

ZAKON O SIGURNOSTI POMORSKE PLOVIDBE

I. OSNOVNE ODREDBE

Predmet

Član 1

Ovim zakonom uređuje se sigurnost pomorske plovitbe i druga pitanja od značaja za sigurnost plovitbe.

Pomorska plovitba

Član 2

Pomorska plovitba je plovitba koja se obavlja u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Crne Gore.

Unutrašnjim morskim vodama smatraju se i vode Skadarskog jezera, rijeke Rijeka Crnojevića i rijeke Bojane do granica plovitosti.

Primjena zakona

Član 3

Odredbe ovog zakona primjenjuju se na brodove i druge pomorske objekte koji se nalaze ili plove unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnim morem Crne Gore.

Odredbe ovog zakona primjenjuju se na brodove crnogorske državne pripadnosti bez obzira gdje se oni nalaze.

Odredbe ovog zakona primjenjuju se na ratne brodove samo ako je to ovim zakonom izričito utvrđeno.

Odredbe koje se odnose na brodove primjenjuju se i na druge pomorske objekte samo kad je zakonom to predviđeno.

Običaji u plovitbi

Član 4

Na odnose koji nijesu uređeni ovim zakonom, potvrđenim međunarodnim ugovorima i evropskim propisima primjenjuju se običaji u pomorskoj plovitbi.

Upotreba rodno osjetljivog jezika

Član 5

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

Značenje izraza

Član 6

Izrazi upotrijebljeni u ovom zakonu imaju sljedeća značenja:

- 1) **adresa** je naziv i komunikaciona veza putem koje se, prema potrebi, može uspostaviti kontakt sa brodarom, agentom, nadležnim tijelom ili bilo kojom drugom ovlaštenim licem ili tijelom koje posjeduje detaljne podatke o brodskom teretu;
- 2) **agent** je svako lice koje ima mandat ili je ovlašćeno za dostavu podataka u ime brodarar;
- 3) **AIS** je sistem za automatsku identifikaciju brodova;
- 4) **baza podataka inspeksijskih pregleda** je informacioni sistem koji doprinosi sprovođenju sistema nadzora države luke unutar Crne Gore, a sadrži podatke o inspeksijskim pregledima koji se obavljaju u Crnoj Gori i u području Pariškog memoranduma;
- 5) **brod crnogorske državne pripadnosti** je brod koji je upisan u upisnik brodova Crne Gore i plovi pod njenom zastavom;
- 6) **brod** je pomorski plovni objekat, osim ratnog broda, osposobljen za plovitbu morem čija je dužina 12 metara ili veća, a BT 15 ili veća, ili je ovlašćen da prevozi više od 12 putnika (putnički, teretni, tehnički plovni objekat, ribarski, javni ili naučno-istraživački);

- 7) **brod kojem je potrebna pomoć** je, brod u situaciji koja bi mogla prouzrokovati njegov gubitak ili opasnost za životnu sredinu ili plovidbu;
- 8) **brod na sidrištu** je brod u luci ili akvatorijumu u nadležnosti luke, koji nije na vezu, a u relaciji je brod - luka;
- 9) **brod u gradnji** je brod koji se gradi, od trenutka polaganja kobilice ili sličnog postupka gradnje, a koji je upisan u upisnik brodova u gradnji, do završetka gradnje i upisa u upisnik brodova;
- 10) **brodar** je fizičko ili pravno lice koje je kao držalac broda nosilac plovidbenog poduhvata, pri čemu se pretpostavlja, dok se ne dokaže suprotno, da je brodar lice koje je upisano kao vlasnik broda u upisniku brodova;
- 11) **brodovlasnik** je registrovani vlasnik pomorskog broda ili drugo lice, koje je odgovorno za upravljanje brodom;
- 12) **brzo putničko plovilo** je plovilo koje prevozi više od 12 putnika i koje je definisano u pravilu 1. poglavlja X. Konvencije SOLAS 74 i;
- 13) **BT** (bruto tonaža) je zapremina svih zatvorenih prostora plovnog objekta;
- 14) **CE oznaka** je oznaka kojom proizvođač dokazuje da je proizvod u skladu sa važećim zahtjevima utvrđenim propisima Evropske unije;
- 15) **čamac** je pomorski plovni objekat osposobljen za plovidbu morem i vodama povezanim sa morem, koji je registrovan za prevoz najviše 12 putnika, ukupne snage pogonskog uređaja većeg od 5 kW, čija je dužina trupa veća od 2,5 metra, a manja od 12 metara, a BT manja od 15, osim plovnih objekata koji pripadaju drugom pomorskom objektu u svrhu prikupljanja, spašavanja ili obavljanja radova i plovnih objekata namijenjenih isključivo za takmičenje, kanue, kajake, gondole i pedaline, daske za jedrenje i daske za jahanje na valovima;
- 16) **čun** je tradicionalni drveni čamac za plovidbu na Skadarskom jezeru i Rijeci Crnojevića, specifične izrade i konstrukcije, koji predstavlja kulturno dobro i dio crnogorskog nasljeđa;
- 17) **druga lica koja pomažu u sprovođenju statutarnih pregleda** su lica koja je ovlastila država članica ili priznata organizacija koja djeluje u njeno ime, koja mogu pomagati ovlašćenim licima za statutarnu sertifikaciju države zastave u sprovođenju statutarnih pregleda i koja ispunjavaju uslove u pogledu komunikacije, kvalifikacija i nezavisnosti utvrđene u članu 8. stav 1. Direktive 2009/21;
- 18) **dužina broda** je dužina utvrđena tehničkim pravilima;
- 19) **GMDSS** je globalni pomorski sistem opasnosti i sigurnosti;
- 20) **hidroavion** je vazduhoplov, nepokretnih krila, konstruisan za polijetanje, slijetanje i manevrisanje na vodi koji uključuje i amfibije kada se upotrebljavaju kao hidroavioni;
- 21) **HSSC** je smjernica IMO-a za preglede prema usklađenom sistemu pregleda i izdavanja svjedočanstava, u ažuriranoj verziji;
- 22) **IMO-a provjera** je provjera koja se sprovodi u skladu sa Rezolucijom A.1067(28) o okviru i postupcima za program provjera država članica IMO-a u njenoj ažuriranoj verziji koju je donijela Međunarodna pomorska organizacija (IMO);
- 23) **instalacija za proizvodnju ugljovodonika** je objekat u potpunosti ili djelimično ukopan u morsko dno ili položen na morsko dno (nepomični odobalni objekat), osim cjevovoda;
- 24) **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 je dužina je veća od 7 m i koji se koristi za lične potrebe ili privrednu djelatnost;
- 25) **jahta na jedra** je jahta koja kao pogonski uređaj koristi jedra pomoću kojih se može kretati na moru, u granicama sopstvenog područja plovidbe, kao i jahta koja uz jedra ima i mehanički pogonski uređaj, kojeg ne koristi tokom plovidbe;
- 26) **javni plovni objekat** je plovni objekat, osim ratnog plovnog objekta, namijenjen i opremljen za obavljanje djelatnosti od javnog interesa, čiji je vlasnik odnosno brodar država ili drugi organ ovlašćen od države i koji služi isključivo u neprivredne svrhe (policijski brod, brod lučke kapetanije, brod za traganje i spasavanje i slično, osim školskih brodova i sličnog);

- 27) **jedinica za prevoz tereta** je drumsko teretno vozilo, željeznički teretni vagon, teretni kontejner, drumska cistijerna, željeznički vagon ili prenosni tank;
- 28) **klasifikaciono svjedočanstvo** je dokument kojim se potvrđuje usklađenost sa Konvencijom SOLAS 74, poglavljem II-1, dijelom A-1, pravilom 3-1;
- 29) **kompanija** je fizičko ili pravno lice koje je preuzelo odgovornost za upravljanje brodom od vlasnika broda i koje je preuzimanjem takve odgovornosti preuzelo ovlašćenja i odgovornosti u skladu sa Međunarodnim pravilnikom o upravljanju sigurnošću (ISM Pravilnik) ili je preuzelo odgovornost od vlasnika za upravljanje čamcem ili jahtom, koja se koristi u privredne svrhe, u skladu sa zakonom;
- 30) **Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorska potraživanja iz 1976., izmijenjena Protokolom iz 1996 - Konvencija iz 1996.**, je konvencija koju je donijela Međunarodna pomorska organizacija (IMO);
- 31) **krcatelj** je lice koje zaključi ugovor o prevozu roba sa prevoznikom, ili se u njegovo ime ili po njegovom ovlašćenju takav ugovor zaključuje;
- 32) **LRIT** je sistem praćenja i identifikacije brodova na velikoj udaljenosti u skladu sa pravilom 19-1 poglavlja V SOLAS konvencije;
- 33) **međunarodna plovidba** je plovidba ili putovanje iz bilo koje crnogorske luke u stranu luku i obratno ili plovidba između stranih luka;
- 34) **mjera odbijanja uplovljavanja** je mjera data zapovjedniku broda, kompaniji i državi zastave broda, kojom se obavještavaju da je brodu biti uskraćen pristup u sve luke i sidrišta na području Pariškog memoranduma;
- 35) **mjesto skloništa** je luka, dio luke ili drugog zaštićenog pristaništa ili sidrišta ili bilo koje drugo zaklonjeno područje koje je određeno za smještaj brodova u opasnosti;
- 36) **morsko područje** je morsko područje ili morski plovni put utvrđen u skladu sa članom 4. Direktive 2009/45/EZ;
- 37) **nacionalna plovidba** je plovidba unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnim morem Crne Gore;
- 38) **naučno-istraživački brod** je brod namijenjen za naučna istraživanja i/ili iskorišćavanja mora, morskog dna ili njegova podmorja;
- 39) **nesreća** je nesreća u skladu sa IMO-im Kodeksom za istraživanje pomorskih nezgoda i nesreća;
- 40) **NMSW** je jedinstveni nacionalni prozor u pomorstvu;
- 41) **nuklearni brod** je brod na nuklearni pogon;
- 42) **obalna stanica** je: služba nadzora i upravljanja pomorskim saobraćajem; uređaj na kopnu odgovoran za obavezni sistem obavještavanja koji je odobrio IMO; ili tijelo odgovorno za koordinaciju operacija traganja i spašavanja ili operacija za rješavanje zagađenja mora u skladu sa Direktivom 2002/59;
- 43) **opasni tereti** su tereti razvrstani u IMDG Kodeks, opasne tečne materije navedene u poglavlju 17. IBC Kodeksa, ukapljeni plinovi navedeni u poglavlju 19. IGC Kodeksa, čvrsti tereti navedeni u Dodatku B. BC Kodeksa, kao i tereti za čiji su prevoz utvrđeni odgovarajući preduslovi u skladu sa stavom 1.1.3. IBC Kodeksa ili stavom 1.1.6. IGC Kodeksa;
- 44) **opasnost** je svaka okolnost ili prijetnja koja ugrožava ili ometa sigurnost plovidbe ili od koje se opravdano mogu očekivati velike štetne posljedice za ljudske živote, životnu sredinu ili obalu i morsku sredinu;
- 45) **organizacija** je pravno lice, njena predstavništva i svi drugi subjekti pod njenim nadzorom, koji zajedno ili odvojeno obavljaju zadatke koji spadaju u područje primjene Direktive 2009/15/EC;
- 46) **oružana pljačka broda, odnosno jahte** je svaki nezakonit čin nasilja ili otmice ili bilo koji čin pljačke ili prijetnje, osim piraterije, počinjen radi ličnih interesa i usmjeren protiv broda ili protiv lica ili imovine na brodu, odnosno bilo koji čin podsticanja ili namjernog omogućavanja oružane pljačke broda ili jahte;
- 47) **osiguranje** je osiguranje sa ili bez odbitaka (franšize), koje obuhvata odštetno osiguranje kao što je P & I klub, kao i druge efikasne oblike osiguranja (uključujući i

dokazano samostalno osiguranje) i finansijsku sigurnost koja nudi slične uslove pokrića;

- 48) **Pariški memorandum** je Memorandum o saglasnosti o nadzoru države luke, potpisan 26. januara 1982. u Parizu, u najnovijoj verziji;
- 49) **plovidba** je vještina vođenja plovnog objekta najpovoljnijim, najkraćim i najsigurnijim putem u određenom trenutku, od jedne do druge tačke na moru i/ili unutrašnjim morskim vodama i smatra se da plovni objekat plovi uvijek osim kada je privezan uz obalu, sigurno usidren (ako mu sidro ne ore) ili nasukan;
- 50) **plovni objekat** je objekat namijenjen za plovidbu morem (brod, čamac, jahta, tehnički plovni objekat);
- 51) **plutajući objekat** je objekat stalno privezan ili usidren na unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Crne Gore koji nije namijenjen za plovidbu (plutajući dok, plutajuće skladište, plutajući restoran, plutajuća elektrana, pontonski most, pontonska marina);
- 52) **područje Pariškog memoranduma** je geografsko područje unutar kojeg potpisnice Pariškog memoranduma sprovode inspeksijski nadzor u skladu sa Pariškim memorandumom;
- 53) **pokretni objekat za bušenje na moru (Mobile OFFshore Drilling Unit)** je pomorski objekat koji je namijenjen za plovidbu i za istraživanje ugljovodonika, konstruisan i opremljen u skladu sa Međunarodnom konvencijom o sigurnosti ljudskih života na moru (SOLAS Konvencija) i Pravilnikom o konstrukciji i opremi pokretnog odobalnog objekta za bušenje (MODU Kodeks);
- 54) **pomorski objekti** su objekti namijenjeni za plovidbu (plovni objekti), objekat stalno privezan ili usidren na moru (plutajući objekat), odnosno objekat u potpunosti ili djelomično ukopan u morsko dno ili položen na morsko dno (instalacija za proizvodnju ugljovodonika);
- 55) **postojeći brod** je brod koji nije u gradnji;
- 56) **priznata organizacija** je organizacija priznata u skladu sa Uredbom (EZ) br. 391/2009 Evropskog parlamenta i Vijeća od 23. aprila 2009. o zajedničkim pravilima i normama za organizacije koje obavljaju pregled i nadzor brodova;
- 57) **rasprema** je privremeno povlačenje pomorskog objekta iz plovidbe, odnosno upotrebe za vrijeme dok ne obavlja svoju namjenu, osim kada se nalazi u brodogradilištu radi održavanja, prepravke ili dogradnje;
- 58) **ratni brod** je brod, uključujući i ratnu podmornicu koji pripada Vojsci Crne Gore, nosi vanjske oznake raspoznavanja ratnog broda i njegove državne pripadnosti, nalazi se pod zapovjedništvom vojnog lica i ima vojnu posadu;
- 59) **redovna linija ro-ro putničkih brodova ili brzih putničkih plovila** je niz putovanja ro-ro putničkih brodova ili brzih putničkih plovnih objekata koji saobraćaju između dvije iste luke ili više istih luka, ili niz putovanja iz iste luke i prema istoj luci bez međustanica, prema objavljenom redu plovidbe ili na putovanjima koja su redovna ili učestala da čine prepoznatljiv sastavni niz;
- 60) **relacija brod - luka** je međusobno djelovanje koje se događa kad je brod direktno uključen u aktivnosti transfera lica, dobara ili usluga iz luke na brod ili sa broda;
- 61) **ribarski brod** je brod na mašinski pogon namijenjen i opremljen za ulov ribe i drugih morskih organizama;
- 62) **ro-ro putnički brod** je je brod opremljen da omogućava drumskim ili željezničkim vozilima da se ukrcaju („roll on”) na brod ili iskrcaju („roll off”) sa njega i koji prevozi više od 12 putnika;
- 63) **SafeSeaNet** je sistem Evropske Unije za razmjenu pomorskih informacija koji je razvila Evropske Komisija u saradnji sa državama članicama da bi osigurala sprovođenje zakonodavstva Evropske Unije;
- 64) **sidrište** je dio morskog akvatorijuma namijenjen za sidrenje i/ili vez plovnih objekata;
- 65) **sidrište luke** je dio lučkog područja, označen na karti, na kojem je dozvoljen boravak plovnih objekata u očekivanju slobodnog veza u luci, očekivanju spremnosti tereta ili radi obavljanja ukrcaja i iskrcaja roba i/ili putnika, kao i za smjenu posade,

snabdijevanja plovnog objekta, dostave rezervnih djelova i drugih uobičajenih potreba plovnog objekta i može biti opremljeno za vezivanje;

- 66) **sistem usmjeravanja plovidbe** je svaki sistem jednog ili više plovnih puteva ili mjera usmjerene i odvojene plovidbe usmjeren smanjenju rizika od nesreća; uključuje šeme odvojene plovidbe, dvosmjerne plovne puteve, preporučene pravce, područja koja treba izbjegavati, priobalne saobraćajne zone, zaobilazne puteve, područja opreza i plovidbene puteve za brodove duboka gaza;
- 67) **statutarna sertifikacija** je postupak utvrđivanja ispunjavanja međunarodnih i nacionalnih propisa, a koji obuhvata zahtjeve koje moraju ispunjavati pomorski objekti i kompanije, način obavljanja tehničkog nadzora, postupak za izdavanje propisanih isprava, zapisa i knjiga pomorskim objektima i kompanijama; statutarna svjedodžba"
- 68) **statutarno svjedočanstvo** je svjedočanstvo izdato od ili u ime države zastave u skladu sa međunarodnim konvencijama;
- 69) **strani brod** je svaki pomorski objekat na koji se primjenjuje jedna ili nekoliko konvencija, a plovi pod zastavom države koja nije država luke;
- 70) **strani čamac** je čamac koji ima stranu državnu pripadnost;
- 71) **strani javni brod** je plovni objekat u vlasništvu ili korišćenju strane države, koji nije ratni brod, a služi isključivo za neprivredne svrhe te države;
- 72) **strani ratni brod** je brod koji pripada vojnim snagama strane države i ima vanjske oznake prema kojima se raspoznaje državna pripadnost broda, pod zapovjedništvom oficira te države, čije je ime i prezime upisano u odgovarajući popis vojnih lica ili u drugom dokumentu jednakog značenja i ima posadu podvrgnutu disciplini regularnih oružanih snaga;
- 73) **strani ribarski brod** je brod strane državne pripadnosti na mašinski pogon namijenjen i opremljen za ulov ribe i drugih morskih organizama;
- 74) **svjedočanstvo za ro-ro putničke brodove i brza putnička plovila** je:
- u međunarodnoj plovidbi, svjedočanstvo o sigurnosti izdato u skladu sa Konvencijom SOLAS 74, odnosno Međunarodnim pravilnikom o brzim plovilima, rezolucijom MSC.36(63) ili Međunarodnim pravilnikom o sigurnosti brzih plovila iz 2000. (HSC pravilnik iz 2000.) i rezolucijom MSC.97(73), sa izmjenama i dopunama, sa odgovarajućom priloženom evidencijom opreme;
 - u nacionalnoj plovidbi, svjedočanstvo o sigurnosti izdato u skladu sa Direktivom 2009/45/EZ zajedno s odgovarajućim priloženim evidencijama opreme;
- 75) **svjedočanstvo o radu pomoraca** je svjedočanstvo navedeno u Pravilu 5.1.3. MLC-a 2006;
- 76) **svjedočanstvo o klasi** je dokument koji izdaje priznata organizacija, kojim se potvrđuje sposobnost broda za određenu namjenu ili plovidbu u skladu sa pravilima i postupcima koje je donijela i objavila ta priznata organizacija;
- 77) **svjedočanstvo o sigurnosti radiouređaja teretnog broda** je svjedočanstvo uvedena Protokolom iz 1988. o izmjeni Konvencije SOLAS, koji je donijela Međunarodna pomorska organizacija (IMO);
- 78) **šema odvojene plovidbe** je režim usmjeravanja plovidbe plovnih objekata, radi odvajanja suprotnih smjerova plovidbe pomoću objekata sigurnosti plovidbe, odnosno oznaka na pomorskim kartama kojima se utvrđuje plovidbeni put odgovarajućeg područja;
- 79) **tegljač** je brod koji je namijenjen tegljenju ili potiskivanju drugih plovnih objekata;
- 80) **tehnički plovni objekat** je brod sa ili bez mašinskog pogona koji je namijenjen za obavljanje radova (bager, dizalica, rovokopač i slično);
- 81) **teretni brod** je brod namijenjen za prevoz tereta sa ili bez mašinskog pogona;
- 82) **Thetis** je baza podataka inspeksijskih nadzora obavljenih unutar Evropske Unije i područja Pariškog Memoranduma o nadzoru države luke;
- 83) **tijelo za ocjenjivanje usaglašenosti** je pravno lice ovlašćeno za obavljanje sertifikacije pomorske opreme ili je ovlašćeno za obavljanje ocjene usklađenosti čamaca za sport i razonodu i jahti dužine do 24 metra tokom gradnje;

- 84) **tradicionalni plovni objekat** je svaka vrsta istorijskih plovnih objekata i njihovih replika, uključujući one projektovane za promovisanje tradicionalnih vještina pomoraca, koji zajedno služe kao spomenici kulture, kojima se upravlja u skladu sa tradicionalnim načelima pomorskih vještina i tehnika;
- 85) **VDR** je zapisivač podataka o putovanju čija je svrha da pomogne prilikom utvrđivanja uzroka pomorske nesreće u skladu sa poglavljem V. SOLAS Konvencije i IMO rezolucijom A.861(20) i normi IEC 61996., sa izmjenama i dopunama;
- 86) **vrijeme noći** je bilo koji period ne manji od sedam sati utvrđen propisom kojim se uređuju uslovi i način održavanja straže i obavljanje drugih poslova na brodu, kojima se osigurava sigurna plovidba i zaštita mora od zagađenja, a koje uključuje period između ponoći i pet sati ujutro;
- 87) **zabrana plovidbe** je zabrana brodu da nastavi plovidbu zbog utvrđenih nedostataka koji, pojedinačno ili zajedno, čine brod nesposobnim za plovidbu
- 88) **zagađujući tereti** su ulja u skladu sa Prilogom I., MARPOL konvencije, štetne tečne materije u skladu sa Prilogom II., MARPOL konvencije, štetne materije u skladu sa Prilogom III., MARPOL konvencije;
- 89) **zaustavljanje operacije** je formalna zabrana brodu da nastavi sa započetim radnjama zbog utvrđenih nedostataka koji, pojedinačno ili zajedno, čine nastavak radnji opasnim.

