosivosti plovnog objekta, ako prevoz nije uređen posebnim propisom.

Redovni cjelogodišnji prevoz putnika i/ili stvari

Član 182b

Redovni cjelogodišnji prevoz putnika i/ili stvari u unutrašnjem pomorskom saobraćaju obavlja se po unaprijed određenim relacijama, redu plovidbe, cijeni i drugim uslovima prevoza.

Prevoz iz stava 1 ovog člana, mogu da obavljaju pravna ili fizička lica koja su upisana u Centralni registar privrednih subjekata (u daljem tekstu: CRPS).

Prevoz iz stava 1 ovog člana, može se obavljati samo plovnim objektima koji su upisani u upisnike Lučke kapetanije, na području plovidbe upisanom u dozvoli za plovidbu i upisnom listu.

Prevoz iz stava 1 ovog člana, obavlja se prema planu reda plovidbe (u daljem tekstu: plan plovidbe).

Sezonski prevoz putnika i/ili stvari

Član 182c

Sezonski prevoz putnika i/ili stvari u unutrašnjem pomorskom saobraćaju obavlja se u određenom periodu godine – sezone, na određenim relacijama, po utvrđenom redu plovidbe u skladu sa planom plovidbe, cijeni i drugim uslovima prevoza.

Prevoz iz stava 1 ovog člana, mogu da obavljaju pravna ili fizička lica koja su upisana u CRPS.

Prevoz iz stava 1 ovog člana, može se obavljati samo plovnim objektima koji su upisani u upisnike Lučke kapetanije, na području plovidbe upisanom u dozvoli za plovidbu i upisnom listu.

Prevoz iz stava 1 ovog člana, obavlja se prema planu plovidbe.

Slobodan prevoz putnika i/ili stvari

Član 182d

Slobodan prevoz putnika i/ili stvari u unutrašnjem pomorskom saobraćaju je prevoz unaprijed određene grupe putnika i/ili stvari, bez usputnog ukrcaja i iskrcaja putnika i/ili stvari, za koji su relacija, cijena prevoza i drugi uslovi utvrđeni ugovorom između prevoznika i korisnika prevoza, prije ukrcajanja putnika i/ili stvari na plovni objekat na pristaništu isplovljenja, a ugovor se mora nalaziti na plovnom objektu za vrijeme obavljanja prevoza.

Prevoz iz stava 1 ovog člana, može se obavljati kao izletnička tura ili taksi prevoz.

Prevoz iz stava 1 ovog člana, mogu da obavljaju pravna ili fizička lica koja su upisana u CRPS.

Prevoz iz stava 1 ovog člana, može se obavljati samo plovnim objektima koji su upisani u upisnike Lučke kapetanije, na području plovidbe upisanom u dozvoli za plovidbu i upisnom listu.

Plovni objekat kojim se vrši slobodan prevoz mora biti označen oznakom vrste slobodnog prevoza (izletnička tura ili taksi prevoz), koja se ističe na vidnom mjestu, na plovnom objektu za svo vrijeme obavljanja prevoza.

Izgled oznake iz stava 5 ovog člana propisuje Ministarstvo.

Plan plovidbe

Član 182e

Plan plovidbe izrađuje Organ uprave uz saglasnost Ministarstva.

Plan plovidbe sadrži: red plovidbe za svaku liniju, broj i vrstu linije, pristaništa na kojima prevoznik obavlja ukrcaj i iskrcaj putnika, vremenski period u kojem se obavlja prevoz na toj liniji, rok važenja reda plovidbe i druge podatke od značaja za obavljanje prevoza putnika i/ili stvari u unutrašnjem pomorskom saobraćaju.

Plan plovidbe se objavljuje internet stranici Organa uprave.

Red plovidbe prema planu plovidbe Organ uprave ističe na odgovarajućoj tabli na pristaništima na kojem se obavlja redovni cjelogodišnji i sezonski prevoz.

Prevoznik je dužan da obavlja prevoz i pristaje na pristaništa u skladu sa objavljenim redom plovidbe.

Dozvola za prevoz

Član 182f

Dozvola za prevoz iz čl. 182b i 182c ovog zakona izdaje se na osnovu javnog poziva za obavljanje prevoza.

Javni poziv za izdavanje dozvole iz stava 1 ovog člana, raspisuje i postupak sprovodi Organ uprave.

Dozvola iz stava 1 ovog člana, izdaje se pravnim ili fizičkim licima koji ispunjavaju uslove utvrđene ovim zakonom i javnim pozivom.

Dozvolu za prevoz iz člana 182d ovog zakona izdaje Organ uprave na osnovu podnijetog zahtjeva prevoznika za slobodan prevoz.

Dozvola iz st. 1 i 4 ovog člana sadrži:

- 1) naziv i sjedište prevoznika;
- 2) vrstu prevoza;
- 3) uslove, način i vrijeme trajanja dozvole za prevoz;
- 4) visinu, rokove, uslove i način plaćanja naknade za izdavanje dozvole za prevoz;
- 5) oznaku, odnosno ime plovnog objekta sa kojim će se obavljati prevoz.

Dozvola za redovni cjelogodišnji prevoz izdaje se na period do deset godina, a dozvola za sezonski i slobodni prevoz na period do 12 mjeseci.

Za izdavanje dozvole iz st. 1 i 4 ovog člana plaća se naknada u zavisnosti od kapaciteta plovnog objekta i dnevnog broja pristajanja.

Naknada iz stava 7 ovog člana za cjelogodišnji prevoz plaća se godišnje.

Naknada iz stava 7 ovog člana prihod je Budžeta.

Visinu naknade iz stava 7 ovog člana utvrđuje Vlada.

Oduzimanje dozvole

Član 182g

Dozvola iz čl. 182b, 182c i 182d ovog zakona, oduzeće se ako:

- 1) prevoznik ne obavlja prevoz u skladu sa dozvolom;
- 2) prevoznik ne započne prevoz u roku određenom dozvolom;
- 3) prevoznik ne plati naknadu za izdatu dozvolu;
- 4) se obavljanjem prevoza ugrožava zdravlje ljudi i životna sredina, što se nije moglo predvidjeti u vrijeme izdavanja dozvole, niti se može spriječiti, osim oduzimanjem dozvole;
- 5) prevoznik ne vrši ili obavlja prevoz prema odobrenim cijenama vozne karte;
- 6) se prevoznik ne pridržava usklađenog i objavljenog reda plovidbe.

Red na pristaništima

Član 182h

Plovni objekti koji obavljaju djelatnost na osnovu dozvole za prevoz prema redu plovidbe imaju prioritet pristajanja na pristaništu u odnosu na druge plovne objekte koji su dužni da se sklone sa pristaništa radi poštovanja reda plovidbe.

Plovni objekti koji obavljaju djelatnost na osnovu dozvole za prevoz, pristaju na uređena i označena pristaništa određena programom pravnog lica koje upravlja morskim dobrom.

Cjenovnik usluga u unutrašnjem pomorskom saobraćaju

Član 182i

Cjenovnik usluga u unutrašnjem pomorskom saobraćaju predlaže prevoznik koji je pravo prevoza lica i/ili stvari stekao na osnovu dozvole za prevoz, pojedinačno za svaki usklađeni i objavljeni red vožnje i dostavlja Organu uprave na saglasnost.

Prevoznik je dužan da prodaje vozne karte za unutrašnji pomorski saobraćaj putem posrednika, u poslovnica prevoznika ili na plovnim objektima.

Vozna karta sadrži: naziv prevoznika, serijski broj vozne karte, datum izdavanja karte, vrijeme važenja karte i cijenu prevoza.

Prevoz trajektom između pristaništa

Član 182j

Prevoz trajektom mogu da obavljaju pravna lica koja su upisana u CRPS za prevoz putnika.

Prevoz iz stava 1 ovog člana može se obavljati samo plovnim objektima koji su upisani u upisnike Lučke kapetanije na čijem području se obavlja prevoz.

Pravo na obavljanje djelatnosti prevoza trajektom između pristaništa i pravo na izgradnju, korišćenje i održavanje pristaništa i privezišta, stiču se dodjelom koncesije.

Koncesija iz stava 3 ovog člana dodjeljuje se na period do 30 godina.

Rok trajanja koncesije iz stava 3 ovog člana može se produžiti samo za period za koji koncesionar nije mogao da koristi koncesiju usljed više sile.

Dodjela koncesije vrši se u skladu sa zakonom kojim se uređuju koncesije.

Sprovođenje postupka za dodjelu koncesije

Član 182k

Postupak za dodjelu koncesije iz člana 182j ovog zakona pokreće Organ uprave, izradom koncesionog akta.

Koncesioni akt, pored elemenata utvrđenim zakonom kojim se uređuju koncesije, sadrži i:

- 1) tehničke zahtjeve sigurnosti i bezbjednosti plovidbe i zaštite mora sa plovnih objekata koji će se koristiti za obavljanje koncesione djelatnosti;

- 2) analizu procjene uticaja na životnu sredinu;
- 3) obavezan minimum učestalosti saobraćaja održavanja linije;
- 4) analizu, procjenu i uravnoteženje rizika između koncedenta i koncesionara;
- 5) prava, obaveze i odgovornosti koji se odnose na zaštitu i zdravlje na radu u skladu sa zakonom.

Ugovor o koncesiji zaključuje se sa izabranim ponuđačem, nakog sprovedenog postupka u skladu sa zakonom kojim se uređuju koncesije.

Red plovidbe koncesionara

Član 182I

Režim prevoza putnika i/ili stvari u unutrašnjem pomorskom saobraćaju trajektom odvija se svakodnevno tokom cijele godine, u zavisnosti od priliva vozila sa putne infrastrukture na trajekt, bez prekida i zastoja u odvijanju saobraćaja.

Izuzetno od stava 1 ovog člana u slučaju smanjenog priliva vozila sa putne infrastrukture na trajekt, period između dva uzastopna isplavljenja trajekta na relacijama kraćim od jedne nautičke milje, ne smije biti duži od 45 minuta.

U slučajevima hitnosti koncesionar je dužan da pruža usluge prevoza nezavisno od priliva vozila sa putne infrastrukture na trajekt.

Koncesionar je dužan da vrši prevoz putnika po cijenama na koje je saglasnost dao Organ uprave.“

Član 68

Član 183 mijenja se i glasi:

“Nadzor nad sprovođenjem ovog zakona i propisa donesenih na osnovu ovog zakona, kao i drugih propisa kojima se uređuje sigurnost pomorske plovidbe vrši Ministarstvo.

Inspeksijski nadzor vrše Inspektori nad stranim plovnim objekata (u daljem tekstu: PSC inspektor) i Inspektori sigurnosti plovidbe.

Nadzor nad obavljanjem djelatnosti posredovanja pri zapošljavanju pomoraca, u skladu sa ovim zakonom, vrši organ uprave nadležan za inspeksijske poslove, preko inspektora rada.”

Član 69

Poslije člana 183 dodaje se novi član koji glasi:

“Član 183a

PSC inspektor, pored uslova uređenim propisima o državnim službenicima i namještenicima, mora da ispunjava i sljedeće uslove:

- 1) da ima ovlaštenje o osposobljenosti za zvanje zapovjednika broda od 3000 BT ili većeg ili ovlaštenje o osposobljenosti za zvanje upravitelja mašine na brodu sa mašinskim kompleksom pogonske snage od 3000 kW ili jačim;
- 2) da ima najmanje pet godina plovidbenog staža u svojstvu oficira palube ili oficira mašine;
- 3) da ima završeno visoko obrazovanje VII nivo kvalifikacije obrazovanja (240, odnosno 300 kredita CSPK) nautičke ili brodomašinske struke;
- 4) najmanje jednu godinu radnog iskustva u vršenju poslova inspeksijskog nadzora stranih brodova u lukama i sidrištima Crne Gore, ili najmanje dvije godine iskustva u svojstvu pomoćnog PSC inspektora;
- 5) sposobnost usmene i pisane komunikacije na engleskom jeziku i primjereno znanje odredbi međunarodnih konvencija i bitnih postupaka u nadzoru države luke;
- 6) dobro poznavanje pomorske bezbjednosti i radno iskustvo u načinu primjene bezbjedonosnih mjera na brodovima i u lukama, poznavanju bezbjedonosnih tehnika i tehnologija, poznavanje načela, postupaka, tehnika i bezbjedonosnih operacija nad

kojima se vrši inspekcijski pregled, ukoliko je PSC inspektor ujedno i inspektor pomorske bezbjednosti;

- 7) uspješno završenu obuku i periodično ocjenjivanje za vršenje inspekcijskog nadzora u skladu sa planom Ministarstva, usklađenim sa planom kojeg usvoji Odbor za inspekcijski nadzor Pariškog memoranduma o razumijevanju o kontroli države luke.

Pomoćni PSC inspektor iz stava 1 tačka 4 ovog člana može biti lice koje ima najmanje jednu godinu radnog iskustva u vršenju tehničkog nadzora na brodovima crnogorske državne pripadnosti, namijenjenih međunarodnoj plovidbi, ili lice koje ima najmanje jednu godinu radnog iskustva u Ministarstvu na poslovima primjene nacionalnih i međunarodnih pomorskih propisa i ispunjava uslove stava 1 tač. 1, 2 i 5 ovog člana.

Prilikom obavljanja inspekcijskog nadzora, PSC inspektor se rukovodi Pravilnikom uspješne prakse za obavljanje inspekcijskih pregleda kontrole države luke u okviru Paris MoU regiona.

Obuku i periodično ocjenjivanje iz stava 1 tačka 7 ovog člana obezbjeđuje Ministarstvo.

Inspektor sigurnosti plovidbe mora ispunjavati uslove utvrđene propisom o državnim službenicima i namještenicima i najmanje 12 mjeseci radnog iskustva u vršenju poslova inspekcijskog nadzora plovni objekata.

PSC inspektor i Inspektor sigurnosti plovidbe samostalno vrše inspekcijski nadzor, donose odluke u upravnom postupku i sprovode druge mjere iz svoje nadležnosti.

PSC inspektor i Inspektor sigurnosti plovidbe ne smiju imati imovinski interes u luci inspekcijskog pregleda na stranim plovnim objektima i plovnim objektima koji su predmet pregleda i biti zaposleni ili obavljati poslove u ime priznatih organizacija za statutaru sertifikaciju brodova, kao i obavljati preglede potrebne za izdavanje sertifikata za brodove.

PSC inspektor i Inspektor sigurnosti plovidbe poslove inspekcijskog nadzora vrše u službenom odijelu i nose propisanu indentifikacionu ispravu (u daljem tekstu: legitimacija) za vrijeme službe.

Način i uslove za nošenje službenog odijela, službenih oznaka i obrazac legitimacije PSC inspektora i Inspektora sigurnosti plovidbe propisuje Ministarstvo.”

Član 70

Član 184 mijenja se i glasi:

“Inspekcijski poslovi PSC inspektora

Član 184

PSC inspektor vrši nadzor nad stranim plovnim objektima i njihovim posadama u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru, uključujući luke i sidrišta Crne Gore.

Radi obavljanja poslova iz svoje nadležnosti, PSC inspektor ima slobodan pristup obali i stranom plovnom objektu.

PSC inspektor vrši nadzor nad:

- 1) sigurnošću plovidbe i sposobnosti stranog plovnog objekta za plovidbu, zaštitom ljudskih života i zaštitom životne sredine;
- 2) primjenom međunarodnih konvencija i lučkih propisa u skladu sa međunarodnim obavezama Crne Gore, utvrđenim uslovima koje moraju ispunjavati luke razvrstane prema vrsti pomorskog saobraćaja i namjeni, kao i ispunjavanje uslova za sigurnu plovidbu i privez stranih plovni objekata, ukrcavanje i iskrcavanje lica i utovar i istovar tereta;
- 3) obavljanjem međunarodnog javnog prevoza lica ili robe pomorskim putem;
- 4) članovima posade stranog plovnog objekta;
- 5) sprovođenjem zaštite i zdravlja na radu članova posade;
- 6) vršenjem pilotaže;
- 7) plutajućim objektima namijenjenim međunarodnom pomorskom saobraćaju radi njihove sigurne upotrebe i plovnosti;
- 8) tegljenjem odnosno potiskivanjem stranih plovni objekata.

Inspekcijski nadzor iz stava 3 tač. 6, 7 i 8 se vrši na osnovu obavještenja Lučke kapetanije ili Organa uprave, u cilju obezbjeđenja sigurnosti plovidbe.“

Član 71

Poslije člana 184 dodaju se pet novih članova koji glase:

„Utvrđivanje prioriteta inspekcijskog nadzora

Član 184a

Prije početka inspekcijskog pregleda, PSC inspektor utvrđuje rizični profil stranom plovnom objektu i postojanje odlučujućih ili nepredviđenih faktora, koji će odrediti kategoriju inspekcijskog nadzora.

Na osnovu rizičnog profila stranog plovnog objekta i postojanja odlučujućih ili nepredviđenih faktora određuje se kategorija i vrsta inspekcijskog nadzora, odnosno prioritet, učestalost i obim inspekcijskog nadzora.

Kategorije inspekcijskog nadzora su:

- 1) periodični inspekcijski nadzor i
- 2) dodatni inspekcijski nadzor, koji može zahtijevati obavljanje inspekcijskog pregleda u vremenu između periodičnih inspekcijskih pregleda.

Periodični inspekcijski pregledi stranog plovnog objekta se obavljaju u sljedećim vremenskim razmacima za strane plovne objekte:

- visokog rizika (HRS) – između pet i šest mjeseci nakon posljednjeg inspekcijskog pregleda u regionu Paris MoU.
- srednjeg rizika (SRS) – između deset i 12 mjeseci nakon posljednjeg inspekcijskog pregleda u regionu Paris MoU.
- niskog rizika (LRS) – između 24 i 36 mjeseci nakon posljednjeg inspekcijskog pregleda u regionu Paris MoU.

Vremenski razmak između periodičnih inspekcijskih pregleda i dodatnih inspekcijskih pregleda se računaju na način da naredni periodični inspekcijski pregled počinje da se računa nakon obavljenog dodatnog inspekcijskog pregleda.

Kategorija i vrsta inspekcijskog nadzora stranog plovnog objekta određuju prioritet inspekcijskog nadzora, odnosno kojem prioritetu strani plovni objekat pripada, i to:

- 1) prioritet I: strani plovni objekti se moraju pregledati zato što je istekao vremenski razmak ili zato što postoji odlučujući faktor;
- 2) prioritet II: strani plovni objekti se mogu pregledati iako su unutar vremenskog razmaka ili PSC inspektor smatra da je nepredviđeni faktor razlog za inspekcijski pregled.

Ukoliko periodični inspekcijski nadzor prioriteta II nije obavljen, strani plovni objekat ostaje u prioritetu II sve dok ne istekne vremenski razmak i strani plovni objekat postane prioritet I.

Za određivanje prioriteta inspekcijskog nadzora stranog plovnog objekta iz stava 2 ovog člana PSC inspektor koristi podatke iz THETIS-a.

Rizični profil stranog plovnog objekta, sistem odabira kategorije i vrste inspekcijskog nadzora, odlučujuće ili nepredviđene faktore, odnosno prioritet, učestalost i obim inspekcijskog nadzora iz stava 2 ovog člana propisuje Ministarstvo.

Vrste inspekcijskih pregleda stranog plovnog objekta

Član 184b

Vrste Inspekcijskih pregleda stranog plovnog objekta u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru, uključujući luke i sidrišta Crne Gore mogu biti: osnovni, detaljni i prošireni.

Inspekcijskim pregledom iz stava 1 ovog člana utvrđuje se ispunjenost zahtjeva međunarodnih konvencija i pripadajućih kodeksa, protokola i rezolucija IMO i ILO konvencija (u daljem tekstu: relevantnih instrumenata).

Postupak vršenja inspekcijskog pregleda PSC inspektora obavlja se u skladu sa rezolucijom A.1119(30) i priručnikom koji sadrži procedure, instrukcije, cirkularna pisma i smjernice za PSC inspektora (u daljem tekstu "PSCO Manual") kojeg donosi Odbor za inspekcijski nadzor Pariškog memoranduma o razumijevanju o kontroli države luke.

Vrste inspekcijskog pregleda, relevantne instrumente i EU propise na osnovu kojih se vrši inspekcijski pregled stranog plovnog objekta iz stava 2 ovog člana utvrđuje se propisom Ministarstva.

Osnovni inspekcijski pregled stranog plovnog objekta

Član 184c

Osnovni inspekcijski pregled stranog plovnog objekta je pregled prilikom kojeg PSC inspektor provjerava usklađenost stranog plovnog objekta, njegove opreme i posade sa zahtjevima relevantnih instrumenata.

Nakon prijema najave o uplovljavanju stranog plovnog objekta u luke i sidrišta Crne Gore, PSC inspektor obavještava zapovjednika broda ili lice koje upravlja stranim plovnim objektom o obavezi vršenja inspekcijskog pregleda.

Prilikom vršenja osnovnog inspekcijskog pregleda stranog plovnog objekta, PSC inspektor provjerava:

- brodske isprave, zapise i knjige, odgovarajuća svjedočanstva i njihov rok važenja i ostalu neophodnu brodsku dokumentaciju;
- da opšte stanje stranog plovnog objekta i higijenski uslovi na stranom plovnom objektu, uključujući komandni most, prostor za smještaj i boravak posade, brodske palube sa pramčanim kaštelom, brodska skladišta/prostor za teret i prostor mašine ispunjavaju opšteprihvaćena međunarodna pravila i standarde;
- otklonjenost nedostataka utvrđenih zapisnikom o prethodnom inspekcijskom pregledu stranog plovnog objekta, ako to nije prethodno urađeno, a u skladu sa vremenskim rokom određenim u zapisniku inspekcijskog pregleda.

Ukoliko se prilikom pregleda iz stava 1 ovog člana utvrde nedostaci, PSC inspektor usmenim putem obavještava zapovjednika broda ili lice koje upravlja stranim plovnim objektom o očiglednim razlozima za dalje vršenje detaljnog inspekcijskog pregleda stranog plovnog objekta.

Listu brodskih isprava, zapisa i knjiga, svjedočanstava i brodskih dokumenata iz stava 3 alineja 1 ovog člana utvrđuje se propisom Ministarstva.

Detaljni inspekcijski pregled stranog plovnog objekta

Član 184d

Detaljni inspekcijski pregled stranog plovnog objekta je pregled prilikom kojeg PSC inspektor u cjelini ili djelimično detaljno pregleda strani plovni objekat, opremu, posadu, životne i radne uslove i provjerava usklađenost postupaka članova posade sa radnim obavezama na brodu.

Detaljni inspekcijski pregled stranog plovnog objekta, obavlja se uvijek kada postoje očigledni razlozi utvrđeni tokom inspekcijskog pregleda iz člana 184c ovog zakona da stanje

stranog plovnog objekta ili njegove opreme ili posade ili uslovi života i rada pomoraca u značajnoj mjeri ne ispunjava odgovarajuće zahtjeve relevantnih instrumenata.

Detaljniji inspekcijski pregled obuhvata temeljni pregled:

- oblasti gdje su utvrđeni očigledni razlozi za dalje vršenje detaljnog inspekcijskog pregleda stranog plovnog objekta nakon pregleda iz člana 184c;
- oblasti na koje se odnose odlučujući ili nepredviđeni faktori;
- ostale oblasti izabrane od strane PSC inspektora, koje se odnose na: dokumentaciju, stanje konstrukcije, stanje vodonepropusnosti/otpornosti broda na vremenske uslove, sisteme za slučaj nužde, radio-komunikaciju, trgovačke operacije, protivpožarnu zaštitu, alarmne uređaje, uslove života i rada, navigacionu opremu, sredstva za spašavanje, opasne materije, pogonske i pomoćne mašine i sprečavanje zagađenja.

Prilikom vršenja detaljnog inspekcijskog pregleda uzima se u obzir i uticaj ljudskog faktora sadržan u ILO, STCW i ISM Pravilniku i obuhvata operativne kontrole, primjereno potrebi.

U izuzetnim okolnostima, gdje je kao rezultat detaljnog inspekcijskog pregleda utvrđeno da je sveukupno stanje stranog plovnog objekta i njegove opreme, članovi posade i njihovi uslovi života i rada, ispod zahtjeva relevantnih instrumenata, PSC inspektor može obustaviti inspekcijski pregled u skladu sa kriterijumima PSCO Manual.

Na stranim plovnim objektima koji viju zastavu države koja nije potpisnica međunarodnih konvencija, ili članovi posade ne posjeduju odgovarajuća STCW ovlašćenja, PSC inspektor treba da vrši detaljni inspekcijski pregled, a po potrebi i prošireni inspekcijski pregled, postupajući po istim procedurama propisanim za strane plovne objekte na koje se primjenjuju zahtjevi relevantnih instrumenata.

Obustava inspekcijskog pregleda stranog plovnog objekta iz stava 4 ovog člana traje sve dok zapovjednik broda odnosno lice koje upravlja stranim plovnim objektom ne preduzme mjere kojima će se osigurati ispunjavanje zahtjeva relevantnih instrumenata i o tome obavijesti PSC Inspektora.

Prije obustave inspekcijskog pregleda, PSC inspektor mora zapisnički konstatovati sve nedostatke koji nalažu zadržavanje stranog plovnog objekta u nekoliko oblasti, kako je definisano PSCO Manual-om.

Obavještenje pomorske administracije države zastave stranog plovnog objekta o zdržavanju mora sadržati informaciju da je inspekcijski pregled obustavljen sve dok PSC inspektor ne bude obaviješten da strani plovni objekat ispunjava zahtjeve relevantnih instrumenata.

Konkretno primjere očiglednih razloga da stanje stranog plovnog objekta ili njegove opreme ili posade ili uslovi života i rada pomoraca u značajnoj mjeri ne ispunjava odgovarajuće zahtjeve relevantnih instrumenata, utvrđenih tokom inspekcijskog pregleda iz člana 184c ovog zakona, na osnovu kojih se pristupilo obavljanju detaljnog inspekcijskog pregleda propisuje Ministarstva.

Prošireni inspekcijski pregled stranog plovnog objekta

Član 184e

Prošireni inspekcijski pregled stranog plovnog objekta je sveobuhvatni pregled koji obuhvata rizična područja a može uključiti i detaljni inspekcijski pregled stranog plovnog objekta kada za to postoje očigledni razlozi navedeni u PSCO Manual-u.

Strani plovni objekat nad kojim se vrši prošireni inspekcijski pregled ostaje u luci ili sidrištu do završetka inspekcijskog pregleda, osim u slučaju bezbjedonosnog rizika za brod i luku.

Rizična područja na kojima se vrši prošireni inspekcijski pregled i specifične oblasti koje će biti pregledane za vrijeme proširenog inspekcijskog pregleda stranog plovnog objekta utvrđuju se u skladu sa PSCO Manual-om.”

Član 72

Član 185 mijenja se i glasi:

“Pored provjere brodskih isprava, zapisa i knjiga, odgovarajućih svjedočanstava i njihovog roka važenja i ostale neophodne brodske dokumentacije u skladu sa članom 184c stav 3 alineja 1 ovog zakona, PSC inspektor provjerava i da li strani plovni objekat koji se ukrcava ili iskrcava ima važeću ispravu kojom se dokazuje nesmetano obavljanje trgovačkih operacija odnosno rad uređaja za utovar i istovar tereta na brodu, i da li stanje ovih uređaja odgovara podacima prikazanim u toj ispravi.”

Član 73

Poslije člana 185 dodaju se dva nova člana koji glase:

“Utvrđivanje nedostataka

Član 185a

PSC Inspektor nakon inspekcijskog pregleda stranog plovnog objekta, zbog neispunjenosti zahtjeva relevantnih instrumenata utvrđenih nadzorom iz člana 184 stav 3 ovog zakona, konstatuje nedostatke ili nedostatke koji prouzrokuju zabranu napuštanja luke ili nedostatke koji prouzrokuju zabranu vršenja trgovačkih operacija stranog plovnog objekta, u skladu sa PSCO Manual-om.

Ako PSC inspektor na stranom plovnom objektu utvrdi nedostatke iz stava 1 ovog člana u pogledu sigurnosti plovidbe stranog plovnog objekta, njegove sposobnosti za plovidbu, zaštite ljudi i zaštite životne sredine, zapovjednik broda ili lice koje upravlja stranim plovnim objektom odgovorno je za njihovo otklanjanje u određenom roku.

Ako utvrđeni nedostaci nisu otklonjeni u određenom roku ili ako su, po svojoj prirodi, takvi da ugrožavaju sigurnost stranog plovnog objekta, zdravlje ljudi i životnu sredinu, PSC inspektor će zabraniti stranom plovnom objektu dalju plovidbu dok se ti nedostaci ne otklone i opozvaće ispravu o sigurnosti plovidbe i/ili dozvolu za plovidbu.

Izuzetno od stava 3 ovog člana kada je osnov za zabranu plovidbe nastao kao rezultat slučajne štete koju je strani plovni objekat pretrpio, neće se izdati nalog o zabrani isplavljenja, pod uslovom da:

1) je zapovjednik broda ili lice koje upravlja stranim plovnim objektom obavijestilo PSC inspektora, pomorsku administraciju države zastave, odnosno priznatu organizaciju odgovornu za izdavanje relevantnog svjedočanstva, o slučajnoj šteti;

2) je zapovjednik broda ili lice koje upravlja stranim plovnim objektom, prije uplovljavanja u luku ili neposredno nakon nastanka štete, dostavio PSC inspektoru podatke o okolnostima pod kojima se desila nesreća i pretrpljenoj šteti, kao i informacije o potrebnom obavješćavanju pomorske administracije države zastave odnosno priznate organizacije odgovorne za izdavanje relevantnih svjedočanstava;

3) se na brodu preduzimaju odgovarajuće radnje vezano za ispravljanje nedostataka, u skladu sa zahtjevima PSC inspektora; i

4) je PSC inspektor, nakon primljenog obavješćenja o otklonjenim nedostacima kojima je bila ugrožena sigurnost, zdravlje ljudi ili životna sredina, potvrdio njihovo otklanjanje.

Ako PSC inspektor utvrdi da strani plovni objekat nema važeću ispravu kojom se dokazuje nesmetano obavljanje trgovačkih operacija odnosno rad uređaja za utovar i istovar tereta na brodu, ili ako stanje ovih uređaja nije u skladu sa važećom ispravom, zabraniće utovar, istovar ili prevoz tereta brodom opremom.

Zapisnik o izvršenom inspekcijskom pregledu

Član 185b

Nakon izvršenog inspekcijskog pregleda stranog plovnog objekta, PSC inspektor sačinjava zapisnik o izvršenom inspekcijskom pregledu na crnogorskom i engleskom jeziku i jedan primjerak dostavlja zapovjedniku broda odnosno licu koje upravlja stranim plovnim objektom.

Zapisnik sadrži rezultate inspekcijskog pregleda, utvrđene nedostatke, kao i pojedinosti o svakoj preduzetoj mjeri i sačinjen je na obrascu kojeg propisuje Ministarstvo.

Podaci iz zapisnika se unose u THETIS odmah nakon završetka zapisnika o izvršenom inspekcijskom pregledu ili zabrani isplovljenja stranog plovnog objekta i potvrđuju se u roku od 72 sata.

Izgled i sadržaj obrasca zapisnika iz st. 1 i 2 ovog člana propisuje Ministarstvo.“

Član 74

Član 186 mijenja se i glasi:

“Zabrana uplovljenja stranog plovnog objekta nakon višestrukog zadržavanja

Član 186

Lučka Kapetanija, na osnovu rješenja PSC inspektora, neće izdati odobrenje za slobodan saobraćaj sa obalom stranom plovnim objektu u luke i sidrišta Crne Gore ukoliko takav strani plovni objekat:

- plovi pod zastavom države koja se nalazi na sivoj listi objavljenoj u godišnjem izvještaju Paris MoU i bio je zadržan više od dva puta tokom prethodna 24 mjeseca u luci ili sidrištu u Paris MoU region; ili
- plovi pod zastavom države koja se nalazi na crnoj listi objavljenoj u godišnjem izvještaju Paris MoU i bio je zadržan više od dva puta tokom prethodnih 36 mjeseci u luci ili sidrištu unutar Paris MoU regiona.

Zabrana uplovljenja stranog plovnog objekta nakon trećeg zadržavanja, traje tri meseca nakon isplovljenja stranog plovnog objekta i napuštanja luke ili sidrišta Paris MoU regiona.

Zabranu uplovljenja iz st. 1 i 2 ovog člana donosi PSC inspektor rješenjem o zabrani uplovljavanja u slučaju više zabrana isplovljavanja, koje se sačinjava na obrascu kojeg propisuje Ministarstvo, i dostavlja Lučkoj kapetaniji na dalje postupanje.

Rješenje o zabrani uplovljavanju stranog plovnog objekta iz stava 3 ovog člana se poništava nakon isteka perioda od tri mjeseca od datuma izdavanja rješenja i kada se ispune uslovi dati u PSCO Manual-u.

Ako strani plovni objekat kome je izdato rješenje o zabrani uplovljenja stranog plovnog objekta, ispuni uslove iz stava 4 ovog člana, PSC inspektor donosi rješenje o ukidanju rješenja o zabrani uplovljavanja stranog plovnog objekta, koje se sačinjava na obrascu kojeg propisuje Ministarstvo.

Ako je stranom plovnim objektu po drugi put zabranjeno uplovljavanje, period zabrane uplovljavanja u Paris MoU region je 12 mjeseci nakon isplovljenja stranog plovnog objekta i napuštanja luke ili sidrišta Paris MoU regiona.

Rješenje o zabrani uplovljavanju stranog plovnog objekta iz stava 6 ovog člana se poništava nakon isteka perioda od 12 mjeseci od datuma izdavanja rješenja i kada se ispune uslovi dati u PSCO Manual-u.”

Član 75

Poslije člana 186 dodaju se dva nova člana koji glase:

“Zabrana uplovljenja stranom plovnim objektu nakon drugog zabranjenog uplovljavanja

Član 186a

Strani plovni objekat koji nakon isteka perioda od 12 mjeseci od druge zabrane uplovljavanja u zemljama Paris MoU regiona, bude ponovo zadržan u luci ili sidrištu Paris MoU regiona, dobija nalog o trećoj zabrani uplovljavanja u luku ili sidrište Paris MoU regiona.

Mjera iz stava 1 ovog člana sprovodi se na osnovu rješenja PSC inspektora o zabrani uplovljavanja u slučaju treće zabrane uplovljavanja stranog plovnog objekta koje se sačinjava na obrascu kojeg propisuje Ministarstvo, i dostavlja svim zainteresovanim stranama.

Rješenje o zabrani uplovljavanja u slučaju treće zabrane uplovljavanja stranog plovnog objekta može se poništiti samo nakon isteka perioda od 24 mjeseca od datuma izdavanja takvog rješenja i samo ukoliko:

- strani plovni objekat plovi pod zastavom države čija stopa zadržavanja ne pripada crnoj ili sivoj listi Paris MoU;
- su statutarne svjedočanstva i klasa stranog plovnog objekta izdata od strane jedne ili više organizacija koje su priznate od strane jedne ili više država članica Paris MoU u skladu sa propisom Ministarstva iz člana 184a stav 9 ovog zakona;
- stranim plovnim objektom upravlja kompanija visokog rejtinga u skladu sa propisom Ministarstva iz člana 184a stav 9 ovog zakona;
- su ispunjeni uslovi PSCO Manual.

Svaki strani plovni objekat koji ne ispunjava kriterijume iz stava 3 ovog člana, nakon perioda od 24 mjeseca od izdavanja rješenja o trećoj zabrani uplovljenja, biće trajno odbijeno uplovljavanje u bilo koju luku ili sidrište Paris MoU regiona.

Svako naknadno zadržavanje stranog plovnog objekta u luci ili sidrištu nakon trećeg odbijenog uplovljavanja rezultira trajnu zabranu uplovljavanja u bilo koju luku ili sidrište Paris MoU regiona.

Mjera iz st. 4 i 5 ovog člana sprovodi se na osnovu rješenja PSC inspektora o trajnom odbijanju uplovljavanja stranog plovnog objekta koje se sačinjava na obrascu kojeg propisuje Ministarstvo, i dostavlja svim zainteresovanim stranama.

Prije mjere odbijanja uplovljavanja, PSC inspektor može zahtijevati savjetovanje sa pomorskom administracijom države zastave stranog plovnog objekta.

Zabrana uplovljenja stranom plovnim objektu na osnovu drugih događaja

Član 186b

Lučka Kapetanija, na osnovu rješenja PSC inspektora, neće izdati odobrenje za slobodan saobraćaj sa obalom stranom plovnim objektu u bilo koju luku, brodogradilište ili sidrište na teritoriji Crne Gore, ako utvrdi da strani plovni objekat nije postupio po zahtjevima inspeksijskog nadzora države članice Paris MoU i nije se uputio na remont u brodogradilište, odnosno nije postupio u skladu sa članom 188 ovog zakona.

Ako PSC inspektor utvrdi da strani plovni objekat nema potvrdu o osiguranju odgovornosti za pomorska potraživanja ili druge odgovarajuće finansijske garancije iz člana 33 ovog zakona i da nema osnova za zadržavanje stranog plovnog objekta, PSC inspektor može donijeti rješenje o protjerivanju stranog plovnog objekta o čemu obavještava Evropsku komisiju, druge države članice EU i pomorsku administraciju države zastave stranog plovnog objekta.

Ako je strani plovni objekat iz čl. 186, 186a i st. 1 i 2 ovog člana već uplovio u vode Crne Gore, Lučka Kapetanija, na osnovu rješenja PSC inspektora, ima ovlašćenje da zapovjedniku odnosno licu koje upravlja stranim plovnim objektom naloži da napusti unutrašnje morske vode i teritorijalno more Crne Gore.

Ako strani plovni objekat iz stava 3 ovog člana ne postupi po naređenju Lučke kapetanije, ista može naložiti organu uprave nadležnom za unutrašnje poslove da ukloni strani plovni objekat iz unutrašnjih morskih voda i teritorijalnog mora Crne Gore.

Izuzetno od čl. 186, 186a ovog zakona i ovog člana, Lučka Kapetanija će po nalogu Organa uprave dati odobrenje za uplovljenje stranom plovnom objektu u luku i sidrište Crne Gore u slučaju više sile ili zbog odlučujućih sigurnosnih razloga, ili da bi se smanjio ili sveo na najmanju mjeru rizik od zagađivanja, pod uslovom da su vlasnik stranog plovnog objekta, brodar, zapovjednik broda ili lice koje upravlja stranim plovnim objektom sproveli odgovarajuće mjere prihvatljive za Lučku kapetaniju da bi omogućili sigurno uplovljavanje.”

Član 76

Član 187 mijenja se i glasi:

“Zabrana isplavljenja stranog plovnog objekta

Član 187

Ako se inspekcijskim pregledom utvrde nedostaci koji očigledno upućuju na zaključak da strani plovni objekat neće moći da nastavi plovidbu bez ugrožavanja sigurnosti, života ljudi i životne sredine, rješenjem PSC inspektora će se zabraniti napuštanje luke, odnosno sidrišta, dok se ne obezbijede uslovi za nastavak plovidbe, odnosno otklone pojedinačni ili zbirni nedostaci kojima se ugrožavanje sigurnost, život ljudi i životna sredina.

Nedostatke iz stava 1 ovog člana i dalje postupanje na osnovu pronađenih nedostataka, utvrđuje PSC inspektor u skladu sa PSCO Manual-om.

Mjera iz stava 1 ovog člana, sprovodi se na osnovu rješenja o zabrani isplavljavanja stranog plovnog objekta koje se sačinjava na obrascima koje propisuje Ministarstvo i dostavlja se zapovjedniku broda, odnosno licu koje upravlja stranim plovnim objektom i pomorskoj administraciji države zastave stranog plovnog objekta.

Prilikom sprovođenja inspekcijskog pregleda koji se odnosi na pregled pomorskih ovlašćenja članova posade stranog plovnog objekta, PSC inspektor postupa u skladu sa odredbama Međunarodne konvencije o standardima za obuku, izdavanje uverenja i vršenju brodske straže pomoraca (STCW konvencija) i PSCO Manual-om.

Ako se u obavljanju inspekcijskog nadzora utvrde nedostaci iz st. 1 i 2 ovog člana, o utvrđenom stanju i preduzetim mjerama obavjestiće se vlasnik stranog plovnog objekta, brodar, priznata organizacija, a putem diplomatskih odnosno konzularnih tijela, pomorska administracija države čiju zastavu strani plovni objekat vije i odgovarajuće organizacije pomoraca u slučaju neusaglašenosti sa MLC konvencijom .

Ako strani plovni objekat kome je izdato rješenje iz stava 3 ovog člana, ispuni uslove utvrđene ovim rješenjem i u skladu sa PSCO Manual-om, PSC inspektor donosi rješenje o ukidanju rješenja o zabrani isplavljavanja stranog plovnog objekta, koje se sačinjava na obrascu kojeg propisuje Ministarstvo.

Odredbe ovog člana primjenjuju se i na strane plovne objekte koji plove pod zastavom države koja nije potpisnica konvencija Međunarodne pomorske organizacije.”

Član 77

Poslije člana 187 dodaju četiri nova člana koji glase:

“Zabrane isplavljavanja i obavljanja trgovačkih operacija stranog plovnog objekta na osnovu odredaba MLC konvencije

Član 187a

PSC Inspektor će izreći mjeru zabrane isplavljavanja stranog plovnog objekta ili zabranu vršenja trgovinskih operacija na stranom plovnom objektu kada se utvrdi da radni i životni uslovi na plovnom objektu ugrožavaju sigurnost, zdravlje ili bezbjednost pomoraca, ili da nedostaci predstavljaju ozbiljno ili ponovljeno kršenje zahtjeva MLC konvencije.

Mjera iz stava 1 ovog člana ukinuće se nakon otklanjanja nedostataka ili prihvatanja plana za otklanjanje nedostataka.

Prije prihvatanja plana iz stava 2 ovog člana, PSC inspektor se može savjetovati sa pomorskom administracijom države zastave stranog plovnog objekta.

U slučaju zabrane isplovljavanja stranog plovnog objekta iz stave 1 ovog člana, PSC inspektor će bez odlaganja obavijestiti pomorsku administraciju države zastave i pozvati predstavnika države zastave, da ako je moguće bude prisutan, zahtijevajući odgovor države zastave u propisanom roku.

PSC inspektor će o zabrani isplovljavanja stranog plovnog objekta iz stave 1 ovog člana, bez odlaganja obavijestiti odgovarajuće organizacije pomoraca i brodovlasnika u luci ili sidrištu u kojoj je sproveden inspekcijski pregled.

Zabrana trgovačkih operacija na stranim plovnim objektima

Član 187b

Ako PSC inspektor utvrdi da strani plovni objekat ima nedostatke koji pri vršenju trgovačkih operacija jasno ugrožavaju stabilitet, sigurnost za plovidbu i čvrstoću stranog plovnog objekta, sigurnost plovidbe, zdravlje ljudi ili životnu sredinu, PSC inspektor će rješenjem zabraniti stranom plovnom objektu dalje vršenje tih trgovačkih operacija.

Nedostatke iz stava 1 ovog člana i dalje postupanje na osnovu pronađenih nedostataka, utvrđuje PSC inspektor u skladu sa PSCO Manual-om.

Mjera iz stava 1 ovog člana sprovode se na osnovu rješenja o zabrani operacija na stranom plovnom objektu, koje se sačinjava na obrascu kojeg propisuje Ministarstvo.

Ako strani plovni objekat, kojem je izdato rješenje iz stava 3 ovog člana, ispunio uslove utvrđene ovim rješenjem i u skladu sa PSCO Manual-om, PSC inspektor povlači rješenje o zabrani operacija na stranom plovnom objektu.

Ako PSC inspektor, prilikom vršenja inspekcijskog nadzora iz člana 185 ovog zakona utvrdi da strani plovni objekat ne posjeduje važeće isprave koje potvrđuju da je brodska oprema za utovar i istovar u ispravnom i sigurnom stanju, ili ako utvrdi da stanje ove opreme ne odgovara podacima iz tih isprava, zabraniće vršenje utovara i istovara tereta korišćenjem brodske opreme tog stranog plovnog objekta.

Posada na stranom plovnom objektu

Član 187c

Ako PSC inspektor utvrdi da je član posade stranog plovnog objekta bio pod uticajem alkohola ili drugih psihoaktivnih supstanci, ili da je član posade u takvom psihofizičkom stanju da može ugroziti sigurnost plovidbe, narediće zapovjedniku broda ili licu koje upravlja stranim plovnom objektom da udalji sa radnog mjesta to lice, a po potrebi i da ga iskrca sa stranog plovnog objekta.

Ako je to lice zapovjednik broda ili lice koje upravlja stranim plovnom objektom, PSC inspektor će narediti zamjeniku zapovjednika broda ili zamjeniku lica koje upravlja stranim plovnom objektom da to lice udalji sa radnog mjesta.

Ako PSC inspektor utvrdi da član posade stranog plovnog objekta nema ovlaštenje za obavljanje odgovarajućih poslova na stranom plovnom objektu ili nema važeći ugovor o radu na stranom plovnom objektu, PSC inspektor će postupiti u skladu sa PSCO Manual.

Član 187d

Strani plovni objekat kojem je PSC inspektor zabranio da napusti luku, za svaki naredni inspekcijski pregled kojim se utvrđuje da li su nedostaci i okolnosti koje su dovele do zabrane napuštanja luke otklonjeni, plaća troškove pregleda koje utvrdi Ministarstvo.

Rješenje o zabrani napuštanja luke ili zabrani vršenja trgovačkih operacija na stranom plovnom objektu ukinuće se nakon otklanjanja nedostataka i kada se utvrdi da strani plovni

objekat može nastaviti svoje putovanje ili trgovačke operacije bez rizika za sigurnost plovidbe, zdravlje ljudi ili životnu sredinu, i da su ispunjeni ostali uslovi iz stava 1 ovog člana.”

Član 78

Član 188 mijenja se i glasi:

“Uslovno oslobađanje stranog plovnog objekta od zabrane isplovljavanja

Član 188

Ako se nedostaci na stranom plovnom objektu kojem je rješenjem zabranjeno isplovljavanje ne mogu otkloniti u luci, PSC inspektor donosi rješenje o uslovnom oslobađanju stranog plovnog objekta od zabrane isplovljavanja i slanju stranog plovnog objekta na remont u brodogradilište, koje se sačinjava na obrascu koji propisuje Ministarstvo.

Strani plovni objekat iz stave 1 ovog člana se može uputiti na remont u brodogradilište u skladu sa PSCO Manual-om, uz predhodno pribavljenu saglasnost brodogradilišne luke na zahtjev PSC inspektora za prihvrat broda, koji se sačinjava na obrascu koji propisuje Ministarstvo.

Ako strani plovni objekat ne dođe u brodogradilište iz stava 1 ovog člana do procijenjenog vremena dolaska, PSC inspektor izdaje rješenje o zabrani uplovljavanja stranog plovnog objekta u Paris MoU regionu koji se sačinjava na obrascu koji propisuje Ministarstvo, u skladu sa PSCO Manual-om.”

Član 79

Poslije člana 188 dodaju se dva nova člana koji glase:

“Žalba

Član 188a

Protiv rješenja PSC 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 plovnog objekta ili odbijanju uplovljavanja stranog plovnog objekta poništi, ukine ili izmijeni, o preduzetim radnjama Ministarstvo informiše sve članice Paris MoU a podaci o poništenju, ukidanju ili izmijeni se unose u THETIS.

Ovlašćenja inspektora sigurnosti plovidbe

188b

Inspektor sigurnosti plovidbe vrši nadzor nad pomorskim objektima crnogorske državne pripadnosti, stranim čamcima i njihovim posadama u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru, uključujući luke, sidrišta i ostale objekte obalne infrastrukture Crne Gore.

Inspektor sigurnosti plovidbe vrši nadzor nad:

- 1) sposobnosti pomorskog objekta za plovidbu, zaštitom ljudskih života i zaštitom životne sredine;
- 2) ispravama, zapisima i knjigama, odgovarajućim svjedočanstvima i njihov rok važenja i ostalu neophodnu dokumentaciju pomorskog objekta;
- 3) opšte stanje pomorskog objekta, higijenske uslove na pomorskom objektu, uključujući prostore mašine i prostore za smještaj i boravak posade i putnika;
- 4) operativnim i drugim obalama, lukobranima, potrebnim dubinama, uređajima, postrojenjima i drugim objektima namijenjenim za vez u lukama, zaštitu pomorskog objekta, ukrcavanje i iskrcavanje putnika i stvari u skladu sa međunarodnim i propisima Crne Gore;
- 5) održavanjem i obilježavanjem plovnih puteva u teritorijalnom moru i unutrašnjim

morskim vodama i objektima za sigurnost plovidbe na tim plovnim putevima;

6) obavljanjem radio-službe radi sigurnosti plovidbe i zaštite ljudskog života na moru i njihovim uređajima i opremom kao i održavanjem sredstava i radom tih službi;

7) prevozom lica i stvari u pogledu zaštite ljudskih života i imovine;

8) prevozom putnika i/ili stvari u unutrašnjem pomorskom saobraćaju;

9) plovidbom i pilotažom;

10) sigurnošću instalacija za proizvodnju ugljovodonika.

Inspeksijske poslove iz stava 2 tač. 1, 2, 7 i 8 ovog člana, koji se odnose na čamce i jahte za ličnu upotrebu pored Inspektora sigurnosti plovidbe može obavljati i policijski službenik po ovlaštenju Ministarstva.

Inspeksijske poslove iz stava 2 tač. 1, 2, 6, 7, 8 i 9 ovog člana, vrši i Organ uprave.

Inspeksijske poslove iz stava 2 tačka 9 ovog člana Organ uprave vrši korišćenjem tehničkih sistema iz člana 45 stava 7 ovog zakona.

Ukoliko Organ uprave korišćenjem tehničkih sistema iz člana 45 stava 7 ovog zakona ne može utvrditi identitet plovnog objekta koji je počinio prekršaj, o događaju će putem službene zabilješke obavijestiti Inspektora sigurnosti plovidbe.

Poslove iz stava 2 ovog člana za crnogorske ratne brodove, vojne luke, sidrišta i ostale objekte obalne infrastrukture Vojske Crne Gore vrši organizaciona jedinica Ministarstva odbrane nadležna za poslove inspeksijskog nadzora i Generalštab Vojske Crne Gore, u skladu sa zakonom.“

Član 80

U članu 189 stav 1 riječi: “člana 185” zamjenjuju se riječima: “člana 188b”.

Član 81

Član 190 mijenja se i glasi:

„Ako se u obavljanju inspeksijskog nadzora shodno odredbama člana 188b ovog zakona utvrde nedostaci broda u pogledu njegove sposobnosti za plovidbu, narediće se 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 i okoline ili ako su mu tankovi otpadnih voda puni, zabraniće se brodu dalja plovidba dok se navedeni nedostaci ne otklone i oduzeće mu se isprava o sposobnosti za plovidbu.

Ako Inspektor sigurnosti plovidbe, odnosno drugi ovlašćeni službenik utvrdi da plovni objekat ima nedostataka koji ugrožavaju sigurnost plovidbe, zabraniće dalju plovidbu plovnom objektu, oduzeti dozvolu za plovidbu i o tome obavijestiti Lučku kapetaniju koja je izdala dozvolu za plovidbu plovnog objekta.

Inspeksijski pregled pomorskih objekata iz člana 189 ovog zakona koji viju crnogorsku zastavu može se obaviti i van unutrašnjih morskih voda i teritorijalnog mora Crne Gore, ukoliko se ocijeni da postoji opravdana sumnja da stvarno stanje na brodu ne odgovara izdatim brodskim ispravama i knjigama ili da se do isteka važenja brodskih isprava i knjiga ne predviđa uplovljavanje broda u luke Crne Gore.

U obavljanju inspeksijskog nadzora iz člana 189 ovog zakona Inspektor sigurnosti plovidbe može od priznate organizacije ili Organa uprave zatražiti na uvid dokumentaciju o postupku izdavanja svjedočanstava za brod koji se nadzire.

Ako zapovjednik ne postupi po nalogu inspekcije iz st. 2 i 3 ovog člana, Inspektor sigurnosti plovidbe će, nakon što rješenje postane izvršno, na pogodan način zabraniti plovidbu, odnosno utovar, istovar ili pretovar tereta.

Ako brod iz stava 6 ovog člana predstavlja ili može predstavljati opasnost za luke, plovne putove, plovidbu, iskorištavanje prirodnih bogatstava mora ili okoline, Inspektor sigurnosti plovidbe će, pored radnji iz stava 6 ovog člana, rješenjem narediti vlasniku broda da u primjerenom roku preduzme mjere za njegovo uklanjanje uz nadzor Organa uprave.

Ako vlasnik broda ne postupi u skladu sa rješenjem Inspektora sigurnosti plovidbe, Organ uprave će na trošak i rizik vlasnika organizovati uklanjanje broda posredstvom pravnog ili fizičkog lica kojoj je to poslovna djelatnost.

Ako brod iz stava 6 ovog člana predstavlja neposrednu opasnost za luke, plovne putove, plovidbu, iskorištavanje prirodnih bogatstava mora ili okoline, Inspektor sigurnosti plovidbe će i bez prethodnog donošenja rješenja iz stava 7 ovog člana odlučiti o uklanjanju broda na trošak i rizik vlasnika.

Uklanjanje broda u smislu st. 8 i 9 ovog člana znači svaki oblik sprečavanja, ublažavanja ili otklanjanja opasnosti.

Odredbe čl. 189 i 190 ovog zakona na odgovarajući se način primjenjuju na druge plovne te plutajuće odobalne objekte.“

Član 82

Član 191 mijenja se i glasi:

“Ako se u obavljanju inspekcijskog nadzora shodno odredbama člana 184 stav 2 tačka 2 i člana 188b stav 2 tačka 4 ovog zakona utvrdi da se u lukama otvorenim za međunarodni i unutrašnji saobraćaj ne sprovode mjere koje su u skladu s međunarodnim obavezama Crne Gore ili posebnim propisima koji uređuju red u lukama ili da je stanje luka takvo da predstavlja opasnost za sigurnost plovniha objekata, Organ uprave će narediti korisniku odnosno koncesionaru luke da, radi otklanjanja utvrđenih nedostataka, u određenom roku, preduzme odgovarajuće mjere ili obavi potrebne radove.

Ako mjere i radovi naređeni shodno stavu 1 ovog člana ne budu izvršeni u određenom roku, PSC inspektor, odnosno Inspektor sigurnosti plovidbe može zabraniti:

1) pristajanje plovniha objekata određene veličine uz dio operativne ili druge obale za koji je utvrđen nedostatak dok ne bude omogućeno sigurno pristajanje takvih plovniha objekata;

2) upotrebu operativne ili druge obale ili njenog dijela, kao i sidrišta koje neposredno ugrožava sigurnost plovniha objekata, lica i stvari prilikom utovara, istovara ili pretovara ili ako prijeti opasnost da se zbog neispravnog uređaja zagadi okolina;

3) saobraćaj u luci i sidrištu sve dok je sigurnost plovidbe neposredno ugrožena zbog neodržavanja lučkih objekata u ispravnom stanju ili potrebnih dubina.

Ako nedostaci iz stava 1 ovog člana neposredno ugrožavaju ljudske živote, sigurnost plovidbe i zaštitu životne sredine, PSC inspektor odnosno Inspektor sigurnosti plovidbe može odmah preduzeti mjere iz stava 2 ovog člana.

Odredbe ovog člana na odgovarajući način se primjenjuju i na luke otvorene za unutrašnji saobraćaj.”

Član 83

U članu 192 stav 1 mijenja se i glasi

“Ako se u obavljanju inspekcijskog nadzora prema odredbi člana 188b stav 2 tačka 5 ovog zakona utvrdi da je stanje plovnog puta ili objekta za sigurnost plovidbe na plovnom putu takvo da ugrožava sigurnost plovidbe, Inspektor sigurnosti plovidbe će obavijestiti Organ uprave da:

- 1) privremeno obilježi smetnje na plovnom putu, odnosno da smetnju ukloni i da postavi ili aktivira signalne oznake i svjetla ako su ista uklonjena ili neispravna;
- 2) privremeno zabrani plovidbu na tom plovnom putu ako nijesu preduzete mjere za sigurnu plovidbu.“

Član 84

Član 193 mijenja se i glasi:

“Ako se u obavljanju inspekcijskog nadzora prema odredbi člana 188b stav 2 tačka 6 ovog zakona utvrdi da održavanje radio-stanica i obavljanje radio-službe nije u skladu s propisima kojima se uređuje područje telekomunikacija, Inspektor sigurnosti plovidbe će naložiti Organu uprave otklanjanje utvrđenih nedostaka u određenom roku.

Ako se u obavljanju inspekcijskog nadzora iz stava 1 ovog člana utvrde takvi nedostaci koji mogu ugroziti sigurnost plovidbe, izvještaj o utvrđenim nedostacima, s predlozima za njihovo otklanjanje dostaviće se Ministarstvu i Organu uprave.”

Član 85

U članu 194, članu 196 stav 2 i članu 197 stav 5 ovog zakona riječ „Inspektor“ zamjenjuje se riječima: „Inspektor sigurnosti plovidbe“.

Član 86

Član 195 briše se.