II. SIGURNOST POMORSKE PLOVIDBE

Poslovi sigurnosti pomorske plovidbe

Član 7

Organ uprave nadležan za poslove pomorske sigurnosti (u daljem tekstu: Organ uprave) obavlja sljedeće poslove sigurnosti pomorske plovidbe:

- 1) nadzor i upravljanje pomorskim saobraćajem;
- 2) uređivanje i održavanje plovnih puteva;
- 3) postavljanje i održavanje objekata sigurnosti plovidbe;
- 4) prikupljanje hidrografskih, okeanografskih i meteoroloških podataka i njihovo emitovanje radio-službom;
- 5) traganje i spašavanje lica na moru;
- 6) radio-služba putem obalne radio stanice.

Poslove sigurnosti pomorske plovidbe osim Organa uprave obavlja i organ državne uprave nadležan za poslove pomorstva (u daljem tekstu: Ministarstvo), u skladu sa ovim i drugima zakonima, kao i međunarodnim i evropskim propisima.

Organ uprave dužan je da Ministarstvu dostavi godišnji program rada koji sadrži realizaciju poslova iz stava 1 ovog člana, obim, iznos finansijskih sredstava i troškove i planirane poslove koji utiču na sigurnost plovidbe.

Izvještaj o realizaciji godišnjeg programa podnosi se Vladi Crne Gore (u daljem tekstu: Vlada) do 30. aprila tekuće za prethodnu godinu.

Plovidba unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnim morem Crne Gore

Član 8

Zapovjednik broda, član posade broda ili lice koje upravlja plovnim objektom prilikom plovidbe u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Crne Gore dužno je da postupa u skladu sa ovim zakonom, kao i međunarodnim pravilima za izbjegavanje sudara na moru i drugim potvrđenim međunarodnim ugovorima koji se odnose na sigurnost pomorske plovidbe.

Zapovjednik broda, član posade broda ili lice koje upravlja plovnim objektom dužno je da plovi sa posebnom pažnjom, na način da svojom plovidbom ne ugrožava druge učesnike u plovidbi.

Zapovjednik broda, član posade broda ili lice koje upravlja plovnim objektom obavlja plovidbu u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Crne Gore u skladu sa:

- pravilima za izbjegavanje sudara;

- ograničenjem brzine;
- sistemom usmjeravanja plovidbe;
- pravilima sidrenja;
- pravilima za približanje obali,
- kao i opštim pravilima plovidbe.

Zabranjena je plovidba, pristajanje, pristajanje nasukivanjem i sidrenje plovnim objektima namijenjenim za prevoz putnika i tereta, gliserima, plovnim objektima na vođeni mlazni pogon (skuter, jet-ski i sl.), odnosno na vazdušni jastuk na uređenim, izgrađenim i prirodnim kupalištima.

Odredbe st. 1 do 3 ovoga člana, primjenjuju se na sve plovne objekte.

Način obavljanja plovidbe iz stava 3 ovog člana, propisuje Ministarstvo.

Plovni put i sistem usmjeravanja plovidbe

Član 9

Plovni put u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Crne Gore je morski pojas dovoljno dubok i širok za sigurnu plovidbu plovnog objekta, koji je po potrebi i označen navigacionim svjetlima i oznakama.

Ministarstvo određuje sistem usmjeravanja plovidbe u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Crne Gore radi smanjenja rizika od nesreća uključujući šeme odvojene plovidbe, dvosmjerne plovne puteve, preporučene pravce, područja koja treba izbjegavati, priobalne saobraćajne zone, zaobilazne puteve, područja opreza i plovidbene puteve za brodove velikog gaza.

Navigaciona svjetla i oznake u sistemu usmjeravanja plovidbe u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Crne Gore propisuje Ministarstvo.

Sidrišta

Član 10

Zapovjednik broda, član posade broda ili lice koje upravlja plovnim objektom ne smije sidriti izvan zona prirodnog sidrišta ili zona nautičkog sidrišta.

Sidrenjem se ne smije ometati plovidba drugih plovni objekata.

Prirodno sidrište je dio morskog akvatorijuma potpuno očuvanih prirodnih karakteristika, izvan zaštićenog područja, koje služi za sigurno sidrenje i označeno je na nautičkim kartama i službenim pomorskim publikacijama.

Prirodno sidrište je u opštoj upotrebi i ne može se naplaćivati naknada za njegovo korišćenje.

Nautičko sidrište je dio morskog akvatorijuma opremljen opremom za sidrenje.

Područje nautičkog sidrišta određuje se na način da se vodi računa o nesmetanoj plovidbi i nesmetanom pristupu obali.

Područje nautičkog sidrišta mora biti vidljivo i jasno označeno.

Organ uprave upravlja nautičkim sidrištem u skladu sa zakonom kojim se uređuju luke.

Uslove koje mora da ispunjava nautičko sidrište i ateste koje mora da posjeduje sidreni sistem propisuje Ministarstvo.

Sidrišta i zone zabranjenog sidrenja određuje Ministarstvo u saradnji sa organom uprave nadležnim za hidrografsku djelatnost.

Objekti sigurnosti plovidbe

Član 11

Objekti sigurnosti plovidbe postavljaju se u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Crne Gore, kako bi se obezbijedilo sigurno odvijanje pomorskog saobraćaja.

Objekti iz stava 1 ovog člana, su: svjetionici, obalna svjetla, plutače i druge oznake, signalne stanice i radiostanice, optički, zvučni, električni, elektronski, radarski i drugi uređaji za sigurnu plovidbu na moru, plovni putevima i u lukama.

Na objekte iz stava 1 ovog člana, zabranjeno je postavljati natpise koji nijesu u vezi sa sigurnošću plovidbe.

Organ uprave postavlja objekte sigurnosti plovidbe i održava njihov ispravan rad.

Izuzetno od stava 4 ovog člana, objekte sigurnosti plovidbe koji se nalaze u lučkim područjima dužno je da postavi i održava pravno lice koje koristi lučko područje u skladu sa zakonom.

Izuzetno od st. 4 i 5 ovog člana, objekte sigurnosti plovidbe kojima se obilježavaju objekti, sredstva ili drugi zahvati na moru ili na obali koji predstavljaju stalne ili privremene prepreke na plovnom putu (mostovi, kablovi, potonuli objekti, objekti za istraživanje i proizvodnju ugljovodonika i slično) dužan je da postavi i održava investitor, vlasnik ili korisnik tog objekta ili sredstva uz saglasnost Organa uprave.

Na objekte sigurnosti plovidbe zabranjeno je vezivanje plovni objekata, uništavanje i neovlašćeno postavljanje, uklanjanje, zamjena ili mijenjanje njihovog značenja.

Za korišćenje objekata sigurnosti plovidbe iz stava 1 ovog člana plaća se naknada koju utvrđuje Vlada.

Naknadu iz stava 8 ovog člana, plaćaju korisnici plovni puteva.

Naknadu iz stava 8 ovog člana, ne plaćaju javni plovni objekti, crnogorski ratni brodovi i brodovi koji su međunarodnim sporazumom izuzeti od plaćanja ove naknade.

Sredstva ostvarena od naknade iz stava 8 ovog člana, prihod su budžeta Crne Gore (u daljem tekstu: Budžet) i koriste se za uređenje i održavanje plovni puteva, objekata sigurnosti plovidbe i opremu za zaštitu mora od zagađenja.

Dokumenta prostornog uređenja

Član 12

Ministarstvo učestvuje u utvrđivanju uslova za zahvate u prostoru morske obale, unutrašnjih morskih voda, teritorijalnog mora i epikontinentalnog pojasa Crne Gore u postupku donošenja dokumenata i akata prostornog uređenja.

Nosilac izrade dokumenta prostornog uređenja dužan je da pravovremeno obavijesti Ministarstvo o donošenju akta ili dokumenta radi dobijanja saglasnosti i posebnih uslova u vezi sigurnosti plovidbe i zaštite mora od zagađenja sa brodova.

U postupku donošenja dokumenata iz stava 1 ovog člana, Ministarstvo može da zahtijeva izradu pomorske studije, a naročito za zahvate u morskom prostoru koji bitno utiču na sigurnost plovidbe i zaštitu mora od zagađenja sa brodova.

Studiju iz stava 3 ovog člana investitor je dužan da izradi i dostavi Ministarstvu na odobrenje prije dobijanja dokumenata ili akata prostornog uređenja ili prije promjene namjene luke, lučkog basena ili terminala.

Studija iz stava 3 ovog člana, treba da obuhvati navigacijska, meteorološko-oceanografska i hidrografska obilježja akvatorijuma, odnosno zahvata u prostoru, tehničko-tehnološka i saobraćajno-plovidbena obilježja zahvata u morskom prostoru, mjere pomorske sigurnosti u pogledu plovidbe i boravka pomorskih objekata i zaštite mora od zagađenja sa pomorskih objekata pri prilazu i unutar zahvata u morskom prostoru i postupke u vanrednim situacijama.

Dokumenta prostornog uređenja za zahvate u prostoru iz stava 1 ovog člana, moraju da sadrže i da se zasnivaju na službenim hidrografskim i okeanografskim podacima.

Radovi na plovnom putu

Član 13

Zabranjeno je izvođenje hidro-tehničkih, odnosno hidro-građevinskih radova na plovnom putu (potapanjem ili iskrčavanjem ili nasipanjem materijala, postavljanjem plutača, kablova, cjevovoda, mostova, pobijanjem stubova i slično) bez nadzora ovlašćenog lica za vršenje nadzora nad izvođenjem tih radova i saglasnosti Ministarstva.

Ministarstvo izdaje saglasnost iz stava 1 ovog člana, na revidovani glavni projekat koji je urađen na osnovu urbanističko-tehničkih uslova, čiji sastavni dio su tehnički uslovi za zahvate u prostoru morske obale, u postupku izdavanja građevinske dozvole u skladu sa zakonom kojim se uređuje gradnja objekata.

Odobrenje za postavljanje kaveza-plutača za uzgoj školjki, riba i slično izdaje se na osnovu saglasnosti Lučke kapetanije.

Organ uprave dužan je da o promjenama uslova plovidbe iz stava 1 ovog člana i trajanju radova na plovnom putu i u luci obavijesti učesnike u plovidbi na tom plovnom putu, odnosno luci preko VTS službe.

Obilježavanje prepreka i održavanje svijetala

Član 14

Investitor, vlasnik ili korisnik objekata ili sredstava koji predstavljaju stalne ili privremene prepreke na plovnom putu i u luci (mostovi, kablovi, potonuli objekti i slično), dužan je da na njima postavi i održava svijetla i znakove za obilježavanje tih prepreka radi obezbjeđenja sigurnosti plovidbe.

Pozicije i karakteristike svijetla, odnosno znakova za obilježavanje prepreka iz stava 1 ovog člana i objekata za istraživanje i eksploataciju mineralnih sirovina i za izgradnju objekata na plovnom putu i u luci, mjere za sigurnu plovidbu i rok za postavljanje svijetla i znakova određuje Organ uprave.

Ako lice iz stava 1 ovog člana, ne postavi svijetlo ili znak ili ako postavljeno svijetlo ili znak ne održava u ispravnom stanju, Organ uprave postaviće svijetlo ili znak, odnosno neispravno svijetlo ili znak će dovesti u ispravno stanje o trošku tog lica.

O uslovima i promjenama plovidbe, kao i o trajanju radova na plovnom putu i u luci iz stava 2 ovog člana, Organ uprave dužan je da obavijesti učesnike u plovidbi na tom plovnom putu, odnosno luci putem VTS službe.

Prostor namjenjen za sport, rekreaciju i razonodu

Član 15

Na određenom dijelu plovnog puta mogu se održavati sportska takmičenja i druge aktivnosti na osnovu odobrenja organizacione jedinice Ministarstva (u daljem tekstu: Lučka kapetanija) i uz uslove i mjere sigurne plovidbe utvrđene tim odobrenjem.

Za izdavanje odobrenja iz stava 1 ovog člana, organizator sportskog takmičenja i drugih aktivnosti dužan je da podnese zahtjev najkasnije 15 dana prije početka događaja.

Organ uprave dužan je da putem VTS službe obavijesti učesnike u pomorskom saobraćaju o održavanju sportskog takmičenja ili drugih aktivnosti, najkasnije osam dana prije početka takmičenja ili drugih aktivnosti.

Organizator sportskog takmičenja i drugih aktivnosti dužan je da sa plovnog puta ukloni oznake, uređaje i predmete koji su postavljeni radi održavanja sportskog takmičenja, i drugih aktivnosti, najkasnije 24 sata nakon njihovog završetka.

Ako organizator sportskog takmičenja i drugih aktivnosti ne ukloni oznake, uređaje i predmete sa plovnog puta, uklanjanje oznaka, uređaja i predmeta izvršiće Organ uprave o trošku organizatora.

Parasailing i druge rekreativne aktivnosti koje uključuju vuču lica i iznajmljivanje plovnih objekata na vodeni mlazni pogon mogu se obavljati samo uz odobrenje Lučke kapetanije.

Vršenje aktivnosti pod vodom

Član 16

Lice koje obavlja podvodni ribolov ili druge aktivnosti pod vodom dužno je da za vrijeme ronjenja za sobom povlači po vodenoj površini žuti ili narandžasti balon (bovu), prečnika najmanje 60 cm.

Na plovnom objektu, sa kojeg je lice iz stava 1 ovog člana započelo podvodni ribolov, podvodna istraživanja ili druge aktivnosti, mora da se nalazi drugi član ili članovi posade, koji će održavati početnu poziciju tih aktivnosti i isticati dnevnu, odnosno noćnu signalizaciju u skladu sa međunarodnim ugovorima.

Napušteni brod

Član 17

Napušteni brod - derelikcija postoji kada je brod dobrovoljno i trajno napušten, bez namjere vlasnika da ga povrati ili koristi.

Lučka kapetanija nakon što utvrdi da je brod napušten i da predstavlja opasnost za sigurnost plovidbe i morsku okolinu, o tome obavještava agenta broda i brodaru i određuje luku i broj lica koje luka treba da osigura radi čuvanja broda.

Nakon isteka roka od 30 dana od dana kada je Lučka kapetanija utvrdila da je brod napušten i da postoji opasnost iz stava 2 ovog člana, ovlašćeno lice luke dužno je da podnese predlog nadležnom sudu za prodaju broda, a radi namirenja troškova uklanjanja, smještaja i čuvanja broda.

Ako brod nema agenta, a brodar nije poznat ili nije lako dostupan i ako je brod u takvom stanju da prijeti opasnost od potonuća ili predstavlja rizik za sigurnost plovidbe, luku i druge objekte i lica u luci ili na brodu, naročito za zagađenje mora, Lučka kapetanija će odmah predložiti nadležnom sudu prodaju broda po hitnom postupku.

Odredbe st. 1 do 4 ovog člana primjenjuju se i na druge pomorske objekte.

Služba dežurstva

Član 18

Organ uprave dužan je da organizuje službu dežurstva 24 sata neprekidno u vršenju poslova VTS službe, radi zaštite ljudskih života i sigurnosti pomorske plovidbe u skladu sa ovim zakonom i međunarodnim propisima.

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

Način i uslove rada službe dežurstva i uslove koje treba da ispunjavaju obalne i brodske radio-stanice propisuje Ministarstvo.

Mjesta skloništa

Član 19

Strani plovni objekat koji je zbog više sile ili nezgode na moru prinuđen da se skloni u unutrašnje morske vode Crne Gore, dužan je da, bez odlaganja, obavijesti Lučku kapetaniju koja će o tome obavijestiti organ uprave nadležan za policijske poslove.

Plovni objekat iz stava 1 ovog člana dužan je da posjeduje potvrdu o osiguranju iz člana 21 ovog zakona.

Lučka kapetanija neće razmatrati posjedovanje potvrde o osiguranju iz člana 21 ovog zakona u slučaju prihvatanja plovnog objekta u mjesto skloništa.

Mjesta skloništa, uslove koje moraju da ispunjavaju mjesta skloništa i način korišćenja mjesta skloništa propisuje Ministarstvo.

Brod u raspremi

Član 20

Čuvanje i održavanje broda u raspremi, kao i drugih plovnih objekata u raspremi, vrši posada broda ili drugog plovnog objekta, u obimu koji obezbjeđuje sigurnost broda i zaštitu morske sredine

Brod u raspremi može boraviti u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Crne Gore u skladu sa uslovima koje propisuje Ministarstvo.

Brod u raspremi ori u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Crne

Dokaz o obaveznom osiguranju odgovornosti vlasnika broda za pomorska potraživanja

Član 21

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 vlasnika broda za pomorska potraživanja u skladu sa Protokolom iz 1996. godine, kojim se mijenja i dopunjuje Međunarodna konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorska potraživanja iz 1976. godine.