Član 87

Član 199 mijenja se i glasi:

ako: “Novčanom kaznom od 1.500 eura do 20.000 eura kazniće se za prekršaj pravno lice,

- 1) plovni objekat prilikom plovidbe unutrašnjim morskim vodama ili teritorijalnim morem Crne Gore ne postupa u skladu sa ovim zakonom, na način kojim se izbjegava sudar na moru, kao i međunarodnim pravilima o sigurnosti plovidbe (član 10 stav 1);
- 2) brzina plovidbe plovnog objekta bude veća od propisane (član 10 stav 2);
- 3) na Skadarskom jezeru koristi plovilo na vodeni mlazni pogon i plovni objekat sa motorom jačine preko 7,35 kW, bez odobrenja organa uprave nadležnog za zaštitu prirode (član 10 stav 3);
- 4) plovni objekat do 50 BT plovi brzinom većom od četiri čvora iznad brzine propisane u stavu 2 tač. 1 i 2 al. 1 i 2 ovog člana (član 10 stav 5);
- 5) plovni objekat koji plovi u uskom kanalu ne plovi što bliže spoljnoj ivici uskog kanala koja se nalazi sa njegove desne strane (član 10a stav 2);
- 6) plovni objekat dužine manje od 20m ili jedrenjak ometa prolaz brodu koji može sigurno da plovi jedino unutar uskog kanala (član 10a stav 3);
- 7) ribarski brod, zauzet ribarenjem, ometa prolaz bilo kojem drugom brodu koji može sigurno da plovi jedino unutar uskog kanala (član 10a stav 4);
- 8) plovni objekat presijeca uski kanal, a to presijecanje ometa prolaz brodu koji jedino sigurno plovi unutar uskog kanala (član 10a stav 5);
- 9) pretiče u uskom kanalu brod koji jedino sigurno plovi unutar uskog kanala (član 10a stav 6);
- 10) brod koji se približava zavoju ili području uskog kanala, gdje se drugi brodovi ne vide zbog prepreke, ne plovi sa posebnom pažnjom i oprezom i ne vrši obavezno oglašavanje odgovarajućim zvučnim signalom (član 10a stav 7);
- 11) plovni objekat usidri u uskom kanalu (član 10a stav 8);

- 12) prilikom obavljanja javnog prevoza primi na prevoz lica ili stvari iznad granica dozvoljene nosivosti broda (član 12);
- 13) ne objavi red plovidbe u štampanim ili elektronskim medijima najmanje 15 dana prije stupanja na snagu reda plovidbe (član 13 stav 3);
- 14) se brodar ne pridržava utvrđenog i objavljenog reda plovidbe (član 13 stav 4);
- 15) održi sportska takmičenja i priredbe na određenom dijelu plovnog puta na kojem se mogu održavati, u zavisnosti od inteziteta pomorskog saobraćaja, bez odobrenja Organa uprave (član 16);
- 16) organizator sportskog takmičenja, odnosno priredbe iz člana 16 ovog zakona sa plovnog puta ne ukloni oznake, uređaje i predmete koji su postavljeni radi održavanja sportskog takmičenja, odnosno priredbe u roku od 24 sata nakon njihovog održavanja (član 17 stav 1);
- 17) se obuka na plovilima na vodeni mlazni pogon ne vrši na obilježenim vodenim površinama (poligon za obuku) koje određuje pravno lice koje upravlja morskim dobrom, uz saglasnost Ministarstva (član 19 stav 1);
- 18) obuku na poligonu za obuku vrše privredna lica i preduzetnici koji ispunjavaju uslove u pogledu opreme i kadra, bez odobrenja pravnog lica koje upravlja morskim dobrom (član 19 stav 2);
- 19) usidri ili veže plovni objekat izvan lučkog područja i Ro-Ro trajektnih pristaništa na uređenim i obilježenim mjestima određenim za sidrenje i vezivanje, bez saglasnosti Organa uprave prema planu pravnog lica koje upravlja morskim dobrom (član 20 stav 3);
- 20) bez pribavljenog odobrenja, izdatog na osnovu saglasnosti Ministarstva, započne izgradnju plovniha kanala, luka, pristaništa i drugih hidrotehničkih objekata od uticaja na sigurnost plovidbe (član 23);
- 21) na objekatima i sredstvima, koja predstavljaju stalne ili privremene prepreke na plovnom putu i u luci (mostovi, kablovi, potonuli objekti i slično), ne postavi i održava svijetla i znakove za obilježavanje tih prepreka radi obezbjeđenja sigurnosti plovidbe (član 24 stav 1);
- 22) nasukani, potopljeni ili plovni objekat nesposoban za manevrisanje koji ometa ili ugrožava sigurnost plovidbe, na zahtjev Ministarstva, bez odlaganja, ne ukloni plovni objekat sa plovnog puta, pristaništa, luke ili sidrišta (član 25 stav 1);
- 23) ne čuva plovni objekat iz člana 25 stav 2 ovog zakona, kao i plovni objekat kojem je Ministarstvo ili nadležni sud zabranio isplavljenje (član 25 stav 3);
- 24) na plovni put, pristanište i u luku baci predmete ili stvari koje mogu da ometaju ili ugroze sigurnost plovidbe (član 25 stav 4);
- 25) sa plovnog puta ne ukloni brod i smjesti ga u luku radi čuvanja (član 26 stav 2);
- 26) plovni objekti koji u skladu sa zakonom i međunarodnim propisima imaju instaliranu VHF DSC radio stanicu za vrijeme plovidbe ne odgovaraju na pozive u odnosu na sigurnost pomorske plovidbe (član 27 stav 3);
- 27) strani brod i strani ratni brod ne viju zastavu svoje državne pripadnosti i zastavu Crne Gore, dok se nalaze na plovnom putu u teritorijalnom moru i unutrašnjim morskim vodama Crne Gore (član 28 stav 4);
- 28) brod koji dolazi u luku i odlazi iz luke ne najavi dolazak u luku i odlazak iz luke (član 28 stav 5);
- 29) strani nuklearni brod koji namjerava da uplovi u crnogorsku luku otvorenu za međunarodni saobraćaj ne podnese Ministarstvu zahtjev za izdavanje dozvole za uplovljenje u luku i uz zahtjev ne priloži ovjereni prepis dokumentacije o sigurnosti nuklearnog pogona broda (član 31 st. 1 i 2);
- 30) crnogorski brod od 300 BT ili više, kao i strani brod, koji namjerava da uplovi u crnogorsku luku ili da pristane uz postrojenja za istraživanje i proizvodnju ugljovodonika

u teritorijalnom moru Crne Gore, moraju imati potvrdu o osiguranju od odgovornosti za pomorska potraživanja navedena u Međunarodnoj konvenciji o ograničenju odgovornosti za pomorska potraživanja iz 1976. godine, do iznosa osiguranja utvrđenih Protokolom iz 1996. godine, na tu Konvenciju (član 33 st. 1 i 5);

- 31) plovni objekat koji je zbog više sile ili nezgode na moru prinuđen da se skloni u unutrašnje morske vode Crne Gore, a o tome, bez odlaganja, ne obavijesti Organ uprave radi određivanja mjesta skloništa (član 34 stav 1);
- 32) poslove pilotaže ne obavlja na osnovu odobrenja Ministarstva (član 36 stav 1);
- 33) ne obezbijedi obavljanje pilotaže 24 sata dnevno, ne vodi pilotski dnevnik i ne obezbijedi obuku pilota (član 36 stav 3);
- 34) pilotski plovni objekat nije obilježen i ne koristi pozivne znakove za pilotažu (član 36 stav 4);
- 35) ne obezbijedi i izvrši obuku pilota (član 39 stav 8);
- 36) za vrijeme vršenja pilotaže pilot ne nosi službeno odijelo i nema kod sebe pilotsku legitimaciju (član 40 stav 1);
- 37) za vrijeme vršenja pilotaže pilot napusti zapovjednički most pilotiranog broda prije završetka pilotaže (član 40 stav 2);
- 38) pilot ne odbije pilotiranje plovnog objekta koji nije dobio odobrenje za slobodan saobraćaj sa obalom ili odobrenje za isplavljenje ili ako je brod prekrzan ili ako gaz broda ne odgovara dubini mora na mjestu određenom za privez ili sidrenje broda ili ako na mjestu priveza broda nijesu ispunjeni uslovi za siguran privez u plutajućem stanju ili u drugim slučajevima kojima se ugrožava sigurnost plovidbe (član 40 stav 3);
- 39) plovni objekat koji uplovi u teritorijalno more i unutrašnje morske vode Crne Gore, a podatke iz člana 46 stav 1 ovog zakona nije dostavio pomorskom operativnom centru putem VHF radio stanice (član 45 stav 4);
- 40) za brod koji plovi ka luci Crne Gore, Organu uprave ne prijavi podatke o brodu, tankeru, planiranim operacijama u luci ili sidrištu, planiranim tehničkim nadzorima i značajnim radovima održavanja i popravke koji će se sprovesti za vrijeme boravka broda u luci Crne Gore, datumu posljednjeg proširenog pregleda stranog plovnog objekat u Paris Mou region i podatke o teretu (član 46 st. 1 i 2);
- 41) brod, lice koje ovlasti brodar ili zapovjednik broda ne prijavi podatke iz člana 46 ovog zakona u rokovima propisanim u članu 47 stav 1 ovog zakona;
- 42) brodar, lice koje ovlasti brodar ili zapovjednik broda koji plovi Jadranskim morem u skladu sa rezolucijom MSC.139(76) o obaveznom izvještavanju brodova u sektoru 2 ADRIREP Sistema, pomorskom operativnom centru ne prijavi podatke iz člana 47 stav 2 ovog zakona;
- 43) putnički i brzi putnički brod, teretni i brzi teretni brod od 300 BT ili više, u međunarodnoj plovidbi, kao i tehnički plovni objekat nije opremljen sistemom za identifikaciju i praćenje broda velikog dometa (član 48 stav 1);
- 44) putnički i brzi putnički brod, teretni i brzi teretni brod od 300 BT ili više, u međunarodnoj plovidbi, kao i tehnički plovni objekat nije opremljen sistemom za automatsku identifikaciju broda (AIS) i sistemom zapisivanja podataka o plovidbi (VDR), u skladu sa međunarodnim ugovorima, a plovni objekti registrovani za privrednu djelatnost – prevoz putnika koji plove u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Crne Gore nijesu opremljeni AIS sistemom (član 48 stav 4);
- 45) brod iz člana 48 stav 4 nema stalno uključen AIS sistem, osim u slučaju kada je međunarodnim ugovorom utvrđena zaštita podataka u plovidbi (član 48 stav 5);
- 46) brod nema odgovarajuće zalihe lijekova i odgovarajuća medicinska sredstva za pružanje medicinske pomoći na brodovima (član 49 stav 9).
- 47) brod preko 500 BT koji ima najmanje 15 članova posade na putovanjima koja traju

- duže od tri dana nema brodsku bolnicu, odnosno ambulantu za pružanje medicinske pomoći, opremljenu odgovarajućom medicinskom opremom (član 49 stav 10).
- 48) na brodu na međunarodnoj plovidbi koji ima najmanje 100 članova posade na putovanjima koja traju duže od tri dana, nema ljekara za pružanje medicinske pomoći (član 49 stav 11).
- 49) brod koji prevozi opasna sredstva, u svojoj apoteci na brodu, nema protivotrove (član 49 stav 12).
- 50) ne obezbijedi zalihe lijekova i medicinskih sredstava na brodu (član 49 stav 13).
- 51) ne izvrši osnovni pregled broda u vrijeme i na način propisan u članu 54 ovog zakona;
- 52) redovni pregled ne izvrši u propisanim vremenskim razmacima (član 55);
- 53) probnu plovidbu obavlja prije pregleda broda i izdavanja svjedočanstva za probnu plovidbu (član 57 stav 2);
- 54) ne održava brod i opremu u stanju kojim se obezbjeđuje sposobnost broda za plovidbu (član 58);
- 55) se bez prethodnog obavještenja Organa uprave obavljaju promjene ili prepravke konstrukcije broda, mašina, uređaja, opreme ili drugih dijelova broda (član 59);
- 56) brod prevozi veći broj putnika od broja putnika određenog na osnovu plovinih svojstava broda, raspoložive površine za smještaj putnika, uređaja i opreme namijenjene putnicima i higijenskih uslova (član 63 stav 1);
- 57) prije nego što putnički brod isplovi iz luke, kompanija ili brodar ne utvrde broj lica na putničkom brodu (član 64 stav 1);
- 58) ne obezbijedi da podaci o licima koja su iskazala potrebu za posebnu njegu ili pomoć u vanrednim situacijama ne budu evidentirani na odgovarajući način i dostavljeni zapovjedniku prije nego što putnički brod isplovi iz luke (član 64 stav 5);
- 59) kompanija ili brodar crnogorskog putničkog broda ne dostavi podatke Lučkoj kapetaniji iz člana 64 stav 2 ovog zakona (član 64 stav 6);
- 60) putnički, Ro-Ro i brzi putnički brodovi nemaju adekvatan pristup za ulazak lica sa invaliditetom (član 65 stav 1);
- 61) brodovi iz člana 65 stav 1 ovog zakona nijesu konstruisani i opremljeni na način koji licima sa invaliditetom obezbjeđuje lako i sigurno ukrcavanje i iskrcavanje i pristup između paluba, uz asistenciju posade ili uz pomoć rampi ili liftova (član 65 stav 2);
- 62) na brodovima iz člana 66 stav 1 ovog zakona na vidnim mjestima nijesu postavljene informacione oznake, odnosno naljepnice koje su lako uočljive i čitljive licima sa smanjenim mogućnostima kretanja i komunikaciona sredstva za vizuelno i verbalno objavljivanje važnijih informacija, kao i sistem za alarmiranje sa tipkama koji je lako pristupačan za ta lica (član 65 stav 3);
- 63) ograde, koridori, prolazi, ulazi i vrata ne omogućavaju korišćenje i kretanje lica u invalidskim kolicima, a liftovi, palube za vozila, putničke prostorije za odmor, smještaj, kao i toaletne prostorije nijesu konstruisane tako da budu lako pristupačne za ta lica (član 65 stav 4);
- 64) teret na brodu nije raspoređen tako da odgovara zahtjevima stabiliteta i da obezbjeđuje plovna svojstva broda i ne prouzrokuje prekomjerna naprezanja konstrukcionih dijelova broda u različitim uslovima korišćenja (član 66 stav 1);
- 65) teret na brodu nije ukrcan u granicama dozvoljenog opterećenja broda i u skladu sa tehničkim propisima o prevozu tereta i nije složen, raspoređen i učvršćen tako da u svim uslovima plovidbe ne može doći do pomjeranja tereta koji bi mogao ugroziti sigurnost broda, ljudske živote i životnu sredinu (član 66 stav 2);
- 66) se strani brod koji u crnogorskoj luci plaća naknadu za propisano baždarenje ne podvrgne istom (član 68);
- 67) zahtjev za ponovno baždarenje iz člana 69 stav 1 tačka 1 ovog zakona, ne podnese prije završetka prepravke broda (član 69 stav 4);

- 68) ponovno baždarenje broda iz člana 69 stav 1 tačka 2 ovog zakona vrše lica koja su izvršila prethodno baždarenje u čiju se pravilnost izvršenog baždarenja sumnja (član 69 stav 6);
- 69) se brodske isprave, zapisi i knjige propisane ovim zakonom ne nalaze na brodu i nijesu uvijek dostupne u svrhu provjere (član 70 stav 1);
- 70) brodu promijeni ime, luku upisa, tonažu, vrstu pogona, znak raspoznavanja, namjenu ili kategoriju plovidbe, a nije mu zamijenio upisni list (član 72 stav 2);
- 71) nema privremeni plovidbeni list za brod nabavljen u inostranstvu ili brod koji je u inostranstvu, a izgubljen mu je upisni list (član 73 stav 1);
- 72) plutajući pomorski objekat nema isprave i knjige u skladu sa čl. 70-73 ovog zakona prema namjeni i lokaciji (član 78 stav 1);
- 73) postavi plutajući pomorski plutajući objekat u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Crne Gore bez saglasnost Lučke kapetanije (član 79 stav 1);
- 74) plutajući pomorski objekat privezuje, sidri, polaže ili ukopava na području luke bez saglasnosti organa uprave nadležnog za luke ili pravnog lica koje upravlja morskim dobrom (član 79 stav 2);
- 75) ne izvrši osnovni pregled čamca prije upisa u upisnik čamaca, kao i poslije svake prepravke, odnosno popravke čamca, promjene namjene ili područja plovidbe (član 85);
- 76) redovni pregled čamca ne izvrši u predviđenom roku (član 86);
- 77) lice koje je upravljalo čamcem koji je pretrpio pomorsku nesreću, nije odmah prijavilo nastanak pomorske nesreće, a u slučaju pomorske nezgode nije u roku od 12 sati od momenta nastanka pomorske nezgode, nije podnio prijavu nadležnoj Lučkoj kapetaniji (član 87 stav 2);
- 78) prije početka gradnje čamca ne pribavi saglasnost Organa uprave na tehničku dokumentaciju za gradnju čamca (član 88 stav 1);
- 79) čamcem prevozi veći broj lica od broja lica koja se smiju ukrcati na čamac (član 89 stav 2);
- 80) na čamcu namijenjenom za privredne svrhe - prevoz putnika, na vidnom mjestu, na ulazu prostora za putnike, nije ispisan broj putnika koje čamac smije prevoziti, na crnogorskom i engleskom jeziku (član 89 st. 3 i 4);
- 81) na čamcu namijenjenom za privredne svrhe nema na bokovima sa spoljne strane čamca obilježenu oznaku vodene linije, dimenzija 150x15 mm (član 89 stav 5);
- 82) nakon prepravke čamca nije izvršeno ponovno baždarenje (član 91 stav 6);
- 83) čamcem za lične potrebe upravlja lice mlađe od 16 godina (član 93 stav 1);
- 84) čamcem za privredne i javne svrhe, osim plovila na vodeni mlazni pogon do tri sjedišta ne upravlja lice koje ima ovlašćenje za mornara-motoristu i ovlašćenje o osposobljenosti za VHF DSC radio-operatora (CEPT 31-04E) ili za GMDSS radio-operatora sa ograničenim ovlašćenjem (član 93 stav 2);
- 85) na čamcu namijenjenom za privredne i javne svrhe, pored lica iz člana 93 stav 2 ovog zakona nije ukrcan i jedan član posade sa uvjerenjem za vođitelja čamca (član 93 stav 3);
- 86) plovilom na vodeni mlazni pogon do tri sjedišta upravlja lice koje nema uvjerenje za vođitelja čamca ili ovlašćenje za mornara-motoristu ili se obučava van poligona za obuku (član 93 stav 4);
- 87) na gliseru kojim se obavlja obučavanje skijaša na moru, pored mornara motoriste, nije ukrcano još jedno lice koje nadzire skijaša i daje mu uputstva (član 93 stav 5);
- 88) bez pisane saglasnosti vlasnika čamca, odnosno plovila, čamac koji ima motor iznad 3 kW, odnosno plovilo na vodeni mlazni pogon bez obzira na snagu motora koji se koristi za lične potrebe, da na korišćenje licu koje ima uvjerenje za vođitelja čamca (član 94 stav 1);

- 89) zakupi čamac motora iznad 3 KW, odnosno plovilo na vodeni mlazni pogon, bez obzira na snagu motora, a ne posjedovaju uvjerenje za vođitelja čamca (član 94 stav 2);
- 90) da u zakup čamac, a ne provjeri da li zakupac posjeduje uvjerenje za vođitelja čamca (član 94 stav 3);
- 91) čamac koji plovi teritorijalnim morem i unutrašnjim morskim vodama Crne Gore, na krmenom koplju ili drugom pogodnom mjestu nema istaknutu državnu zastavu Crne Gore i zastavu državne pripadnosti tokom dana (od izlaska do zalaska sunca), veličine 0.45 x 0.80 metara i koja nije oštećena (član 94 stav 4);
- 92) se u upisnik čamaca ne upišu čamci koji se stalno ili pretežno zadržavaju ili plove u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Crne Gore, bez obzira na sjedište, odnosno prebivalište vlasnika čamca (član 95 stav 2);
- 93) zahtjev za upis nastalih promjena vlasnik čamca ne podnese u roku od 30 dana od dana nastale promjene (član 100 stav 2);
- 94) vlasnik čamca upisanog u upisnik čamaca promijeni sjedište, odnosno prebivalište ili promijeni područje na kojem se čamac pretežno zadržava i koristi, a takvu promjenu ne prijavi Lučkoj kapetaniji na čijem području ima novo sjedište, odnosno prebivalište ili na čijem području se čamac pretežno zadržava, u roku od 30 dana od dana nastanka promjene (član 101 stav 4);
- 95) čamac nema oznaku čamca (član 104);
- 96) se na čamcu u plovidbi ne nalazi važeća dozvola za plovidbu čamca, polisa o obaveznom osiguranju u skladu sa zakonom, plan rasporeda lica koje čamac za privredne svrhe – prevoz putnika smije da prevozi, uvjerenje za vođitelja čamca, odnosno odgovarajuće ovlašćenje za lica koje upravlja čamcem za privredne svrhe i ugovor o prevozu putnika i/ili stvari u unutrašnjem pomorskom saobraćaju (član 105);
- 97) prilikom uplovljenja u luku ili isplovljenja iz luke brod nema minimalni broj članova posade sa odgovarajućim ovlašćenjem o osposobljenosti i posebnoj osposobljenosti (član 107 stav 1);
- 98) za vršenje poslova kojima se obezbjeđuje plovidba članovi posade nemaju odgovarajuća ovlašćenja (član 108 stav 1 i 3);
- 99) se zdravstvena sposobnost pomoraca vrši u zdravstvenoj ustanovi koja ne ispunjava uslove u pogledu prostora, kadra i opreme za obavljanje zdravstvene zaštite zaposlenih (član 118 stav 1);
- 100) član posade broda ne vrši poslove na brodu u skladu sa pravilima navigacije, na način kojim se obezbjeđuje sigurnost saobraćaja, ne oštećuje brod ili teret na njemu ili ne ugrožava sigurnost putnika, članova posade i životnu sredinu (član 119);
- 101) sastav brodske straže u svako vrijeme nije dovoljan i ne odgovara posebnim okolnostima i uslovima u kojima se vrši straža (član 120);
- 102) član posade za vrijeme vršenja straže napusti svoje mjesto i prostoriju u kojoj se vrši straža bez odobrenja dežurnog oficira (član 121 stav 1);
- 103) oficir straže napusti svoje mjesto za vrijeme trajanja straže (član 121 stav 2);
- 104) se na brodu u luci ne nalazi najmanje 1/3 od minimalnog broja članova posade (član 121 stav 5);
- 105) se na brodu iz člana 121 stav 5 ovog zakona među članovima posade ne nalazi po jedan oficir palube i mašine, a noću i brodska straža (član 121 stav 6);
- 106) se na ribarskom brodu u luci ne nalazi najmanje po jedan član posade službe palube i mašine (član 121 stav 7);
- 107) se na brodovima iz člana 121 stav 7 ovog zakona koji se nalaze u grupama i privezani uz bok jedan drugome, na svaka tri broda ne nalazi najmanje po dva člana posade službe palube i mašine (član 121 stav 8);
- 108) u predjelima vrlo gustog saobraćaja, u uslovima ograničene vidljivosti i u svim ostalim plovidbenim situacijama kad se upotrebljava uređaj za automatsko kormilarenje

na brodu ne postoji mogućnost ručnog preuzimanja kormilarenja brodom od strane dežurnog oficirastraže na mostu (član 122);

- 109) zapovjednik ili član posade broda, kao i članovi posade drugih plovniha objekata budu pod uticajem alkohola, opojnih droga ili drugih materija koje mijenjaju stanje svijesti ili ako tokom obavljanja dužnosti na brodu imaju više od 0,5 g/kg alkohola u krvi ili 0,25 mg/l alkohola u dahu (član 125);
- 110) član posade broda za vrijeme trajanja, odnosno prestanka radnog odnosa bude iskrcan sa broda van njegove luke ukrcanja, a brodar mu ne obezbijedi povratak u luku njegovog ukrcanja, odnosno u mjesto njegovog prebivališta ili boravišta u skladu sa ugovorom o radu (član 126 stav 1);
- 111) troškove povratnog putovanja iz člana 127 stav 1 ovog zakona naplati od člana posade broda u obliku avansa na početku zaposlenja ili iz zarade koju je dužan da isplati članu posade broda, osim u slučaju težih povreda obaveza iz ugovora o radu od strane člana posade broda (član 127 stav 2);
- 112) ne obezbijedi osiguranje ili drugu finansijsku garanciju radi pokrića troškova povratnog putovanja članova posade broda (član 127 stav 6);
- 113) ne obezbijedi članovima posade broda dostupnost propisa koji se odnose na prava člana posade na povratno putovanje (član 127 stav 7);
- 114) propisi iz člana 127 stav 7 ovog zakona članovima posade ne budu dostupni na crnogorskom i engleskom jeziku (član 127 stav 8);
- 115) članu posade broda prilikom povratnog putovanja kojem je obezbijeđen odgovarajući posao na brodu koji plovi u luku njegovog ukrcavanja ne pripadne naknada za posao koji je vršio na brodu (član 128 st. 1 i 2);
- 116) se odredbe čl. 126 do 128 ovog zakona ne primjenjuju na strance koji su članovi posade broda crnogorske državne pripadnosti (član 129);
- 117) član posade broda odmah, bez odlaganja, ne obavijesti neposrednog rukovodioca ili zapovjednika broda o svakom vanrednom događaju na brodu koji bi mogao da ugrozi sigurnost broda, putnika, drugih lica ili tereta na brodu, kao i da zagadi životnu sredinu opasnim i štetnim materijama sa broda (član 130 stav 1 tačka 1);
- 118) član posade broda, bez odlaganja, ne obavijesti neposrednog rukovodioca ili zapovjednika broda kada u plovidbi primijeti da pojedini svetionici i svjetla ne rade, odnosno oznake ili plutače nijesu na svom mjestu (član 130 stav 1 tačka 2);
- 119) članovi posade broda u slučaju opasnosti, brodoloma ili druge havarije ne preduzimaju neophodne radnje za spašavanje broda, putnika, drugih lica i tereta na brodu, kao i zaštite životne sredine, dok zapovjednik broda ne naredi da se brod napusti (član 130 stav 2);
- 120) članu posade ne naknadi štetu prouzrokovanu na stvarima namijenjenim za njegovu ličnu upotrebu na brodu, a koje su uništene ili oštećene pri brodolomu ili drugoj havariji broda (član 131 stav 1);
- 121) se članu posade broda koji je u radnom odnosu, u slučaju brodoloma, ne obezbijedi pravo na zaradu za najmanje dva mjeseca od dana brodoloma prema prosjeku zarade za poslednja tri mjeseca, ako ugovorom o radu nije predviđeno duže vrijeme za zaradu (član 131 stav 2);
- 122) članu posade i stranom državljaninu, u slučaju brodoloma, ne isplati naknadu u iznosu određenom ugovorom o radu za svaki dan nezaposlenosti koja je nastupila kao posledica brodoloma, a najduže za dva mjeseca od dana brodoloma (član 131 stav 3);
- 123) zapovjednik broda ili kompanija odmah, bez odlaganja, ne obavijesti Organ uprave, odnosno priznatu organizaciju koja će pokrenuti postupak utvrđivanja da li je potreban odgovarajući pregled broda na kojem se otkrije nedostatak ili nezgoda koja utiče na sigurnost, bezbjednosnu zaštitu broda i ispravnost sredstava za spašavanje ili druge opreme (član 142 stav 1);

- 124) prilikom ukrcavanja na brod koji se nalazi na međunarodnom putovanju član posade nema zaključen ugovor o radu u pisanoj formi, koji potpisuju pomorac i vlasnik broda odnosno brodar ili kompanija (član 153 stav 1);
- 125) se članu posade prije potpisivanja ugovora o radu ne omogući da prouči ugovor radi upoznavanja sa svojim pravima i obavezama iz ugovora (član 153 stav 2);
- 126) poslodavac ne izda članu posade ispravu koja sadrži zabilješku o njegovom zaposlenju na brodu (član posade 153 stav 5);
- 127) ugovor o radu pomorca i kolektivni ugovor nijesu na engleskom jeziku ili kopija standardnog oblika ugovora i djelovi ugovora o kolektivnom pregovaranju koji su podložni inspekciji države luka (član 153 stav 8);
- 128) maksimalno radno vrijeme pomorca traje duže od 14 sati u bilo kojem periodu od 24 sata i 72 sata u bilo kojem periodu od 7 dana (član 154 stav 2);
- 129) pomorac mlađi od 18 godina radi noću (član 154 stav 4);
- 130) se obavezne vježbe okupljanja, protivpožarne vježbe i vježbe sa čamcima za spašavanje i obuke na brodu koje su propisane međunarodnim propisima sprovode na način koji ometa vrijeme odmora i dovodi do zamora pomoraca (član 155 stav 3);
- 131) ne obezbijedi postavljanje na lako pristupačnom mjestu na brodu table sa rasporedom rada na brodu na crnogorskom i engleskom jeziku (član 155 stav 5);
- 132) ne vodi zapisnik o dnevnim satima rada i odmora pomorca (član 155 stav 6);
- 133) lice mlađe od 16 godina radi na brodu (član 157 stav 1);
- 134) radno vrijeme mlađeg pomorca bude duže od osam sati dnevno ili 40 sati nedjeljno, a prekovremeni rad samo ako je to neizbježno radi sigurnosti plovidbe (član 157 stav 2);
- 135) mlađem pomorcu ne bude obezbijeđeno za sve obroke dovoljno vremena, a za dnevni glavni obrok najmanje sat vremena, kao i odmor od 15 minuta poslije svaka dva sata neprekidnog rada, kada je to moguće (član 157 st. 3 i 4);
- 136) se na brodu ne nalazi priručnik o načinu zaštite zdravlja, sigurnosti i sprječavanja nezgoda na brodu (član 158 stav 2);
- 137) se na brodu koji ima pet i više pomoraca ne obrazuje brodski odbor za sigurnost koji čini po jedan predstavnik iz svake službe na brodu (član 158 stav 3);
- 138) se pomorcu ne obezbijedi besplatan odlazak ljekaru ili zubaru u lukama pristajanja broda, gdje je to moguće (član 159);
- 139) brod nema odgovarajuće prostorije za smještaj i odmor pomoraca (član 160 stav 1);
- 140) količina, hranjiva vrijednost, kvalitet, raznovrsnost hrane i pitke vode na brodu ne odgovara broju pomoraca na brodu, njihovim vjerskim zahtjevima i kulturnim običajima (član 161 stav 1);
- 141) lica koja su zaposlena u službi za posluživanje hrane ne budu obučena ili osposobljena za ta radna mjesta (član 161 stav 2);
- 142) na brodu koji plovi sa 10 ili više članova posade ne bude ukrcan osposobljeni brodski kuvar (član 161 stav 3);
- 143) zapovjednik broda ili lice koje ovlasti zapovjednik jednom nedjeljno ne vrši kontrolu, odnosno pregled zaliha hrane i pitke vode, svih prostora i opreme koji služe za skladištenje i rukovanje hranom i pitkom vodom, brodske kuhinje i druge opreme za pripremanje i posluživanje obroka, i ne sačinjava zapisnik, kojim se nalaže otklanjanje uočenih nedostataka (član 161 stav 4);
- 144) ima odobrenje za posredovanje pri zapošljavanju pomoraca na brodovima crnogorske i strane državne pripadnosti, a ne vodi evidenciju o pomorcima koji traže zaposlenje i poslodavcima koji prijavljuju potrebu za pomorcima (član 163 stav 4 alineja 4);

- 145) ima odobrenje za posredovanje pri zapošljavanju pomoraca na brodovima crnogorske i strane državne pripadnosti, a ne vodi evidenciju o pomorcima koji su se zaposlili posredovanjem pravnog lica iz člana 163 stav 2 ovog zakona (član 163 stav 4 alineja 5);
- 146) ima odobrenje za posredovanje pri zapošljavanju pomoraca na brodovima crnogorske i strane državne pripadnosti, a ne dostavlja podatke iz člana 163 stav 4 al. 4 i 5 ovog zakona na zahtjev Ministarstva i Zavoda (član 163 stav 4 alineja 6);
- 147) ima odobrenje za posredovanje pri zapošljavanju pomoraca na brodovima crnogorske i strane državne pripadnosti, a naplatilo je naknadu pomorcima za posredovanje pri zapošljavanju pomoraca (član 163 stav 5);
- 148) brodovi crnogorske državne pripadnosti koji plove u međunarodnom putovanju i imaju 500 Bt ili više nemaju svjedočanstvo o radu i deklaraciju o ispunjenosti uslova rada pomoraca (član 164 stav 1);
- 149) se pomorcima na brodu mjesečno ne isplaćuju zarade u skladu sa ugovorom o radu (član 165 stav 1);
- 150) pomorcu u pisanoj formi ne preda mjesečni obračun dospelih isplata i plaćenih iznosa, uključujući zarade i kurs zamjene, ako je isplata izvršena u stranoj valuti ili primjenom stopa različitih od onih koje su ugovorene (član 165 stav 5);
- 151) ne omogući pomorcu prenos cijele ili dijela zarade porodici i drugim licima koje izdržava (član 166 stav 1);
- 152) ne obezbijedi da se svakom članu posade broda pri ukrcavanju na brod uruči uputstvo za postupak koji se primjenjuje na tom brodu po prigovoru, koji sadrži informacije o nadležnom organu države za postupanje po prigovoru, imena članova posade broda koji će im u postupcima po prigovoru pružiti odgovarajuću pomoć i dr. (član 167 stav 4);
- 153) brod koji je stekao crnogorsku državnu pripadnost ne vije zastavu Crne Gore (član 173 stav 4);
- 154) čamci upisani u upisnik čamaca Crne Gore van granica unutrašnjih morskih voda i teritorijalnog mora Crne Gore ne viju zastavu Crne Gore (član 173 stav 7);
- 155) brod upisan u crnogorski upisnik brodova nema ime, a tehnički plovni objekat nema oznaku (član 175 st. 1 i 2);
- 156) brod i čamac koji imaju radio uređaj prema propisima o međunarodnom radio saobraćaju nemaju pozivni znak i MMSI broj (član 176 stav 1);
- 157) brod ne nosi ime luke upisa (član 177);
- 158) ima informaciju o nastanku pomorske nesreće (ozbiljne ili vrlo ozbiljne nesreće) ili je uključeno u pomorsku nesreću, bez odlaganja ne obavijesti Komisiju za istraživanje (član 178 stav 1);
- 159) ne obezbijedi siguran prevoz putnika i/ili stvari na plovnom objektu i u granicama dozvoljene nosivosti plovnog objekta, a prevoz nije regulisan posebnim propisom (član 182a stav 2);
- 160) prevoz iz člana 182b stav 1 ovog zakona ne obavlja plovnim objektom, a koji su upisani u upisnike Lučke kapetanije, na čijem području se obavlja prevoz (član 182b stav 3);
- 161) prevoz iz člana 182b stav 1 ovog zakona obavlja bez važeće dozvole za prevoz izdate od strane Organa uprave (član 182b stav 3);
- 162) prevoz iz člana 182c stav 1 ovog zakona ne obavlja plovnim objektom, a koji su upisani u upisnike Lučke kapetanije, na čijem području se obavlja prevoz (član 182c stav 3);
- 163) prevoz iz člana 182c stav 1 ovog zakona obavlja bez važeće dozvole za prevoz izdate od strane Organa uprave (član 182c stav 3);

- 164) se na plovnom objektu za vrijeme obavljanja prevoza ne nalazi ugovor iz člana 182d stav 1 ovog zakona (član 182d stav 1);
- 165) prevoz iz člana 182d stav 1 ovog zakona ne obavlja plovnim objektom, a koji su upisani u upisnike Lučke kapetanije, na čijem području se obavlja prevoz (član 182d stav 4);
- 166) prevoz iz člana 182d stav 1 ovog zakona obavlja bez važeće dozvole za prevoz izdate od strane Organa uprave (član 182d stav 4);
- 167) nije označen oznakom vrste slobodnog prevoza (izletnička tura ili taksi prevoz), na vidnom mjestu na plovnom objektu za sve vrijeme obavljanja prevoza (član 182d stav 5);
- 168) ne obavlja prevoz i ne pristaje na pristaništa u skladu sa objavljenim redom plovidbe (član 182e stav 5);
- 169) ne prodaje vozne karte za unutrašnji pomorski saobraćaj posredstvom posrednika, u poslovnica prevoznika ili na plovnim objektima (član 182i stav 2);
- 170) u slučaju smanjenog priliva vozila sa putne infrastrukture na trajekt, period između dva uzastopna isplovljavanja na relacijama kraćim od jedne nautičke milje bude duži od 45 minuta (član 182l stav 2);
- 171) u slučajevima hitnosti koncesionar nije pružio uslugu prevoza, nezavisno od priliva vozila sa putne infrastrukture na trajekt (član 182n stav 3);
- 172) ne vrši prevoz putnika po cijenama na koje je saglasnost dao Organ uprave (član 182n stav 4).

Za prekršaj iz stava 1 ovog člana kazniće se i odgovorno lice u pravnom licu novčanom kaznom u iznosu od 200 eura do 2.000 eura.

Za prekršaj iz stava 1 tač. 1 do 147 i tač. 151 do 172 ovog člana kazniće se i preduzetnik novčanom kaznom u iznosu od 250 eura do 4.000 eura.

Za prekršaj iz stava 1 tač. 1 do 147 i tač. 151 do 172 ovog člana kazniće se i fizičko lice novčanom kaznom u iznosu od 200 eura do 2.000 eura.”

Član 88

Čl. 200 i 201 brišu se.

Član 89

Član 202 mijenja se i glasi:

„Novčanom kaznom u iznosu od 200 eura do 2.000 eura kazniće se za prekršaj zapovjednik broda, odnosno lice koje ga zamjenjuje ili lice koje upravlja čamcem ili pomorski pilot ili fizičko lice, ako:

- 1) prilikom plovidbe, manevrisanja, pristajanja, privezivanja, odvezivanja i sidrenja u luci i na sidrištu postupa na način kojim se ugrožavaju ljudski životi i nanosi šteta svom i drugim plovnim objektima, obali, napravama, uređajima i postrojenjima (član 10 stav 7);
- 2) lica koja obavljaju podvodni ribolov, podvodna istraživanja ili druge aktivnosti pod vodom za vrijeme ronjenja po vodenoj površini za sobom ne povlače žuti ili narandžasti balon, prečnika najmanje 30 cm (član 18);
- 3) vrši plovidbu, pristajanje, sidrenje i pristajanje nasukivanjem plovnim objektima namijenjenim za prevoz putnika i tereta, gliserima, plovilima na vodeni mlazni pogon, odnosno vazdušni jastuk na uređenim, izgrađenim i prirodnim kupalištima (član 20 stav 1);
- 4) bez odobrenja Organa uprave, vrši ukrcaj i iskrcaj putnika i tereta na plovnim objektima iz člana 20 stav 1 ovog zakona koji se privremeno izvrši izvan luke na mjestu uz obalu na kojem postoji siguran privez i vodeni prostor ima odgovarajuću dubinu i širinu koja je potrebna za manevrisanje plovnim objektom (član 20 stav 2);

- 5) se plovni objekti prilikom plovidbe unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnim morem Crne Gore približavaju obali više od propisanog (član 21 stav 1);
- 6) čamci na vesla, daske za jedrenje i jahanje na talasima, kanui, kajaci, gondole, sandoline i pedaline plove na udaljenosti većoj od 150 metara (član 21 stav 3);
- 7) u vodenom prostoru pored kupališta plovnim objektom plovi na udaljenosti manjoj od 50 metara od obale ili od ograđenog kupališta (član 21 stav 5);
- 8) vrši glisiranje na udaljenosti manjoj od 200 metara od obale (član 21 stav 6);
- 9) pliva izvan ograđenog vodenog prostora uređenog ili izgrađenog kupališta i na udaljenosti većoj od 100 metara od obale prirodnog kupališta (član 22 stav 1);
- 10) u Bokotorskom zalivu pliva izvan ograđenog vodenog prostora uređenog ili izgrađenog kupališta, kao i na udaljenosti većoj od 50 metara od obale prirodnog kupališta (član 22 stav 2);
- 11) brod koji dolazi iz strane luke komunicira sa drugim brodovima, organima i licima na obali prije dobijanja odobrenja Lučke kapetanije za slobodan saobraćaj sa obalom (član 28 stav 1);
- 12) brod isplovi iz luke ili sa sidrišta bez odobrenja Lučke kapetanije za isplovljenje (član 28 stav 3);
- 13) uz plovni objekat koji nije dobio odobrenje za slobodni saobraćaj sa obalom pristaju plovni objekti koji nisu navedeni u članu 29 ovog zakona;
- 14) brod u međunarodnoj plovidbi koji namjerava da uplovi u luku ili isplovi iz luke ili njenog sidrišta, u slučaju prevoza opasnog terete, ne preda Lučkoj kapetaniji između ostalog i opštu izjavu, zdravstvenu izjavu, spisak posade, spisak putnika, ako prevozi putnike, izjavu o teretu i izjavu o opasnom teretu (član 30 stav 1);
- 15) brod pri odlasku iz luke ne preda spisak posade i spisak putnika za ona lica koja su ukrcana ili iskrcana, dok se brod nalazio u luci (član 30 stav 2);
- 16) čuvanje i održavanje plovnog objekta u raspremi ne vrši posada tog plovnog objekta (član 32 stav 1);
- 17) brod koji se premješta u luci sa jedne operativne obale na drugu ili se pomiče uzduž operativne obale upotrebom pogonske mašine, ne koristi lučku pilotažu (član 37 stav 3);
- 18) zapovjednik broda ne zatraži usluge lučke pilotaže, najkasnije dva sata prije uplovljenja, isplovljenja, premještanja ili pomicanja plovnog objekta (član 37 stav 4);
- 19) pilot vrši pilotažu, a nema pilotsku legitimaciju koju izdaje Lučka kapetanija (član 39 stav 1);
- 20) za vrijeme vršenja pilotaže pilot nema pilotsku legitimaciju i ne nosi službeno odijelo (član 40 stav 1);
- 21) za vrijeme pilotaže pilot napusti zapovjednički most pilotiranog broda prije završetka pilotaže (član 40 stav 2);
- 22) pilot vrši pilotiranje plovnog objekta, a nije dobio od Lučke kapetanije odobrenje za slobodan saobraćaj sa obalom ili odobrenje za isplovljenje ili ako je brod prekrčan ili ako gaz broda ne odgovara dubini broda, na mjestu određenom za privez ili sidrenje broda odnosno ako na mjestu priveza broda nijesu ispunjeni uslovi za siguran privez u plutajućem stanju ili u drugim slučajevima kojima se ugrožava sigurnost plovidbe (član 40 stav 3);
- 23) pilot za vrijeme vršenja pilotaže plovnog objekta ne daje savjete u pogledu vođenja i manevrisanja plovnim objektom licu koje zapovijeda plovnim objektom i ne obavještava ga o propisima i pravilima u pilotiranom području (član 40 stav 4);
- 24) pilot putem VHF radio-stanice ne obavijesti Lučku kapetaniju o započetom i završenom pilotiranju (član 40 stav 5);
- 25) pilot po završenom pilotiranju ne obavijesti Lučku kapetaniju u pisanoj formi o: zapaženim neispravnostima objekata sigurnosti plovidbe na plovnom putu; zapaženim povredama propisa i pravila koje se odnose na sigurnost plovidbe; nastalim štetama koje

- za vrijeme pilotaže nastanu na plovnom objektu koji koristi pilotažu i o štetama koje taj plovni objekat prouzrokuje (član 40 stav 6);
- 26) je pilot štetu prouzrokovao namjerno (član 43 stav 1);
- 27) zapovjednik kod uplovljavanja i isplovljavanja broda u i iz luke radi sigurnosti broda ili luke ne zatraži upotrebu tegljača, odnosno potiskivača (član 44 stav 1);
- 28) brod za vrijeme boravka u luci ili na sidrištu u Bokokotorskom zalivu ima uključen više od jednog radarskog sistema (član 48 stav 6);
- 29) prije nego sto putnički brod isplovi iz luke broj lica na brodu veći od broja lica koji brod može da prevozi (član 64 stav 3);
- 30) zapovjednik broda, bez odlaganja, ne obavijesti Lučku kapetaniju, odnosno drugi nadležni organ o bolesti, povredi, stanju i identitetu bolesnog, odnosno povrijeđenog lica (član 134 stav 1);
- 31) se zapovjednik broda ne brine o izvršavanju svih zadataka na brodu (član 136 stav 1);
- 32) zapovjednik broda u propisanim rokovima ne vrši vježbe sa čamcima i ostalim sredstvima za spašavanje, uređajima za otkrivanje, sprečavanje i gašenje požara i druge vježbe propisane potvrđenim i obavezujućim međunarodnim ugovorima (član 136 stav 2);
- 33) zapovjednik broda za vrijeme plovidbe ne bude na brodu (član 136 stav 3);
- 34) zapovjednik prije isplovljavanja broda ne provjeri ispravnost broda i količinu zaliha koje su dovoljne za putovanje i ažurira potrebna dokumenta, a pri prevozu putnika ne preduzme sve mjere za sigurnost putnika (član 136 stav 4);
- 35) za vrijeme boravka broda u luci ili na sidrištu ne bude na komandnom mostu broda spremnog za manevar, u uslovima vjetera snage pet ili više bofora po Beaufortovoj skali, a za koje uslove je primio upozorenje (član 136 stav 5);
- 36) brod koji boravi u luci ili na sidrištu ne bude spreman za manevar, u uslovima vjetera snage pet ili više bofora po Beaufortovoj skali, a za koje uslove je zapovjednik primio upozorenje (član 136 stav 6);
- 37) zapovjednik broda, odnosno oficir palube u smjeni koji upravlja vođenjem broda ne preduzme sve mjere potrebne za sigurnost broda i plovidbe (član 137 stav 1);
- 38) zapovjednik broda lično ne rukovodi brodom kad god to zahtijeva sigurnost broda (član 137 stav 2);
- 39) zapovjednik broda ne preduzme sve mjere za spašavanje lica i otklanjanje opasnosti za brod i stvari na brodu, kao i zaštitu životne sredine (član 138 stav 1);
- 40) zapovjednik broda ne preduzme mjere potrebne za spašavanje putnika i drugih lica na brodu, broskog dnevnika, drugih isprava, knjiga i gotovog novca brodske blagajne, kao i da naredi da se brod napusti (član 139 st. 1 i 2);
- 41) zapovjednik broda napusti brod prije nego je u granicama stvarne mogućnosti preduzeo sve potrebne mjere vezane za spašavanje iz člana 139 st. 1 i 2 ovog zakona (član 139 stav 3);
- 42) na brodu nastupi događaj koji ugrožava sigurnost broda ili plovidbe ili ako nastupi vanredni događaj, brodu, putnicima, drugim licima, teretu ili stvarima na brodu, a zapovjednik opis tog događaja odmah ne unese u brodski dnevnik, a najkasnije u roku od 24 sata od nastanka događaja (član 140 stav 1);
- 43) zapovjednik broda o događaju koji je nastupio za vrijeme plovidbe i ugrožava sigurnost broda, plovidbu, putnike, druga lica, teret ili stvari na brodu odmah po dolasku, a najkasnije za 24 sata, ne podnese izvještaj zajedno s izvodom iz broskog dnevnika Lučkoj kapetaniji u luci u koju brod najprije uplovi, odnosno diplomatskom ili konzularnom predstavništvu Crne Gore i pomorskoj upravi najbliže obalne države, ako se brod nalazi u inostranstvu (član 140 st. 2 i 3);
- 44) zapovjednik broda ne unese u brodski dnevnik rođenje i smrt lica na brodu, naznačujući mjesto ili geografsku poziciju broda i vrijeme rođenja, odnosno smrti, kao i ne primi

izjavu posljednje volje ili to primanje ne unese u brodski dnevnik ili ne navede vrijeme kada je posljednju izjavu volje primio (član 140 stav 4);

- 45) za činjenicu o rođenju i smrti i o primanju izjave posljednje volje ne sačini zapisnik na propisani način i ne dostavi ga Lučkoj kapetaniji, a u inostranstvu najbližem diplomatskom, odnosno konzularnom predstavništvu Crne Gore (član 140 stav 5);
- 46) zapovjednik broda preko radio telekomunikacione opreme ne pošalje obavještenje o bilo kojoj neposrednoj opasnosti za sigurnost plovidbe, posebno ako primijeti promjenu na plovnom putu ili naiđe na zagađivanje uljem, opasnim hemikalijama, štetnim materijama, opasni led ili opasnu oluju i drugu opasnost za plovidbu ili u brodski dnevnik ne unese naprijed pomenute podatke (član 141);
- 47) zapovjednik broda što je prije moguće ne obavijesti organ uprave ili priznatu organizaciju o potrebi pregleda broda na kojem se otkrije nedostatak ili nezgoda koja utiče na sigurnost, bezbjednosnu zaštitu broda i ispravnost sredstava za spašavanje ili druge opreme (član 142);
- 48) zapovjednik broda u slučaju neposredne opasnosti od rata ili ako nastupi ratno stanje ne preduzme sve mjere opreznosti da bi sačuvao brod, posadu, putnike, teret i ostalu imovinu, kao i brodske isprave i knjige (član 143 st. 1 i 2);
- 49) zapovjednik broda u slučaju nastupanja ratnog stanja između drugih država u kojem je Crna Gora neutralna ne zatraži uputstvo od brodarka ili organa državne uprave nadležnog za vanjske poslove (član 143 stav 3);
- 50) zapovjednik broda, kao zastupnik brodarka, u njegovo ime i za njegov račun u mjestu van sjedišta brodarka ne zaključi ugovore o spašavanju i pravnim poslovima za izvršenje putovanja, a u mjestu van sjedišta brodarka u kojem nema ovlašćenog predstavnika ne zaključuje ugovore o pomorskim plovidbenim poslovima, osim brodarskog ugovora na vrijeme za cijeli brod (član 144 stav 1);
- 51) zapovjednik broda, kao zastupnik brodarka, ne pokreće pred stranim sudskim i upravnim organima postupak radi zaštite brodarkovih prava ili interesa ili u tim postupcima ne preduzima procesne radnje (član 144 stav 2);
- 52) zapovjednik na brodu ne izdaje naređenja kojima se obezbjeđuje brod i plovidba i održavanje reda na brodu, kao i ne nadzire izvršenje izdatih naređenja (član 145 stav 1);
- 53) zapovjednik broda za vrijeme plovidbe ne ograniči slobodu kretanja na brodu svakom licu koje teže ugrozi sigurnost broda, članova posade, putnika i drugih lica, stvari na brodu i životne sredine (član 146 stav 1);
- 54) zapovjednik broda ne udalji člana posade sa radnog mjesta ili ga ne iskrca sa broda ako narušava sigurnost plovidbe (član 147);
- 55) zapovjednik broda u slučaju smanjenja hrane i vode članovima posade kada je nužda i dok ona traje, to sa obrazloženjem ne unese u brodski dnevnik (član 148 st. 1 i 2);
- 56) zapovjednik broda ne prijavi člana posade broda koji je državljanin Crne Gore i samovoljno napusti brod u luci, Lučkoj kapetaniji, odnosno diplomatskom ili konzularnom predstavništvu Crne Gore u odnosnoj državi, a ako nema diplomatskog ili konzularnog predstavništva Crne Gore u toj državi, diplomatskom ili konzularnom predstavništvu države ovlašćene da zastupa interese Crne Gore, odnosno lučkim vlastima luke te države (član 149 stav 1);
- 57) zapovjednik broda ne sastavi zapisnik i utvrdi koje su stvari i isprave člana posade koji je samovoljno napustio brod ostale na brodu (član 149 stav 2);
- 58) zapovjednik broda zapisnik o napuštanju broda i o stvarima člana posade koje su ostale na brod i njihovoj predaji nadležnom organu ne unese u brodski dnevnik (član 149 stav 4);
- 59) zapovjednik broda u brodski dnevnik ne unese razloge zbog kojih nije krenuo u pomoć licima i stvarima u opasnosti i preduzeo njihovo spašavanje (član 152);
- 60) ne vodi evidenciju prekovremenog rada pomoraca (član 165 stav 3);

61) ne obavlja prevoz i ne pristaje na pristaništa u skladu sa objavljenim redom plovidbe (član 182e stav 5);

62) plovni objekti ne poštuju red plovidbe i ne sklone se sa pristaništa (član 182h stav 1).”

Član 90

Poslije člana 203a dodaje se novi član koji glasi:

„Član 203b

Do objavljivanja tehničkih pravila u skladu sa članom 49 stav 6 ovog zakona primjenjivaće se podzakonski akti donijeti do stupanja na snagu ovog zakona.“

Član 91

Poslije člana 205 dodaje se novi član koji glasi:

„Važenje ovlašćenja o osposobljenosti i posebnoj osposobljenosti pomoraca i brodskih isprava

Član 205a

Ovlašćenja o osposobljenosti i posebnoj osposobljenosti pomoraca i brodske isprave izdate do stupanja na snagu ovog zakona važe do isteka roka na koja su izdata.“

Član 92

Poslije člana 206 dodaju se tri nova člana koji glase:

„Član 206a

Odredbe čl. 45a i 45b ovog zakona primjenjivaće se od 1. januara 2021. godine.

Član 206b

Odredbe člana 46 stav 5, čl. 186, 186a i 186b, člana 188 stav 3 i člana 188a stav 4 ovog zakona koje se odnose na strane plovne objekte nad kojima je izvršen nadzor u Paris MoU regionu, primjenjivaće se od dana punopravnog članstva Crne Gore u Paris MoU.“

Član 206c

Odredba člana 114 stav 2 ovog zakona primjenjivaće se od 1. juna 2022. godine.“

Član 93

Ovaj zakon stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u “Službenom listu Crne Gore”

IZVJEŠTAJ O SPROVEDENOJ JAVNOJ RASPRAVI

Postupak javne rasprave

o Nacrtu zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti pomorske plovidbe

U skladu sa Uredbom o postupku i načinu sprovođenja javne rasprave u pripremi zakona ("Službeni list Crne Gore", br. 012/12 od 24.02.2012) Ministarstvo saobraćaja i pomorstva je, na sajtu Ministarstva saobraćaja i pomorstva i portalu e-uprave, dalo na javnu raspravu Nacrt zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti pomorske plovidbe i uputilo javni poziv građanima, stručnoj javnosti i svim drugim zainteresovanim licima da se uključe u javnu raspravu, koja je trajala od 07.08.2019.godine do 27.08.2019.godine

U toku javne rasprave, na adresu Ministarstvo saobraćaja i pomorstva, u pisanoj i elektronskoj formi, su stigle primjedbe od: **Udruženja pomorskih kapetana Crne Gore, Advokata Stefana Šuštera u ime Udruženja prevoznika turističkim brodovima "Plavi Jadran", Preduzetnika za vršenje javnog prevoza putnika i tereta na moru "Vujičić Nenada" sa Grupom građana Građanska akcija Vujičić Božidar, IGC-International-a Grants and Consulting d.o.o., POMORSKOG SAOBRAĆAJA d.o.o., JADROPILOTA Bar, Majić Stanka, Javnog preduzeća "Morsko dobro".**

Dostavljene primjedbe, predlozi i sugestije, sa onima koje su prihvaćene, kao i sa navedenim razlozima onih koje nijesu prihvaćene, odnosno potrebnim pojašnjenjima date su u Izvještaju sa javne rasprave koji slijedi:

IZVJEŠTAJ SA JAVNE RASPRAVE ONACRTU ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI POMORSKE PLOVIDBE

Br.	Institucija/Lice	Komentar	Odgovor obrađivača
1.	Udruženje pomorskih kapetana Crne Gore	PRIMJEDBA DATA NA ČLAN 6 I Osnovne odredbe, Značenje izraza, Čl. 6, stav 1 tačka 14 (Kompanija) treba da glasi: Predlog: “14) kompanija je vlasnik broda ili drugo fizičko ili pravno lice (menadžer ili zakupac broda), koje je preuzelo odgovornost za upravljanje brodom od vlasnika i koje je, preuzimajući takvu odgovornost, saglasno preuzeti dužnosti i odgovornosti brodovlasnika utvrđene Međunarodnim pravilnikom o sigurnom upravljanju (ISM Kodeks);” Obrazloženje primjedbe/predloga/ sugestije Postojeći član djelimično definiše “kompaniju” što nije u skladu sa	Data primjedba se prihvata

		niže navedenim međ. standardima. Navedeni predlog je u potpunosti u skladu sa definicijom "Company" koja je data u: - ISM Code, 1. General, 1.1 Definitions, 1.1.2 Company, - STCW Conv. Chapt. I, Gen. provision, Reg. I/1 definitions and clarifications, .25, i - MLC Definitions and Scope of Application, Article II (j)	
		PRIMJEDBA DATA NA ČLAN 6 I Osnovne odredbe, Značenje izraza, Čl. 6 Primjedba/predlog/sugestija: Stav 1 dodati nove tačke, čije brojeve bi Vi trebali odrediti: - "pomorac je svaka osoba koja je zaposlena, uzeta u službu ili koja radi u bilo kojem svojstvu na brodu na koji se primjenjuje MLC konvencija;" - „ugovor o radu obuhvata ugovor o zaposlenju i detalje međusobnih prava i obaveza brodara i pomorca;" Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije : U skladu sa zahtjevima MLC konvencije - MLC Definitions and Scope of Application, Article II (j). Ove definicije (pojmovi) se u relevantnim članovima konvencije vrlo često upotrebljavaju. U našem Zakonu i Nacrtu zakona se takođe upotrebljavaju ali nijesu, shodno MLC konvenciji, definisane. Definicija "pomorac" propisuje ko sve može biti pomorac i uvođenjem ove definicije, u odnosu na vrijeme prije prihvatanja MLC 2006, znatno su se proširila zvanja koja se sada smatraju pomorcima. Takođe, u važećem Zakonu I Nacrtu zakona pojam „ugovor o radu“ je nejasan. Ugovor o radu pored samog ugovora podrazumijeva i druga dokumenta u kojima su definisana i pobrojana prava i obaveze brodara i pomorca. Npr. kolektivni ugovori ili drugi ugovorni dokumenti u kojem su definisana ova prava i obaveze.	Data primjedba se prihvata

	PRIMJEDBA DATA NA ČLAN 109a IX Posada broda, Priznavanje potvrda ili ovlaštenja izdatih od nadležnih institucija država članica EU, Član 109a Predlog: Brisati prvi stav. Drugi stav da glasi (promjene su označene crvenom bojom): Potvrde o završenoj obuci izdate od odobrenih centara za obuku pomoraca zemalja članica EU ili ovlaštenja izdata od nadležnih institucija država članica EU priznaju se na zahtjev pomorca ako su ispunjeni svi zahtjevi i uslovi propisani za izdavanje takvog ovlaštenja u skladu sa odredbama ovog zakona i podzakonskih propisa donesenih na osnovu istog. Lučka kapetanija će na osnovu dostavljene potvrde ili ovlaštenja iz stava 1 ovog člana izdati odgovarajuće ovlaštenje. Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije: Brisanje prvog stava: potpuno je neprihvatljivo da pomorac koji prođe određenu obuku, u skladu sa STCW & EU standardima, u zemljama EU odnosno u njihovim priznatim CZOP da ponovo kod nas, kada se steknu uslovi za to, prolazi tu ISTU obuku. Ovim pomorac nepotrebno gubi svoje dragocijeno vrijeme za odmor i nepotrebno troši novac. Izmjene u drugom stavu: potrebno je dodati i odobrene centre za obuku pomoraca u tim zemljama EU jer će ti isti centri izdavati potvrde i/ili sertifikate o završenoj obuci a na osnovu kojih će Lučka kapetanija (LK) izdati odgovarajuće ovlaštenje. Ministarstvo/LK će morati prije izdavanja ovlaštenja provjeriti dali je ta potvrda izdata od centra za obuku pomoraca za obuku za koju ima odobrenje od pomorske administracije te zemlje EU.	Ne prihvata se data primjedba, iz razloga što smatramo da priznavanje potvrda o završenoj obuci ili ovlaštenja izdatih od nadležnih institucija država članica EU treba da se priznaju Crnoj Gori sve do momenta kada se u Crnoj Gori steknu uslovi za sprovođenje obuke i izdavanje tih potvrda i ovlaštenja u Crnoj Gori u skladu sa ovim zakonom. Takođe, smatramo da Lučka kapetanija može izdati odgovarajuće ovlaštenje, na osnovu dostavljene potvrde i uspješno sprovedenog ispita u skladu sa zakonom ili nakon dostavljenog ovlaštenja, uz napomenu da je pravni okvir koji uređuje izdavanje ovlaštenja i sticanje zvanja u Crnoj Gori usaglašen sa STCW konvencijom i pravom EU, što je i potvrđeno od strane EU.
--	---	---