Osiguranje iz stava 1 ovog člana može da bude 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 1 ovog člana, mora da bude izdata ili prevedena na engleskom ili francuskom ili španskom jeziku.

Strani brod koji ima potvrdu o osiguranju odgovornosti vlasnika broда za pomorska potraživanja 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 inspekcijским 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, inspekcija sigurnosti plovидbe može zabraniti uplovljavanje broда ili izdati nalog za isplavljenje broда, o čemu obavještava Evropsku komisiju, države članice Evropske unije i državu zastave broда.

Pored potvrde izdate u skladu sa stavom 1 ovog člana, brodovi moraju da posjeduju odgovarajuća svjedočanstava o obaveznom osiguranju odgovornosti propisanih sljedećim međunarodnim ugovorima ili evropskim propisima:

- Protokol iz 1992. godine kojom se mijenja i dopunjava Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu prouzrokovanu zagađivanjem uljem, 1969 (CLC PROT 1992);
- Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu u vezi prevoza opasnih i štetnih materija morem (HNS 1996);
- Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu prouzrokovanu zagađivanjem pogonskim uljem, 2001 (Bunker konvencija 2001);
- Međunarodne konvencije o uklanjanju olupina (Najrobi konvencija 2007);
- Uredbe 392/2009 Evropskog parlamenta i Vijeća od 23. aprila 2009. godine, o odgovornosti prevoznika u prevozu putnika morem u slučaju nesreća.

III. KONTROLA I UPRAVLJANJE POMORSKIM SAOBRAĆAJEM

Sprovođenje kontrole i upravljanje pomorskim saobraćajem

Član 22

Kontrola i upravljanje pomorskim saobraćajem vrši se radi unapređenja sigurnosti pomorske plovидbe, efikasnosti pomorskog saobraćaja i zaštite mora od zagađenja.

Kontrola i upravljanje pomorskim saobraćajem obuhvata:

- 1) prikupljanje podataka o pomorskim objektima i pomorskom saobraćaju;
- 2) davanje podataka pomorskim objektima;
- 3) davanje plovидbenih savjeta i podrške u plovидbi pomorskim objektima;
- 4) organizaciju plovидbe i upravljanje pomorskim saobraćajem.

Područje kontrole i upravljanja pomorskim saobraćajem (VTS područje) obuhvata unutrašnje morske vode i teritorijalno more Crne Gore.

Organ uprave je nadležan za obavljanje dužnosti u skladu sa Direktivom 2002/59/EC.

Radi zaštite ljudskih života, sprečavanja zagađenja mora, sigurnosti pomorske plovидbe i nadzora nad poštovanjem propisanih ograničenja brzine i režima plovидbe, Ministarstvo može uspostaviti i koristiti elektronske sisteme nadzora, uključujući AIS, GPS uređaje, radarske sisteme, optičke i akustične senzore, telemetriju i druge verifikovane uređaje i tehnologije.

Podaci i zapisi prikupljeni putem AIS-sistema, GPS-logova, radarskih sistema, kamera, elektronskih senzora i drugih sistema za nadzor kretanja plovinskih objekata smatraju se vjerodostojnom evidencijom o brzini, kursu, poziciji, manevrima i kretanju plovinskih objekata.

Podaci iz stava 5 ovog člana, mogu se koristiti kao dokaz u inspekcijском, prekršajnom i drugom upravnom ili sudskom postupku, ako je sistem putem kojeg su podaci prikupljeni sertifikovan, kalibrisan ili verifikovan u skladu sa uslovima koje propisuje Ministarstvo.

Način i uslove obavljanja kontrole i upravljanja pomorskim saobraćajem propisuje Ministarstvo.

VTs služba

Član 23

Poslove iz člana 22 ovog zakona, obavlja VTs služba Crne Gore - služba kontrole i upravljanja pomorskim saobraćajem Organa uprave, koja je ovlašćena za pružanje VTs usluga i koja ima mogućnost međusobnog djelovanja sa pomorskim objektima i reagovanja u promjenjivim plovidbenim okolnostima, a čiji zadatak je da se uspostavi saobraćajno-plovidbeni tok u kojem svi učesnici pomorskog saobraćaja ostvaruju postavljene ciljeve uz ispunjavanje uslova sigurnosti plovidbe i zaštite životne sredine.

VTs služba ima za cilj da poboljša sigurnost i efikasnost pomorskog saobraćaja i zaštiti životnu sredinu, koja može djelovati i reagovati na situacije u pomorskom saobraćaju koje se javljaju na području VTs-a.

Poslove iz člana 22 ovog zakona, VTs služba obavlja tehničkim sistemom za kontrolu i upravljanje pomorskim saobraćajem (VTMIS), kojeg čine uređaji i oprema za automatsku identifikaciju brodova (AIS uređaj), radarski uređaji i oprema, pomorski radiokomunikacioni uređaji i oprema, elektronske pomorske karte i sistem nadzornih kamera, kao i jedinstveni nacionalni prozor u pomorstvu - National Maritime Single Window (NMSW).

Organ uprave obezbjeđuje potrebnu infrastrukturu VTs sistema.

VTs služba u obavljanju poslova kontrole i upravljanja pomorskim saobraćajem iz stava 1 ovog člana, može da zatraži saradnju i podršku organa uprave nadležnog za policijske poslove, Mornarice Vojske Crne Gore i drugih organa.

Organ uprave obezbjeđuje da učesnici u pomorskom saobraćaju budu redovno obaviješteni o nadležnim organima i određenim stanicama u skladu sa stavom 1 ovog člana uključujući, prema potrebi i geografska područja za koje je nadležna i postupke utvrđene za prijavu podataka.

Ministarstvo izvještava Evropsku komisiju o uspostavljanju i vršenju VTs službe.

Uslove o poslovima VTs službe, nivo odgovornosti, uslove i način sticanja ovlašćenja o osposobljenosti VTs službenika i VTs nadzornika, kao i podatke potrebne za izvještavanje propisuje Ministarstvo.

Služba kontrole i upravljanja u lučkom području

Član 24

U lučkom području nadležna Lučka kapetanija vrši službu kontrole i upravljanja pomorskim saobraćajem plovnih objekata u saradnji sa VTs službom.

Lučka kapetanija će plovnom objektu iz člana 30 ovog zakona, dati ili uskratiti odobrenje za privez/sidrenje ili raspored priveza/sidrenja, odnosno odobrenje za isplovljenje.

Ako su piloti ili lučke službe tokom obavljanja redovnih dužnosti saznali da na brodovima u njihovoj luci postoje nepravilnosti koje mogu ugroziti sigurnost, uključujući sigurnu plovidbu broda ili sigurnost pomoraca na brodu ili koje mogu predstavljati opasnost od zagađenja morske sredine dužni su da o tome odmah obavijeste inspekciju i Lučku kapetaniju.

Piloti i lučke službe dostavljaju po mogućnosti u elektronskom obliku: podatke o brodu (ime, identifikacioni broj IMO, pozivni znak i zastavu); podatke o plovidbi (posljednju luku pristajanja, luku odredišta) i opis očitih nepravilnosti utvrđenih na brodu.

Obaveza pomorskih objekata u VTs području

Član 25

VTs služba mora da prati i preduzima sve potrebne i odgovarajuće mjere kako bi osigurala da plovni objekat koji plovi ili se nalazi u području iz člana 22 stav 3 ovog zakona:

1) postupa u skladu sa pravilima plovidbe propisanim međunarodnim ugovorima i ovim zakonom;

2) dostavlja podatke VTs službi;

3) postupa po nalogu VTs službe.

VTS služba mora da obavijesti državu zastave o svakom ozbiljnom kršenju pravila iz stava 1 ovog člana u VTS području.

Bliže mjere iz stava 1 ovog člana propisuje Ministarstvo.

Automatski sistem identifikacije brodova (AIS)

Član 26

Putnički brodovi bez obzira na veličinu i svi brodovi, osim putničkih brodova, od 300 BT i više, koji obavljaju međunarodna putovanja i koji pristaju u luke Crne Gore ili koriste pravo neškodljivog prolaska teritorijalnim morem Crne Gore, moraju da budu opremljeni uređajem za automatsku identifikaciju brodova (AIS) u skladu sa zahtjevima poglavlja V. SOLAS konvencije.

Plovni objekti registrovani za privrednu djelatnost (prevoz putnika) i pilotski čamci crnogorske državne pripadnosti koji plove u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Crne Gore moraju da budu opremljeni AIS uređajem i da ga stalno održavaju u radu.

Izuzetno od stava 2 ovog člana, čamac za privrednu djelatnost dužine do 5 metara koji nema pogonski uređaj ne mora da bude opremljen AIS uređajem.

Brodovi iz stava 1 ovog člana moraju da imaju AIS stalno uključen, osim kada međunarodni ugovori, pravila ili standardi predviđaju zaštitu podataka o plovidbi.

Radom sistema iz stava 1 ovog člana smatra se automatsko davanje tačnih informacija odgovarajuće opremljenim obalnim stanicama, drugim brodovima, uključujući identitet broda, vrstu, položaj, kurs, brzinu, navigacioni status i druge informacije koje se odnose na sigurnost, kao i razmjena i korišćenje podataka sa obalnih stanica u skladu sa Rezolucijom IMO-a A.917(22).

Automatski sistem identifikacije ribarskih brodova (AIS)

Član 27

Svaki ribarski brod crnogorske državne pripadnosti čija je ukupna dužina veća od 15 metara ili strani ribarski brod koji plovi u unutrašnjim morskim vodama ili teritorijalnom moru Crne Gore ili iskrcava svoj ulov u luci Crne Gore, dužan je da stalno održava AIS sistem u radu.

Izuzetno od stava 1 ovog člana, zapovjednik ribarskog broda može isključiti AIS ako smatra da je to potrebno radi sigurnosti i bezbjednosti broda.

Zapisivač podataka o putovanju (VDR)

Član 28

Putnički brodovi bez obzira na veličinu te svi brodovi, osim putničkih brodova, od 3 000 BT i više, koji obavljaju međunarodna putovanja i pristaju u luci Crne Gore moraju da budu opremljeni zapisivačem podataka o putovanju (VDR) u skladu sa tehničkim standardima u skladu sa poglavljem V. Konvencije SOLAS.

Izuzetno od stave 1 ovog člana, u slučaju teretnih brodova izgrađenih prije 1. jula 2002., VDR može biti pojednostavljen zapisivač podataka o putovanju (S-VDR), koji je u skladu sa tehničkim standardima razvijenima u skladu sa poglavljem V. Konvencije SOLAS.

Podaci koji su prikupljeni putem sistema VDR moraju da budu dostupni drugoj državi u slučaju istrage nakon nesreće koja se dogodila u vodama u nadležnosti Crne Gore.

Podaci iz stava 3 ovog člana upotrijebljavaju se u istrazi i analiziraju na odgovarajući način, a nalazi istrage moraju da se objave što je prije moguće, odnosno čim istraga bude završena.

Način opremanja brodova i upisivanja podataka u zapisivač podataka (VDR) propisuje Ministarstvo.

Sistem za identifikaciju i praćenje brodova na velikoj udaljenosti (LRIT)

Član 29

Brodovi na koje se primjenjuje pravilo 19.-1. iz poglavlja V. SOLAS konvencije, kao i standardi i zahtjevi IMO-a moraju da imaju opremu LRIT kada pristaju u lukama Crna Gore.

VHF kanal 16

Član 30

Plovni objekti koji u skladu sa zakonom i međunarodnim propisima imaju instaliranu VHF DSC radio stanicu i plove u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Crne Gore dužni su da komuniciraju sa VTS službom i Lučkom kapetanijom i održavaju službu dežurstva na VHF kanalu 16.

Jedinstveni nacionalni pomorski prozora (NMSW)

Član 31

Odobrenje za slobodan saobraćaj iz člana 34 stav 1 ovog zakona nadležna Lučka kapetanija izdaje uz prethodnu saglasnost organa uprave nadležnih za poslove policije i carine.

Način, uslove dostavljanja i razmjene podataka i dokumenata NMSW između broda i organa iz stava 1 ovog člana propisuje Vlada.

Podnošenje prijave kroz jedinstveni nacionalni pomorski prozor

Član 32

Brodar, kompanija, zapovjednik ili ovlašćeno lice koji dolazi u crnogorsku luku ili sidrište ili napušta crnogorsku luku ili sidrište dostavlja podatke u vezi uplovljenja, odnosno isplovljenja u luku ili sidrište putem NMSW u skladu sa članom 33 ovog zakona.

Lice iz stava 1 ovog člana dostavlja podatke iz člana 33 ovog zakona samo jednom, prije dolaska u luku.

U slučaju promjena nakon dostavljanja podataka iz stava 2 ovog člana brodar, kompanija, zapovjednik ili ovlašćeno lice ažurira dostavljene podatke iz člana 33 ovog zakona u NMSW.

Najava dolaska i obavezno izvještavanje brodova

Član 33

Brodar, agent ili zapovjednik broda koji namjerava da uplovi u luku ili na sidrište Crne Gore najavljuje dolazak putem NMSW:

- 1) najkasnije 24 sata prije dolaska; ili
- 2) najkasnije kada brod napusti prethodnu luku, ako putovanje traje manje od 24 sata; ili
- 3) ako je luka odredišta nepoznata ili se mijenja tokom putovanja, odmah nakon dobijanja tih informacija.

Brod koji plovi Jadranskim morem dužan je da u skladu sa Rezolucijom MSC.139 (76) o obaveznom izvještavanju brodova u sektoru 2 ADRIREP sistema, VTS službi prijavi podatke o:

1) brodu:

- ime broda, dužinu i vrstu broda, pozivni znak, državnu pripadnost, IMO identifikacioni broj i MMSI;
- plovidbene podatke (gaz, pozicija, kurs i brzina broda);
- luku isplovljenja i luku odredišta (UN locode);
- procijenjeno vrijeme dolaska u luku odredišta;

2) tehničkim nazivima 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) ukupnom broju lica na brodu;

4) nazivu lica koje ovlasti brodar.

Ako brodar, lice koje ovlasti brodar ili zapovjednik broda ne prijavi podatke iz stava 2 ovog člana, Organ uprave će bez odlaganja obavijestiti nadležni organ države zastave i Ministarstvo.

Odobrenje za slobodan saobraćaj i isplavljenje

Član 34

Brod koji dolazi iz strane luke ne smije da bude u kontaktu sa drugim plovnim objektima, organima i licima na obali prije dobijanja odobrenja za slobodan saobraćaj sa obalom koje izdaje Lučka kapetanija na osnovu podataka koji se unose preko NMSW.

Putničkom brodu na kružnom putovanju odobrenje za slobodan saobraćaj i odobrenje za isplavljenje izdaje se putem NMSW.

Odobrenje iz stava 1 ovog člana izdaje se i plovnom objektu koji dolazi iz domaće luke, ako je tokom putovanja došao u fizičku vezu sa plovnom objektom koji dolazi iz strane luke.

Brod iz luke ili sa sidrišta Crne Gore može isploviti samo na osnovu odobrenja za isplavljenje Lučke kapetanije.

Strani brod i strani ratni brod, na plovnom putu u teritorijalnom moru i unutrašnjim morskim vodama Crne Gore, dužni su da viju zastavu svoje državne pripadnosti i zastavu Crne Gore.

Uz brod, za koji nije izdato odobrenje za slobodni saobraćaj sa obalom, može da pristane samo:

- 1) javni plovni objekat;
- 2) plovni objekat radi pružanja pomoći ili spašavanja;
- 3) tegljač, odnosno potiskivač radi tegljenja, odnosno potiskivanja;
- 4) pilotski plovni objekat, radi pristupanja pilota tom brodu.

Za izdavanje odobrenja za slobodan saobraćaj sa obalom i odobrenja za isplavljenje iz luke plaća se naknada, koja je prihod Budžeta.

Visinu naknade iz stava 6 ovog člana propisuje Vlada.

Obrascе odobrenja iz st. 1 do 4 ovog člana propisuje Ministarstvo.

Dolazak broda u luku i odlazak broda iz luke

Član 35

Brod koji obavlja međunarodnu plovību i koji namjerava da uplovi u luku ili isplovi iz luke ili sidrišta Crne Gore dužan je da NMSW-u preda:

- 1) opštu izjavu (ime, pozivni znak, zalihe goriva i slično);
- 2) zdravstvenu izjavu;
- 3) spisak posade;
- 4) spisak putnika, ako prevozi putnike;
- 5) izjavu o teretu;
- 6) izjavu o opasnom teretu ili zagađenom teretu u slučaju prevoza opasnog ili zagađenog tereta.

Brod u nacionalnoj plovību prijavljuje dolazak u luku, odnosno odlazak iz luke, odnosno sidrišta i dostavlja podatke, isprave i dokumenta na propisanim obrascima.

Bliže podatke za brodove koji održavaju redovne linije između luka Crne Gore i obrazac isprava kojima se elektronski najavljuje uplovljenje ili isplovljenje iz st. 1 i 2 ovog člana propisuje Ministarstvo.

Prilikom odlaska iz luke, odnosno sa sidrišta Crne Gore brod prijavljuje odlazak NMSW-u, najkasnije dva sata prije odlaska i predaje spisak posade i putnika koji su se ukrcali, odnosno iskrcali dok se brod nalazio u luci, odnosno na sidrištu, kao i podatke iz stava 1 ovog člana.

Na osnovu prijave iz stava 1 ovog člana izdaje se odobrenje za odlazak na obrascu koji propisuje Ministarstvo.

Izjava u vezi sa prevozom opasnih ili zagađujućih materija

Član 36

Opasni ili zagađujući tereti ne smiju da se predaju radi prevoza ni preuzeti na brod, bez obzira na njegovu veličinu, u luci Crne Gore ako se zapovjedniku ili brodaru prije ukrcavanja tereta na brod ne dostavi izjava koja sadrži sljedeće podatke:

- 1) ispravne tehničke nazivd opasnih ili zagađujućih materija, brojeve Ujedinjenih naroda (UN) ako postoje, klase rizika prema IMO-u u skladu sa Kodeksima IMDG, IBC i IGC i, prema potrebi, klase broda potrebna za INF terete u skladu sa definicijom Uredbe VII/14.2., količine tih tereta i, ako se prevoze u jedinicama za prevoz tereta koje nijesu tankovi, njihov identifikacioni broj;
- 2) adresu na kojoj se mogu pribaviti detaljni podaci o teretu.
- 3) za materije iz Priloga I. Konvencija MARPOL, sigurnosni list u kojem su navedeni detaljni podaci o fizikalno-hemijskim svojstvima proizvoda, uključujući prema potrebi viskozitet izraženu u cSt pri 50 °C i gustoću pri 15 °C i ostale podatke sadržane u sigurnosnom listu u skladu s rezolucijom MSC.286(86);
- 4) brojeva za hitne pozive krcatelja ili nekog drugog lica ili tijela koje ima informacije o fizikalno-hemijskim svojstvima proizvoda i o mjerama koje treba preduzeti u slučaju nužde.

Plovni objekti koji dolaze iz luke izvan Crne Gore i pristaju u luci Crne Gore, a koji prevoze opasne ili zagađujuće materije, moraju da imaju izjavu koju osigurava krcatelj, a koja sadrži podatke iz stava 1 tač. 1 do 4 ovog člana.

Krcatelj je dužan da dostavi zapovjedniku ili brodaru izjavu iz stava 2 ovog člana, i garantuje da je je predata pošiljka koja je prijavljena u skladu sa stavom 1 ovog člana.

Obavješćavanje o opasnim ili zagađujućim teretima koji se prevoze na brodu

Član 37

Brodar, agent ili zapovjednik broda, nezavisno od njegove veličine, koji prevozi opasne ili zagađujuće terete mora da prijavi podatke iz stava 3 ovog člana u slučajevima:

- kada brod napušta luku Crne Gore najkasnije u trenutku isplavljanja;
- kada brod dolazi u luku Crne Gore ili sidrište smješteno u teritorijalnim vodama Crne Gore, najkasnije nakon isplavljanja iz luke ukrcaja ili čim je poznata luka odredišta ili mjesto sidrišta, ako ovaj podatak nije bio na raspolaganju u trenutku isplavljanja.

Podaci iz stava 3 ovog člana, dostavljaju se putem NMSW.

Podatke o brodu i teretu koji se moraju prijaviti propisuje Ministarstvo.

Izuzeća

Član 38

Brodove koji obavljaju redovne linije između luka Crne Gore, Lučka kapetanija može da izuzme od zahtjeva iz čl. 33 i 37 ovog zakona ako su ispunjeni sljedeći uslovi:

- 1) kompanija koja održava redovne linije vodi i ažurira popis brodova i šalje taj popis VTS službi;
- 2) za svako obavljeno putovanje, kompanija dostavlja VTS službi na zahtjev 24 sata bez odlaganja podatke iz člana 33 stav 2 i člana 37 stav 3 ovog zakona, u zavisnosti od slučaja;
- 3) svako odstupanje od predviđenog vremena dolaska u luku odredišta ili pilotsku postaju od tri sata ili više prijavljuje se luci dolaska ili Lučkoj kapetaniji;
- 4) izuzeća se daju samo pojedinim brodovima za posebnu liniju.

Linija iz stava 1 tačka 1 ovog člana ne može se smatrati redovnom linijom ako nije namijenjena da saobraća najmanje jedan mjesec.

Izuzeća od zahtjeva iz čl. 33 i 37 ovog zakona, ograničena su na putovanja sa redovnim trajanjem do 12 sati.

Kada međunarodna redovna linija saobraća između dviju ili više država, od kojih je jedna Crna Gora, Ministarstvo može zahtijevati da druge države odobre izuzeće za tu liniju.

Sve uključene države, uključujući i dotične obalne države, sarađuju u odobravanju izuzeća dotičnoj liniji u skladu sa uslovima iz stava 1 ovog člana.

VTs služba periodično provjerava jesu li ispunjeni uslovi navedeni u st. 1 i 2 ovog člana.

Ako se najmanje jedan od uslova više ne ispunjava, Lučka kapetanija odmah povlači mogućnost izuzeća za kompaniju.

Ministarstvo dostavlja Komisiji popis kompanija i brodova kojima je odobreno izuzeće prema ovom članu i sva ažuriranja tog popisa.

Nacionalni odbor za olakšice

Član 39

Radi sprovođenja i davanja preporuka za unapređenje mjera, aktivnosti i tehnoloških postupaka kojima se olakšava obavljanje međunarodnog pomorskog saobraćaja i protok putnika, prtljaga, i/ili pošte i za implementaciju NMSW, 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 NMSW;

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".

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

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 sadrži: mjere, aktivnosti i tehnološke postupke kojima se olakšava obavljanje međunarodnog pomorskog saobraćaja i ubrzava uplovljavanje i isplavljanje plovniha objekata i protok putnika i tereta u/iz luka Crne Gore.

Strani nuklearni brod

Član 40

Strani nuklearni brod koji namjerava da uplovi u crnogorsku luku otvorenu za međunarodni saobraćaj dužan je da Ministarstvu podnese zahtjev za izdavanje dozvole za uplovljavanje.

Uz zahtjev iz stava 1 ovog člana, prilaže se ovjereni prepis dokumentacije o sigurnosti nuklearnog pogona broda.

Dozvola iz stava 1 ovog člana, izdaje se samo ako od broda ne prijeti opasnost prouzrokovanja nuklearne štete i ako taj brod, na zahtjev Ministarstva, dostavi dokaz o zaključenom ugovoru o obaveznom obezbjeđenju ili potvrdu o finansijskoj garanciji ili zaključen ugovor o obezbjeđenju od odgovornosti za štetu do visine iznosa u skladu sa zakonom.

Prije uplovljavanja stranog nuklearnog broda, koji je dobio dozvolu iz stava 3 ovog člana, organ uprave nadležan za zaštitu životne sredine, vrši pregled dokumentacije o sigurnosti nuklearnog pogona broda i pregled broda radi utvrđivanja opasnosti od prouzrokovanja nuklearne štete.

Organ uprave iz stava 4 ovog člana, može da vrši ponovni pregled nuklearnog broda i za vrijeme njegovog boravka u luci.

IV. PILOTAŽA

Vrste pilotaže

Član 41

Pilotaža je vođenje plovnog objekta i davanje stručnih savjeta pomorskog pilota (u daljem tekstu: pilot) zapovjedniku plovnog objekta radi sigurne plovidbe u lukama i drugim područjima unutrašnjih morskih voda i teritorijalnog mora Crne Gore.

Pilotaža može da bude lučka i obalna.

Lučka pilotaža je pilotaža plovnog objekta od spoljnje granice lučkog akvatorijuma do privezišta ili sidrišta luke.

Lučkom pilotažom se smatra i pilotaža plovnog objekta u Bokokotorskom zalivu, od ulaza u Bokokotorski zaliv (spojnica između rta Oštra i rta Mirište) do privezišta ili sidrišta luke.

Obalna pilotaža je pilotaža plovnog objekta u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Crne Gore od granice lučke pilotaže, odnosno od granice ulaza u Bokokotorski zaliv.

Vršenje pilotaže

Član 42

Poslove pilotaže može da vrši pravno lice na osnovu odobrenja Ministarstva i zakona kojim se uređuju luke.

Odobrenje iz stava 1 ovog člana izdaje se pravnom licu na period do godinu dana, ako ispunjava propisane uslove.

Pravno lice iz stava 1 ovog člana dužno je da obezbijedi vršenje pilotaže 24 sata dnevno, da vodi pilotski dnevnik, da obezbijedi obuku pilota i ima sertifikat o ispunjavanju Međunarodnog standarda za pomorske pilotske organizacije.

Pilotski plovni objekat mora da bude obilježen i da koristi pozivne znakove za pilotažu.

Ako se utvrdi da pravno lice iz stava 1 ovog člana, ne zadovoljava uslove na osnovu kojih mu je izdato odobrenje ili se utvrdi druga nepravilnost u radu, Ministarstvo mu može oduzeti odobrenje.

Uslove iz stava 2 ovog člana, način vođenja pilotskog dnevnika, način obilježavanja pilotskih plovnih objekata i korišćenja pozivnih znakova za pilotažu propisuje Ministarstvo.

Obavezna pilotaža

Član 43

Lučka pilotaža je obavezna.

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

- 1) crnogorski ratni brod i crnogorski javni plovni objekat;
- 2) crnogorski putnički brod i crnogorski ro-ro putnički brod (trajekt) koji plovi na redovnoj liniji u nacionalnoj plovidbi;
- 3) brod do 500 BT bez obzira na državnu pripadnost ako ne prevozi opasne materije u tečnom stanju ili ukapljene gasove;
- 4) jahtu do 1.000 BT bez obzira na državnu pripadnost.

Lučka pilotaža obavezna je i za brod koji se premješta u luci sa jedne operativne obale na drugu ili se pomiče uzduž operativne obale upotrebom pogonske mašine.

Zapovjednik plovnog objekta dužan je da zatraži lučku pilotažu, najkasnije dva sata prije uplovljenja, isplovljenja, premještanja ili pomicanja plovnog objekta.

Zapovjednik plovnog objekta može da zatraži pilotažu i u slučajevima iz stava 2 ovog člana.

Izuzetno od stava 2 tač. 2 i 3 ovog člana Lučka kapetanija može da odredi da pojedine vrste brodova do 500 BT i jahte do 1.000 BT podliježu obaveznoj lučkoj pilotaži u određenom periodu godine i/ili vremenskim uslovima.

Vrijeme i mjesto ukrcavanja i iskrcavanja pilota, određuje Lučka kapetanija.

Uslove pilotaže i granice lučke i obalne pilotaže propisuje Ministarstvo.

Granica područja pilotaže

Član 44

Pilotaža počinje ili se završava na granici područja pilotaže u trenutku kada pilot započne, odnosno završi vođenje broda.

Ako brod mora da se priveže ili usidri, pilotaža se završava u trenutku kada se brod priveže ili usidri.

Ako tokom obavezne pilotaže zapovjednik broda otkaže uslugu pilotaže smatraće se da je usluga pilotaže pružena u cijelosti.

Korišćenje usluga pilotaže

Član 45

Pilotaža se pruža svakom plovnom objektu pod jednakim uslovima.

Pilotska obuka

Član 46

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

Legitimacija iz stava 1 ovog člana izdaje se na period od dvije godine pilotu koji je završio pilotsku obuku, položio pilotski ispit i ima dokaz da je zaposlen kod pravnog lica iz člana 42 ovog zakona.

Pilotsku obuku obezbjeđuje i vrši pravno lice iz člana 42 ovog zakona.

Nakon završene pilotske obuke iz stava 3 ovog člana, polaže se pilotski ispit 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 5 ovog člana, utvrđuje Vlada.

Način vršenja pilotske obuke i polaganja pilotskog ispita, program za polaganje pilotskog ispita, ovlašćenja i druge uslove koje mora da ispunjava pilot radi dobijanja pilotske legitimacije, uslove za izdavanje pilotske legitimacije, obrazac pilotske legitimacije i uslove za produženje pilotske legitimacije propisuje Ministarstvo.

Obaveze pilota

Član 47

Za vrijeme vršenja pilotaže pilot je dužan da nosi službeno odijelo i da ima pilotsku legitimaciju.

Za vrijeme vršenja pilotaže pilot ne smije napustiti zapovjednički most pilotiranog broda prije završetka pilotaže.

Pilot će odbiti pilotiranje plovnog objekta koji nije dobio odobrenje za slobodan saobraćaj sa obalom ili odobrenje za isplovljenje ili je prekrzan ili gaz ne odgovara dubini mora na mjestu određenom za privez ili sidrenje, odnosno ako na mjestu priveza nijesu ispunjeni uslovi za siguran privez u plutajućem stanju ili u drugim slučajevima kojima se ugrožava sigurnost plovidbe.

U slučaju odbijanja pilotaže iz stava 3 ovog člana, pilot je dužan da o tome bez odlaganja obavijesti nadležnu Lučku kapetaniju, odnosno VTS službu i to upiše u pilotski dnevnik.

Pilot je dužan da za vrijeme vršenja pilotaže plovnog objekta daje savjete licu koje zapovijeda plovnim objektom u pogledu vođenja i manevrisanja plovnim objektom i obavijesti ga o propisima i pravilima u pilotiranom području.

Pilot je dužan da putem VHF radio-stanice obavijesti Lučku kapetaniju o započetom i završenom pilotiranju.

Pilot je dužan da bez odlaganja obavijesti Lučku kapetaniju o nepravilnostima na brodu uočenim tokom redovnih dužnosti, a koje mogu ugroziti sigurnost plovidbe ili predstavljati opasnost od zagađenja morske sredine.

Pilot je dužan da po završenom pilotiranju plovnog objekta obavijesti Lučku kapetaniju u pisanoj formi o:

- 1) zapaženim neispravnostima objekata sigurnosti plovidbe na plovnom putu;
- 2) zapaženim kršenjima propisa i pravila koje se odnose na sigurnost plovidbe;
- 3) nastalim štetama koje za vrijeme pilotaže nastanu na plovnom objektu koji koristi pilotažu i o štetama koje taj plovni objekat prouzrokuje.

Obavještenje iz stava 6 ovog člana mora da sadrži najmanje sljedeće podatke:

- o brodu (ime, identifikacioni broj IMO, pozivni znak i zastavu);
- o plovidbi (posljednja luka pristajanja, luka odredišta);
- opis nepravilnosti utvrđenih na brodu.

Službeno odijelo iz stava 1 ovog člana propisuje Ministarstvo.

Odgovornost za upravljanje brodom

Član 48

Pilotaža plovnog objekta, bez obzira da li je obavezna ili ne, ne oslobađa lice koje zapovijeda plovnim objektom dužnosti upravljanja plovidbom i manevrisanja plovnim objektom i odgovornosti koje iz toga nastaju.

Odgovornost i naknada štete

Član 49

Brodar plovnog objekta koji koristi usluge pilotaže odgovara za radnje i propuste pilota i za radnje i propuste člana posade svog plovnog objekta.

Za naknadu štete koju je pilot prouzrokovao brodaru plovnog objekta koji koristi usluge pilotaže odgovara pravno lice u kojem je pilot zaposlen u trenutku prouzrokovanja štete, do visine naknade predviđene tarifom za obavljenju pilotažu pomnoženu faktorom 300 po događaju, ako se dokaže da je šteta nastala krivicom pilota.

Ugovor o ograničenju odgovornosti pravnog lica koje obavlja pilotažu zaključen suprotno stavu 2 ovog člana prije prouzrokovanja štete brodaru ne proizvodi pravno dejstvo.

Ugovor o ograničenju odgovornosti pravnog lica u pogledu naknade štete prouzrokovane obavljanjem pilotaže koja nije obavezna, a koji je zaključen prije prouzrokovanja štete na iznos manji od iznosa iz stava 2 ovoga člana, ne proizvodi pravno dejstvo.

Odgovornost pilota

Član 50

Ako se naknada štete traži neposredno od pilota koji je prouzrokovao štetu, odredba člana 49 stav 2 ovog zakona primjenjuje se i na pilota, osim ako je pilot štetu prouzrokovao namjerno.

Odgovornost pilota, zajedno sa odgovornošću pravnog lica iz člana 42 ovog zakona, u kojem je pilot zaposlen ne može preći granice odgovornosti iz člana 49 stav 2 ovog zakona, osim ako se dokaže da je pilot štetu prouzrokovao namjerno.

Upotreba tegljača

Član 51

Zapovjednik teretnog broda većeg od 500 BT dužan je da prilikom uplovljavanja i isplovljavanja iz luke, odnosno premještanja sa jedne na drugu operativnu obalu u luci, koristi odgovarajući broj tegljača.

Zapovjednik broda dužine 100 metara ili više, dužan je da koristi sigurnosnu pratnju tegljača odgovarajuće snage i vučne sile prilikom plovidbe kroz tjesnac Verige u Bokokotorskom zalivu, kao i tokom manevrisanja prilikom vezivanja, odvezivanja i sidrenja u lukama Bokokotorskog zaliva.

Ako pilot smatra da odluka zapovjednika broda o korišćenju odgovarajućeg broja tegljača ne garantuje sigurnost broda i luke za vrijeme manevrisanja, o tome će obavijestiti Lučku kapetaniju, koja će odrediti minimalan broj tegljača potreban za siguran manevr broda.

Kada više plovnih objekata istovremeno traže asistenciju tegljača, a nema dovoljno tegljača, ili kada je ugrožena sigurnost plovidbe i ljudskih života ili može doći do zagađivanja mora, Lučka kapetanija određuje redosljed upotrebe tegljača.

Tegljači moraju da budu opremljeni za gašenje požara na brodovima i objektima na obali.

Način i uslove upotrebe tegljača propisuje Ministarstvo.

V. BROD CRNOGORSKE DRŽAVNE PRIPADNOSTI

Sposobnost broda za plovidbu

Član 52

Brod je sposoban za plovidbu, odnosno upotrebu u određenim kategorijama plovidbe i za određenu namjenu ako ispunjava uslove konvencija, kodeksa, protokola i rezolucija IMO-a, koje se odnose na:

- 1) sigurnost ljudskih života, broda i imovine;
- 2) sistem upravljanja sigurnošću kompanije i broda;
- 3) sprečavanje zagađenja mora uljem, štetnim materijama, otpadnim vodama i smećem;
- 4) sprečavanje zagađenja vazduha;
- 5) zaštitu mora od štetnih vodenih organizama ili patogena u balastnim vodama i talozima;
- 6) zaštitu mora od štetnih sistema protiv obrastanja na trupu broda;
- 7) zaštitu na radu, smještajem posade i drugih lica zaposlenih na brodu;
- 8) uslove za prevoz putnika;
- 9) sigurnost uređaja za rukovanje teretom.

Pored uslova iz stava 1 ovog člana brod mora da ispunjava i uslove koji se odnose na obezbjeđivanje konstrukcije 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 i radne sredine, zaštitu na radu i smještaj članova posade i drugih lica, prevoz putnika, pomorsku opremu, konstrukcionu i tehničku sigurnost uređaja za rukovanje, 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.

Pored uslova iz stava 1 tač. 1 i 2 ovoga člana, plutajući objekat i instalacija za proizvodnju ugljovodonika sposobni su za plovidbu, odnosno upotrebu ako su sigurno privezani, usidreni, položeni na morsko dno, odnosno djelimično ili potpuno ukopani u morsko dno.

Ako se plutajući objekat ili instalacija za proizvodnju ugljovodonika postavlja ili upotrebljava u unutrašnjim morskim vodama ili teritorijalnom moru Crne Gore, pored uslova iz stava 1 tač. 1, 2 i 3 ovog člana, mora da ispunjava uslove određene prostornim urbanističkim planom, odnosno detaljnim planom uređenja.

Putnički brodovi i brzi putnički plovni objekti koji obavljaju nacionalnu plovidbu bez obzira na državnu pripadnost moraju ispunjavati posebna sigurnosna pravila i norme koje propisuje Ministarstvo.

Uslove koje mora da ispunjava brod, oprema i uređaji, radi pružanja odgovarajuće medicinske pomoći članovima posade, opremu, obavezan sadržaj brodske ambulante i priručnik o sadržaju brodske ambulante, kao i način njenog vođenja propisuje organ državne uprave nadležan za poslove zdravstva uz prethodnu saglasnost Ministarstva.

Kategorije plovidbe brodova, kao i posebna sigurnosna pravila i norme za brodove i plovne objekte iz stava 5 ovog člana propisuje Ministarstvo.

Sistem upravljanja sigurnošću

Član 53

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.

Utvrđivanje sposobnosti broda za plovidbu

Član 54

Sposobnost broda za plovidbu crnogorske državne pripadnosti koji obavlja nacionalnu plovidbu utvrđuje se tehničkim nadzorom koji vrši Ministarstvo ili priznata organizacija.

Nakon izvršenog tehničkog nadzora Ministarstvo izdaje odgovarajuće brodske isprave i knjige kojima se potvrđuje sposobnost broda za plovidbu.

Tehnički nadzor i izdavanje odgovarajućih brodskih isprava i knjiga i sprovođenje drugih mjera kojima se utvrđuje sposobnost broda crnogorske državne pripadnosti koji obavlja međunarodnu plovidbu vrši priznata organizacija u skladu sa Uredbom (EZ) br. 391/2009.

Nakon obavljenog tehničkog nadzora priznata organizacija u ime Crne Gore kao države zastave izdaje odgovarajuće brodske isprave i knjige kojima potvrđuje sposobnost broda za plovidbu.