		PRIMJEDBA DATA NA ČLAN 111 IX. Posada broda Odobrenje za obuku pomoraca Član 111 Predlog: Propisati da se odobrenje koje izdaje Ministarstvo izdaje na osnovu nalaza Komisija koju čine: dva predstavnika Ministarstva, dva predstavnika centra za obuku pomoraca koji su neutralni u odnosu na centar koji se odobrava i jedan predstavnik strukovnog udruženja pomoraca. Takođe, ova komisija da vrši, niže predložene, godišnje preglede. Brisati stav 2. Novi da glasi: “Odobrenje za obuku pomoraca izdaje se na period od pet godina i podložno je godišnjim pregledima Ministarstva. Ministarstvo na sajtu objavljuje i ažurira listu odobrenih pomorsko školskih ustanova i Centara za obuku pomoraca, odnosno odobrenih obuka koje te institucije obavljaju.” Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije: Odobrenje koje se izdaje na 5 god., zbog brzog tehn. i tehn. napretka i čestih promjena međ. pom. standarda bi morala biti podložna godišnjim pregledima Ministarstva. Ovim se povećava kontrola rada centara za obuku pomoraca čime se stvaraju uslovi za kvalitetniju obuku. Takođe, ovim se omogućava drugim zainteresovanim i konkurentnim stranama da učestvuju u provjeri čime se povećava transparentnost i konkurentnost u radu centara za obuku pomoraca kao i Ministarstva.	Ne prihvata se data primjedba, iz razloga što smatramo da Ministarstvo samo može da cijeni na koji će način izvršiti provjeru Centara za obuku i izdavanje odobrenja. Takođe, Zakonom je propisano da se odobrenje izdaje na period od pet godina, s tim da nadzor nije vremenski ograničen što znači da Ministarstvo isto može da radi kad god hoće. Ne smatramo da treba da se “konkurentnim stranama” omogući da učestvuju u provjeri, tim prije što se radi o tržišnom poslovanju u kome treba da se podstiče poslovanje i podiže kvalitet ponude, a da Ministarstvo u skladu sa svojim nadležnostima vrši adekvatan nadzor koji će eliminisati bilo koji vid zloupotrebe od strane Centara.
		PRIMJEDBA DATA NA ČLAN 113 IX. Posada broda Oduzimanje odobrenja za obuku pomoraca Član 113 Predlog: U datom nacrtu ovog člana se navodi: “...može mu se ukinuti odobrenje...” što se u tumačenju čita kao - može mu se ukinuti odobrenje A NE MORA. Zato Vam predlažemo da, slučajno kao u	Ne prihvata se data primjedba, iz razloga što smatramo da je na adekvatan način propisana odredba i da se Centru može oduzete odobrenja ukoliko ne zadovoljava uslove na osnovu kojih mu isto izdato.

		prethodnoj verziji ovog člana samo prošireno, generlno definišete u kojim slučajevima će se oduzeti ovlašćenje. Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije:	
		PRIMJEDBA DATA NA ČLAN 114 IX. Posada broda Obrazovanje pomoraca Član 114 Predlog: Brisati nacrt ovog člana. Novi da glasi: Nastavni planovi, programi i oprema pomorskih školskih ustanova za obrazovanje pomoraca radi sticanja zvanja i posebnih ovlašćenja moraju biti usaglašeni sa minimalnim zahtjevima relevantnih Modela kurseva Međunarodne pomorske organizacije (u daljem tekstu: IMO Model) propisanih u skladu sa zahtjevima Međunarodne konvencije o standardima za obuku, izdavanje uvjerenja i vršenju brodske straže pomoraca (STCW Konvencija). Pomorska školska ustanova, mora da ima sertifikat o primijenjenim odredbama IMO Modela kurseva u odgovarajućim nastavnim planovima, programima i opremom za obrazovanje, kojeg izdaje organizacija priznata od Evropske komisije za vršenje pregleda sistema obuke i obrazovanja u skladu sa STCW konvencijom. Odobrenje na nastavne planove, programe i opremu pomorskih školskih ustanova daje Ministarstvo na osnovu nalaza komisije koju čine: jedan predstavnik Ministarstva, jedan predstavnik organa državne uprave za obrazovanje, jedan predstavnik pomorske školske ustanove koji je neutralan u odnosu na pomorsku školsku ustanovu koja se pregleda i jedan predstavnik strukovnog udruženja pomoraca. Odobrenje na nastavne planove, programe i opremu pomorskih školskih ustanova izdaje se na period od pet godina i podložno je godišnjim provjerama od strane Ministarstva. Nadzor na nastavne planove, programe i opremu pomorskih školskih ustanova vrši organ državne uprave nadležan za obrazovanje u saradnji sa Ministarstvom. Ako Ministarstvo utvrdi da se pomorske školske	Ne prihvata se data primjedba, iz razloga što smatramo da sertifikat koji je izdat od strane organizacije za vršenje tehničkog nadzora, statutarnu sertifikaciju pomorskih brodova i sprovođenje drugih mjera kojima se obezbjeđuje sigurnost pomorske plovidbe priznate od Evropske komisije, zajedno sa akreditacijom dobijenom u skladu sa zakonom, je dovoljan dokaz koji Lučkoj kapetaniji omogućava da prizna diplomu izdatu od pomorske školske ustanove u postupku sticanja zvanja i izdavanja ovlašćenja. Ne razumijemo navode „ako ova nadležnost pređe na Min. obrazovanja, ovo Udruženje će sve Vas, članove komisije i gosp. Ministra, držati odgovornim za sve negativne posledice koje mogu proisteci iz tog čina i o tome ćemo obavijestiti zainteresovanu javnost“, tim prije što ne razumijemo o kakvoj nadležnosti se radi jer obrazovanje je bilo i do sada u nadležnosti Ministarstva obrazovanja i kao takvo prošlo je kontrolu od strane Evropske komisije u cilju provjere ispunjenosti uslova, na osnovu kojih je

		ustanove iz stava 1 ovog člana ne pridržavaju nastavnih planova i programa i ako nemaju propisanu opremu na koje je dalo saglasnost, Ministarstvo će oduzeti odobrenje i o tome obavijestiti organ državne uprave nadležan za obrazovanje. Diploma izdata od pomorske školske ustanove koja ne posjeduje odobrenje Ministarstva neće biti priznata u postupku sticanja zvanja i izdavanja ovlašćenja. Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije: U nacrtu ovog člana, kao i u prethodnim verzijama istog, je propušteno da se navede i oprema na koju se obavlja praktičan rad. Kako je ovo vrlo važan uslov STCW standarda to bi isti morao biti i definisan u ovom članu. Slično kao i u prethodnoj verziji ovog člana, moralo bi se eksplicitno navesti da saglasnost na nastavne planove, programe i opremu pomorskih školskih ustanova daje Ministarstvo odnosno novo predložena komisija. Svaka "korisna nejasnoća" ili prebacivanje ove odgovornosti na Min. obrazovanja, koje nema legitimiteta ni kapaciteta da obavlja ovu aktivnost, uveliko povećava rizik neispunjavanja preuzetih obaveza iz STCW a što će za posledicu imati ponovno "ispadanje" sa EU "bijeke liste" I gubitak zaposlenja mnogih pomoraca. U tom smislu, ako ova nadležnost pređe na Min. obrazovanja, ovo Udruženje će sve Vas, članove komisije i gosp. Ministra, držati odgovornim za sve negativne posledice koje mogu proistići iz tog čina i o tome ćemo obavijestiti zainteresovanu javnost.	Crna Gora i došla na tzv. Bijelu listu.
		PRIMJEDBA DATA NA ČLAN 123 IX. Posada broda Pomorska knjižica, dozvola za ukrcavanje i identifikaciona isprava Član 123 Predlog: Brisati naslov i nacrt ovog člana. Novi da glasi: Pomorska knjižica i dozvola za ukrcavanje Član 123 Kao član posade na brod može da se ukrca samo lice koje ima	Ne prihvata se data primjedba, iz razloga što smatramo da predlog koji je dat u tekstu Predloga zakona u potpunosti usaglašen je sa zahtjevom Konvencije ILO 185, imajući u vidu proces koji slijedi nakon stupanja na snagu Zakona. Ne smatramo da će izdavanje identifikacionih isprava dodatno

	pomorsku knjižicu ili dozvolu za ukrcavanje. Pomorska knjižica je identifikaciona isprava pomorca kojom se dokazuje identitet pomorca izdata u skladu s odredbama Konvencije o identifikacionim ispravama pomoraca Međunarodne organizacije rada (ILO) iz 2003. godine, kako je izmijenjena i dopunjena. Pomorska knjižica se izdaje državljaninu Crne Gore koji je ukrcan kao zapovjednik ili član posade plovnog objekta crnogorske ili strane državne pripadnosti. Dozvola za ukrcavanje se izdaje stranom državljaninu ukrcanom kao član posade broda crnogorske državne pripadnosti. Imalac pomorske knjižice je dužan da u Lučkoj kapetaniji izvrši ovjeru ukrcaja prije ukrcaja, te da izvrši ovjeru iskrcaja poslije iskrcaja sa broda, a najmanje jednom godišnje za godinu u kojoj je imao jedan ukrcaj, odnosno iskrcaj. Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije: Nepotrebno je uvoditi Identifikacioni dokument kada već imamo Pomorsku knjižicu. Proglašenjem Pomorske knjižice kao identifikacionog dokumenta zadovoljavaju se zahtjevi ILO 185. U suprotnom pomorci se izlažu nepotrebnim troškovima i gubljenjem vremena u dobijanju Identifikacionog dokumenta.	povećati troškove pomorcima u odnosu na troškove kada bi se izdavanje iste vršilo kao sastavni dio pomorske knjižice.
	PRIMJEDBA DATA NA ČLAN 124 IX. Posada broda Izdavanje pomorske knjižice, dozvole za ukrcavanje i identifikacione isprave Član 124 Predlog: Brisati naslov i nacrt ovog člana. Novi da glasi: Izdavanje pomorske knjižice, dozvole za ukrcavanje Član 124 Pomorsku knjižicu izdaje državni organ nadležan za izdavanje	Ne prihvata se data primjedba, iz razloga što smatramo Lučka kapetanija treba da izdaje dokumenta pomorcima, a skladu sa procedurama koje će se usaglasiti na nivou Vlade u dijelu izdavanja identifikacionih isprava.

		identifikacionih dokumenata u saglasnosti sa Ministarstvom odnosno Lučkim kapetanijama. Dozvolu za ukrcavanje izdaje Lučka kapetanija. Za izdavanje pomorske knjižice i dozvole za ukrcavanje plaća se naknada, koja je prihod Budžeta. Visinu naknade iz stava 3 ovog člana utvrđuje Vlada. Način izdavanja, obrazac i sadržaj pomorske knjižice propisuje Ministarstvo uz saglasnost sa organom državne uprave nadležnog za izdavanje identifikacionih dokumenata. Način izdavanja, obrazac i sadržaj dozvole za ukrcavanje propisuje Ministarstvo. Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije: Ovim predlogom se ispunjavaju svi uslovi dati u ILO 185 a koji se posebno odnose na mašinsko očitavanje biometrijskih podataka pomorca. Udruženje, kao i mnogo godina ranije, predlaže da biometrijsku pomorsku knjižicu, po narudžbini Lučkih kapetanija, izrađuje MUP, koji u svojoj el. bazi podataka već ima biometrijske podatke pomoraca. Takva pomorska knjižica bi bila vrlo slična pasošu i pored ovih biometrijskih podataka sadržavala bi i druge neophodne podatke. Ovim bi se povećao kvalitet i ukupni nivo bezbjednosti identifikacionih dokumenata pomoraca koji je i bio glavni razlog donošenja ove ILO-ove konvencije. U budućem pravilniku koji će se baviti detaljima za izdavanje moralo bi se propisati da je neophodan uslov posjedovanja osnovnih ovlaštenja o posebnoj osposobljenosti potrebnih za prvi ukrcaj na brod. Ovo bi bio dokaz da podnosilac zahtjeva stvarno ide na brod. Time bi se značajno smanjila sadašnja zloupotreba pomorske knjižice.	
		PRIMJEDBA DATA NA ČLAN 153 X. ŽIVOTNI I RADNI USLOVI POMORACA NA BRODU Ugovor o radu Član 153 Predlog: Stav dva mijenja se i glasi:	Ne prihvata se data primjedba, iz razloga što smatramo da nijedno lice prije potpisivanja bilo kojeg dokumenta ne potpisuje isti, a da ga nije detaljno proučio, a što je i propisano u članu 153 stav 2 "Članu posade prije

		Članu posade prije potpisivanja ugovora o radu mora se omogućiti da prouči ugovor o radu i druga dodatna dokumenta i ugovore radi upoznavanja sa svojim pravima i obavezama iz ugovora. Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije: U praksi pomorac obično potpisuje samo Ugovor o radu u kojem se nalaze osnovni podaci o brodaru, pomorcu, brodu na kojem se ukrcava, zvanju u kojem se ukrcava, pripadajućoj plati, vremenu početka ugovora i trajanju ugovora i koja vrsta ugovora o radu je u pitanju. Ostala prava i obaveze pomorca i brodarka obično su data u posebnim dodatnim dokumenti koje također treba definisati i dati na proučavanje pomorcu.	potpisivanja ugovora o radu mora se omogućiti da prouči ugovor radi upoznavanja sa svojim pravima i obavezama iz ugovora.” Ne razumijemo primjedbu podnosioca iste imajući u vidu da pomorac potpisuje ugovor o radu koji se odnosi na zasnivanje radnog odnosa i međusobna prava i obaveze brodarka i pomorca, o kojim se drugim dodatnim dokumentima radi.
		PRIMJEDBA DATA NA ČLAN 163 X. ŽIVOTNI I RADNI USLOVI POMORACA NA BRODU Posredovanje pri zapošljavanju Član 163 Predlog: Stav tri, prva alineja: brisati riječi „od čega najmanje 12 mjeseci plovidbenog staža“. Stav tri, druga alineja, nakon riječi „...ISO standardom“ dodaje se “ ili sertifikat o sistemu upravljanja izdat u skladu sa zahtjevima MLC konvencije – Pravilo 1.4 Prikupljanje i zapošljavanje.” Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije: Prvi predlog: prilagoditi praksi i u cilju stimulisanja bavljanja ovim aktivnostima odnosno omogućavanja legalnog posredovanja za zapošljavanje pomoraca. Drugi predlog: u skladu sa zahtjevima MLC konvencije, ne zahtijeva se uvođenje sistema kvaliteta serije ISO 9001 već uvođenju nekog od sistema upravljanja a koji se odnosi na Pravilo 1.4 Prikupljanje i zapošljavanje.”. Tako, pomorska industrija, kao npr. Lloyd Register, Bureau Veritas, Det Norske Veritas, itd su razvili svoj standard sistema upravljanja i koji je priznat od strane svih. Naravno da i sistem kvaliteta serije ISO 9001 može da se zahtijeva. Koliko je nama poznato, značajan broj agencija za posredovanje u CG upravo	Ne prihvata se data primjedba da se briše „od čega najmanje 12 mjeseci plovidbenog staža“ iz razloga što smatramo da se na ovaj način dodatno afirmiše pomorska struka. Ne prihvata se data primjedba koja se odnosi na stav 3 iz razloga što MLC konvencija propisuje da pravna lica koja se bave posredovanjem pri zapošljavanju moraju djelovati u skladu sa sistemom licenciranja ili sertifikacije koji odobri država članica, a što je u slučaju Crne Gore sistem kvaliteta u skladu sa međunarodnim ISO standardom.

		ima uspostavljen jedan od ovih sistema upravljanja koji je naravno priznat od strane kompanija sa kojima sarađuju ali i drugih pomorskih administracija. X. ŽIVOTNI I RADNI USLOVI POMORACA NA BRODU Predlog: Kako je ILO izdao nove amandmane 2018 na MLC konvenciju to predlažemo da iste prihvatite I odmah je obuhvatite/propišete ovim novim Nacrtom. U dodatku Vam šaljem izvorni txt amandmana a koji se odnose na ugovor o radu i platama pomoraca u slučaju piraterije ili oružanog plačkaškog napada na brod. Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije: Usklađivanje sa najnovijim standardima odnosno zaštita interesa pomoraca.	
		PRIMJEDBA DATA NA ČLAN 182a XIV Lučka kapetanija, Član 182a Predlog: Dodati: - izdavanje i obnavljanje ovlašćenje; - izdavanje pomorskih knjižica o odobrenja za ukrcaj; - ovjeru navigacije u pomorskoj knjižici Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije: Radi o značajnim poslovima koji bi trebali biti definisani.	Ne prihvata se data primjedba iz razloga što su predložene aktivnosti već obuhvaćene.
		PRIMJEDBA DATA NA ČLAN 182d XIV Lučka kapetanija, Član 182d Predlog: U drugom stavu umjesto druge alineje (fakultet tehničko-tehnoloških nauka) treba da stoji - pomorski fakultet ili fakultet tehničko-tehnoloških nauka;	Data primjedba se prihvata

		Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije: Smatramo da je nepotrebno objašnjavati zašto predlažemo “pomorski fakultet”. Iz drugih dokumenata Ministarstva smo razumjeli da se pod pojmom “fakultet tehničko-tehnoloških nauka” ne podrazumijeva i “pomorski fakultet”.	
		PRIMJEDBA DATA NA ČLAN 183a XIV Lučka kapetanija, Član 183a Predlog: U ovom članu se prepoznaju: PSC inspektor, Inspektor i Pomocni PSC inspektor. Nije jasno definisano ko je “Inspektor” i koji su propisani uslovi koje mora ispunjavati i uslove u pogledu kvalifikacija, kompetencija i radnog iskustva. Takođe, nije jasno definisano koji su propisani uslovi koje mora ispunjavati Pomoćnik PSC inspektor u pogledu kvalifikacija, kompetencija i radnog iskustva. Smatramo da bi jedan od uslova morala biti pomorska škola ili pomorski fakultet i min. 2 god. radnog iskustva u zvanju oficira palube ili mašine. Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije:	Ne prihvata se data primjedba iz razloga što je članom 183 propisano da inspekcijski nadzor nad primjenom ovog zakona vrši Direkcija za inspekcijski nadzor u pomorskom saobraćaju preko inspektora države luke (PSC inspektor) i Inspektora. Članom 183 propisano je što treba da ispunjava PSC inspektor imajući u vidu Pariski memorandum I obaveze koje Crna Gora treba da ispuni kako bi postala članica istog. Uslovi koje treba da ispuni Inspektor uređeni su propisima Crne Gore.
2.	Advokat Stefan Šušter u ime Udruženja prevoznika turističkim brodovima “Plavi Jadran”	Primjedba/sugestija br.1: u članu 5 Nacrta Zakona “član 15a stav 1, mijenja se i glasi: “Djelatnost prevoza putnika i stvari u unutrašnjem pomorskom saobraćaju odvija se u vidu redovnog linijskog prevoza, sezonskog linijskog prevoza i slobodnog prevoza.” “u članu 15a stavovi 3,4 i 5 se brišu”	Primjedbe koje se odnose na djelatnost prevoza putnika i stvari u unutrašnjem pomorskom saobraćaju su detaljno analizirane i dijelom su prihvaćene, te će inovirani tekst Predloga zakona biti dostavljen podnosiocu primjedbi na davanje primjedbi, predloga i sugestija

		“u članu 15b, prije stave 1, dodaje se novi stav koji glasi: “Prevoz putnika I stvari u unutrašnjem pomorskom saobraćaju na redovnim linijama vrši se na određeneim relacijama, po unaprijed utvrđenom redu plovidbe, cijeni I drugim uslovima prevoza, a prevoznik svoje pravo prevoza ostvaruje dobijanjem koncesije na djelatnost redovnog linijskog prevoza” “Vrši se prenumeracija ostalih stavova.” OBRAZLOŽENJE: Navedena sugestija u članu 15a I 15b, odnosi se na precizno razlikovanje između redovnog linijskog prevoza, koji se reguliše od člana 15b zaključno sa članom 15h I sezonskog linijskog prevoza, koji je regulisan u članu 15i.	
		“Član 15i mijenja se I glasi: “Na prevoz putnika I stvari u unutrašnjem pomorskom saobraćaju na sezonskim linijama I u slobodnom prevozu primjenjuje se načelo slobode ugovaranja prevoza I definisanja prevozničkih cijena.” OBRAZLOŽENJE: Suštinska sugesija Udruženja u ovom dijelu se odnosi na brisanje odredbi koje su predložene u članu 15i člana 5 Nacrta Zakona. Ovim članom predviđa se uvođenje sezonskih prevoznih linija, na način što će JP Morsko Dobro utvrđivati sezonske linije, broj prevoznika, uslove obavljanja prevoza, cijene zakupa linije isl. Pritom kod ove vrste prevoza broj prevoznika može biti ograničen, pa bi u tom slučaju pravo da vrši prevoz na određenoj sezonskoj liniji imao bi onaj prevoznik koji da najpovoljniju ponudu na osnovu javnog poziva. Navedeni član 15i je za “Plavi Jadran”, kao Udruženje prevoznika koji obavljaju prevoz samo tokom ljetnje sezone, apsolutno neprihvatljiv. Prvenstveno, smatramo da se ostavljanjem mogućnosti	Primjedbe koje se odnose na djelatnost prevoza putnika I stvari u unutrašnjem pomorskom saobraćaju su detaljno analizirane I dijelom su prihvaćene, te će inovirani tekst Predloga zakona biti dostavljen podnosiocu primjedbi na davanje primjedbi, predloga I sugestija

		Ministarstvu saobraćaja i pomorstva da određuje/ograničava linije prevoza u unutrašnjem pomorskom saobraćaju, a naročito da određuje, odnosno ograničava broj prevoznika, direktno narušava sloboda preduzeništva koja je zajemčena čl.59 Ustava Crne Gore. Resorno Ministarstvo propisivanjem ovog člana najdirektne ograničava tržište, odnosno potencijalno ograničava slobodno nastupanje na tržištu turističkim brodovima što dovede do narušavanja konkurencije i pojave monopola. Za ukazati je da Udruženje "Plavi Jadran" broji blizu 200 (dvijesta) turističkih brodova, te da je dostina njihovih vlasnika obavljanje ove djelatnosti jedini izvor prihoda. Ograničavanjem broja sezonskih linija i broja prevoznika, velikom broju njih bi egzistencija bila dovedena u pitanje. Zamislamo samo situaciju koja se predlaže ovim zakonskim rješenjem: JP "Morsko Dobro" na osnovu tzv. Programa sezonskih linija i slobodnog prevoza u unutrašnjem pomorskom saobraćaju, propise da sezonsku liniju Petrovac-Budva, Čanč-Kraljčina plaža ili neku sezonsku liniju u Bokokotorskom zalivu može obavljati samo jedan prevoznik. U tom slučaju bi, shodno Nacrtu, bio izabran najpovoljniji ponuđač na osnovu javnog poziva, a zapravo prevoznik koji ponudi najviše novca za zakup parava na toj sezonskoj liniji. Na taj način bi taj prevoznik dobio ekskluzivno pravo da vrši prevoz na linijama koje su uzete za primjer, čime bi automatski bio stavljen u monopolistički položaj u odnosu na ostale prevoznike, a cijenu prevoznih karata bi mogao sam da diktira. Da ne govorimo o tome da bi to dovelo do nezaposlenosti i prekida jedinog izvora prihoda za nekih 50ak-100ak vlasnika turističkih brodova koji sada vrše prevoz na tim linijama. Ostaje i upitno koliko će taj jedan prevoznik sa jednim ili dva broda uspijeti da preveze sve putnike na tim linijama, kada taj isti posao sada obavlja minimum 30ak, bez obzira o kojoj je liniji riječ. "Plavi Jadran" je nedvosmisleno za to da resorno Ministarstvo adekvatnim rješenjima unaprijedi obavljanje ove privredne djelatnosti, da definiše egzaktne uslove koji se odnose na sposobnost turističkih čamaca za plovidbu i siguran prevoz putnika,	
--	--	---	--

		na koji način će se obezbijediti kvalitetan i siguran prevoz putnika u unutrašnjem pomorskom saobraćaju, ali smatramo da nije dobro riješenje ad Ministarstvo saobraćaja i pomorstva ili JP”Morsko Dobro”, kako se predlaže u nacrtu, zalaze u sferu regulisanja prevoznih linija, zakupa tih linija, broja prevoznika, jer na taj način narušavaju konkurenciju i slobodno tržište, što će za posledicu imati ugrožavanje egzistencije za veliki broj porodica koje se bave ovim poslom. Dakle, Udruženje “Plavi Jadran” je stanovišta da, kada je u pitanju sezonski linijski prevoz u unutrašnjoj pomorskoj plovidbi, treba zadržati postojeća rješenja sadržana u odredbama čl.14 i 15 Zakona o sigurnosti pomorske plovidbe. Uostalom takvo rješenje postoji u susjednoj Republici Hrvatskoj, koja ima na hiljade sezonskih linija (samo je u Dubrovniku preko 700 registrovanih tursističkih čamaca za prevoz putnika i stvari) i znatno je ispred Crne Gore u ovoj oblasti, s obzirom da je u čl. 180 st.1 Zakona o plovidbi i lukama unutrašnjih voda Hrvatske (NN 109/07,132/07-ispisak, 51/13,152/14,118/18) propisano da se u “domaćem i međunarodnom prijevozu primjenjuje načelo slobode ugovaranja prevoza i definiranja prijevozničkih cijena”, a da država može intervenisati ukoliko dođe do ozbiljnog poremećaja na tržištu i to na određeni način, a ne određivanjem linija, diktiranjem cijena ili gušenjem konkurencije. Dakle država koja je članica Evropske unije i koja ima izuzetne stručnjake u ovoj oblasti, prepušta pitanje prevoza i prevozničkih cijena slobodi tržišta i zdravoj konkurenciji, a ona može intervenisati samo naknadno ukoliko dođe do ozbiljnih anomalija. Stoga predlažemo da član 15i glasi onako kako smo naveli u primjedbi /sugetiji br.1.	
--	--	--	--

	PRIMJEDBA NA ČLAN 8: Član 8 Nacrta Zakomna mijenja se I glasi : “U članu 20 stav 1 brišu se riječi:”plovnim objektima namjenjenim za prevoz putnika I tereta.” “ U članu 20, nakon stave 1, dodaju se tri nova stave koja glase: “Plovni objekti namjenjeni za prevoz putnika I tereta, na uređenim, izgrađenim I prirodnim kupalištima na izgrađenom pristaništu, gatu, doku ili mulu.” Na uređenim, izgrađenim I prirodnim kupalištima na kojima ne postoji izgrađeno pristanište, gat, dok ili mulo, plovni objekti namjenjeni za prevoz putnika I tereta pristaju nasukivanjem, s tim što su, u cilju stvaranja uslova za njihovo bezbjedno pristajanje, u obavezi da izvrše obilježavanje mjesta pristajanja postavljanjem table sa oznakom lokacije za sezonsko pristajanje I postavljanje povezanih plutajućih bova od odgovarajućeg materijala I dimenzija koje formiraju lijevke.” “U članu 20, dosadašnji stav 2, postaje stav 4.” OBRAZLOŽENJE: Smatramo da bi izmjenom člana 8 Nacrta Zakona, na gore navedini način, dobili kvalitetno zakonsko rješenje, koje svoje uporište ima u praksi. Dakle, svi prevoznici koji vrše prevoz putnika, na onim plažama na kojima postoji pristanište, pristaju nasukivanjem, jer osim pristajanja nasukivanjem na plažama, ne postoji ni jednodrugo mjesto niti odgovarajući način da putnici budu bezbjedno ukrcani I iskrcani. Iz tih razloga predlažemo da se iz stave 1 člana 20 izuzmu plovni objekti koji su namjenjeni prevozu putnika I stvari, a da se nakon stave 1 dodaju dva nova stava, kojim bismo samo zakonski uokvirili način pristajanja plovnih objekata namjenjenih prevozu putnika I tereta koji se primjenjuje u praksi. Uostalom, Ministarstvo	Primjedba se prihvata tako što će biti propisano da je sidrenje i vezivanje plovni objekata izvan lučkog područja dozvoljeno na uređenim i obilježenim mjestima u skladu sa programom kojeg donosi Morsko dobro uz predhodnu saglasnost Organa uprave · Napominjemo da je I do sada ukrcaj i iskrcaj putnika i tereta na plovni objektima mogao da se privremeno vrši i izvan luke na mjestima uz obalu na kojima postoji siguran privez i vodeni prostor koji ima odgovarajuću dubinu i širinu potrebnu za manevrisanje plovni objektom, na osnovu odobrenja Ministarstva.
--	--	--

		saobraćaja I pomorstva je prepoznalo davne 2005. Godine, kada je I donijelo Upustvo br. 01-3084/1 od 07.07. 2005. Godine, kojem je na identičan način regulisalo način pristajanja 2putničkih brodova koji služe u turističke svrhe.”	
3.	• Preduzetnik za vršenje javnog prevoza putnika I tereta na moru “Vujičić Nenad” • Grupa građana Građanska akcija • Vujičić Božidar	PRIMJEDBA TEHNIČKE PRIRODE: Osnovni predlog je da se Javna rasprava ponovi i odredi za period, nakon turističke sezone. Prevoznici putnika i stvari u unutrašnjem pomorskom saobraćaju jednostavno su, u periodu koji ste odredili za javnu raspravu od 07.08.-27.08. 2019. godine, prezauzeti jer je to period najintezivnije turističke sezone i nisu imali dovoljno vremena da se upoznaju sa novinama iz Nacrta koje će, ukoliko ostanu i u Predlogu zakona, prevoznicima nanijeti velike probleme u radu. Cilj svakog modernog zakona je između ostalog da se olakša poslovanje privrednicima, da se uprosti procedura dobijanja odobrenja za rad i da im se poboljšaju uslovi rada, predlozi iz Nacrta su osmišljeni da otežaju poslovanje. Nacrtom se obaveza Ministarstva saobraćaja i pomorstva prebacuje na Javno preduzeće za upravljanje morskim dobrom, koje ne važećim propisima Crne Gore već posluje u skladu sa Zakonom o javnim preduzećima, koji je posluje u skladu sa prestao da važi 2013. godine	U potpunosti prihvatamo primjedbu, ali Nacrt zakona je završen i pripremljen u skladu sa procedurom
		PRIMJEDBA NA ČLAN 15a U cilju usaglašavanja Nacrta zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti pomorske plovidbe sa Ustavom Crne Gore kao i sa Pregovoračkim poglavljima o pristupanju Crne Gore EU, predlažem sledeće: Članu 15a Četvrti stav se mijenja i glasi: Pravo na obavljanje slobodnog prevoza putnika i stvari u slobodnom prevozu, prevoznik stiče,	Primjedbe koje se odnose na djelatnost prevoza putnika I stvari u unutrašnjem pomorskom saobraćaju su detaljno analizirane I dijelom su prihvaćene, te će inovirani tekst Predloga zakona biti dostavljen podnosiocu primjedbi na davanje primjedbi, predloga I sugestija

		dobijanjem rješenja za rad od strane nadležnog organa lokalne samouprave. Peti stav se briše.	
		PRIMJEDBA NA ČLAN 15b Član 15b U drugom stavu iza riječi domaća dodaje se riječ, i strana.	Primjedbe koje se odnose na djelatnost prevoza putnika i stvari u unutrašnjem pomorskom saobraćaju su detaljno analizirane i dijelom su prihvaćene, te će inovirani tekst Predloga zakona biti dostavljen podnosiocu primjedbi na davanje primjedbi, predloga i sugestija
		PRIMJEDBA NA ČLAN 15e Član 15e U stavu drugom tačke 9) i 15) se brišu. U stavu trećem iza riječi dostavi brišu se riječi, na odobrenje.	Primjedbe koje se odnose na djelatnost prevoza putnika i stvari u unutrašnjem pomorskom saobraćaju su detaljno analizirane i dijelom su prihvaćene, te će inovirani tekst Predloga zakona biti dostavljen podnosiocu primjedbi na davanje primjedbi, predloga i sugestija
		PRIMJEDBA NA ČLAN 15f Član 15f Briše se u potpunosti.	Primjedbe koje se odnose na djelatnost prevoza putnika i stvari u unutrašnjem pomorskom saobraćaju su detaljno analizirane i dijelom su prihvaćene, te će inovirani tekst Predloga zakona biti dostavljen podnosiocu primjedbi na davanje primjedbi, predloga i sugestija