Ovlašćenje priznate organizacije

Član 55

Za brodove crnogorske državne pripadnosti u međunarodnoj plovidbi Ministarstvo može da:

- 1) ovlasti priznatu organizaciju za obavljanje, u potpunosti ili djelimično, tehničkog nadzora i pregleda koji se odnose na statutarna svjedočanstva, uključujući razvoj i primjenu zahtjeva sigurnosti za trup, mašinski i električni uređaj i uređaj za upravljanje brodovima i gdje je primjereno izda ili obnovi svjedočanstva; ili

- 2) prihvati tehnički nadzor i preglede iz tačke 1 ovog stava i u potpunosti ili djelimično povjeri te zadatke priznatim organizacijama.

Odredbe stava 1 ovog člana ne odnosi se na sertifikaciju pojedinih tipova pomorske opreme.

Ministarstvo odobrava prvo izdavanje svjedočanstva o izuzeću.

Ministarstvo može povjeriti drugom pravnom licu izdavanje svjedočanstva o sigurnosti radio uređaja na teretnim brodovima, ako ima odgovarajuće stručno znanje i kvalifikovana lica za obavljanje posebne sigurnosne ocjene u području radiokomunikacija.

Ministarstvo može ograničiti broj priznatih organizacija koje ovlašćuje prema potrebama Crne Gore kao države zastave.

Kao uslov da priznata organizacija, koja se nalazi u trećoj državi, obavlja poslove iz člana 56 ovog zakona ili dio tih poslova, Ministarstvo može zahtijevati da ta treća država odobri reciprocitet priznatim organizacijama sa sjedištem na području Evropske unije.

Ovlašćenje priznate organizacije je pravo, ugovor ili neko drugo sredstvo, pravno ili stvarno, kojim se samostalno ili zajedno sa drugim sredstvima prenosi pravo odlučivanja pravnom licu ili omogućava tom pravnom licu da obavlja zadatke koji spadaju u područje primjene Direktive 2009/15.

Poslovni odnos sa priznatom organizacijom

Član 56

Kada Ministarstvo postupi u skladu sa članom 55 ovog zakona uspostavlja poslovni odnos sa priznatom organizacijama koje će djelovati u ime Crne Gore kao države zastave.

Poslovni odnos iz stava 1 ovoga člana urediće se pisanim sporazumom na nediskriminirajućim osnovama, koji propisuju određene zadatke i ovlaštenja koje preuzimaju priznate organizacije, a koji uključuje najmanje:

1) odredbe iz Dodatka II. Rezoluciji IMO-a A.739(18) o smjernicama za ovlašćivanje organizacija koje djeluju u ime uprave, primjenjujući i Prilog, dodatke i Dopune IMO-a MSC/Circular 710 i MEPC/Circular 307 o sporazumu za ovlaštenje priznatih organizacija;

2) odredbe u vezi sa finansijskom odgovornošću;

3) odredbe o redovnoj reviziji poslova koje priznate organizacije obavljaju u ime Crne Gore kao države zastave, koju sprovodi Ministarstvo ili nezavisni organ kojeg određuje Ministarstvo;

4) mogućnost za detaljne i vanredne preglede brodova;

5) odredbe o obaveznom izvještavanju o bitnim podacima o floti i klasi, izmjenama, obustavi i povlačenjima klase.

Ministarstvo može da zahtijeva da priznata organizacija ima lokalno predstavništvo na teritoriji Crne Gore.

Ministarstvo dostavlja Evropskoj komisiji detaljne podatke o poslovnom odnosu uspostavljenom sa priznatom organizacijom.

Odgovornost priznate organizacije

Član 57

Odgovornost iz člana 56 stav 2 tačka 2 ovog zakona nastupa zbog:

- gubitka ili oštećenja imovine, tjelesne povrede ili smrti, za koju je dokazano na sudu da je prouzrokovana namjerno ili propustom ili grubom nepažnjom priznate organizacije, njenih tijela, zaposlenih, zastupnika ili drugih koji djeluju u ime priznate organizacije, Ministarstvo ima pravo na naknadu štete od priznate organizacije u iznosu utvrđenom odlukom suda za koju je priznata organizacija prouzrokovala gubitak, oštećenje, povredu ili smrt;

- tjelesne povrede ili smrti, za koju je dokazano na sudu da je prouzrokovana nemarom, nepažnjom ili propustom priznate organizacije, njenih zaposlenih, zastupnika ili drugih koji djeluju u ime priznate organizacije, Ministarstvo ima pravo na naknadu štete od priznate organizacije u iznosu utvrđenom odlukom suda za koju je priznata organizacija prouzrokovala tjelesnu povredu ili smrt u iznosu od najmanje 4.000.000 eura;

- gubitka ili oštećenja imovine, za koju je dokazano na sudu da je prouzrokovana nemarom, nepažnjom ili propustom priznate organizacije, njenih zaposlenih, zastupnika ili drugih koji djeluju u ime priznate organizacije, Ministarstvo ima pravo na naknadu štete od priznate organizacije u iznosu utvrđenom odlukom suda za koju je priznata organizacija prouzrokovala gubitak ili oštećenje imovine u iznosu od najmanje 2.000.000 eura.

Oduzimanje ovlaštenja priznatoj organizaciji

Član 58

Ako Ministarstvo utvrdi da priznata organizacija ne obavlja poslove iz člana 55 ovog privremeno će oduzeti ili suspendovati to ovlaštenje.

Ministarstvo će bez odlaganja obavijestiti Evropsku komisiju i države članice o odluci iz stava 1 ovog člana i navesti opravdane razloge za tu odluku.

Provjera nad priznatim organizacijama

Član 59

Ministarstvo je dužno da osigura primjenu i sprovođenje međunarodnih konvencija, naročito u pogledu pregleda i nadzora brodova i izdavanja statutarne svjedočanstva i svjedočanstva o izuzeću, postupajući u skladu sa Prilogom i Dodatkom IMO Rezolucije A.847(20) sa izmjenama i dopunama.

Ministarstvo će najmanje jednom u svake dvije godine vršiti provjeru rada ovlaštenih priznatih organizacija i najkasnije do 31. marta godine koja slijedi nakon godine u kojoj je obavljena provjera dostaviti Komisiji i državama članicama izvještaj o rezultatima provjere.

Dostava podataka

Član 60

Ministarstvo će obavijestiti Evropsku komisiju i državu zastave, ako pri obavljanju inspekcijskog pregleda utvrdi da je priznata organizacija koja djeluje u ime Crne Gore kao države zastave izdala svjedočanstva brodu koji ne ispunjava zahtjeve međunarodnih konvencija, kao i o bilo kojem nedostatku broda.

Obavještenje iz stava 1 ovog člana dostaviće se samo ako brodovi predstavljaju ozbiljnu opasnost za sigurnost i okolinu ili postoje dokazi o posebno nepažljivom postupanju od strane priznate organizacije.

Zahtjevi projektovanja, građenja i opremanja brodova crnogorske državne pripadnosti

Član 61

Brodovi koji viju zastavu Crne Gore moraju da budu projektovani, građeni, opremljeni i održavani u skladu sa pravilima i postupcima priznate organizacije koji se odnose na trup, mašinski i električni uređaj i uređaj za upravljanje u pogledu projektovanja, konstrukcije, opreme, održavanja i pregleda brodova.

Ministarstvo može da odluči da primijeni tehnička pravila za zahtjeve iz stava 1 ovog člana ako smatra da su ti zahtjevi u skladu sa pravilima i postupcima priznate organizacije, i ako o tome odmah obavijesti Komisiju u skladu sa postupkom iz Direktive 98/34/EZ i druge države članice, i ako se neka druga država članica ili Komisija ne suprotstavi.

Ministarstvo sarađuje sa ovlaštenim priznatim organizacijama radi razvoja pravila i postupka i u vezi dosljednog tumačenja pojedinih zahtjeva međunarodnih konvencija.

Način, postupak ovlašćenja i uslove koje mora da ispunjava priznata organizacija koja obavlja tehnički nadzor, pregled i sertifikaciju brodova, načela slobode pružanja usluga, postupak i način ukidanja ovlašćenja, kao i nadzor nad radom priznatih organizacije propisuje Ministarstvo.

Tehnička pravila

Član 62

Sposobnost broda za plovidbu utvrđuje se prema tehničkim pravilima koja :

- 1) propisuju tehničke uslove koji moraju da ispunjavaju pomorski objekti i kompanije;
- 2) utvrđuje način obavljanja tehničkog nadzora; i
- 3) propisuje način izdavanja isprava, zapisa i knjiga pomorskim objektima i kompanijama.

Tehnička pravila sadrže tehničke uslove iz člana 52 ovog zakona, a preuzeta su iz konvencija, kodeksa, protokola i rezolucija IMO i drugih međunarodnih propisa.

Ako neki uslov iz konvencije ili drugog odgovarajućeg instrumenta IMO-a koji je obavezujući za Crnu Goru nije sadržan u tehničkim pravilima primjenjivaće se direktno iz konvencije, ugovora ili drugog instrumenta IMO-a.

Tehnička pravila iz stava 1 ovog člana donosi Ministarstvo.

Tehnički nadzor

Član 63

Tehnički nadzor broda vrši Ministarstvo ili priznata organizacija.

Tehnički nadzor 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 namijenjeni 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 brodara i broda;
- 8) pregled bezbjednosne zaštite broda u skladu sa posebnim zakonom.

Tehnički nadzor pomorske opreme obavlja ovlašćeno (imenovano) tijelo za sertifikaciju pomorske opreme.

Za vršenje tehničkog nadzora plaća se naknada, koju plaća vlasnik broda ili brodar.

Visinu naknade za tehnički nadzor koji vrši Ministarstvo utvrđuje Vlada.

Naknada iz stava 3 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, kao i izbor ovlašćenog (imenovanog) tijela iz stava 2 ovog člana propisuje Ministarstvo.

Pregled postojećih brodova

Član 64

Pregled postojećih brodova može biti osnovni, redovni i vanredni.

Za vršenje pregleda iz stava 1 ovog člana plaća se naknada.

Naknadu za pregled broda iz stava 2 ovog člana ne plaćaju javni brodovi.

Visinu naknade za pregled postojećih brodova koji vrši Ministarstvo utvrđuje Vlada.

Naknada iz stava 4 ovog člana, prihod je Budžeta.

Osnovni pregled

Član 65

Osnovni pregled obavezan je za postojeći brod i to:

- 1) prije njegovog upisa u upisnik brodova, ako nadzor nad njegovom gradnjom nije vršilo Ministarstvo;
- 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.

Redovni pregled

Član 66

Redovni pregled je pregled postojećeg broda u propisanim vremenskim razmacima.

Vanredni pregled

Član 67

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 plovidbu;
- 2) kad se vrše veće popravke ili obnova broda;
- 3) prilikom privremene promjene namjene ili kategorije plovidbe broda;
- 4) prilikom odlaganja redovnog pregleda u skladu sa tehničkim pravilima;
- 5) kada je brod u raspremi duže od jedne godine;
- 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 konstrukcione osobine i svojstva pogonskih uređaja i to prije početka njegovog korišćenja, a u obimu ponovnog pregleda.

Probna plovidba

Član 68

Pregled broda radi utvrđivanja njegove sposobnosti za obavljanje probne plovidbe je obavezan pregled kojem podliježe brod prije polaska na probnu plovidbu.

Obim pregleda treba da bude takav da se sa sigurnošću može utvrditi da brod ispunjava uslove propisane za obavljanje probne plovidbe.

Odredbe st. 1 i 2 ovog člana primjenjuju se na brod koji za vrijeme probne plovidbe vije zastavu Crne Gore ili vije zastavu druge države ako se probna plovidba obavlja u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Crne Gore.

Uslove i način obavljanja probne plovidbe propisuje Ministarstvo.

Stanje broda i njegove opreme

Član 69

Brodar, odnosno kompanija dužna je da brod i opremu održava u stanju kojim se obezbjeđuje sposobnost broda za plovidbu.

Oslobađanje, izuzeće ili odstupanje od odredbi međunarodnih i nacionalnih propisa

Član 70

Ministarstvo može, na osnovu predloga priznate organizacije, brod novog tipa, brod koji ne obavlja redovna međunarodna putovanja ili brod koji plovi u zaštićenim područjima, a na koji se primjenjuju odredbe međunarodnih ugovora da oslobodi od obaveza utvrđenih tim ugovorom ako se utvrdi da je brod sposoban da obavlja plovidbu u uslovima oslobađanja.

Ministarstvo može da, na osnovu predloga priznate organizacije, brod na koji se ne primjenjuju odredbe međunarodnih ugovora oslobodi ispunjavanja odredbi tehničkih pravila u slučajevima i uz uslove predviđene tim pravilima, ako se utvrdi da je brod sposoban za plovidbu u uslovima oslobađanja.

Ministarstvo izdaje ispravu o oslobađanju od obaveza iz st. 1 i 2 ovog člana, vodi evidenciju o svim izdatim ispravama i o tome obavještava Međunarodnu pomorsku organizaciju (IMO), a ako je to potrebno i nadležna tijela Evropske unije.

Promjene ili prepravke konstrukcije broda

Član 71

Poslije izvršenog tehničkog nadzora nad gradnjom, odnosno prepravkom broda i poslije izvršenih pregleda broda ne smiju se, bez prethodnog obavještenja Ministarstva, obavljati promjene ili prepravke konstrukcije broda, mašina, uređaja, opreme ili drugih djelova na koje se odnose zahtjevi utvrđeni tehničkim pravilima.

Brod koji nije putnički brod

Član 72

Ako brod upisan u upisnik brodova Crne Gore koji nije putnički ispunjava zahtjeve tehničkih pravila za prevoz putnika u posebnim uslovima u granicama unutrašnjih morskih voda i teritorijalnog mora Crne Gore, Ministarstvo može da utvrdi da je brod sposoban za privremeni prevoz putnika u navedenim uslovima i granicama.

Prevoz putnika

Član 73

Putnički brod može da prevozi samo određeni broj putnika čiji se broj i smještaj na brodu određuje na osnovu plovnih svojstava broda, raspoložive površine za smještaj putnika, uređaja i opreme namijenjene putnicima i higijenskih uslova.

Dozvoljeni broj putnika i njihov smještaj na brodu utvrđuje se tehničkim pravilima.

Prebrojavanje putnika

Član 74

Prije nego što putnički brod isplovi iz luke zapovjednik je dužan da utvrdi broj lica na tom brodu.

Zapovjednik putničkog broda mora da obezbijedi da broj lica na brodu ne prelazi broj lica koji brod može da prevozi shodno važećim brodskim ispravama.

Zapovjednik putničkog broda je dužan 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.

Kompanija ili brodar dužni su da obezbijede da podaci o licima koja su iskazala potrebu za posebnom njegom ili pomoć u vanrednim situacijama budu evidentirani na odgovarajući način i dostavljeni zapovjedniku prije nego što putnički brod isplovi iz luke.

Zapovjednik crnogorskog putničkog broda dužan je da podatke iz stava 2 ovog člana dostavi Lučkoj kapetaniji.

Vrstu podataka, način prikupljanja i vođenja evidencije podataka o putnicima koje putnički brod crnogorske državne pripadnosti mora da vodi na putničkom brodu propisuje Ministarstvo.

Kretanje lica sa invaliditetom

Član 75

Putnički, ro-ro putnički i brzi putnički brodovi moraju da imaju adekvatan pristup za ulazak lica sa invaliditetom.

Brodovi iz stava 1 ovog člana, moraju biti 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.

Na brodovima iz stava 1 ovog člana, moraju se na vidnim mjestima postaviti 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.

Ograde, koridori, prolazi, ulazi i vrata moraju omogućavati korišćenje i kretanje lica u invalidskim kolicima, a liftovi, palube za vozila, putničke prostorije za odmor, smještaj, kao i toaletne prostorije moraju biti konstruisane tako da budu lako pristupačne za ta lica.

Brod za plovidbu u određenim granicama

Član 76

Ministarstvo može da utvrdi da je brod crnogorske državne pripadnosti za plovidbu u određenim užim granicama, ako se pregledom utvrdi da brod nije sposoban za plovidbu u granicama u kojima je do tada plovio, ali je sposoban za plovidbu u užim granicama plovidbe.

Ministarstvo može da utvrdi da je brod sposoban za jedno ili više određenih putovanja koja prelaze granice plovidbe u kojima je plovio, ako se na osnovu izvršenog pregleda utvrdi da je brod sposoban za to putovanje.

Plovidba u granicama iz st. 1 i 2 ovog člana može da se uslovi ukrcavanjem manjeg broja putnika ili manje mase tereta od određenog broja putnika ili dozvoljene mase tereta, kao i drugim uslovima kojima se obezbjeđuje sigurna plovidba broda.

Jedno putovanje

Član 77

Brodu namijenjenom za recikliranje kojem je isteklo važenje jedne od isprava, Ministarstvo može dopustiti jedno direktno putovanje u balastu do postrojenja za recikliranje brodova.

U slučaju iz stava 1 ovo člana Ministarstvo može da dopusti izdavanje uslovnog svjedočanstva skraćenog roka važenja sa upisanim ograničenjima i primjenljivim uslovima plovidbe.

Teret na brodu

Član 78

Teret na brodu mora da bude raspoređen tako 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 tehničkim pravilima.

Baždarenje broda

Član 79

Baždarenje broda vrši se radi utvrđivanja tonaže broda.

Tonaža broda sastoji se od bruto tonaže (BT) mjera cijele veličine broda i neto tonaže (NT) mjera korisnog kapaciteta broda.

Baždarenje brodova obavlja se prema tehničkim pravilima.

Baždarenje ribarskog broda i čamca koji se koristi za ribolovne aktivnosti, nezavisno od toga koristi li se za lične potrebe ili za privrednu djelatnost obavlja se u skladu sa Uredbom (EU) 2017/1130 Evropskog parlamenta i Vijeća od 14. juna 2017., o definisanju karakteristika ribarskih plovila (SL L 169, 30. 6. 2017.).

Baždarenje broda vrši se prije njegovog upisa u upisnik brodova.

Baždarenje broda koji plovi u nacionalnoj plovidbi vrši Ministarstvo.

Baždarenje broda koji plovi u međunarodnoj plovidbi vrši priznata organizacija.

Baždarenju podliježe svaki brod koji se upisuje u upisnik brodova Crne Gore, ako predhodno nije baždaren u skladu sa Međunarodnom konvencijom o baždarenju brodova iz 1969. ili tehničkim pravilima.

Za baždarenje broda koje vrši Ministarstvo plaća se naknada.

Visinu naknade iz stava 9 ovog člana za baždarenje utvrđuje Vlada.

Naknada iz stava 9 ovog člana prihod je Budžeta.

Način baždarenja broda i drugih plovni objekata utvrđuje se tehničkim pravilima.

Ponovno baždarenje

Član 80

Ponovno baždarenje broda se vrši 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 gazu broda, zbog kojih se na brodu mijenja njegova tonaža;

2) posumnja u pravilnost izvršenog baždarenja.

Zahtjev za ponovno baždarenje broda crnogorske državne pripadnosti podnosi brodar prije završetka radova na prepravci kojima se mijenja bruto ili neto tonaža broda ili nakon dolaska broda u prvu luku Crne Gore, ako se radovi na prepravci broda izvode u inostranstvu, a brod nije baždaren u inostranstvu.

VI. BRODSKE ISPRAVE, ZAPISI I KNJIGE ZA BRODOVE CRNOGORSKE DRŽAVNE PRIPADNOSTI

Isprave, zapisi i knjige

Član 81

Brodske isprave, zapisi i knjige propisane ovim zakonom moraju da se nalaze na brodu, da se uredno vode i uvijek da budu dostupne radi provjere.

Brodске исправе, записи и књиге које брод мора да има у складу са овим законом служе као доказ о идентитету, способности за пловидбу и осталим својствима брода.