		PRIMJEDBA NA ČLAN 15i Član 15i Mijenja se i glasi: Sezonske linije za prevoz putnika i stvari u unutrašnjem pomorskom saobraćaju odrediće nadležni organ lokalne samouprave za svoju teritoriju. Sezonske linije koje obuhvataju teritoriju dvije ili više lokalnih samouprava odrediće Ministarstvo saobraćaja i pomorstva. Javnim pozivom, prikupljanjem ponuda ili javnim nadmetanjem odrediće se korisnici sezonskih linija. Period zakupa sezonskih linija je 5 godina.	Primjedbe koje se odnose na djelatnost prevoza putnika i stvari u unutrašnjem pomorskom saobraćaju su detaljno analizirane i dijelom su prihvaćene, te će inovirani tekst Predloga zakona biti dostavljen podnosiocu primjedbi na davanje primjedbi, predloga i sugestija
4.	IGC-International Grants and Consulting d.o.o.	PRIMJEDBA NA ČLAN 4 U članu 4 kojim se mijenja i dopunjuje član 10 važećeg Zakona o sigurnosti pomorske plovidbe predlažemo: Poslije stava 3 dodaje se novi stav koji glasi: Čamac za prevoz putnika i stvari na redovnim linijama za koji se prilikom Tehničkog nadzora utvrdi i konstatuje da svojom konstrukcijom ne stvara talase u plovidbi koji bi mogli nanijeti štetu drugim plovnim objektima, obalama, napravama, uređajima, postrojenjima i opremi na obali ili na moru, može ploviti većom sigurnosnom brzinom do šest čvora iznad propisane brzine u stavu 2 ovog zakona, uz prethodno odobrenje Ministarstva. OBRAZLOŽENJE: Važeći Zakon o sigurnosti pomorske plovidbe propisuje u članu 10 stav 3 da plovni objekat može biti izuzet od primjene ograničene	Ne prihvata se data primjedba iz razloga što je Bokokotorski zaliv specifično područje koje zahtijeva posebnu pažnju naročito imajući u vidu da se svake godine povećava broj učesnika u pomorskom saobraćaju i da je upravo iz tog razloga potrebno dodatno regulisanje brzine plovidbe. Međutim, Predlogom zakona išlo se u susret pojednostavljenju procedure kada to zahtijevaju posebne situacije, prije svega imajući u vidu da Uprava pomorske isgurnosti vrši nadzor, informisanje i upravljanje pomorskim saobraćajem.

		brzine u Bokokotorskom zalivu do deset čvorova, a u Kumborskom tjesnacu, tjesnacu Verige i na rijeci Bojani do šest čvorova, ukoliko za to dobije odobrenje Ministarstva saobraćaja i pomorstva. Takođe, čitajući u potpunosti član 10 važećeg Zakona, povezujemo da to odobrenje Ministarstva može biti izdato plovnom objektu za koji se utvrdi da svojom konstrukcijom u plovidbi ne stvara talase koji bi mogli ugrožavati ili nanjeti štetu drugim plovnim objektima, obalama, napravama, uređajima, postrojenjima i opremi na obali ili na moru. Ovo govori da je u važećem Zakonu već data mogućnost povećanja Sigurnosne brzine uz Odobrenje Ministarstva a ovaj Nacrt zakona to pravo ukida i prenosi ga na davanje odobrenja od strane Organa uprave kada zbog pogoršanih vremenskih prilika ili ugrožavanja sigurnosti plovidbe kruzer ili neki drugi ugroženi brod može da poveća brzinu i izbjegne pomorsku nezgodu. Ovakva odredba o povećanju brzine radi sigurnosti plovidbe je opravdana i treba da stoji u budućem zakonu ali nema nikakve veze i ne može se poistovjetiti sa važećom odredbom člana 10 Zakona koja ima potpuno drugačiju ciljinu grupu. Na kraju, želimo napomenuti da kompanija International Grants and Consulting d.o.o., Marka Radovića 33, Podgorica, teži razvoju ekološki održivog pomorskog saobraćaja na redovnim linijama, kojim će se rasteretiti drumski saobraćaj i u značajnoj mjeri smanjiti emisija štetnih gasova u Bokokotorskom zalivu, a to ne možemo postići ograničenjima brzine onamo gdje je to nije potrebno. Korisnici naših usluga će upravo zbog produženog vremena trajanja putovanja pomorskim putem, prouzrokovanog ovako ograničenim brzinama, prije izabrati dosadašnji način transporta automobilima ili autobusima čime će se izgubiti željeni efekat projekta kojeg trenutno razvijamo u Crnoj Gori, a to je da se pređe na pomorski saobraćaj u redovnim linijama i smanji do sada ekološki neprihvatljiv transport Bokokotorskim zalivom automobilima i autobusima koji proizvode	
--	--	--	--

		velike količine štetnih CO2 materija.	
5.	Udruženje zakupaca sportsko rekreativnih aktivnosti na vodi - Budva Labović Jelena	Molim Vas da prilikom dopune i izmjene Zakona o pomorstvu razmotrite i uvažite naše primjedbe i sugestije konkretno o djelatnosti sporta i rekreacije na vodi tj. o rentiranju i načinu rada skutera na vodi koji ustvari ne postoje Zakonu nego ih svako svrstava u kategoriji plovila tj. Tumači kako mu odgovara. Tako da smo konstantovanom nepostojem prekršaju. Ovim Vas putem i molimo da prisustvujemo i objasnimo konkretno naš dosadašnji sistem rada na nekoj vašoj radnoj sjednici ukoliko je moguće i skinemo famu da je skuter na vodi knkretno i mali brzi gliseri najviša opasnost na vodi. Molimo Vas da skuter na vodi i male brze glisere - čamce izdvojite iz grupe običnih plovila i povila za privredne svrhe po starom zakonu jer tehnički ne mogu da spadaju pod njima iz mnogo objektivnih razloga, a ukoliko bi bili registrovani kao klasično plavilo ili brzo plovilo pod privredom zbog veličine i broja osoba tj.mjesta na plovilima ne može se ispuniti niti jedan od uslva. Skuteri na vodi i mali i brzi čamci da budu izuzeti od posredovanja radiostanica, a samim tim i radio opeeratera i voditelja čamca i pomoćnika kao i skiperske licence i dr. šta sve mora da posjeduje plovilo za prevoz putnika sa više od deset korisnika tj.12m (navigacioni sistem, radio operater, mornara motoristu i dr.), jer su to plovila sa dva ili više mjesta, a i gabarit ne može da ispuni zahtjeve. Ovo predlažemo jer su ova i slična plovila izuzeta iz grupe ostalih plovila svugdje u svijetu i vode se u grupu plovila sporta i rekreacije i ne moraju posjedovati licencu za upravljanje već samo „B“	Ne prihvata se data primjedba iz razloga što smatramo da “skuteri na vodi i mali i brzi čamci” trebaju da budu tretirani kao čamci upravo imajući u vidu podizanje nivoa sigurnosti plovidba i zaštite ljudskih života na moru. Napominjemo da je prihvaćena primjedba koja se odnosi na ovlašćenje za mornara-motoristu i ovlašćenje o osposobljenosti za VHF DSC radio-operatora (CEPT 31-04E) ili za GMDSS radio-operatora sa ograničenim ovlašćenjem, gdje je Predlogom zakona propisan izuzetak za plovila na vodeni mlazni pogon do tri sjedišta.

		kategoriju. Konkretno za skuter na vodi regulisati način rada i omogućiti poligone na vodi tj. definisati značenje poligona, instruktora. Licence za određene kategorije, pratnja plovila, nadzor gPS sistem za praćenje plovila kratka obuka i saglasnost potpis korisnika i dr. dobili smo zvanične lokacije na kopnu i pripadajući akvatorij i nazovimo poligone za obuku korisnika koji su udaljeni par kilometara i veličine m², ali nije definisano kuda i kojom putanjom i kako stići do poligona i koje licence tj ,instruktor pojam šta je i da li moraju korisnici nositi dokumenta i pasoše na vodi kao i da li vrijede ovjerene kopije dokumenata zbog nepostojana posebnih vodootpornih ladica i gubljenja i kvašenja originalnih dokumenata i samim tim trpljena velikih novčanih kazni, jer znamo proceduru za vadenje novih dokumenata naročito u sezoni. Samim tim Vas molimo da korigujete visinu kazni na kopnu i moru jer primjer za nenošenje dokumenata na vodi kazna je nekoliko puta veća nego na kopnu. Brzi čamci za vuču guma, skija WB i dr definisati pojam brzog plovila i instruktora tj. da bude dovoljna dozvola za upravljanjem čamcem, a ne mornar motorista radio operater i sl. tj. da ima isti tretman kao u drugim državama u svijetu, jer su to plovila od 4-5 m sa svega par mjesta za sjedenje. Normalno lice koje ne posjeduje minimm dozvolu za upravljanjem čamcem ne može upravljati brzim plovilom -gliserom i obavljati vuču guma skijaša i sl. i ne može obavljati pratnju skutera na vodi i ne treba posjedovati mornara motoristu i punomoćnika jer su to mala plovila i nemaju veliki smještaj ti. ne vrše prevoz putnika tj. privredna klasična djelatnost od 2 ili 50 putnika. Skuter na vodi prilikom rentiranja licima bez plovidbene dozvole, a izričito bez vozačke dozvoole B kategorije moraju posjedovati GPS sisteme i sisteme za nadzor i antikolizing sisteme protiv sudarnih,	
--	--	---	--

		pratnju instruktora, kao i da se plovidba mora odvijati najkraćom i najsigurnijom putanjom d naznačenog poligona" tj. sigurnog akvatorijuma. Malim brzim čamcima naročito za vuču guma i skijaša ne može upravljati lice bez licence vođitelja čamca. Plovila moraju biti registrovana na firmu ili ugovor sa firmom ali na sport i rekreaciju što i jesu, a ne privredu jer ista služe i za obuku članova i ljubitelja vodenih aktivnosti i tom prilikom nisu u renti, a zavise od drugih lokacija tj. ozvaničiti plovila koja plaćaju državi zakup i PDV-a. Pontoni koje koristimo u priobalju tj. našem akvatorijumu ne trebaju biti registrovani jer to nisu plovila već plutajući objekti za prevoz i pristan plovila sa sertifikatima instituta Crne Gore. Definisati pojam prsluka life jacket kao i kaciga na vodi jer je apsurdno svrstati pod svim korisnicima kao i minimum godina za upravljanje skuterom tj. bez plovne dozvole. Kao i u susjednim državama Evrope odobriti panoramski obilazak skuterima uz obaveznu pratnju na propisanoj udaljenosti od obale i drugih plovila izlazeći iz granica poligona, ali lica koja upravljaju skuterima moraju posjedovati B kategoriju vozila. Ovo sve u cilju regulisanja sigurnosti plovidbe, dobijanja aspekta turističkih usluga sporta i rekreacije kao i zaštite legalnih korisnika i Države, građana i turista.	
6.	POMORSKI SAOBRAĆAJ d.o.o.	Član 13. Osnovnog zakona glasi: Javni prevoz u linijskoj plovidbi vrši se na određenim relacijama, po unaprijed utvrđenom redu plovidbe, cijeni i drugim uslovima prevoza,	Primjedbe koje se odnose na djelatnost prevoza putnika i stvari u unutrašnjem pomorskom saobraćaju su detaljno analizirane i dijelom su prihvaćene, te će inovirani tekst

	na osnovu ugovora o prevozu između brodarka i korisnika prevoza. Red plovidbe utvrđuje brodar u saradnji sa pravnim ili fizičkim licem koje koristi luku ili dio luke na osnovu ugovora o koncesiji. Red plovidbe objavljuje se u štampanim ili elektronskim medijima, najmanje 15 dana prije stupanja na snagu reda plovidbe. Brodar se mora pridržavati utvrđenog i objavljenog reda plovidbe. Komentar / predlog za izmjenu: - Treba pojasniti na što se misli kada se u stavu 1. pominje "ugovor o prevozu", jer se ovo pitanje novim Nacrtom u članu 15a stav 1. reguliše na drugačiji način - putem ugovora o koncesiji. - Odredba stava 2. je za trajektni prevoz limitirajuća, jer trajektna pristaništa nijesu luke u smislu zakona. - Takođe, načini ustupanja i režimi korišćenja luka, na osnovu uporednih iskustava u svijetu a i prakse kod nas, nijesu isključivo na bazi koncesija. Sugerisemo da se stav 2 preinači i dopuni, tako da bi se dalo najviše konfora za dalje djelovanje Vladi i potencijalnim investitorima, riječima: ", odnosno sam brodar koji ima pravo obavljanja linijskog saobraćaja i korišćenja za tu namjenu definisane operativne obale, a koje ukupno pravo je stekao u zakonom definisanom postupku."	Predloga zakona biti dostavljen podnosiocu primjedbi na davanje primjedbi, predloga i sugestija
	Članom 5 Nacrta zakona se predlaže novi član 15a koji glasi: Djelatnost prevoza putnika i stvari u unutrašnjem pomorskom saobraćaju se odvija na redovnim linijama (cjelogodišnjim i sezonskim) i u slobodnom prevozu. Prevoznik koji obavlja djelatnost prevoza iz stava 1 ovog člana, dužan je da obezbijedi siguran prevoz lica ili stvari na plovnom objektu i u granicama dozvoljene nosivosti plovnog objekta, ako	Primjedbe koje se odnose na djelatnost prevoza putnika i stvari u unutrašnjem pomorskom saobraćaju su detaljno analizirane i dijelom su prihvaćene, te će inovirani tekst Predloga zakona biti dostavljen podnosiocu primjedbi na davanje primjedbi, predloga i sugestija

		prevoz određenih stvari nije regulisan posebnim propisom. Prevoz putnika i stvari u unutrašnjem pomorskom saobraćaju na redovnim linijama vrši se na određenim relacijama, po unaprijed utvrđenom redu plovidbe, cijeni i drugim uslovima prevoza, a prevoznik svoje pravo prevoza ostvaruje dobijanjem koncesije na djelatnost redovnog linijskog prevoza. Pravo na obavljanje slobodnog prevoza putnika i stvari u slobodnom prevozu, prevoznik stiče zaključivanjem Ugovora o slobodnom prevozu sa pravnim licem koje upravlja morskim dobrom, u skladu sa članom 15i ovog zakona. Ugovorom iz stava 4 ovog člana uređuju se relacije, cijene i drugi uslovi pod kojim se obavlja slobodni prevoz putnika i stvari. Komentar / predlog za izmjenu: - Odredba stava 1. o redovnim linijama je u koliziji sa ostalim normama Nacrta zakona koji razdvaja "redovan" od "sezonskog" linijskog saobraćaja, jer po ovoj odredbi je i sezonskalinija redovna. - Smatramo da odredba stava 3. kojom se djelatnost redovnog linijskog prevoza može ostvarivati isključivo dobijanjem koncesije, nepotrebno prejudicira potencijalna rješenja I isključuje ostale modele po kojima bi se moglo riješiti pitanje redovnih linija kao što je npr. privatno-javno partnerstvo i sl., koje poznaje naše zakonodavstvo i uporednopravna praksa u oblasti saobraćaja. Možda je bolje predvidjeti da se pravo iz ovog stava može ostvariti u skladu sa zakonom i drugim propisima kojima je uređeno raspolaganje tj. ustupanje državne imovine i ostvarivanje javnog interesa kroz ustupanje određenih prava. - Odredbom stava 4 i 5 je predviđeno da JP Morsko dobro kao ovlašćeno za upravljanjem morskim dobrom, daje pravo na obavljanje slobodnog prevoza, što tom pravnom licu ne može	
--	--	---	--

		pripadati jer je ono nadležno samo za upravljanje obalom koja je u zoni morskog dobra. Takođe, odredbe stava 4. i 5. stvaraju pravnu prazninu, odnosno prostor za drugačije tumačenje nego što se to definiše stavom 1. člana 15i, kojim se propisuje isti postupak dobijanja linije u sezonskom linijskom i slobodnom prevozu. - Odredba stava 5. je u koliziji i sa članom 14. Osnovnog zakona, koji isto pitanje drugačije tretira.	
		Članom 5 Nacrta zakona se predlaže novi član 15b koji glasi: Prevoznik koji obavlja prevoz putnika i stvari na redovnim linijama ima pravo prioriteta po pitanju mjesta ukrcaja, prevoza i mjesta iskrcaja putnika i stvari u odnosu na slobodni prevoz putnika. Djelatnosti iz stava 1 ovog člana mogu vršiti domaća pravna i fizička lica koja su registrovana u Crnoj Gori za prevoza putnika na za to predviđenim plovnim objektima u skladu sa zakonom. Koncesija na liniju u redovnom cjelogodišnjem linijskom prevozu daje se na rok do 10 godina. Rok trajanja koncesije iz stava 3 ovog člana može se produžiti samo za period za koji koncesionar nije mogao koristiti koncesiju usljed više sile. Odluku o dodjeli koncesije donosi Vlada u skladu sa zakonom koji uređuje oblast koncesija. Komentar / predlog za izmjenu: - Odredba stava 1. je neprimjenljiva za trajektni prevoz. Trajektna linija mora imati jasno definisan koncesioni zahvat i cjelovitost prava koje bi jedino obezbijedilo nesmetan i efikasan protok saobraćaja. Potrebno je obezbijediti uslove koji neće proizvoditi konfliktan ambijent, a predloženim modelom upravo bi se tako nešto i proizvelo. Vršenje trajektna djelatnosti podrazumijeva ukupnost	Primjedbe koje se odnose na djelatnost prevoza putnika i stvari u unutrašnjem pomorskom saobraćaju su detaljno analizirane i dijelom su prihvaćene, te će inovirani tekst Predloga zakona biti dostavljen podnosiocu primjedbi na davanje primjedbi, predloga i sugestija

		prava koje pored prava na obavljanje linije podrazumijeva i pravo raspolaganja obalom koja je u funkciji ukrcaja I iskrcaja vozila i putnika. I to kao ekskluzivno pravo, jer bi svako drugo rješenje značajno uticalo na efikasnost i sigurnost saobraćaja, ali i postavilo pitanje upravljanja i uopšte funkcionisanja u takvim uslovima. - Primjetno je da obradivač Nacrta zakona preuzima odredbe i institute Zakona o koncesijama, ali s druge strane određena pitanja reguliše na nešto drugačiji i nekonzistentniji način. Tako se odredbom stava 3. ovog člana skraćuje rok ustupanja koncesije sa 30 koliko je predviđeno Zakonom o koncesijama, na 10 godina i to na vrlo paušalan način, ne vodeći računa o ekonomskih paramaterima koji tretiraju ovu privrednu djelatnost i periodu povraćaja izuzetno visokih investicija, koje nosi pomorstvo kao privredna grana. Primjerenije je da upućujućom normom na Zakon o koncesijama ovo pitanje ostavi u nadležnost Vladi, da ona na prijedlog Organa uprava za svaku pojedinu koncesiju, uzimajući u obzir specifičnosti za svaku pojedinu situaciju na osnovu urađenih elaborata o ekonomskoj opravdanosti investicija i dr., cijeni i pitanje potrebnog roka na koji se daje koncesija.	
		Članom 5 Nacrta zakona se predlaže set odredbi sadržanih u članovima od 15c do 15h koje nećemo citirati zbog obimnosti i rizika nepreglednosti ovog materijala, a koje regulišu pitanja koja na gotovo identičan način već uređuje Zakon o koncesijama (Koncesioni akt, Ugovor o koncesiji, postupak dodjele, ustupanje i prestanak koncesije). Komentar / predlog za izmjenu: - Ukoliko je izrađivač Nacrta zakona već zauzeo stav da na redovne linije primijeni Zakon o koncesijama, onda je bespredmetno da se odredbe iz tog zakona prepisuju u ovaj zakon. Stoga predlažemo da se članovi od 15c do 15h brišu, odnosno zamijene upućujućim normama, odnosno shodnom primjenom	Primjedbe koje se odnose na djelatnost prevoza putnika I stvari u unutrašnjem pomorskom saobraćaju su detaljno analizirane I dijelom su prihvaćene, te će inovirani tekst Predloga zakona biti dostavljen podnosiocu primjedbi na davanje primjedbi, predloga I sugestija

		Zakona o koncesijama. Smatramo da ovakav koncept prenormiranja nije dobar, da uslijed čestih izmjena Zakona o koncesijama (a jedna izmjena je već u toku) otvara mogućnost nepotrenih kolizija normi, zastarijevanja zakonskih rješenja u odnosu na međunarodne standarde iz te oblasti, koja su imanentna drugim resornim ministarstvima i organima državne uprave koja tu problematiku prate i usaglašavaju Zakon o koncesijama sa evropskim direktivama na "dnevnom nivou". - Ovo prethodno naročito zbog, primjera koji imamo u Nacrtu zakona da se u stavu 3. člana 15e, uvodi obaveza "odobravanja tarifa za pružanje usluge prevoza putnika i stvari", a takve biznis barijere na primjer ne poznaje Zakon o koncesijama. Naime, Zakon o koncesijama samo u članu 44 stav 12 tačka 18, kao što i stoji u tački 13 stava 2 člana 15b predloženog Nacrta, kaže da se Ugovorom o koncesiji utvrđuju "... kriterijumi i metode za određivanje cijena, odnosno tarife za pružanje usluga prevoza lica i stvari prema krajnjim korisnicima". Znači "kriterijumi i metode", ali nema sistema "odobrenja" cijena od strane držanog organa. Da stvar bude ozbiljnija, vi ste Nacrtom ovo pitanje dodatno zaoštrili, pa ste članom 15g stav 8 Nacrta utvrdili (ne)dobijanje odobrenja uslovom za prestanak koncesionog ugovora! To je odredba koja narušava principe slobodnog tržišta i ekonomskih sloboda u ovoj privrednoj grani, a primjer je nekonzistentnog i selektivnog preuzimanja i implementacije nekih zakonskih odredbi i instituta iz oblasti koncesija.	
		Generalni komentar za linijski saobraćaj - Naša suštinka primjedba na cijeli ovaj set normi oko dodjele koncesija u oblasti redovnog linijskog saobraćaja je u tome što je očigledno da ovaj koncept možda može biti primjeren određenim oblicima linijskog putničkog saobraćaja, za brodice, čamce i jahte koje bi mogle držati određene linije u unutrašnjoj pomorskoj plovidbi,	Primjedbe koje se odnose na djelatnost prevoza putnika i stvari u unutrašnjem pomorskom saobraćaju su detaljno analizirane i dijelom su prihvaćene, te će inovirani tekst Predloga zakona biti dostavljen podnosiocu primjedbi na davanje

	ali nijesu primjerene za trajetknu liniju Lepetane - Kamenare, jer se radi o potpuno drugačijem režimu saobraćaja. Ukoliko se ostane isključivo pri konceptu koncesija za rješenje redovnog linijskog saobraćaja, nameće kao nužno, definisati poseban član (ili set članova), koji bi prepoznao specifičnosti i na cjelovit način tretirao ovo pitanje trajektne linije Lepetani - Kamenari, gdje se kao kod niza drugih slučajeva u Crnoj Gori, davanje koncesija mora tretirati zajedno sa pitanjem koncesionog zahvata. Samo cjelovito rješenje, bez mogućnosti konfliktnih situacija (da se dobije koncesija na liniju, a istovremeno ne dobije koncesija na trajektno pristanište, i obrnuto vodi u konflikt) čini ova zakonska rješenja primjenjivim u našoj branši. Javni interes, koji država nesumljivo ima, da se na ovoj relaciji pružaju usluge putnicima na brz, efikasan i kvalitetan način, bez zastoja i prekida saobraćaja, čine neka zakonska rješenja koja kandidujete neprimjenjivim za trajekte, a koja su vjerovatno primjenjiva na ostale vrste linijskog saobraćaja u unutrašnjoj polovidbi. Navešćemo samo nekoliko primjera: red plovidbe je nemoguće imati u uslovima koje nam nameću uslovi saobraćaja na relaciji Lepetane-Kamenari, kao i prebrojavanje putnika i sl. - Imajući u vidu navedeno, da zaključimo, potrebno je posebnim članom (kao što ste uradili za brodare u slobodnom prevozu, u član 15i stav 2 izmjena zakona, da definšete poseban postupak i uslove odvijanja redovnog linijskog saobraćaja na relaciji Lepetani-Kamenari. Tim posebnim članom bi trebalo i pitanje dodjele koncesije za redovnu cjelogodišnju liniju vezati za koncesioni zahvat, odnosno operativnu obalu (pristanište) koje je inače Prostornim planom Crne Gore predviđeno za tu namjenu (trajekt) i odrediti druge specifičnosti i izuzetke od opšteg koncepta dodjele linija za redovni saobraćaj.	primjedbi, predloga I sugestija
--	--	--

	Članom 6 Nacrta zakona se predviđa izmjena člana 16 koja glasi: "Stav 1 mijenja se i glasi: "Na plovnom putu mogu se održavati sportska takmičenja i priredbe, na osnovu odobrenja Organa uprave" Stav 4 mijenja se i glasi: "O održavanju sportskog takmičenja, odnosno priredbe Organ uprave je dužan da obavijesti učesnike u plovidbi, najkasnije osam dana prije početka takmičenja, odnosno priredbe." Komentar / predlog za izmjenu: - Predlažemo da se stav 1 dopuni riječima ", vodeći računa da se ne ugrozi redovan linijski saobraćaj.", jer nijesu svi plovni putevi istog saobraćajnog inteziteta i značaja.	Ne prihvata se data primjedba iz razloga što smatramo da propisana odredba prvenstveno ima cilj da obaveže organizatore sportskog takmičenja i priredbe da zatraže odobrenje i da se o tom događaju pravovremeno obavijeste svi učesnici u saobraćaju. Naravno treba imati u vidu da su to posebne manifestacije koje zahtijevaju određeno odstupanje od uobičajenih aktivnosti, u ovom slučaju redovnog linijskog saobraćaja.
	Član 20 Osnovnog zakona sa uključenim izmjenama iz Nacrta glasi: Zabranjena je plovidba, pristajanje, sidrenje i pristajanje nasukivanjem plovnim objektima namijenjenim za prevoz putnika i tereta, gliserima, plovilima na vodeni mlazni pogon (skuter, jet-ski i sl.), odnosno na vazdušni jastuk na uređenim, izgrađenim i prirodnim kupalištima. Ukrcaj i iskrcaj putnika i tereta na plovnim objektima iz stava 1 ovog člana može se privremeno vršiti i izvan luke na mjestima uz obalu na kojima postoji siguran privez i vodeni prostor koji ima odgovarajuću dubinu i širinu potrebnu za manevrisanje plovnim objektom, na osnovu odobrenja Organa uprave. Komentar / predlog za izmjenu: - Odredba stava 2. je problematična za nas, jer se može izvesti zaključak da za pristaništa u Lepetanima i Kamenarima, koja nijesu luke u smislu Zakona o lukama, moramo da pribavimo odobrenje	Ne prihvata se data primjedba iz razloga što se ovaj član odnosi na zabranu plovidbe, pristajanje, sidrenje i pristajanje nasukivanjem plovnim objektima uređenim, izgrađenim i prirodnim kupalištima.

	Organa uprave, i to odobrenje može biti samo privremeno. Posebno je za nas problematično što se postupak pribavljanja odobrenja za ukrcaj i iskrcaj razdvaja od pitanja davanja koncesije na redovan linijski saobraćaj i postupka koji predviđa Zakon o morskome dobru. Predlažemo da se nakon riječi "i izvan luke" dodaju riječi "i izvan namjenski definisane operativne obale (trajektna pristaništa)" ili "i izvan prostornim planom definisane obale za trajektni saobraćaj" ili "i izvan objekata obalne infrastrukture specijalizovane namjene". Alternativa: Predlažemo da se cijeli član briše, jer ovo pitanje je, u konačom, materija drugog zakona tj. Zakona o lukama.	
	Član 21 Osnovnog zakona sa uključenim izmjenama iz Nacrta glasi: Brodovi, jahte, ribarski brodovi, jedrilice, čamci i hidroavioni prilikom plovidbe unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnim morem Crne Gore ne smiju se približavati obali: 1) brodovi, jahte i hidroavioni, na udaljenosti manjoj od 300 m; 2) motorni čamci, ribarski brodovi i jedrilice na udaljenosti manjoj od 150 m. Izuzetno od stava 1 ovog člana, plovni objekti na motorni pogon mogu ploviti i na manjim udaljenostima od obale, radi uplovljenja u luku i sidrište ili pristajanja uz obalu u skladu sa članom 20 stav 2 ovog zakona, u zavisnosti od konfiguracije plovnog puta, pod uslovom da smanje brzinu tako da mogu lako i brzo obaviti manevar skretanja i zaustavljanja. Čamci na vesla, daske za jedrenje i jahanje na talasima, kanui, kajaci, gondole, sandoline i pedaline mogu ploviti i na udaljenosti manjoj od 50 m od obale, a najdalje do 150m. U vodenom prostoru pored kupališta plovni objekti mogu ploviti samo na udaljenosti većoj od 50 m od ograde uređenog ili izgrađenog	Prihvata se data primjedba.

	kupališta, odnosno 150 m od obale prirodnog kupališta. Plovilo na vodeni mlazni pogon (skuter, jet-ski i sl.), odnosno na vazdušni jastuk mogu glisirati samo na udaljenosti većoj od 200 m od obale. Komentar / predlog za izmjenu: - Da bi napravili vezu sa predloženim izmjenama člana 20., predlažemo da se u stavu 2. nakon riječi "radi uplovljavanja u luku i sidrište" dodaju riječi "i specijalizovana (trajektna) pristaništa." ili i namjenski definisane operativne obale (trajektna pristaništa)" ili "i objekata obalne infrastrukture specijalizovane namjene".	
	Član 25 Osnovnog zakona sa uključenim izmjenama iz Nacrta glasi: Brodar oštećenog, nasukanog ili potopljenog plovnog objekta koji ometa ili ugrožava sigurnost plovidbe dužan je da, na zahtjev inspektora sigurnosti plovidbe (u daljem tekstu: "inspektor"),bez odlaganja, ukloni sa plovnog puta, odnosno luke ili sidršta luke, plovni objekat. Ako brodar iz stava 1 ovog člana ne postupi po zahtjevu inspektora, Organ uprave će, po nalogu inspektora, ukloniti plovni objekat o trošku i riziku brodara. Organ uprave dužan je da preduzme mjere iz stava 2 ovog člana i ako brodar oštećenog, nasukanog ili potopljenog plovnog objekta nije poznat, a plovni objekat ometa ili ugrožava sigurnost plovidbe. Pravno ili fizičko lice kojem je luka ili dio luke dat na korišćenje, odnosno koncesiju u skladu sa zakonom dužan je da čuva plovni objekat iz st. 2 i 3 ovog člana, kao i plovni objekat kojem je Lučka kapetanija ili nadležan sud zabranio isplavljenje. Zabranjeno je na plovni put i u luku bacati predmete ili stvari koje	Prihvata se data primjedba.

		mogu da ometaju ili ugroze sigurnost plovidbe. Komentar / predlog za izmjenu: - Sljedeći iste razloge za izmjenu člana 20. i 21., predlažemo da se stav 1 ovog člana dopuni na način, da se riječi "sa plovnog puta i iz luke plovni objekat.", zamjene riječima "plovni objekat sa plovnog puta, luke i iz zahvata (akvatorijuma) namjenski definisane operativne obale."	
		Član 33 Osnovnog zakona glasi: Crnogorski brod od 300 BT ili više, osim ratnih brodova, pomoćnih ratnih brodova ili javnih plovnih objekata koji su u državnoj svojini mora da ima potvrdu o osiguranju odgovornosti za pomorska potraživanja u skladu sa Međunarodnom konvencijom o ograničenju odgovornosti za pomorska potraživanja iz 1976, do iznosa osiguranja utvrđenih Protokolom iz 1996 na tu Konvenciju. Osiguranje iz stava 1 ovog člana može biti sa ili bez franšize, prema vrsti pokrića članica Međunarodne grupe P&I klubova ili druge odgovarajuće finansijske garancije (garancija banke ili druge slične finansijske institucije). Potvrda iz stava 1 ovog člana sadrži sljedeće podatke: 1) ime broda, njegov IMO broj i luku upisa; 2) ime broдача ili drugog lica odgovornog za vođenje broда; 3) vrstu i rok osiguranja; 4) naziv i sjedište lica koje je izvršilo osiguranje, kao i mjesto gdje je osiguranje zaključeno. Potvrda iz stava 3 ovog člana mora biti izdata ili prevedena na	Ne prihvata se data primjedba iz razloga što je institut ograničenja odgovornosti, kao zakonski i opšte pomorskopravni institut specifična i jedinstvena pojava u pravu uopšte, sa ciljem zaštite pomorskog preduzetništva i upravo zbog toga je i propisana postojeća odredba.

		engleskom ili francuskom ili španskom jeziku. Strani brod koji ispunjava uslove iz stava 1 ovog člana i koji namjerava da uplovi u crnogorsku luku ili da pristane uz postrojenja za istraživanje i proizvodnju ugljovodonika u teritorijalnom moru Crne Gore dužan je da ima potvrdu iz stava 1 ovog člana. Ako se inspekcijskim nadzorom ili uvidom u brodske isprave ili na osnovu informacije dobijene od države članica Evropske unije utvrdi da brod nema potvrdu iz stava 1 ovog člana, Lučka kapetanija može zabraniti uplovljavanje broda ili izdati nalog za isplovljenje broda, o čemu obavještava Evropsku komisiju, države članice Evropske unije i državu zastave broda. Komentar / predlog za izmjenu: - Pretpostavljamo da se ova odredba stava1. o obaveznom osiguranju odnosi na brodove u međunarodnoj plovodbi i na tzv. ugovorena transportna osiguranja u slobodnoj plovodbi. Ovo predhodno, imajući u vidu da je Zakonom o obaveznom osiguranju u saobraćaju propisano osiguranje u pomorskom saobraćaju u nacionalnoj plovodbi. Imajući u vidu to, pedlažemo da se ovaj član dopuni na način da bude jasno da se odnosi na međunarodnu plovodbu. U suprotnom, ova odredba se može tumačiti da se odnosi i na naš M/T Grbalj I ako on plovi isključivo u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnim morem Crne Gore.	
		Članom 23 Nacrta zakona se predviđja izmjena cijelog član 49. Osnovnog zakona tako da glasi: "Brod je sposoban za plovodbu u određenim kategorijama plovodbe i za određenu namjenu, ako ispunjava zahtjeve potvrđenih i	Ne prihvata se data primjedba u odnosu na stav 3 iz razloga što smatramo nužnim da brod treba da ima odgovarajuće zalihe lijekova i

		obavezujućih međunarodnih ugovora I ovog zakona, u odnosu na: 1) konstrukciju i plovna svojstva mašine, uređaja i opreme koji služe za sigurnost plovidbe broda radi: a) sigurnosti ljudskih života, broda i imovine; b) smještaja lica na brodu i zaštite ljudskih života; c) zaštite zdravlja na radu i smještaja članova posade i drugih lica zaposlenih na brodu; d) zaštite broda; e) zaštite tereta na brodu; f) sprječavanja zagađivanja životne sredine sa plovnih objekata u skladu sa posebnim zakonom; 4) propisan minimalni broj članova posade sa odgovarajućim ovlašćenjem o osposobljenosti i posebnoj osposobljenosti; 5) smještaj i broj ukrcanih putnika na brodu u skladu sa propisanim uslovima za prevoz putnika; 6) teret na brodu ukrcanom i složenom u skladu sa dobijenom teretnom linijom I pravilnim načinom rasporeda tereta; 7) ispunjavanje uslova za pružanje medicinske pomoći u zavisnosti od vrste i namjene broda. Kategorije plovidbe brodova propisuje Ministarstvo. Brod treba da ima odgovarajuće zalihe lijekova i odgovarajuća medicinska sredstva za pružanje medicinske pomoći na brodovima. Brod preko 500 BT koji ima najmanje 15 članova posade na putovanjima koja traju duže od tri dana mora da ima brodsku	odgovarajuća medicinska sredstva za pružanje medicinske pomoći na brodovima. Prihvata se primjedba data na stav 10.
--	--	---	---

	bolnicu, odnosno ambulantu za pružanje medicinske pomoći opremljenu odgovarajućom medicinskom opremom. Brod na međunarodnoj plovidbi koji ima najmanje 100 članova posade na putovanjima koja traju duže od tri dana mora da ima na brodu i ljekara za pružanje medicinske pomoći na brodu. Brod koji prevozi opasna sredstva, u svojoj apoteci na brodu, mora imati protivotrove. Vlasnik broda, odnosno brodar dužan je da obezbijedi zalihe lijekova i medicinskih sredstava na brodu, a lijekovima i medicinskom opremom raspolaže zapovjednik broda ili lice koje ovlasti zapovjednik broda. Organ uprave, uz saglasnost Ministarstva utvrđuje tehnička pravila kojima se: određuju obim, način i rokovi vršenja tehničkog nadzora nad brodovima, obezbjeđuje konstrukciona i tehnička sposobnost brodova za plovidbu i sigurnost njihovih uređaja, mašina, opreme i materijala koji služe za održavanje, sigurnosti plovidbe tih brodova, zaštite života ljudi, zaštite na radu i smještaja članova posade i drugih lica, prevoz putnika, pomorska oprema, konstrukciona i tehnička sigurnost uređaja za rukovanje i utovar i istovar tereta, način mjerenja i izračunavanja tonaže, prevoz tereta, stabilitet, pregrađivanje, nadvođe, radio-oprema, sredstva za signalizaciju i navigaciju, protivpožarna zaštita, sredstva za spašavanje ljudskih života na brodu i automatizacija. Bliže uslove iz st. 3 do 6 ovog člana propisuje Ministarstvo uz saglasnost organa državne uprave nadležnog za poslove zdravlja. Propisi o tehničkim pravilima iz stava 7 ovog člana objavljuju se u "Službenom listu Crne Gore", a tehnička pravila u posebnom izdanju	
--	--	--

		Organa uprave.” Komentar / predlog za izmjenu: - Odredba iz stava 3 ima utemeljenja za brodove koji su na međunarodnoj/dugoj plovidbi, i zato predlažemo da se ova norma poveže sa narednim stavom 4. pa reći da se odnosi na brodove koji plovo duže od 10 sati i tome sl. Alternativa bi mogla biti da se stav 3. dopuni na kraju riječima "osim za brodove u nacionalnoj plovidbi". - Smatramo da treba dopuniti stav 10. koji se odnosi na objavljivanje tehničkih pravila "u posebnom izdanju Organa uprave.", jer se to rješenje u praksi pokazalo da nije transparentno i stvara pravnu nesigurnost, i da su inspektori selektivno primjenjivali pojedina pravila koja pravni subjekt nijesu bili u mogućnosti da saznaju na uobičajen i dostupan način. Stoga, predlažemo da se stav dopuni riječima " i na zvaničnoj internet stranici Organa uprave" .	
		Član 50 Osnovnog zakona glasi: Brodar, odnosno kompanija dužna je da primjenjuje i održava sistem upravljanja sigurnošću, u skladu sa SOLAS Konvencijom (Glava IDŽ) i ISM Kodeksom, koji sadrži sljedeće: 1) politiku sigurnosti plovidbe i zaštitu životne sredine; 2) uputstva i procedure za sigurnu plovidbu broda i zaštitu životne sredine; 3) utvrđivanje nivoa ovlašćenja i način komunikacije između obale i	Ne prihvata se data primjedba iz razloga što je Međunarodnim kodeksom upravljanja sigurnošću jasno propisano da se područje primjene istog odnosi i na RO RO putničke trajekte u morskim područjima C i D.

	posade na brodu; 4) procedure za prijavljivanje nezgoda i neusaglašenosti uspostavljenog sistema sa ISM Kodeksom; 5) procedure za vanredne situacije; 6) procedure za unutrašnju kontrolu i preglede funkcionisanja uspostavljenog ISM Kodeksa; 7) sistem za registrovanje podataka o putnicima. U cilju obezbjeđenja sigurne plovidbe svojih brodova i uspostavljanja veza sa kompanijom i licima na brodu, bordar, odnosno kompanija dužni su da odrede lice na obali odgovorno za kontrolu sigurne plovidbe brodova i zaštite životne sredine. Bliže uslove koje brodovi i kompanije treba da ispunjavaju u skladu sa ISM Kodeksom propisuje Ministarstvo. Komentar / predlog za izmjenu: - Smatramo da se odredba stava 2 treba odnositi na međunarodnu plovidbu ili da se napravi neki izuzetak za brodove koji plove u nacionalnoj plovidbi, odnosno plovidbi koja nije duža od _____ km ili se ne udalja od obale više od ----- nm. Ipak se ovdje radi o kodeksu ISM (kodekst propisuje upravljanje pomorskim kompanijama) koji se u susti odnosi na prepostavljenu situaciju kada je sjedište firme udaljeno od pozicije broda, odnosno kada se komunikacija između broda i sjedišta firme vrši na velikoj udaljenosti. - Prilikom pozivanja na međunarodne pomorske propise u zakonu (IMO i SOLAS konvencije, ISM kod i slično) Zakonodavac bi trebao preuzeti obavezu da obezbijedi dostupnost istih na službenom jeziku i u sredstvima koja omogućuju transparentnost i dostupnost svima na koje se zakon odnosi tj. na koga je primjenjiv. /Npr. na zvaničnim internet stranicama Organa uprave/. U suprotnom se stvara ambijent	
--	---	--

		u kome se odsustvo preciznih smjernica i instrukcija domaćeg zakonodavstva maskira pozivanjem na sveobuhvatnost međunarodnih konvencija, čije smjernice se mahom odnose na međunarodnu plovību.	
		Članom 24 Nacrta zakona se predviđja izmjena cijelog član 51. Osnovnog zakona tako da glasi: „Sposobnost broda za plovību utvrđuje se tehničkim nadzorom. Tehnički nadzor iz stava 1 ovog člana, vrši Organ uprave. Nakon izvršenog tehničkog nadzora izdaju se odgovarajuće brodske isprave i knjige. Tehnički nadzor iz stava 1 ovog člana i izdavanje odgovarajućih brodskih isprava i knjiga I sprovođenje drugih mjera kojima se obezbjeđuje sigurnost pomorske plovidbe, može da vrši I organizacija priznata od Evropske komisije za vršenje tehničkog nadzora i statutarnu sertifikaciju pomorskih brodova (u daljem tekstu: priznata organizacija), koju ovlasti Vlada, na predlog Ministarstva. Priznata organizacija iz stava 3 ovog člana vršitehnički nadzor u skladu sa Međunarodnim Pravilnikom o implementaciji međunarodnih pomorskih konvencija (Instrument za implementaciju IMO koda) i Međunarodnim pravilnikom za priznate organizacije (IMO kod za priznate organizacije). Međusobna prava i obaveze sa priznatom organizacijom iz stava 6 ovog člana uređuju se ugovorom koji zaključuje Organ uprave. Ugovor iz stava 7 ovog člana mora da sadrži: - naziv ugovornih strana;	Ne prihvata se data primjedba iz razloga što je član u potpunosti usaglašen sa međunarodnom pomorskom praksom,odnosno IMO preporukama vezanim za procedure ovlašćivanja priznatih organizacijakada su u pitanju brodovi koji plove u međunarodnoj plovidba I čiju sposobnost za plovidba utvrđuju priznate organizacije, dok za brodovekoji plove u nacionalanoj plovidbi sposobnost broda utvrđuje Organ uprave- Uprava pomorske sigurnosti .

	- predmet ugovora; - vrste usluga koje će obavljati priznata organizacija; - tumačenja i izuzetke od međunarodnih ugovora; - način dostavljanja informacija; - način vršenja nadzora nad priznatom organizacijom; - kvalifikacije inspektora priznate organizacije; - odgovornost ugovornih strana; - raskid ugovora; - spisak obavezujućih međunarodnih ugovora i tip ovlašćenja; - način rješavanja sporova; i - stupanje na snagu ugovora. Ugovorom iz stava 7 ovog člana ne može se prenijeti odgovornost Crne Gore kao države zastave na priznatu organizaciju i izdavanje sljedećih brodskih isprava: - upisnog lista; - trajnog zapisa o brodu; - svjedočanstva o minimalnom broju članova posade; - dozvole za brodsku radio stanicu; - deklaracije o ispunjavaju uslova za rad pomoraca i - koje se u skladu sa međunarodnim ugovorima ne mogu prenijeti na priznatu organizaciju. Organ uprave ostvaruje saradnju sa priznatom organizacijom prilikom izrade pravila i procedura priznate organizacije i tumačenja	
--	---	--

		međunarodnih konvencija. Kontrolu rada priznate organizacije iz stava 3 ovog člana, vrši Organ uprave. Uslove koje treba da ispunjava organizacija iz stava 3 ovog člana propisuje Ministarstvo.“ Komentar / predlog za izmjenu: - Odredbe stava 3 da tehnički nadzor može vršiti "organizacija priznata od Evropske komisije za vršenje teh. nadzora", ali koju ovlasti vlada je dosta anahrono, pa predlažemo da se treba dopustiti brodaru da bira kopaniju za tehnički nadzor koja ispunjava propisane standarde i koja je priznata od strane Evropske komisije za vršenje teh. nadzora i statutarne sertifikacije pomorskih brodova.	
		Član 52 Osnovnog zakona sa uključenim izmjenama iz Nacrta glasi: Tehnički nadzor broda obuhvata: 1) odobravanje tehničke dokumentacije na osnovu koje se brod gradi ili prepravlja I tehničke dokumentacije na osnovu koje se izrađuju materijali, mašine, uređaji i oprema koji su namenjeni za gradnju, prepravku i popravku broda; 2) nadzor nad gradnjom i prepravkom broda koji se vrši u toku njegove gradnje ili izvođenja radova na njegovoj prepravci; 3) nadzor nad izradom materijala, mašina, uređaja i opreme iz tačke 1 ovog člana koji se vrši u toku njihove izrade i izdavanje uvjerenja; 4) nadzor nad ugradnjom i smještajem mašina, uređaja i opreme u brod;	Ne prihvata se data primjedba iz razloga što je svaka aktivnost u okviru tehničkog nadzora usmjerena sa ciljem utvrđivanja sposobnosti broda za plovidbu.

	5) pregled postojećih brodova, uključujući i nadzor nad izvođenjem popravki i obnavljanjem onih dijelova broda za koje je pregledom utvrđeno da ih treba popraviti ili obnoviti; 6) izdavanje odobrenja proizvođaču i uslužnom privrednom društvu 7) pregled sistema upravljanja sigurnošću kompanije ili brodara i broda; 8) pregled bezbjednosne zaštite broda. Za vršenje tehničkog nadzora plaća se naknada, koju plaća kompanija ili brodar broda. Visinu naknade za tehnički nadzor koji vrši Organ uprave utvrđuje Vlada. Naknada iz stava 3 ovog člana je prihod Budžeta. Uslove za opremu kojom se opremaju brodovi crnogorske državne pripadnosti i uslove za stavljanje te opreme na tržište propisuje Ministarstvo. Komentar / predlog za izmjenu: - Tačku 5 stava 1 izmijeniti tako da se na kraju doda zarez i riječi "a koje mogu uticati na sposobnost broda za plovidbu. "Ovo posebno jer treba naglasiti da nije svaka popravka i prepravka na brodu podložna nadzoru Organa uprave, i da je nadzor opravdan samo za one stvari za koje je "Organ uprave" i zadužen da se stara.	
	Član 54 Osnovnog zakona glasi: Osnovni pregled obavezan je za postojeći brod i to: 1) prije njegovog upisa u upisnik brodova, ako nadzor nad njegovom gradnjom nije vršio Organ uprave; 2) kad se brodu trajno mijenja namjena ili proširuje granica plovidbe i	Ne prihvata se data primjedba iz razloga što je članom 51 Zakona propisano da tehnički nadzor osim Organa uprave - Uprave pomorske sigurnosti, može da vrši i priznata organizacija koju ovlasti Vlada.

		to prije početka njegovog korišćenja; 3) kad se na brodu vrši prepravka kojom se mijenjaju njegove konstrukcione osobine i svojstva pogonskih uređaja i to prije početka njegovog korišćenja. Komentar / predlog za izmjenu: - Polazeći od predloga iz člana 51, predlažemo da se i tačka 1, stava 1 dopuni tako da se na kraju dodaju riječi: "ili organizacija za tehnički nadzor brodova priznata od strane Evropske komisije za vršenje teh. nadzora i statutarne sertifikacije pomorskih brodova."	
		Član 55 Osnovnog zakona glasi: Redovni pregled je pregled postojećeg broda u propisanim vremenskim razmacima. Redovnim pregledom utvrđuje se da li stanje broda odgovara propisanim zahtjevima i da li se brod pravilno održava. Redovni pregled može biti godišnji, međupregled i obnovni. Godišnji pregled je opšti pregled trupa, mašinskih uređaja i opreme broda. Međupregled je pregled određenih djelova trupa, mašinskih uređaja i opreme broda radi utvrđivanja da se ti djelovi i oprema održavaju na zadovoljavajućem nivou prema namjeni broda. Obnovni pregled je pregled, uključujući i testiranje kada je to potrebno, strukture, kotlova i drugih posuda pod pritiskom, mašina i opreme broda, kao i podvodnog dijela broda sa spoljne strane, radi utvrđivanja da su pregledani djelovi u zadovoljavajućem stanju, što	Ne prihvata se data primjedba iz razloga što svakim redovnim pregledom može da se utvrdi potreba za ciljanim pregledom većeg obima kako je to i propisano.

		rezultira obnavljanjem, odnosno izdavanjem odgovarajuće brodske isprave. Zahtjevi obnovnog pregleda su dodatni u odnosu na zahtjeve za godišnji pregled, a obim obnovnog pregleda zavisi od opšteg stanja i starosti broda. Komentar / predlog za izmjenu: - Na kraju stava 5 treba dodati riječi ", a kada je redovnim pregledom ustanovljena potreba za ciljanim pregledom većeg obima."	
		Član 56 Osnovnog zakona glasi: Vanredni pregled broda vrši se: 1) nakon pretprijene pomorske nezgode ili nesreće ili ako postoji osnovana sumnja da je došlo do oštećenja broda ili nekog njegovog dijela ili uređaja ili se utvrde nedostaci koji mogu uticati na sposobnost broda za plovidbu; 2) kad se vrše veće popravke ili obnova broda mimo zahtjeva iz osnovnog ili redovnog pregleda broda; 3) prilikom privremene promjene namjene ili kategorije plovidbe broda; 4) za brod koji nije izvršio redovni pregled u propisanom roku; 5) prije i poslije stavljanja broda u raspremu; 6) za tegljač i tegljeni brod; 7) za napušteni brod;	Ne prihvata se data primjedba iz razloga što je članom 55 Zakona propisano da redovni pregled može biti godišnji, međupregled i obnovni, sa propisanim vremenskim rokovima.

		8) radi popisa broda na zahtjev suda; 9) za brod ili ostatke broda radi spašavanja, odnosno vađenja broda i ocjene rizika koji predstavlja; 10) prilikom odlaganja redovnog pregleda do tri mjeseca.. Komentar / predlog za izmjenu: - U Tački 4 nepходno je definisati koji je to rok propuštanja obavljanja redovnog pregleda, da bi nastupila potreba za vanrednim pregledom, odnosno koji je to "propisani rok".	
		Član 64 Osnovnog zakona sa uključenim izmjenama iz Nacrta glasi: Prije nego što putnički brod isplovi iz luke kompanija ili brodar je dužan da utvrdi broj lica na tom brodu. Sa brojem lica iz stava 1 ovog člana prije isplovljenja broda mora biti upoznat zapovjednik putničkog broda i ovlašćeno lice koje odredi kompanija za popis putnika u skladu sa ISM Kodeksom (u daljem tekstu: regulator). Zapovjednik putničkog broda mora da obezbijedi da broj lica na brodu ne prelazi broj lica koji brod može da prevozi. Kompanija ili brodar dužan je da obezbijedi da podaci koji se odnose na broj putnika u svakom trenutku budu dostupni inspektorima, kao i službama za traganje i spašavanje najbliže obalne države, koje su osnovane u skladu sa međunarodnim propisima, u slučaju vanredne nezgode. Kompanija ili brodar crnogorskog putničkog broda dužan je da podatke iz stava 2 ovog člana dostavi Lučkoj kapetaniji.	Ne prihvata se data primjedba iz razloga što se pomenuti član odnosi na putničke brodove, a ne na RoRo putničke brodove (trajekte)

		Vrstu podataka, način prikupljanja i vođenja evidencije podataka o putnicima koje putnički brod crnogorske državne pripadnosti mora da vodi na putničkom brodu propisuje Ministarstvo. Komentar / predlog za izmjenu: - Odredbe stava 1 ovog člana su neprimjenjive i predstavljaju ograničenje u poslovanju trajektnog prevoza vozila i putnika u Crnoj Gori. Možda će biti dovoljno da se naznači da se ova obaveza prebrojavanja ne odnosi na Ro-Ro brodove koji isplovljavaju van luka, odnosno da se ne odnosi za RO-RO brodove koje isplovljavaju sa trajektnih pristaništa i sličnih objekata specifične obalne infrastrukture, a plove u nacionalnom saobraćaju.	
		Član 66 Osnovnog zakona glasi: Teret na brodu mora da bude tako raspoređen da odgovara zahtjevima stabiliteta i da obezbjeđuje plovna svojstva broda i ne prouzrokuje prekomjerna naprezanja konstrukcijskih djelova broda u različitim uslovima korišćenja. Teret na brodu mora da bude ukrcan u granicama dozvoljenog opterećenja broda i u skladu sa tehničkim propisima o prevozu tereta i da bude složen, raspoređen i učvršćen tako da u svim uslovima plovidbe ne može doći do pomjeranja tereta koji bi mogao ugroziti sigurnost broda, ljudskih života i životne sredine. Najveće dozvoljeno opterećenje broda i raspored tereta na brodu, uslovi i način za utovar i istovar brodova za prevoz rasutog tereta i kontejnera utvrđuju se propisom Ministarstva. Komentar / predlog za izmjenu: - Predlažemo da se izmijeni posljednji stav ovog člana koji upućuje da se opterećenje i raspored tereta i utovar utvrđuje propisom Ministarstva, jer to u praksi nije tako. Naime, teret (vrsta	Ne prihvata se data primjedba iz razloga što predlog na pomenuti stav ne zavisi samo od konstruktivnih karakteristika broda, a isto je propisano tehničkim pravilima. Najveće dozvoljeno opterećenje broda i raspored tereta na brodu, uslovi i način za utovar istovar brodova za prevoz rasutog tereta i kontejnerane zavisi samo od konstruktivnih karakteristika broda, a isto je propisano tehničkim pravilima.

		tereta,količina ukrcaja i raspored ukrcaja) na brodu je određen proračunima trima I stabiliteta, nacrtima konstrukcije i pororačunima elastičnosti i čvrstine broda. Dakle, može se reći da je to određeno teh. dokumentacijom broda, a da provjeru ispravnosti proračuna i ovjeru, vrši Organ uprave u skladu sa propisima koje donosi Ministarstvo. Alternativa: Ovaj stav na kraju dopuniti riječima: "u skladu sa konstruktivnim karakteristikama broda."	
		Član 69 Osnovnog zakona glasi: Ponovno baždarenje broda vrši se, ako se: 1) poslije baždarenja broda izvrše prepravke usljed kojih su nastale promjene u rasporedu, konstrukciji, kapacitetu, upotrebi prostora, dozvoljenom broju putnika na brodu, dodijeljenom nadvođu ili dozvoljenom gasu broda, zbog kojih se na brodu mijenja njegova tonaža; 2) posumnja u pravilnost izvršenog baždarenja; 3) brod unutrašnje plovidbe upisuje u upisnik brodova. Brod unutrašnje plovidbe iz stava 1 tačka 3 ovog člana je brod registrovan za plovidbu na unutrašnjim vodama, čija dužina trupa iznosi najmanje 15 m, a širina trupa - najmanje 3 m ili čija je najveća istisnina najmanje 15 tona, kao i tegljač i potiskivač, bez obzira na njihovu dužinu, širinu i istisninu. Ponovno baždarenje broda iz stava 1 tačka 1 ovog člana vrši se u cjelini ili djelimično u zavisnosti od izvršenih prepravki broda.	Ne prihvata se data primjedba iz razloga što je propisano da se ponovno baždarenje vrši ako se brod unutrašnje plovidbe upisuje u upisnik pomorskih brodova, što se u praksi i događa ako se ima u vidu da je unutrašnja plovidba, plovidba koja se obavlja na rijekama, kanalima i jezerima, osim na rijekama Jadranskog sliva i na Skadarskom jezeru i na rijeci Rijeka Crnojevića

		Zahtjev za ponovno baždarenje iz stava 1 tačka 1 ovog člana podnosi se prije završetka prepravke broda. Ponovno baždarenje iz stava 1 tač. 1 i 3 ovog člana vrši se na zahtjev brodara, a baždarenje iz stava 1 tačka 2 ovog člana vrši se po nalogu Organa uprave. Ponovno baždarenje broda iz stava 1 tačka 2 ovog člana ne smiju da vrše zaposlena lica koja su izvršila prethodno baždarenje u čiju se pravilnost sumnja. Komentar / predlog za izmjenu: - U kontekstu teme koja se tretira ovim članom (ponovno baždarenje), dosta strano djeluje tačka 3, stav 1. Stiče se utisak kao da ova formulacija ovdje ne pripada. Smatramo da bi bilo korisno pojašnjenje zakonodavca.	
		Član 70 zakona glasi: Brodске isprave su isprave o identitetu, sposobnosti za plovidbu i drugim svojstvima broda. Brodске knjige su knjige u koje se unose podaci o važnijim događajima na brodu i obavljenim radnjama na brodu. Brodске isprave i knjige sačinjavaju se na crnogorskom jeziku (latinično pismo), a za brodove u međunarodnoj plovidbi i na engleskom jeziku. Brodске isprave i knjige moraju se nalaziti na brodu, uredno voditi i pokazati na zahtjev nadležnih organa. Komentar / predlog za izmjenu:	Ne prihvata se data primjedba iz razloga što ne razumijemo namjeru predlagača da se na brodu koji je u plovidbi ne nalaze brodske isprave