У бродске записе и књиге које брод води уносе се подаци о ваџним догађајима на броду и обављеним радњама на броду.

Бродске исправе, записи и књиге воде се на начин и у роковима ваџенја утврђеним техничким правилима.

Бродске исправе, записи и књиге могу се suspendовати и повући под условима утврђеним техничким правилима.

Наћин вођења бродских исправа, записа и књига

Ћлан 82

Бродске исправе, записи и књиге прописане овим законом морају да буду вођене на црногорском језику, латинићним писмом, осим бродског дневника и дневника маћине који се на бродовима у међународној пловидби моће водити на енглеском језику.

Бродске исправе, записи и књиге издате на основу међународних конвенција, кодекса, протокола и резолуција могу да буду преведене на енглески језик, ако је то утврђено конвенцијама, кодексима, протоколима и резолуцијама.

Бродске исправе, записи и књиге прописане овим законом, могу се водити у писаном или електронском облику.

Образац бродских исправа, записа и књига, наћин вођења исправа, записа и књига, као и облик, рокове ваџенја, услове ваџенја продужења, престанак ваџенја, suspendију или повлаћење бродских исправа, записа и књига прописује Министарство.

Уписни лист

Ћлан 83

Броду уписаном у уписник бродова у складу са законом издаје се уписни лист.

Уписним листом из става 1 овог ћлана доказује се црногорска државна припадност брода, уз назнаку да брод има право и дужност да вије заставу трговаћке морнарице Црне Горе (у даљем тексту: зашава), као и његову намјену и категорију пловидбе.

Уписни лист садржи све податке из уписника бродова у који је брод уписан.

У случају неусаглашености садржаја уписног листа са садржајем уписника бродова у погледу уписаних права на броду примјењује се оно што је уписано у уписнику бродова.

Уписни лист издаје Лућка капетанија која је извршила упис брода у уписник бродова.

За издавање уписног листа и бродских исправа које издаје Лућка капетанија плаћа се накнада која је приход Бужета.

Висину накнаде из става 6 овог ћлана утврђује Влада.

Замјена уписног листа

Ћлан 84

Лућка капетанија која је издала уписни лист дужна је, по службеној дужности, да унесе прописане податке у уписни лист брода.

Ако се броду промијени име, лука уписа, тонажа, врста погона, знак распознавања, намјена или категорија пловидбе, постојећи уписни лист замјењује се новим уписним листом.

Привремени пловидбени лист

Ћлан 85

Привремени пловидбени лист издаје се броду када још нијесу испуњени услови за упис, броду набављеном у иностранству који још нема уписни лист, броду који је у иностранству, а изгубљен му је уписни лист, као и броду у градњи, када још нијесу испуњени услови за упис у уписник као брод.

Брод и брод у градњи који није још уписан у уписник бродова стиће привременим пловидбеним листом црногорску државну припадност и право и дужност да вије заставу.

Привремени пловидбени лист важи најдуже шест мјесецу од дана његовог издавања.

Привремени пловидбени лист издаје Лућка капетанија.

Уписни лист или привремени пловидбени лист су доказ о идентитету брода.

Način izdavanja i obrazac privremenog plovidbenog lista propisuje Ministarstvo.

VII. PLUTAJUĆI OBJEKTI I INSTALACIJE ZA PROIZVODNJU UGLJOVODONIKA CRNOGORSKE DRŽAVNE PRIPADNOSTI

Utvrđivanje sposobnosti za upotrebu plutajućeg objekta i instalacije za proizvodnju ugljovodonika

Član 86

Plutajući pomorski objekat i instalacija za proizvodnju ugljovodonika sposobna je za upotrebu ako ispunjava uslove propisane ovim zakonom i tehničkim pravilima u pogledu:

- 1) sigurnosti ljudskih života, objekta i imovine;
- 2) sprečavanja zagađivanja mora u skladu sa zakonom;
- 3) zaštite na radu, smještaja posade i drugih lica na objektu;
- 4) sigurnosti uređaja za rukovanje teretom;
- 5) obavljanja namjenske djelatnosti;
- 6) propisanog minimalnog broja članova posade sa odgovarajućim ovlašćenjem o osposobljenosti koje objekat mora da ima za sigurnu upotrebu;
- 7) smještaja i broja drugih lica na objektu u skladu sa ispravama, knjigama i odobrenom tehničkom dokumentacijom objekta;
- 8) tereta na objektu u skladu sa ispravama, knjigama i odobrenom tehničkom dokumentacijom objekta;
- 9) sigurnosti priveza, usidrenja i polaganja na morsko dno, dijelom ili potpunim ukopavanjem u morsko dno.

Sposobnost plutajućeg objekta i instalacije za proizvodnju ugljovodonika prema namjeni i lokaciji utvrđuje Ministarstvo.

Tehnička pravila kojima se propisuju uslovi iz stava 1 ovog člana donosi Ministarstvo.

Utvrđivanje sposobnosti plutajućih pomorskih objekata i instalacija za proizvodnju ugljovodonika

Član 87

Za utvrđivanje sposobnosti za upotrebu plutajućih objekata i instalacija za proizvodnju ugljovodonika, prema namjeni i lokaciju primjenjuju se odredbe čl. 63 do 69 ovoga zakona.

Baždarenje plutajućeg objekta i instalacije za proizvodnju ugljovodonika

Član 88

Baždarenje plutajućeg pomorskog objekta vrši se u skladu sa čl. 79 i 80 ovog zakona, prema namjeni i lokaciji.

Tonaža plutajućeg objekta je bruto tonaža.

Na instalacije za proizvodnju ugljovodonika koje su fiksirane za morsko dno ne primjenjuju se odredbe o baždarenju.

Isprave i knjige plutajućeg objekta i instalacije za proizvodnju ugljovodonika

Član 89

Plutajući objekat i instalacija za proizvodnju ugljovodonika mora da ima isprave i knjige u skladu sa čl. 81 do 85 ovog zakona, prema namjeni i lokaciji.

Za izdavanje isprava i knjiga iz stava 1 ovog člana plaća se naknada koja je prihod Budžeta.

Visinu naknade iz stava 2 ovog člana utvrđuje Vlada.

Postavljanje i upotreba plutajućeg objekta i instalacija za proizvodnju ugljovodonika

Član 90

Plutajući pomorski objekti i fiksne instalacije za proizvodnju ugljovodonika postavljaju se u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Crne Gore u skladu sa prostornim urbanističkim planom, odnosno detaljnim planom uređenja, uz saglasnost Lučke kapetanije.

Ako se plutajući pomorski objekat vezuje, sidri, polaže ili ukopava na području luke, pored saglasnosti iz stava 1 ovog člana, potrebna je i saglasnost Lučke kapetanije.

VIII. ČAMAC CRNOGORSKE DRŽAVNE PRIPADNOSTI

Utvrđivanje sposobnosti čamca za plovību

Član 91

Čamac je sposoban za plovību u određenim kategorijama plovībne i za određenu namjenu ako ispunjava zahtjeve utvrđene tehničkim pravilima u vezi sa:

- 1) sigurnošću ljudskih života, čamca i imovine;
- 2) sprečavanjem zagađenja mora uljem, štetnim materijama, otpadnim vodama i otpadom;
- 3) sprečavanjem zagađenja vazduha;
- 4) zaštitom mora od štetnog djelovanja sistema protiv obrastanja trupa;
- 5) zaštitom na radu, smještajem posade i drugih lica zaposlenih na čamcu;
- 6) uslovima za prevoz putnika;
- 7) sigurnošću uređaja za rukovanje teretom.

Novoizgrađeni čamac namijenjen za privredne svrhe, kao i postojeći čamac koji mijenja namjenu, radi obavljanja privredne djelatnosti, sposoban je za plovību, ako njihova konstrukcija, plovna svojstva, pogonski i drugi uređaji i oprema ispunjavaju zahtjeve propisane tehničkim pravilima.

Uslove koje moraju ispunjavati čamci i lica koje upravljaju čamcem, uslovi za plovību čamaca, područja plovībne, stavljanje na tržište, uslove koje moraju ispunjavati prijavljena tijela, kao i način i postupak njihovog imenovanja propisuje Ministarstvo.

Pregled čamca

Član 92

Sposobnost čamca za plovību utvrđuje se pregledom.

Pregled čamca može biti osnovni, redovni i vanredni.

Nadzor nad gradnjom i pregled iz stava 2 ovog člana vrši Ministarstvo.

Redovni i vanredni pregled čamca vrši se, po pravilu, na vodi, osim ako Ministarstvo utvrdi da je stanje čamca takvo da ga treba pregledati na kopnu ili ako se radi o čamcu za privredne svrhe.

Ministarstvo može odlučiti da, zbog složenosti pregleda, priznata organizacija izvrši pregled čamca.

Poslije uspješno izvršenog pregleda čamca, Ministarstvo izdaje svjedočanstvo o sposobnosti za plovību čamca.

Za čamce koji su upisani u upisnik čamca, izdaje se dozvola za plovību čamca sa oznakom čamca.

Za preglede, izdavanje isprava i upis iz st. 2, 6 i 7 ovog člana plaća se naknada koja je prihod Budžeta.

Visinu naknade iz stava 8 ovog člana utvrđuje Vlada.

Naknadu za pregled čamca iz stava 8 ovog člana ne plaćaju javni čamci.

Obrazac svjedočanstva i dozvole iz st. 6 i 7 ovog člana propisuje Ministarstvo.

Osnovni pregled čamca

Član 93

Osnovni pregled čamca vrši Ministarstvo prije upisa u upisnik čamaca, kao i poslije svake prepravke, odnosno popravke čamca, promjene namjene ili područja plovībne.

Osnovni pregled čamca vrši se na kopnu i na vodi.

Redovni pregled čamca

Član 94

Redovnim pregledom čamca utvrđuje se stanje trupa, pogonskih i drugih uređaja i opreme čamca.

Redovni pregled čamca za privredne i javne svrhe vrši Ministarstvo, svake dvije godine.

Redovni pregled čamca za privredne svrhe (prevoz putnika) i čamca 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.

Redovni pregled čamaca za lične potrebe vrši Ministarstvo svake pete godine, što potvrđuje izvještajem o pregledu čamca.

Redovni pregled čamca na vodeni mlazni pogon za lične potrebe vrši Ministarstvo, svake tri godine.

Vanredni pregled čamca

Član 95

Vanredni pregled čamca koji je upisan u upisnik čamaca vrši Ministarstvo i to kada je čamac pretrpio pomorsku nezgodu ili nesreću i kada se posumnja da čamac ne ispunjava propisane uslove u pogledu sposobnosti za plovidbu.

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.

Obrazac prijave iz stava 2 ovog člana propisuje Ministarstvo.

Gradnja čamca

Član 96

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

Tehnički nadzor nad gradnjom, ocjenom usklađenosti pomorske opreme i ocjenom usklađenosti za vrijeme gradnje čamca vrši tijelo za ocjenjivanje usklađenosti kojeg imenuje Ministarstvo.

Ministarstvo, po završetku gradnje, izdaje svjedočanstvo o gradnji čamca.

Obrazac svjedočanstva iz stava 3 ovog člana propisuje Ministarstvo.

Baždarenje čamca

Član 97

Čamac prilikom upisa mora biti baždaren.

Tonaža čamca je bruto tonaža.

Baždarenje se obavlja prema tehničkim pravilima o načinu mjerenja i izračunavanja tonaže, odnosno istisnine koja je propisana za čamce.

Ako se prepravkom mijenja tonaža, odnosno istisnina čamca, baždarenje se vrši ponovno.

Za vršenje baždarenja iz stava 1 ovog člana plaća se naknada koja je prihod Budžeta.

Ako se prepravkom mijenja BT čamca vrši se ponovno baždarenje.

Nakon izvršenog baždarenja Ministarstvo izdaje svjedočanstvo o baždarenju čamca.

Visinu naknade iz stava 5 ovog člana utvrđuje Vlada.

Obrazac svjedočanstva iz stava 7 ovog člana propisuje Ministarstvo.

Privremeno odobrenje za plovidbu

Član 98

Lučka kapetanija može, na zahtjev vlasnika čamca koji nije upisan u upisnik čamaca izdati 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.

Privremeno odobrenje za plovidbu iz stava 1 ovog člana izdaje se čamcu koji posjeduje važeće svjedočanstvo o sposobnosti čamca za plovidbu, nakon obavljenog tehničkog pregleda. U članu 98.

Posada čamca i ispit za vođitelja čamca

Član 99

Čamcem upravlja lice koje je navršilo 18 godina života i koje ima uvjerenje za vođitelja čamca.

Čamcem za privredne i javne svrhe, osim čamca na vodeni mlazni pogon do tri sjedišta upravlja lice koje ima ovlašćenje za mornara-motoristu i ovlašćenje o osposobljenosti za VHF radio-operatora 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 ukrcan i jedan član posade sa uvjerenjem za vođitelja čamca.

Čamcem na vodeni mlazni pogon do tri sjedišta upravlja lice koje ima uvjerenje za vođitelja čamca ili ovlašćenje za mornara-motoristu.

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 7 ovog člana utvrđuje Vlada.

Uslove koje moraju ispunjavati lica za upravljanje čamcem, program i način stručnog osposobljavanja, sastav Komisije za polaganje ispita i obrazac uvjerenja za vođitelja čamca, program i način polaganja, kao i obrazac, sadržinu, način izdavanja i trajanje plovidbene dozvole propisuje Ministarstvo.

Odredbe člana 182 ovog zakona primjenjuju se i na utvrđivanje zdravstvene sposobnosti članova posade čamca.

Lica na čamcu za lične potrebe

Član 100

Na čamcu za lične potrebe u vlasništvu fizičkog lica mora se za vrijeme plovidbe nalaziti vlasnik čamca, odnosno članovi njegove uže porodice ili lica ovlašćena pisanim punomoćjem koje je ovjereno.

Čamac za lične potrebe u vlasništvu fizičkog lica ne smije se koristiti za prevoz putnika, odnosno lica koja nijesu navedena u stavu 1 ovog člana.

Na čamcu za lične potrebe u vlasništvu pravnog lica, mogu se za vrijeme plovidbe nalaziti zaposlena lica pravnog lica ili lica ovlašćena za korišćenje čamca na osnovu pisanog punomoćja ovjerenog kod notara.

Čamac za lične potrebe u vlasništvu pravnog lica ne smije se koristiti za prevoz putnika, odnosno lica koja nijesu navedena u stavu 3 ovog člana.

Punomoćje iz st. 1 i 2 ovog člana mora se tokom plovidbe nalaziti na čamcu.

Zloupotreba alkohola i droge na čamcu

Član 101

Član posade na čamcu ne smije da bude pod uticajem alkohola i/ili opojnih droga i/ili drugih materija koje utiču na njegovo psihofizičko stanje prilikom obavljanja svojih dužnosti.

Član posade na čamcu dužan je da se na zahtjev inspektora sigurnosti plovidbe podvrgne ispitivanju pomoću odgovarajućih sredstava i aparata radi provjere ima li u organizmu alkohola u krvi, prisustva droge i/ili drugih psihoaktivnih materija koje utiču na psihofizičke sposobnosti.

Ako lice iz stava 2 ovog člana odbije ispitivanje ili se tim ispitivanjem utvrdi da ima u organizmu alkohola, droga i/ili drugih psihoaktivnih materija koje utiču na psihofizičke sposobnosti, inspektor sigurnosti plovidbe će da naredi obavljanje ljekarskog pregleda i uzimanje krvi i urina radi analize.

Ako lice iz stava 3 ovog člana odbije da ide na ljekarski pregled i na analizu krvi i urina, od organa uprave nadležnog za poslove policije će se zatražiti njegovo prisilno odvođenje.

Ako inspektor sigurnosti plovidbe utvrdi da su nastupile okolnosti iz stava 1 ovog člana, kao mjeru opreza, naložiće udaljšavanje člana posade iz službe na rok ne kraći od osam dana.

Ako je utvrđeno da je mornar motorista i/ili vođitelj čamca pod uticajem alkohola ili opojnih droga ili drugih psihoaktivnih materija, inspektor sigurnosti plovidbe će kao mjeru opreza udaljiti iz službe mornara motoriste i/ili vođitelja čamca na period ne kraći od osam dana i o tome će obavijestiti vlasnika čamca.

Ako zbog udaljšavanja iz službe mornara motoriste i/ili vođitelja čamca ili člana posade čamac ne ispunjava uslove o najmanjem broju članova posade za sigurnu plovidbu, inspektor sigurnosti plovidbe će zabraniti isplavljenje čamca.

Odredbe st. 1 do 7 ovog člana primjenjuju se i na članove posade svih drugih pomorskih objekata i na pilota.

Ovlašćenje za upravljanje čamcem strane državne pripadnosti

Član 102

Čamcem strane državne pripadnosti upravlja lice koje posjeduje ovlašćenje za upravljanje čamcem države sa kojom je Crna Gora potpisala sporazum o uzajamnosti ili ovlašćenje države koja se nalazi na listi država čija ovlašćenja je Crna Gora jednostrano prihvatila.

Listu priznatih ovlašćenja iz stava 1 ovog člana objavljuje Ministarstvo na svojoj internet stranici.

Upis čamca

Član 103

Upis čamaca vrši nadležna Lučka kapetanija prema mjestu prebivališta, odnosno sjedišta vlasnika čamca.

U upisnik čamaca moraju se upisati čamci koji se stalno ili pretežno zadržavaju ili plove u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Crne Gore, bez obzira na prebivalište, odnosno sjedište vlasnika čamca.

U upisnik čamaca upisuje se i čamac koji je u cjelini ili dijelom u svojini stranog fizičkog ili pravnog lica ili državljanina Crne Gore koji nema prebivalište u Crnoj Gori, ako čamac pretežno boravi u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Crne Gore.

U upisnik se ne mogu upisati čamci koji su upisani u upisnik druge kapetanije ili upisnik strane države.

Uz zahtjev za prvi upis čamca prilaže se:

- 1) dokaz o vlasništvu čamca (kupoprodajni ugovor, račun, carinska deklaracija, svjedočanstvo o gradnji, ugovor o poklonu i slično);
- 2) dokaz o sposobnosti čamca za plovidbu (svjedočanstvo o sposobnosti čamca za plovidbu);
- 3) dokaz o tonaži (svjedočanstvo o baždarenju čamca);
- 4) knjiga stabiliteta za čamce za privredne svrhe, ovjerena od Ministarstva;
- 5) kopija polise o osiguranju vlasnika, odnosno korisnika plovnog objekta od odgovornosti za štete pričinjene trećim licima, kao i kopija polise o osiguranju putnika ako se radi o čamcu za privredne svrhe, odnosno prevoz putnika;
- 6) dokaz da je čamac brisan iz stranog upisnika, ako je bio upisan u strani upisnik.

Dokumentacija iz stava 1 ovog člana prilaže se u originalu ili ovjerenoj fotokopiji.

Uz dokumentaciju koja je na stranom jeziku prilaže se i ovjereni prevod na crnogorski jezik.

Upisnik čamaca je javna knjiga, a izvod iz upisnika čamaca je javna isprava.

Upisnik čamaca se može voditi i u elektronskom obliku.

Izuzetno, uz zahtjev za prvi upis čamca tradicionalne gradnje (čun) za plovidbu Skadarskim jezerom, ne prilaže se dokaz iz stava 1 tačka 5 ovog člana.

Za izdavanje izvoda iz upisnika čamaca plaća se naknada koja je prihod Budžeta.

Visinu naknade iz stava 8 ovog člana utvrđuje Vlada.

Obrazac upisnika i način vođenja i sadržaj upisnika čamaca, obrazac zahtjeva za upis čamca u upisnik čamaca, za upis promjena ili za brisanje čamca iz upisnika propisuje Ministarstvo.

Brisanje čamca iz upisnika

Član 104

Čamac se briše iz upisnika čamaca:

- 1) po službenoj dužnosti, nakon 30 dana od dana isteka važenja dozvole za plovidbu čamca;
- 2) ako nestane ili bude uništen;
- 3) ako se trajno povuče iz plovidbe;
- 4) ako se izvrši rekonstrukcija čamca tako da ne podliježe obavezi upisa u upisnik čamaca;
- 5) na zahtjev vlasnika.

Čamac se smatra nestalim ako je od prijema posljednje vijesti o čamcu proteklo više od tri mjeseca.

U slučaju iz stava 2 ovog člana smatra se da je čamac nestao narednog dana od dana prijema posljednje vijesti o čamcu.

Brisanje iz upisnika čamaca vrši se rješenjem Lučke kapetanije koja je upisala čamac u upisnik.

Čamac se briše iz upisnika čamaca po službenoj dužnosti nakon 30 dana od dana isteka važenja dozvole za plovidbu čamca.

Dozvola za plovidbu čamca

Član 105

Dozvola za plovidbu čamca izdaje se nakon upisa čamca u upisnik čamaca.

Dozvola za plovidbu čamca sadrži:

- 1) naziv organa koji je izdao dozvolu;
- 2) broj, datum i mjesto izdavanja dozvole;
- 3) oznaku i ime, ako čamac ima ime, luku upisa, mjesto i godinu gradnje i namjenu;
- 4) karakteristike čamca (materijal gradnje, dimenzije, bruto tonaža i drugo);
- 5) ime, prezime i adresu, odnosno naziv i sjedište vlasnika;
- 6) rok važenja dozvole za plovidbu.

Za izdavanje dozvole za plovidbu plaća se naknada koja je prihod Budžeta.

Visinu naknade iz stava 3 ovog člana utvrđuje Vlada.

Obrazac dozvole za plovidbu čamca propisuje Ministarstvo.

IX. DRŽAVNA PRIPADNOST I IDENTIFIKACIJA BRODA

Upis brodova u upisnik brodova Crne Gore

Član 106

Crnogorsku državnu pripadnost stiče brod i brod u gradnji upisom u upisnike brodova Crne Gore, odnosno izdavanjem privremenog plovidbenog lista.

Pregled nad brodovima crnogorske državne pripadnosti u međunarodnoj plovidbi za koji se zahtijeva izdavanje svjedočanstava Crna Gora kao država zastave obavlja u skladu sa članom 114 ovoga zakona.

U upisnik brodova Crne Gore može da se upiše brod koji nije stariji od najviše dopuštene starosti za određene vrste broda.

Najvišu dopuštenu starost i tehničke uslove za upis brodova u upisnik brodova Crne Gore propisuje Ministarstvo.

Ministarstvo može da uspostavi međunarodni registar brodova Crne Gore.

Uslove za uspostavljanje, vođenje i upis brodova u međunarodni registar brodova Crne Gore propisuje Ministarstvo.

Veličina i način vijažja zastave

Član 107

Brod i brod u gradnji koji je stekao crnogorsku državnu pripadnost ima pravo i dužnost da vija zastavu Crne Gore.

Zastava je znak crnogorske državne pripadnosti broda.

Zastava Crne Gore na brodu je istovjetna sa zastavom Crne Gore čija je širina u odnosu na dužinu 1:1,5.

Čamci upisani u upisnik čamaca dužni su da, van granica unutrašnjih morskih voda i teritorijalnog mora Crne Gore, viju zastavu Crne Gore.

Način vijenja zastave i isticanja znakova identiteta na brodovima i drugim pomorskim objektima crnogorske državne pripadnosti propisuje Ministarstvo.

Određivanje imena, oznake i luke upisa

Član 108

Brod, osim tehničkog plovnog objekta, koji je upisan u upisnik brodova Crne Gore, odnosno brod kojem je izdat privremeni upisni list, mora da ima ime, a ribarski brod mora da ima i oznaku.

Tehnički plovni objekt, plutajući objekat, instalacija za proizvodnju ugljovodonika i čamac koji su upisani u upisnike Crne Gore ili im je izdato privremeno odobrenje za plovidbu moraju da imaju oznaku, a osim oznake mogu da imaju i ime.

Dva broda ne mogu da imaju isto ime, a dva tehnička plovna objekta, dva plutajuća objekta, dvije instalacije za proizvodnju ugljovodonika, dva ribarska broda ili dva čamca ne mogu da imaju istu oznaku.

Ime, odnosno oznaku i luku upisa rješenjem određuje Ministarstvo.

Brod mora nositi ime luke upisa.

Oznaka tehničkog plovnog objekta, plutajućeg objekta, instalacije za proizvodnju ugljovodonika i čamca mora da sadrži oznaku luke upisa.

Način određivanja imena, odnosno oznake i luke upisa, način nanošenja imena i oznaka luke i način vođenja evidencije o imenima i oznakama i luci upisa propisuje Ministarstvo.

Pozivni znak i MMSI broj

Član 109

Pomorski objekat koji je opremljen radio uređajem, prema propisima o međunarodnom radio- saobraćaju, mora da ima pozivni znak i MMSI broj.

Dozvolu za brodsku radio stanicu na teretnom brodu izdaje nezavisni regulatorni organ nadležan za upravljanje radio-frekvencijskim spektrom.

Pozivni znak i MMSI broj za radio uređaje na pomorskim objektima određuje nezavisni regulatorni organ u čijoj nadležnosti je upravljanje radio-frekvencijskim spektrom.

Registar plovnih objekata

Član 110

Podaci o plovnim objektima koji su upisani u upisnike Crne Gore i registar jahti Crne Gore vode se u Registru plovnih objekata.

Registar iz stava 1 ovog člana je javna knjiga koja se vodi u elektronskom obliku.

Registar iz stava 1 ovog člana vodi Ministarstvo.

Ministarstvo, Organ uprave i Lučka kapetanija dužni su da podatke iz stava 1 ovog člana unose u registar plovnih objekata.

Ministarstvo može, poštujući nacionalne zahtjeve u pogledu zaštite podataka, da koristi bazu podataka Evropske komisije sa informacijama o brodovima, i to:

- može u bazu podataka sa informacijama o brodovima prenijeti informacije povezane sa inspeksijskim pregledima države zastave sprovedenima u skladu sa Direktivom 2009/21, uključujući informacije o nedostacima i svjedočanstvima, i
- može se koristiti bazom podataka za izdavanje, potpisivanje, odobravanje, produžavanje i povlačenje elektronskih svjedočanstava za svoje brodove.

Ministarstvo je dužno da osigurava da su informacije iz stava 5 ovog člana kompatibilne sa zahtjevima te baze podataka i interoperabilne.

Ministarstvo osigurava da su sljedeće informacije o brodovima koji plove pod crnogorkom zastavom dostupne u elektronskom obliku:

- statutarna svjedočanstva (potpune ili privremene), uključujući datume pregleda, dodatnih i dopunskih pregleda, ako postoje, i revizije;
- identifikacija brodova koji su prestali ploviti pod crnogorskom zastavom u prethodnih 12 mjeseci.

Tehničku specifikaciju elektronskih statutarne sertifikata, sadržaj i način vođenja registra plovni objekata propisuje Ministarstvo.

Uslovi pod kojima brod crnogorske državne pripadnosti može obavljati međunarodnu plovidbu

Član 111

Prije upisa broda u upisnik brodova Crne Gore Ministarstvo provjerava evidenciju o sigurnosti broda, koja je u bazi podataka Evropske komisije i preduzima sve potrebne mjere, kako bi se osiguralo da brod ispunjava sve standarde sigurnosti plovidbe.

Priznata organizacija može preduzeti mjere iz stava 1 ovog člana kada je ovlasti Ministarstvo.

Ministarstvo provjerava evidencije o upravljanju sigurnošću broda koristeći, izvještaje o inspekcijskim pregledima države zastave i svjedočanstva sadržana u svojoj bazi podataka.

Ministarstvo se prema potrebi savjetuje sa prethodnom državom zastave kako bi utvrdila jesu li ostali neriješeni eventualni nedostaci ili pitanja upravljanja sigurnošću broda koje je prethodna država zastave utvrdila.

Kad Ministarstvo zatraži podatke o brodu koji je prethodno plovio pod zastavom druge države, ta država odmah dostavlja pojedinosti o neriješenim nedostacima i sve druge relevantne podatke povezane sa sigurnošću.

Inspekcijski pregled države članice je inspekcijski pregled koji se sprovodi kako bi se provjerilo jesu li stvarno stanje broda i njegove posade u skladu sa svjedočanstvima koje se nalaze na brodu, a ne radi izdavanja, ovjere ili obnavljanja statutarne svjedočanstva.

Inspekcijski pregled države članice vrši inspektor države zastave koji je zaposleno lice u Ministarstvu ili lice koje je Ministarstvo ovlastilo da može da sprovodi inspekcijske preglede države zastave i ispunjava zahtjeve u pogledu kvalifikacija i nezavisnosti utvrđene u članu 8. stav 1. Direktive 2009/21.

Poštovanje međunarodnih pravila, propisa i normi

Član 112

Ministarstvo preduzima sve potrebne mjere kako bi osiguralo da brodovi crnogorske državne pripadnosti poštuju međunarodna pravila, propise i norme u skladu sa konvencijama, uključujući sljedeće mjere:

- osigurava da ovlašćeno lice za statutarne sertifikaciju zaposleno u priznatoj organizaciji može obavljati iste zadatke kao ovlašćeno lice za statutarne sertifikaciju kada ga je za to ovlastilo Ministarstvo; i

- sprovodi inspekcijske preglede kako bi provjerilo je li stvarno stanje broda u skladu sa svjedočanstvima koje se nalaze na brodu.

Inspekcijski pregledi države zastave iz stava 1 alineja 2 ovog člana mogu se sprovoditi primjenom pristupa zasnovanog na riziku, koji uključuje sljedeće kriterijume:

- evidenciju o nedostacima i nesuklađenostima iz statutarne pregleda, procjena i provjera koje je sprovela država zastave;

- relevantne izvještaje o istragama nesreća;

- obavještenja o zadržavanju ili zabrani plovidbe koje je izdao organ za nadzor države luke;

- utvrđivanje nedostataka u odnosu na broj inspekcijskih pregleda tokom kontrola države luke, koji je utvrdila svaka država članica;

- evidenciju nedostataka utvrđenih u okviru nadzora države zastave, u mjeri u kojoj to svaka država članica smatra potrebnim;

- druge relevantne informacije koje država članica smatra potrebnim.

Ako Ministarstvo prilikom inspekcijskog pregleda primjenjuje pristup zasnovan na riziku obezbjeđuje da se inspekcijski pregled brodova za koje nema dovoljno dostupnih podataka za izračunavanje stepena rizika sprovodi najmanje jednom u pet godina.

Ako Ministarstvo ne primjenjuje pristup zasnovan na riziku sprovodi inspekcijske preglede države zastave primjenjujući svoje postupke, uputstva i relevantne informacije u skladu sa Kodeksom III i obezbjeđuje da se inspekcijski pregled svakog broda sprovodi najmanje jednom u pet godina.

Ministarstvo obezbjeđuje da se svi nedostaci koji zahtijevaju korektivne mjere, uključujući sigurnosna, socijalna i ekološka pitanja, koji su potvrđeni ili otkriveni inspekcijskim pregledom države zastave sprovedenim u skladu sa stavom 1 alineja 2 ovog člana otklone u odgovarajućem roku.

Nakon završenog inspekcijskog pregleda države zastave inspektor države zastave sastavlja izvještaj u kojem se navode rezultati inspekcijskog pregleda.

Osposobljavanje i izgradnja kapaciteta

Član 113

Osoblje odgovorno za statutarne preglede, inspekcijske preglede države zastave, revizije i provjere brodova i kompanija odnosno osoblje koje ih sprovodi mora obaviti osposobljavanje relevantno za konkretne aktivnosti koje se obavljaju.

Ministarstvo razvija program izgradnje kapaciteta za inspektore države zastave i ovlašćena lica za statutarnu sertifikaciju države zastave i ažurira ga, uzimajući u obzir nove ili dodatne obaveze koje proizlaze iz konvencija.

Zahtjevi države zastave

Član 114

Ministarstvo je u zavisnosti od veličine i vrste crnogorske flote dužno da:

- raspolaže resursima koji su primjereni za veličinu i vrstu crnogorske flote i za sprovođenje potrebnih administrativnih procesa, postupaka i resursa;
- obezbijedi da zaposleni koji obavljaju preglede kao i druga lica koja pomažu u sprovođenju statutarne preglede budu osposobljeni i podvrgnu nadzoru srazmjerno zadacima za koja su ovlašćena;
- obezbijedi razvoj ili održavanje sposobnosti za pregled projekta i donošenje tehničkih odluka;
- preduzima odgovarajuće mjere za sprečavanje sukoba interesa lica koja sprovode statutarne preglede, nadzor i provjere;
- sprovodi i održava sistem upravljanja kvalitetom koji obuhvata odgovornosti i ovlašćenja lica koja sprovode statutarne preglede, nadzor i provjere u skladu sa međunarodnim normama kvaliteta.

Zadržavanje broda koji plovi pod crnogorskom zastavom

Član 115

Kada je Ministarstvo obaviješteno da je brod koji plovi pod crnogorskom zastavom zaustavljen, Ministarstvo nadzire usklađivanje broda sa odgovarajućim konvencijama IMO-a.

Ministarstvo razvija i sprovodi odgovarajući program nadzora i praćenja kako bi pravovremeno odgovorio na situacije iz stava 1 ovog člana.

U slučaju da su brodovi koji viju zastavu Crne Gore na crnoj listi ili su dvije godine uzastopno na sivoj listi, objavljenoj u najnovijem godišnjem izvještaju Pariškog memoranduma o saglasnosti o nadzoru države luke (dalje u tekstu: Pariški MOU), Ministarstvo dostavlja Evropskoj komisiji izvještaj o obavljanju svojih dužnosti kao države zastave najkasnije četiri mjeseca od objave izvještaja Pariškog MOU.

Izvještaj sadrži analizu razloga koja je dovela do zabrane plovidbe i nedostataka čija je posljedica status na crnoj ili sivoj listi.

Izvještaj i provjera

Član 116

Ministarstvo preduzima potrebne mjere kako bi se sprovela IMO provjera u skladu sa šemom (IMSAS) u skladu sa konvencijama, njihovim protokolima i kodeksima sa izmjenama i dopunama koje upotrebu Kodeksa III čine obaveznom.

Ministarstvo objavljuje rezultate provjere u skladu sa relevantnim nacionalnim zakonodavstvom o povjerljivosti.

Ministarstvo zajedno sa Evropsko komisijom istražuju mogućnost izrade smjernica o elementima kao što su metodologija za sprovođenje inspekcijskih pregleda države zastave, sadržaj i format izvještavanja ili izgradnja kapaciteta.

Ministarstvo jednom godišnje obavještava Evropsku komisiju o broju inspekcijskih pregleda države zastave sprovedenih u skladu sa članom 114 ovog zakona, navodeći za svaki inspekcijski pregled države zastave IMO broj broda, datum i mjesto.

X. ISTRAGA POMORSKIH NESREĆA I POMORSKIH NEZGODA

Pomorska nesreća i pomorska nezgoda

Član 117

Pomorska nesreća je događaj ili slijed događaja koji za posljedicu ima:

1) smrt ili ozbiljnu povredu lica, koja je uzrokovana ili je u vezi sa radom plovnog objekta; ili

2) gubitak lica sa plovnog objekta koji je uzrokovano ili je u vezi sa njegovim radom; ili

3) gubitak, pretpostavljeni gubitak plovnog objekta ili njegovo napuštanje; ili

4) bitnu štetu na plovnom objektu; ili

5) nasukavanje ili onesposobljavanje plovnog objekta, ili njegovo učestvovanje u sudaru; ili

6) štetu objekata pomorske infrastrukture koja je uzrokovana ili je u vezi sa radom plovnog objekta; ili

7) štetu nanесenu morskoj okolini izazvanu oštećenjem plovnog objekta, a koje je uzrokovano ili je u vezi sa njegovim radom.

Pomorska nesreća može biti vrlo ozbiljna ili ozbiljna.

Vrlo ozbiljna pomorska nesreća je pomorska nesreća koja uključuje potpuni gubitak plovnog objekta, smrtni slučaj ili ozbiljno zagađenje koje je prouzrokovano ili je u vezi sa radom plovnog objekta.

Ozbiljna pomorska nesreća je pomorska nesreća koja nije vrlo ozbiljna nesreća, a koja uključuje požar, eksploziju, sudar, nasukavanje, udar, oštećenje od nevremena, oštećenje ledom, napuknuće trupa ili pretpostavljeni nedostatak na trupu plovnog objekta ili drugo slično oštećenje ili nedostatak plovnog objekta koji ima za posljedicu:

1) nemogućnost rada glavnih motora, veće oštećenje nadgrađa, ozbiljno oštećenje strukture (kao što je probijanje podvodnog dijela trupa) što čini plovni objekat nesposobnim za nastavak plovidbe;

2) zagađenje morske sredine; i/ili

3) kvar, odnosno oštećenje koje zahtijeva tegljenje ili pomoć sa obale.

Pomorska nezgoda je događaj povezan sa radom plovnog objekta, koji nije pomorska nesreća, a koji je ugrozio ili bi mogao ugroziti sigurnost plovnog objekta, lica na plovnom objektu ili drugih lica, mora i morske sredine.

U slučaju pomorske nesreće ili pomorske nezgode Ministarstvo sprovodi inspekcijski nadzor.

U slučaju pomorske nesreće Komisija za istraživanje pomorskih nesreća (u daljem tekstu: Komisija za istraživanje) ovlašćena je za pokretanje i vođenje sigurnosne istrage, radi utvrđivanja okolnosti i uzroka koji su doveli do pomorske nesreće, predlaganja korektivnih mjera za njihovo sprečavanje i ponavljanje, unapređivanje sigurnosti plovidbe i smanjivanje opasnosti od posljedica pomorskih nesreća koje one imaju na zagađenje mora i morske sredine.

Prenos podataka u vezi određenih brodova i obavještenje o nesrećama i nezgodama na moru

Član 118

VTS služba je dužna da obavijesti obalne službe u drugim državama koje se nalaze duž planiranog plovidbenog puta broda ako ima odgovarajuće podatke da ti brodovi predstavljaju potencijalnu opasnost za brodarstvo ili prijetnju pomorskoj sigurnosti, sigurnosti ljudskih života ili životne sredine, i to ako su:

- 1) brodovi tokom svog putovanja:
 - učestvovali u nesrećama ili nezgodama na moru navedenim u stavu 5 ovog člana; ili
 - nijesu ispunili zahtjeve o izvještavanju, ili
 - nijesu poštovali propise kojim su uređeni sistemi usmjerene i odvojene plovidbe i VTS sistem za koji je odgovorna Crna Gora;
- 2) brodovi za koje postoji dokaz o namjernom ispuštanju nafte ili drugim kršenjima Konvencije MARPOL u vodama Crne Gore;
- 3) brodovi kojima je odbijen pristup lukama Crne Gore ili koji su predmet prijave Crne Gore u skladu sa Prilogom I-1. Direktive 95/21/EC;
- 4) brodovi koji nijesu obavijestili o potvrdama o osiguranju ili finansijskoj garanciji u skladu sa međunarodnim pravilima, ili ih nemaju;
- 5) brodovi za koje su piloti ili lučke službe prijavili nepravilnosti koje mogu dovesti u pitanje njihovu sigurnu plovidbu ili pruzrokovati opasnost za morsku sredinu.