		- Dodati novi stav 5, tako da glasi: "Izuzetak od predhodnog stava predstavljaju brodovi koji plove u nacionalnoj plovidbi, odnosno brodovi koji se svojom pozicijom u plovidbi ne nalaze na većoj udaljenosti od --minuta il na većoj udaljenosti od ----- nm od sjedišta firme."	
		Član 108a Osnovnog zakona sa uključenim izmjenama iz Nacrta glasi: Ovlašćenja o osposobljenosti i posebnoj osposobljenosti koja se izdaju za period od pet godina, obnavljaju se za isti period ako pomorac ispunjava sljedeće uslove: - ima najmanje godinu dana plovidbenog staža tokom prethodnih pet godina na dužnostima iz tog ovlašćenja, ili najmanje godinu dana radnog staža tokom prethodnih pet godina na poslovima koji su izjednačeni sa poslovima iz tog ovlašćenja; ili - je završio obuku i položio odgovarajući ispit za obnovu ovlašćenja o osposobljenosti I posebnoj osposobljenosti. Plovidbeni staž koji je ostvaren na upravljačkom nivou, smatra se priznatim plovidbenim stažom za obnavljanje ovlašćenja na upravljačkom nivou. Vrijeme provedeno na brodu dok se brod nalazi u raspremi ne priznaje se u plovidbeni staž. Program, način obuke i polaganja ispita za obnovu ovlašćenja o osposobljenosti I posebnoj osposobljenosti utvrđuju se propisom Ministarstva. Propisom iz stava 4 ovog člana određuju se i poslovi koji su	Ne prihvata se data primjedba iz razloga što u primjeni postojeće odrebe i do sada je bilo jasno propisano da se obnova ovlašćenja vrši ili na osnovu plovidbenog staža ili na osnovu radnog staža i ne primjenjuje se kumulativni princip.

		izjednačeni sa poslovima iz ovlašćenja o osposobljenosti i posebno osposobljenosti. Odredbe ovog člana, čl. 108a do 113 i 115 do 118 ovog zakona na odgovarajući način se primjenjuju i za sticanje odgovarajućih ovlašćenja na ribarskim brodovima. Komentar / predlog za izmjenu: - Zbog nepreciznosti stava 1 ovog člana, ova norma se ne primjenjuje za konvencijski brevet, odnosno za ovlašćenje za zapovjednika za međunarodnu plovidbu, za koje mi kao Društvo imamo potrebu kada vozimo trajekte na remont van granica Crne Gore. Naime, Lučke Kapetanije traže da kandidati / pomorci ispunjavaju kumulativno sve uslove iz ovog stava a ne samo jedan od uslova kako je navedeno u ovome članu. Ta praksa Lučkih kapetanija izlaže nepotrebnom trošku pomorce, a posredno i našu kompaniju. Smatramo da kroz precizniju formulaciju stava 1 ovog člana treba da se riješi ovaj problem koji se pojavljuje u praksi.	
7.	JADROPILOT, Bar	- dodati negdje stav da JAHTA DUŽA OD 30m MORA IMATI AGENTA (ovo je primjedba od strane unije agenata jer u dosta slucajeva velike jahte samo udju u Bar ili u Porto Montenegro, uzmu gorivo tac free i bez akciza i idu dalje i od toga niko nikalve koristi nema, pa barem da ima nesto od velikih jahti koje dolaze kod nas). Tu se moze dodati i kaznena odredba	Ne prihvata se data primjedba iz razloga što procedure vezano za ulazak jahti u vode Crne Gore predmet su drugog zakona

		- koncesija nije predmet ovog zakona (mozda u dodati u izmjenama i dopunama Zakona o lukama jer je i on u fazi izrade. Takodje se mijenja i Zakon o koncesijama pa bi mozda ovo rjesenje trebalo tamo prebaciti)	Ne prihvata se data primjedba jer je isto planirano u skladu sa zaključkom Vlade Crne Gore
		PRIMJEDBA DATA NA ČLAN 17 - u clanu 17 dodati obavezu upotrebe tegljaca za tankere koji prevoze naftne derivate i za brodove koji prevoze teret opasnosti klase 1 i takodje ako je tanker prazan a nije degasiran. Ovo se u praksi i radi kod nas tako da bi dobro bilo ta tako i pise u zakonu. Takodje bi trebalo dodati da nije potreban pilot za brod koji se duz iste obale pomijera za najvise svoju duzinu jer to brodovi mogu da urade i bez pogonskih motora i ne predstavlja nikakvo ugrozavanje sigurnosti u luci.	Data primjedba se ne prihvata U važećem zakonu postoji odredba koja glasi: Izuzetno od odredbe stave 1 ovog člana, u slučaju nevremena, prenatrpanosti luke, istovremenog manevrisanja više plovni objekata ili ako plovni objekat prevozi opasne terete, Kapetanija može odrediti broj tegljača, odnosno potiskivača koji se moraju koristiti za određeni manevar sa plovnim objektom. Ova odredba je adekvatna datoj primjedbi I ostaće nepromijenjeni dio zakona
		PRIMJEDBA DATA NA ČLAN 41 - u clanu 41, pojasniti sto znaci u luci i da je brod spreman za manevar. Ja tumacim da je brod u luci sigurno vezan brod a da ne spreman za manevar da mu rade pogonski motori. Ako je brod sigurno vezan nema potrebe da mu rade pogonski motori ali moze u svakom trenutku potrebe da ih upali. Za brod na sidristu nema	Data primjedba se ne prihvata Brodu koji je vezan u luci I nijesu mu upaljeni strojevi pri lošim vremenskim uslovima, treba najmanje 30 min. dovođenja u stepen sposobnosti za manevar što je dosta dug vremenski period reagovanja I predstavlja opasnost za brod I luku

		primjedbi.	
		PRIMJEDBA DATA NA ČLAN 185c - u članu 185c stav 1 alineja 1 da li bi trebalo odbijanje ili zabrana uplovljavanja (kako je u pravilnik o insp. nadzoru da svi termini budu jednaki)	Data primjedba se prihvata
8.	Majić Stanko	PRIMJEDBA DATA NA ČLAN 4 Nacrtom zakona o izmjenama I dopunama važećeg zakona o sigurnosti pomorske plovidbe u članu 4 mijenja se član 10 stav 2, I definiše njegova nova tačka 3 koja glasi: “3)četiri čvora na Skadarskom jezeru.” Predlažemo da se ova tačka 3)Nacrta zakona izmjeni sledećim tekstom: “14 čvorova na Skadarskom jezeru, izuzev područja nacionalnog parka u kojem postoji poseban režim zaštite prirodnih dobara propisan zakonom kojim je uređena zaštita prirode” OBRAZLOŽENJE: Nacrtom zakona o izmjenama I dopunama važećeg zakona o sigurnosti pomorske plovidbe u članu 4 mijenja se član 10 stav 2, I definiše njegova nova tačka 3 kojom brzina kretanja plovni objekata na Skadarskom jezeru ne smije biti veća od 4 čvora. Ovom odredbom Nacrta zakona se u značajnoj mjeri ugrožava sigurnost plovidbe malih I velikih plovni objekata jer jedini spas pri naglom I najmanjem pogorsanju vremena (česta pojava na	Primjedba se dijelom ne prihvata iz razloga što je preporukom br. 201 (2018),koja je usvojena 30.11.2018. godine,Stalni komitet Konvencije o očuvanju divljeg biljnog i životinjskog svijeta i prirodnih staništa Evrope, postupajući u skladu sa članom 14 pomenute Konvencije,predložio Vladi Crne Gore da, između ostalog: -mora da zabrani korišćenje, na Skadraskom jezeru, ličnih plovila (skuteri) i sve druge aktivnosti na vodi koje mogu štetiti plutajućoj vegetaciji; -mora da se definiše propise o “vožnji” čamcima, kao što je ograničenje brzine (ograničenje brzine od 4 čvora u predmetnoj zoni jezera), kao i udaljenost od zone i stroge zaštite i od obale. Uz napomenu da je predmetna

	Skadarskom jezeru), je upravo veća brzina kretanja plovnog objekta kojom se smanjuje valjanje plovnog objekta, odnosno smanjuje mogućnost njegovog prevrtanja. Takođe, u situacijama nadolaska neveremena na Skadarskom jezeru, brza plovidba ka mjestu gdje će se plovni objekat skloniti, nekada znači i spas ljudskih života. Moramo se zapitati da li ćemo ovim ograničenjem ugroziti sutra nečiji život, koji bi možda mogao biti spašen da je dozvoljena brzina bila veća? U članu 10 važećeg Zakona, ograničenje brzine je uvedeno i zbog plovidbe pri kojoj se stvaraju veliki talasi koji bi mogli ugrožavati ili nanijeti štetu drugim plovnim objektima, obalama, napravama, uređajima, postrojenjima i opremi na obali ili na moru. U slučaju Skadarskog jezera vrlo je mali broj takvih područja ili ih gotovo i nema, a sama dubina u priobalnom području i proctor u kojem se plovi, ne daju mogućnost veće brzine od one koja se svakodnevno u tim prostorima koristi i koja do sad nikome nije nanijela štetu. Jedinu opravdanost ovakvog prijedloga brzine do 4 čvora vidimo u zaštiti Nacionalnog parka Skadarsko jezero. Upravo iz tog razloga smo se u našem prijedlogu, kada je u pitanju plovidba unutar Nacionalnog parka, pozvali na važeći Zakon o zaštiti prirode koji sam definiše brzinu kretanja unutar Nacionalnog parka i to u članu 75 stav 4 alineja 12, gdje se kaže: “zabranjena sredstva za hvatanje, ubijanje i uznemiravanje prica su: -čamci čija brzina prelazi pet kilometara na sat, osim motornih čamaca na otvorenom moru, koji se koriste u bezbjednosne svrhe maksimalne brzine 18 kilometara na sat.” Ako kilometer na sat iz Zakona o zaštiti prirode pretvorimo u čvorove dobijamo da: “zabranjena sredstva za hvatanje, ubijanje i uznemiravanje prica su: -čamci čija brzina prelazi <u>2.7 čvorova</u>, osim motornih čamaca na	zona:na vodnom tijelu na lokalitetu Mihailovići, osim ako je urađena mapa razmjere 1:10,000 za Mihailoviće, Poseljski zaliv, Biški rep, ušće Rijeke Crnojevića, ušće Bazagurske matice i ostrva Liponjak i Galići.
--	--	---

		otvorenom moru, koji se koriste u bezbjednosne svrhe maksimalne brzine <u>9.7 čvorova</u>.” Na osnovu navednog vidimo I da se Ncrtom zakona najveće brzine do 4 čvora na Skadarskom jezeru (cijelokupnom uključujući I Nacionalni parak) uvode odredbe suprotne već važećem Zakonu o zaštiti prirode. Na osnovu svega navedenog molimo predlagače zakona da ovaj naš prijedlog uzmu ozbiljno u razmatranje I donesu pravedno rješenje kojim se neće ugrožavati plovidba naših ljudi koji su svoj život vezali za plovidbu jezerom I putnika koji će u budućnosti uživati u čarima Skadarskog jezera.	
	JAVNO PREDUZEĆE “MORSKO DOBRO”	PRIMJEDBA DATA NA ČLAN 4 Za Čl 4Iz. i dop. koje se odnose na čl 10 Zakona- ograničenje brzine plovidbe za sva pa i manja plovila, ugrožava efikasnost linijskog prevoza u Boki. <i>Predlog: Valjalo bi razmotriti mogućnost da se manjim plovilima dozvoli i veća brzina s obzirom da oni uzrokuju manje talase!?</i> Da bi se ovim Zakonom stvorio osnovni pravni okvir i organizacioni model koji će doprinijeti poboljšanju efikasnosti i regularnosti obavljanja ove djelatnosti, do eventualnog donošenja posebnog Zakona o prevozu u priobalnom pomorskom saobraćaju, za predmetne Izmjenama i dopune predlažemo slijedeće korekcije: Član 5 – koji se odnosi na novo potpoglavlje (Javni prevoz u unutrašnjem pomorskom saobraćaju) Sada stoji: “Obaveza prevoznika u unutrašnjem pomorskom saobraćaju <u>Predlog:</u> Član 15a (Izmijeniti- brisatixxx,dodatixxx)	Primjedbe koje se odnose na djelatnost prevoza putnika I stvari u unutrašnjem pomorskom saobraćaju su detaljno analizirane I dijelom su prihvaćene, te će inovirani tekst Predloga zakona biti dostavljen podnosiocu primjedbi na davanje primjedbi, predloga I sugestija

		Djelatnost prevoza putnika i stvari u unutrašnjem pomorskom saobraćaju se odvija na redovnim linijama (cjelogodišnjim i sezonskim) i u slobodnom prevozu, cjelogodišnje i sezonski. Prevoznik koji obavlja djelatnost prevoza iz stava 1 ovog člana, dužan je da obezbijedi siguran prevoz lica ili stvari na plovnom objektu i u granicama dozvoljene nosivosti plovnog objekta, ako prevoz određenih stvari nije regulisan posebnim propisom. Prevoz putnika i stvari u unutrašnjem pomorskom saobraćaju na redovnim linijama vrši se na određenim relacijama, po unaprijed utvrđenom redu plovidbe, cijeni i drugim uslovima prevoza, a prevoznik svoje pravo prevoza ostvaruje dobijanjem koncesije na djelatnostlinijuza cjelogodišnji redovni linijski prevozodnosno na osnovu ugovora o liniji – relaciji u sezonskom linijskom prevozu ili slobodnom prevozu putnika i stvari. Slobodni prevoz putnika i stvari, relacije, cijene i drugi uslovi prevoza utvrđuju se ugovorom o slobodnom prevozu između prevoznika i pravnog lica koje upravlja morskim dobrom. Ugovor prevoznik zaključuje sa Pravnim licem koje upravlja morskim dobrom. Ugovorom se utvrđuju relacije ili režim slobodne slobodne vožnje, cijene i drugi uslovi prevoza. Obrazloženje : Zakonom o turizmu i ugostiteljstvu, kao turistička djelatnost definisan je „<i>prevoz turista u javnom prevozu plovnim objektima registrovanim za obavljanje djelatnosti prevoza putnika</i>“. Ovaj prevoz ima sezonski (povremeni) karakter a obavlja se kao redovne linije (po redu vožnje /prevoz kupaca i izletničke ture) i slobodna vožnja (taxi brodovi i posebni izleti). Ova vrsta saobraćaja dominantno ili u cijelosti se odnosi na turističku djelatnost,za razliku od prevoza na trajektnim linijama i linijama koje su u funkciji međugradskog saobraćaja koji je od značaja za ukupnu funkciju saobraćaja. Iz navedenih razloga trebalo bi jasnije razdvojiti ova dva vida prevoza. Predmet koncesija / zakupa je pravo na organizovanje prevoza na liniji. Na ovaj način se regulišu linije i prevoznici koji na njima voze a pravo na obavljanje djelatnosti se stiče dozvolom za rad.	
--	--	---	--

		PRIMJEDBA DATA NA ČLAN 15a Prevoz putnika i stvari na redovnim linijama Član 15b Prevoznik putnika i stvari na redovnim linijama ima pravo prioriteta po pitanju mjesta ukrcaja, prevoza i mjesta iskrcaja putnika i stvari u odnosu na slobodni prevoz putnika. Djelatnosti iz stava 1 ovog člana mogu vršiti domaća pravna i fizička lica koja su registrovana u Crnoj Gori za prevoza putnika na za to predviđenim plovnim objektima u skladu sa zakonom. Koncesija na djelatnost liniju redovnog godišnjem linijskog prevoza daje se na rok do 10 godina. Rok trajanja koncesije iz stava 3 ovog člana može se produžiti samo za period za koji koncesionar nije mogao koristiti koncesiju usljed više sile. Odluku o dodjeli koncesije donosi Vlada u skladu sa propisima koji uređuju oblast koncesija. Ugovor o liniji u sezonskom linijskom prevozu se daje na rok do 5 godina. Obrazloženje Sezonski linijski prevoz funkcioniše kao povremena turistička usluga. Ovaj prevoz i sada funkcioniše po redu vožnje, pa je linijski, ali sezonski. Kako je to povremena djelatnost ne bi bilo racionalno da Vlada daje koncesije za stotinak sezonskih linija. Sigurni smo da je efikasniji način da se ove linije ustupaju putem Javnog poziva - aukcija (analogno privremenim lokacijama) ili neposredno na zahtjev korisnika – praksa zemalja Mediterana.	Primjedbe koje se odnose na djelatnost prevoza putnika i stvari u unutrašnjem pomorskom saobraćaju su detaljno analizirane i dijelom su prihvaćene, te će inovirani tekst Predloga zakona biti dostavljen podnosiocu primjedbi na davanje primjedbi, predloga i sugestija
		PRIMJEDBA DATA NA ČLAN 15a Koncesioni akt Član 15c Postupak za dodjelu koncesije na djelatnost liniju redovnog	Primjedbe koje se odnose na djelatnost prevoza putnika i stvari u unutrašnjem pomorskom saobraćaju su detaljno analizirane i dijelom su prihvaćene, te će inovirani tekst Predloga zakona biti dostavljen podnosiocu primjedbi na davanje

		cjelogodišnjeg linijskog prevoza pokreće Organ uprave. Osnov za dodjelu koncesije je koncesioni akt, koji sadrži: 1) predmet koncesije, odnosno detaljanprecizan opis djelatnostinačina održavanja saobraćaja nalinjikoja će biti predmet koncesije; 2) uslove koje mora da ispuni budući koncesionar po pitanju mjesta ukrcaja, prevoza i mjesta iskrcaja putnika i stvari u redovnom linijskom prevozu; 3) tehničke zahtjeve sigurnosti i bezbjednosti plovidbe i zaštite mora plovnih objekata koji će se koristiti za obavljanje redovnog linijskog prevoza; 4) rok trajanja koncesije koji odgovara vremenskom periodu prava korišćenja luke, dijela luke, operativne obale, dijela morske obale koja služi korišćenju mora za pomorski saobraćaj ili drugog prihvatnog i/ili plovnog objekta na morskoj obali; ovo brisati! 5) analizu procjene uticaja na životnu sredinu; 6) analizu, procjenu i uravnoteženje rizika između koncedenta i koncesionara; 7) uslove koje mora da ispunjava ponuđač, a odnose se na: registraciju u Crnoj Gori, stručne kvalifikacije, finansijsku sposobnost, tehničku opremljenost, osiguranje i druge reference i dokaze; 8) određivanje koncesione naknade vodeći računa na javni interes građana i zaštitu životne sredine; 9) tendersku dokumentaciju; 10) predlog ugovora o koncesiji;	primjedbi, predloga I sugestija
--	--	--	--

		11) obavezu ponuđača da podnose garanciju za kvalitetno izvršenje poslova koji su predmet koncesije; 12) kriterijume za dodjelu koncesije na transparentnoj, nediskriminatornoj, objektivnoj i relevantnoj osnovi; 13) druge elemente od značaja za dodjelu koncesije. Obrazloženje: Predmet davanja na koncesiju – korišćenje je linija. Nema potrebe vezivati rok trajanja koncesije za djelatnost redovnog linijskog prevoza za vremenski period prava korišćenja luke i ostalih objekata obalne infrastrukture! Ovo zbog toga što svi objekti obalne infrastrukture su slobodni za korišćenje – dostupni svima pod jednakom uslovima bez obzira ko je koncesionar / zakupac na njima!	
		PRIMJEDBA DATA NA ČLAN 15d I 15e Postupak dodjele koncesije Član 15d Postupak za dodjelu koncesije na djelatnost redovnog cjelogodišnjeg linijskog prevoza se vodi u skladu sa ovim zakonom i drugim propisima koji uređuju oblast koncesija. Ugovor o koncesiji na djelatnost redovnog cjelogodišnjeg linijskog prevoza Član 15e Ugovor o koncesiji se zaključuje u skladu sa postupkom za dodjelu koncesije i odlukom o dodjeli koncesije, između izabranog ponuđača i Organa uprave; Ugovor o koncesiji po pravilu sadrži:	Primjedbe koje se odnose na djelatnost prevoza putnika I stvari u unutrašnjem pomorskom saobraćaju su detaljno analizirane I dijelom su prihvaćene, te će inovirani tekst Predloga zakona biti dostavljen podnosiocu primjedbi na davanje primjedbi, predloga I sugestija

		1) nazive ugovornih strana; 2) prava i obaveze ugovornih strana; 3) predmet koncesije, uslove, način i vrijeme obavljanja koncesione djelatnosti; 4) visinu, rokove, uslove i način plaćanja koncesione naknade; 5) radnje vezane za dobijanje potrebnih ovlaštenja za sprovođenje aktivnosti u skladu sa ugovorom, kao i pravo Organa uprave da prati uslugu koja se pruža od strane koncesionara; 6) odredbe o potrebnom kvalitetu uslužne djelatnosti i plovnim objektima koji se koristiti radi obavljanja koncesione djelatnosti; 7) odredbe o visini i načinu obezbjeđenja garancije za izvršavanje ugovora; 8) obaveze koncesionara u vezi sigurnosti i bezbjednosti transporta opasnih materija i zaštite životne sredine, ako je to primjenljivo; 9) uslove za produženje ugovora; 10) uslove izmjena ili raskida ugovora i njihovim posljedicama u slučaju promijenjenih okolnosti i više sile; 11) opis događaja koji se smatraju višom silom; 12) sankcije i naknade za neispunjavanje obaveza ugovornih strana; 13) uslove obavljanja koncesione djelatnosti, kriterijume i metode za određivanje cijena,	
--	--	---	--

		odnosno tarife za pružanje usluga prevoza lica i stvari u redovnom linijskom prevozu prema krajnjim korisnicima; 14) odredbe o pravima i obavezama u pogledu preduzimanja mjera obezbjeđenja opšte sigurnosti i bezbjednosti, zaštite zdravlja i životne sredine, kao i odgovornosti za naknadu štete prouzrokovane ugrožavanjem opšte sigurnosti i bezbjednosti i zaštite životne sredine; 15) pravo na prenos koncesije; 16) način rješavanja sporova. Koncesionar je dužan da Organu uprave dostavi na odobravanje iznos tarifa iz stava 2 tačka 13 ovog člana i da javno objavi visinu naknada za svaku vrstu usluge.	
		PRIMJEDBA DATA NA ČLAN 15 h Red plovidbe Član 15h Red plovidbe u redovnom linijskom prevozu utvrđuje predlaže prevoznik uz saglasnost Organa uprave odnosno Pravnog lica. na osnovu prava korišćenja luke, dijela luke, operativne obale, dijela morske obale koja služi korišćenju mora za pomorski saobraćaj. Red plovidbe objavljuje se na mjestima namijenjenim ukrcaju i iskrcaju lica i stvari u redovnom linijskom prevozu, kao i u štampanim ili elektronskim medijima, najmanje 15 dana prije stupanja na snagu reda plovidbe. Prevoznik se mora pridržavati utvrđenog i objavljenog reda plovidbe. Obrazloženje: Takođe, nema potrebe vezivanja reda plovidbe za koncesiju / zakup pristaništa. Ispravno je da prevoznik predlaže red vožnje a da ga odobrava Organ uprave odnosno Pravno lice.	Primjedbe koje se odnose na djelatnost prevoza putnika i stvari u unutrašnjem pomorskom saobraćaju su detaljno analizirane I dijelom su prihvaćene, te će inovirani tekst Predloga zakona biti dostavljen podnosiocu primjedbi na davanje primjedbi, predloga I sugestija

		PRIMJEDBA DATA NA ČLAN 15i Prevoz putnika i stvari u sezonskom linijskom prevozu i slobodnom prevozu Član 15i Ugovor o liniji u sezonskom linijskom prevozu odnosno slobodnom prevozu u slučaju kada broj prevoznika nije ograničen, zaključuje se na zahtjev zainteresovanog pravnog lica pod uslovima koje utvrđuje pravno lice koje upravlja morskim dobrom, a u slučaju da je taj broj ograničen, izborom najpovoljnijeg ponuđača na osnovu javnog poziva. Uz zahtjev za dobijanje prava na slobodni prevoz, pravno lice je obavezno da dostavi i predlog operativne obale (pristaništa) koje se koriste u slobodnom prevozu. dokaz o pravu korišćenja luke, dijela luke, operativne obale, dijela morske obale koja služi korišćenju mora za pomorski saobraćaj ili drugog prihvatnog i/ili plovnog objekta koji će se koristiti za ukrcaj i iskrcaj lica i stvari na određenim relacijama u slobodnom prevozu. Linije i broj prevoznika u sezonskom linijskom i slobodnom prevozu, uslove obavljanja prevoza, cijene zakupa prava na liniji i sl određuje na osnovu Programa (Program sezonskih linija i slobodnog prevoza u unutrašnjem pomorskom saobraćaju), kojeg priprema pravni subjekt koji upravlja morskim dobrom a donosi organ nadležan za poslove turizma uz saglasnost Ministarstva pomorstva i saobraćaja Ograničavanje broja prevoznika na određenim relacijama u slobodnom prevozu se utvrđuje propisom organa državne uprave nadležanog za poslove turizma, uz saglasnost Ministarstva." Obrazloženje : Zbog činjenice da je u Zakonu o turizmu i ugostiteljstvu definisana djelatnost prevoza putnika a na osnovu predhodno obrazloženog, potrebno je definisati način ustupanja prava na ove linije i	Primjedbe koje se odnose na djelatnost prevoza putnika i stvari u unutrašnjem pomorskom saobraćaju su detaljno analizirane i dijelom su prihvaćene, te će inovirani tekst Predloga zakona biti dostavljen podnosiocu primjedbi na davanje primjedbi, predloga i sugestija

		prevoz u slobodnoj plovidbi. Takođe, efikasniji način regulacije je definisanje obaveze donošenja Programa umjesto propisa.	
		PRIMJEDBA DATA NA ČLAN 7 Čl 7 – u vezi sa čl 19 važećeg Zakona: Član7 U članu 19 stav 1 mijenja se i glasi: “Obuka na plovilima na vodeni mlazni pogon (skuter, ski-jet i sl.) može se vršiti na obilježenim vodenim površinama (poligon za obuku), koje određuje pravno lice koje upravlja morskim dobrom, uz saglasnost Organ uprave.” Obrazloženje:Određivanje zona i lokacija (poligona) je materija koja se uređuje prostorno planskom dokumentacijom (Planova i Programa). Ta dokumenta ne može donositi Pravni subjekt koji upravlja morskim dobrom. Uz to ne postoji poseban razlog da se izdvajaju poligoni za obuku samo za plovila na vodeni mlazni pogon (jet ski, skuter i sl.). Sada definisani poligoni za obuku zapravo služe kao formalno pokriće za vožnju korisnicima koji voze skutere koje su iznajmili od pružaoca usluge na kupalištu što je djelatnost ugovršena Zakonom o turizmu. U tom smislu ovim izmjenama i dopunama trebalo bi riješiti kome se može izdati skuter i, što je još važnije, pod kojim uslovima! Pa predlažemo da se u Zakon unese odredba : Svi izdavaoci plovila na vodeni mlazni pogon, moraju u plovilima imati ugrađen sistem praćenja i daljinskog upravljanja plovila u određenoj zoni van zahvata kupališta, putem GPS lociranja u realnom vremenu, koji omogućava automatsko upravljanje bilo kojim brojem plovniha objekata, na bilo kojoj udaljenosti putem smart phonea. U uslovima mogućnosti apsolutne kontrole, nadležni za sigurnost plovidbe bi trebali iznaći način izdavanja privremenih dozvola (ovim) korisnicima iznajmljenih plovila na vodeni mlazni pogon Čl. 8 - u vezi sa čl 20 stav 2 : pojasniti na koji „Organ uprave se misli ?	Data primjedba se prihvata.

		Čl. 188 b (novi član) – „obuhvatiti i ostale objekte obalne infrastrukture“.	
		PRIMJEDBA DATA NA ČLAN 188 b Inspekcijski poslovi inspektora 188b Inspekcijski poslovi Inspektora obuhvataju vršenje inspekcijskog nadzora nad pomorskim objektima crnogorske državne pripadnosti i njihovim posadama u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru, uključujući luke, sidrišta i ostale objekte pomorske infrastrukture, Crne Gore. Inspekcijski poslovi Inspektora obuhvataju vršenje inspekcijskog nadzora nad: 11) sposobnosti pomorskog objekta za plovidbu, zaštitom ljudskih života i zaštitom životne sredine; 12) ispravama i knjigama, odgovarajućim svjedočanstvima i njihov rok važenja i ostalu neophodnu dokumentaciju pomorskog objekta; 13) opšte stanje pomorskog objekta, higijenske uslove na pomorskom objektu, uključujući prostore mašine i prostore za smještaj i boravak posade i putnika; 14) operativnim i drugim obalama, lukobranima, potrebnim dubinama, uređajima, postrojenjima i drugim objektima namijenjenim za vez u lukama i , zaštitu pomorskog objekta, ukrcavanje i iskrcavanje putnika i stvari u skladu sa međunarodnim i nacionalnim propisima Crne Gore; 15) održavanjem i obilježavanjem plovnih puteva u teritorijalnom moru i unutrašnjim morskim vodama i objektima za sigurnost plovidbe na tim plovnim putevima; 16) obavljanjem radio-službe radi sigurnosti plovidbe i	Primjedba se prihvata u dijelu koji se odnosi na inspekcijski nadzor kod prevoza putnika i/ili stvari u unutrašnjem pomorskom saobraćaju.

		zaštite ljudskog života na moru i njihovim uređajima i opremom kao i održavanjem sredstava i radom tih službi; 17) prevozom lica i stvari u pogledu zaštite ljudskih života i imovine; 18) sidrenju i vezivanju na mjestima koja nijesu za to predviđena. Inspekcijske poslove iz stava 2 tač. 1, 2 i 7 ovog člana, pored Inspektora može obavljati i policijski službenik po ovlašćenju Ministarstva. Službenu zabilješku u obavljanju inspekcijskih poslova iz stava 2 tač. 1, 2 i 7 ovog člana, može napraviti i službenik Organa uprave i dostaviti je Inspektoru na dalje postupanje. Nadzor nad plovnim objektima Mornarice Vojske Crne Gore vrši nadležni inspekcijski organ ministarstva nadležnog za poslove odbrane.” Obrazloženje: Nadzor nadredom na sidrištima, pristaništima i privezištima trebaju vršiti inspektori, eventualno uz prenošenje dijela ovlašćenja na policijske službenike.	
--	--	--	--