VTS služba je dužna da prenese, unutar odgovarajućih područja svaku nesreću ili nezgodu, kao i podatke o svakom brodu koji predstavlja prijetnju pomorskoj sigurnosti, sigurnosti ljudskih života ili morske sredine.

VTS služba obezbjeđuje da podaci koji su im dostavljeni u skladu sa st. 1 i 2 ovog člana budu proslijeđeni odgovarajućim lučkim službama..

Ministarstvo sprovodi odgovarajući inspekcijski pregled ili provjeru u svojim lukama, na svoju vlastitu inicijativu ili na zahtjev druge države i obavještava sve zainteresirane države o rezultatima akcija koje je preduzelo.

Imajući u vidu sprečavanje ili ublažavanje svake značajne prijetnje pomorskoj sigurnosti, sigurnosti ljudskih života ili morskoj sredini, Ministarstvo prati i preduzima odgovarajuće mjere kako bi se osiguralo da zapovjednik broda koji plovi unutar područja traganja i spašavanja ili isključivog ekonomskog pojasa odmah obavijesti VTS službu:

- 1) o svakoj nesreći ili nezgodi koja utiče na sigurnost broda, kao što je sudar, nasukanje, oštećenje, kvar ili lom, naplavljivanje ili premještanje tereta, svako oštećenje trupa ili oštećenje konstrukcije broda;
- 2) o svakoj nesreći ili nezgodi koja ugrožava sigurnost pomorskog prevoza, kao što su kvarovi koji mogu uticati na sposobnost manevrisanja ili sposobnost broda za plovidbu ili bilo koji nedostaci koji utiču na pogonski sistem ili kormilarski mehanizam, sistem proizvodnje električne energije, navigacijsku opremu ili komunikacionu opremu;
- 3) o svakoj situaciji koja bi mogla dovesti do zagađenja mora ili obale, kao što je ispuštanje ili opasnost od ispuštanja zagađujućih proizvoda u more;
- 4) o svakoj mrlji od zagađujućih materijala i spremnicima ili paketima koji su uočeni kako plutaju morem.

U obavještenju iz stava 5 ovog člana navode se najmanje podaci o identitetu broda, njegovom položaju, luci polaska, luci odredišta, adresi na kojoj se mogu pribaviti podaci o opasnim i zagađujućim teretima koji se prevoze na brodu, broju lica na brodu, pojedinostima o nesreći i svim odgovarajućim podacima navedenima u IMO Rezoluciji A.851(20).

Mjere u slučaju izuzetno lošeg vremena

Član 119

Kada u slučaju izuzetno lošeg vremena ili stanja mora Lučka kapetanija smatra da postoji ozbiljna prijetnja za sigurnost plovidbe ili od zagađenja sa plovnihih objekata mora da preuzme najmanje jednu od sljedećih mjera:

- 1) obavijesti zapovjednika broda koji se nalazi u lučkom području i

namjerava da uplovi ili isplovi iz luke, o stanju mora i vremenskim prilikama, i kada je to značajno i moguće, o opasnosti za njegov brod, teret, posadu i putnike;

- 2) naredi zabranu, bilo za određeni brod ili za brodove uopšte, uplovljavanja ili isplovljavanja iz luke na pogođenim područjima sve dok se ne utvrdi da više ne postoji rizik za ljudski život i/ili za morsku sredinu;
- 3) zabrani krcanje goriva na brodove u teritorijalnim vodama.

U slučaju neposredne opasnosti za ljudske živote na moru, sigurnost plovidbe ili morsku sredinu Lučka kapetanija može dozvoliti plovnom objektu da uplovi u mjesto skloništa, i bude pilotiran ili tegljen i drugom licu dozvoliti da izvrši radnje sa ciljem smanjenja opasnosti.

Dozvolu iz stava 2 ovog člana Lučka kapetanija može primijeniti i na pomorske objekte uključene u pružanje pomoći, spašavanje ili je u okviru ugovora o tegljenju ili spašavanju.

Zapovjednik, odnosno lice koje upravlja pomorskim objektom ili drugo lice dužno je da postupa prema mjerama i dozvoli iz st. 1 i 2 ovog člana.

Kompanija ne smije da dovodi u pitanje odluku zapovjednika ili lica koje upravlja pomorskim objektom koja se zasniva na njegovoj stručnoj procjeni.

O postupanju suprotnom od mjera iz st. 1 i 2 ovog člana zapovjednik, odnosno lice koje upravlja pomorskim objektom dužno je da obavijesti kompaniju.

Mjere iz stava 1 ovog člana zasnivaju se na stanju mora i vremenskoj prognozi pribavljenoj od organa uprave nadležnog za poslove hidrometeorologije.

Mjere koje se odnose na nesreće ili nezgode na moru

Član 120

U slučaju nesreća ili nezgoda na moru Lučka kapetanija preduzima sve odgovarajuće mjere u skladu sa međunarodnim pravom da obezbijedi sigurnost plovidbe i ljudskih života i zaštitu morske i obalne sredine, i to da:

- 1) ograniči kretanje broda ili ga usmjeri u određenom smjeru, a što ne utiče na odgovornost zapovjednika za sigurno upravljanje brodom;
- 2) da službeno upozorenje zapovjedniku broda da otkloni opasnost za morsku sredinu ili sigurnost plovidbe;
- 3) pošalje na brod stručni tim koji će ocijeniti stepen opasnosti, pomoći zapovjedniku da riješi situaciju i o tome obavijestiti VTS službu;
- 4) dozvoli zapovjedniku da u slučaju neposredne opasnosti uplovi u mjesto skloništa ili naredi pilotiranje ili tegljenje broda.

Brodar, zapovjednik broda i vlasnik opasnih ili zagađujućih tereta koji se prevoze na brodu, mora sarađivati sa nadležnim organima radi umanjivanja posljedica nesreće ili nezgode na moru i dostavi nadležnim organima podatke iz člana 36 ovog zakona.

Zapovjednik broda, obavještava kompaniju o svakoj nesreći ili nezgodi, kako je navedeno u članu 118 stav 1 ovog člana, koja se dogodila na moru.

Kompanija mora kontaktirati nadležnu obalnu službu i staviti im se na raspolaganje ako je to potrebno u slučaju iz stava 3 ovog člana.

U slučaju pomorske nesreće u vodama Crne Gore radi postupanja prema pomorcima primjenjuju se odredbe ovog zakona i Smjernica IMO-a o pravednom postupanju prema pomorcima.

Istraživanje pomorskih nesreća

Član 121

U slučaju pomorske nesreće, sigurnosnu istragu sprovodi Komisija za ispitivanje pomorskih nesreća (u daljem tekstu: Komisija za istraživanje), koju osniva Vlada.

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 IMO-u i drugim međunarodnim organizacijama, u skladu sa zaključenim međunarodnim ugovorima;
- 5) sarađuje sa drugim istražnim organima za istragu pomorskih nesreća članica IMO-a;
- 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) razvija, sprovodi i održava sistem upravljanja kvalitetom;
- 9) dostavlja Vladi godišnji izvještaj o radu do 31. marta tekuće za prethodnu godinu;
- 10) 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.

Sastav Komisije za istraživanje

Član 122

Komisiju za istraživanje čine najviše tri stalna člana, od kojih 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.

Glavni istražilac i imenovani članovi ekspertske tima potpisuju izjavu kojom preuzimaju odgovornost za poštovanje načela nezavisnosti, nepristrasnosti i povjerljivosti u sprovođenju sigurnosne istrage.

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

Sredstva za rad Komisije za istraživanje obezbjeđuju se iz Budžeta.

Visinu naknade iz stava 6 ovog člana utvrđuje Vlada.

Pokretanje sigurnosne istrage

Član 123

Pokretanje i vođenje sigurnosne istrage pomorskih nesreća ne može se zabraniti niti na bilo koji način ograničiti.

Sigurnosna istraga pokreće se u najkraćem mogućem roku nakon pomorske nezgode ili nesreće, a najkasnije dva mjeseca od nastanka pomorske nezgode ili nesreće.

Prilikom sprovođenja sigurnosne istrage pomorske nesreće zabranjeno je svako ometanje, i to naročito:

- 1) neobavješćavanje Komisije za istraživanje o događaju pomorske nesreće, u roku i na način propisan članom 121 stav 3 ovog zakona;
- 2) sprečavanje, onemogućavanje ili otežavanje Komisiji za istraživanje pristup područjima ili mjestu nesreće, svjedocima, plovnim objektima koji su u pomorskoj nesreći učestvovali, olupinama, potonulim stvarima, teretu, ostacima tereta, opremi, podacima sa pomorskih karata i brodskih dnevnika, elektronskim ili magnetnim zapisima, audio i video trakama, podacima iz zapisivača podataka o putovanju (VDR) ili drugih elektronskih naprava koji se odnose na period prije, za vrijeme i nakon nesreće i drugim uređajima i podacima koje Komisija za istraživanje smatra korisnim za sprovođenje sigurnosne istrage pomorske nesreće;
- 3) rukovanje, upotrebu, raspolaganje ili drugo korišćenje brodskim i drugim uređajima nakon događaja pomorske nesreće, bez prethodnog odobrenja Komisije za istraživanje;
- 4) rukovanje, upotrebu, raspolaganje ili drugo korišćenje podacima sa pomorskih karata, iz brodskih dnevnika, elektronskih i magnetnih zapisa, audio i video traka,

- podacima iz VDR-a i drugih elektronskih uređaja, koji se odnose na period prije, za vrijeme i nakon nesreće, bez prethodnog odobrenja Komisije za istraživanje;
- 5) vađenje i/ili uklanjanje olupina i potonulih stvari koje su u vezi sa događajem pomorske nesreće, bez prethodnog odobrenja Komisije za istraživanje; neovlašteno preduzimanje drugih radnji i aktivnosti koje su u vezi sa događajem pomorske nesreće, bez prethodnog odobrenja Komisije za istraživanje;
 - 6) odbijanje davanja iskaza ili očitavanja podataka sa uređaja Komisiji za istraživanje, u roku i na način koji odredi Komisija za istraživanje;
 - 7) davanje lažnog iskaza ili očitanih podataka sa uređaja Komisiji za istraživanje;
 - 8) nepostupanje po zahtjevu Komisije za istraživanje za dostavu podataka koje smatra korisnim za sprovođenje sigurnosne istrage pomorske nesreće, u roku i na način koji odredi Komisija za istraživanje;
 - 9) neobavješćavanje Komisije za istraživanje o primjeni korektivnih mjera sadržanih u sigurnosnoj preporuci, u roku i na način propisan članom 121 stav 3 ovog zakona.
- Radnje koje u vezi sa pomorskom nesrećom preduzimaju pravosudni organi i/ili drugi organi državne uprave i službena lica ne smatraju se ometanjem sigurnosne istrage.
- Ministarstvo pokreće sigurnosnu istragu ako je u pomorskoj nezgodi ili nesreći u vodama Crne Gore uključen ro-ro putnički brod ili brzo putničko plovilo.
- Ministarstvo pokreće sigurnosnu istragu ako se pomorska nezgoda ili nesreća dogodila van crnogorskih voda, ali je Crna Gora zadnja država u kojoj je plovio ro-ro putnički brod ili brzo putničko plovilo.
- Ako je Ministarstvo pokrenula postupak sigurnosne istrage Crna Gora ostaje odgovorna za sigurnosnu istragu i koordinaciju sa drugim bitno zainteresiranim državama dok se međusobno ne dogovore koja će od tih država voditi istragu.

Obavješćenje o pomorskoj nesreći ili pomorskoj nezgodi

Član 124

Učesnici pomorske nesreće ili pomorske nezgode, njihovi predstavnici, kao i organi državne uprave koji imaju informaciju o pomorskoj nezgodi ili nesreći, dužni su da bez odlaganja obavijeste Lučku kapetaniju.

Lučka kapetanija obavještava Ministarstvo, Komisiju za istraživanje i organ državne uprave nadležan za poslove odbrane ako je u pomorskoj nezgodi ili nesreći učestvovao ratni brod.

Ako je u pomorskoj nezgodi ili nesreći učestvovao brod strane državne pripadnosti, Ministarstvo u roku od 24 sata od dobijanja obavješćenja o pomorskoj nezgodi ili nesreći, obavještava državu čiju zastavu brod vije, nadležne organe države kod koje je plovni objekat upisan, brodarka, odnosno kompaniju ili 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 prijeti opasnost od zagađenja mora sa plovnog objekta ili ima interesa da učestvuje u istrazi i druge zainteresovane države.

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.

Ako sigurnosne istrage uključuju dvije ili više država, aktivnosti koje se odnose na te istrage su besplatne.

Ako se zahtijeva pomoć države koja nije uključena u sigurnosnu istragu, države se dogovaraju o naknadi nastalih troškova.

Način i uslovi obavljanja sigurnosne istrage

Član 125

Način i uslove obavljanja sigurnosne istrage pomorske nesreće, status istrage, izuzetke od obaveze sprovođenja istrage, postupak prethodne procjene o pokretanju ili nepokretanju istrage, metodologiju vođenja sigurnosne istrage, obavezu obavješćavanja i izvješćavanja o događaju pomorske nesreće, zaštitu podataka, ovlaštenja istražitelja, formu i sadržaj završnog i preliminarog izvještaja o sprovedenoj sigurnosnoj istrazi pomorske nesreće, ovlaštenje rane

uzbune, obavezu i način vođenja nacionalne baze podataka o pomorskim nesrećama i nezgodama, bliža ovlašćenja i uslove koje mora da ispunjava glavni istražilac, istražitelji i stručnjaci, organizaciju, način rada, obuku nezavisnih stručnjaka, druga pitanja od značaja za rad Komisije za istraživanje, stalni okvir saradnje sa tijelima Evropske unije i drugim međunarodnim tijelima na području istraživanja pomorskih nesreća, opštu metodologiju za istraživanje pomorskih nesreća i nezgoda i druga pitanja kojima se uređuje dobra međunarodna praksa u pokretanju i vođenju sigurnosne istrage pomorske nesreće propisuje Vlada.

XI. TRAGANJE I SPAŠAVANJE

Traganje i spašavanje lica u opasnosti na moru

Član 126

Traganje i spašavanje lica u opasnosti na moru obavljaju se u skladu sa Međunarodnom konvencijom o traganju i spašavanju na moru iz 1979. godine, sa izmjenama i dopunama (SAR Konvencija), SOLAS konvencijom i Konvencijom o međunarodnom civilnom vazduhoplovstvu, sa izmjenama i dopunama, kao i drugim međunarodnim ugovorima koje je Crna Gora potvrdila.

Traganje i spašavanje lica u opasnosti na moru obuhvata:

- 1) stalno dežurstvo i komunikaciju;
- 2) usklađivanje i sprovođenje akcija traganja i spašavanja;
- 3) pružanje usluge medicinskih savjeta radio vezom;
- 4) pružanje hitne medicinske pomoći;
- 5) medicinsku evakuaciju sa pomorskih objekata.

Imovina i usluge komunikacije

Član 127

Traganje i spašavanje lica u opasnosti na moru ne obuhvata spašavanje imovine, osim kada je to nužno radi spašavanja lica u opasnosti, kao ni djelovanje po vanrednom događaju na moru zbog kojeg ljudski život nije ugrožen.

Usluge komunikacije u pružanju usluga traganja i spašavanja lica u opasnosti na moru besplatne su za korisnika tih usluga.

Područja nadležnosti za traganje i spašavanje na moru

Član 128

Traganje i spašavanje lica u opasnosti na moru sprovodi se u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Crne Gore, morskom prostoru između vanjske granice teritorijalnog mora Crne Gore i crte razgraničenja područja nadležnosti za traganje i spašavanje na moru utvrđene međunarodnim ugovorima zaključenim između Crne Gore i susjednih država.

Ako su zbog vanrednog događaja na moru lica u opasnosti utočište našla na nepristupačnoj morskoj obali, tada područje nadležnosti iz stava 1 ovog člana obuhvata i tu morsku obalu.

Nacionalni plan traganja i spašavanja

Član 129

Traganje i spašavanje lica u opasnosti na moru pruža služba traganja i spašavanja Organa uprave.

Organizacija traganja i spašavanja, način traganja i spašavanja, način i uslovi obavljanja poslova traganja i spašavanja lica u opasnosti na moru, operativne postupke i službene zapise službe traganja i spašavanja na moru, popis jedinica traganja i spašavanja na moru i obalnih osmatračkih jedinica, uređivanje prava i obaveza lica koja poslove traganja i spašavanja lica u opasnosti na moru obavljaju na dobrovoljnoj osnovi i uslova zaključenja i raskidanja ugovora i druga pitanja od značaja za traganje i spašavanje na moru uređuju se Nacionalnim planom traganja i spašavanja lica u opasnosti na moru koji donosi Vlada.

Osiguranje lica

Član 130

Lice koje obavlja traganje i spašavanje lica u opasnosti na moru na dobrovoljnoj osnovi tokom akcija traganja i spašavanja ima pravo na osiguranje za slučaj smrti ili tjelesne povrede koje osigurava Organ uprave.

Ometanje obavljanja poslova traganja i spašavanja lica

Član 131

Zabranjeno je ometanje obavljanja poslova traganja i spašavanja lica u opasnosti na moru kao i upućivanje poziva ili uzbune opasnosti kada lice koje ih upućuju ili lice u čije ime se upućuju ti pozivi ili uzbune nijesu u opasnosti.

Izuzetak od plaćanja naknade

Član 132

Spasilačke jedinice i dobrovoljci nemaju pravo na nagradu za traganje i spašavanje lica u opasnosti na moru.

Spasilačke jedinice i dobrovoljci nemaju pravo na nagradu za imovinu spašenu u akcijama traganja i spašavanja na moru.

XII. LUČKA KAPETANIJA

Poslovi Lučke kapetanije

Član 133

Lučka kapetanija obavlja poslove na način da:

- 1) neposredno obavlja poslove sigurnosti plovidbe i nadzora u području svoje nadležnosti;
- 2) sarađuje sa organima državne uprave, jedinicama lokalne samouprave i pravnim licima koji imaju ovlašćenja u preduzimanju mjera radi obavljanja poslova sigurnosti plovidbe na području nadležnosti;
- 3) osigurava ujednačenu, pravilnu i pravovremenu primjenu pomorskih i plovidbenih propisa u području nadležnosti;
- 4) učestvuje u sprovođenju programa stručnog osposobljavanja i usavršavanja za sprovođenje pomorskih i plovidbenih poslova.

Lučke kapetanije sarađuju u obavljanju poslova propisanih ovim zakonom.

Zabrana plovidbe u području nadležnosti Lučke kapetanije

Član 134

Lučka kapetanija sprovodi poslove iz člana 133 ovog zakona na način da može da:

- 1) zabrani prolaz ili plovidbu određenim područjem;
- 2) zabrani preticanje ili utvrdi područje preticanja učesnika u plovidbi;
- 3) zabrani isplovljenje iz luke ili sa sidrišta ili ulazak u određeni dio plovnog puta;
- 4) zabrani uplovljenje u luku ili sidrenje ili izlazak iz određenog dijela plovnog puta;
- 5) ograniči kretanje ili promjenu brzine plovnih objekata;
- 6) odredi kretanje plovnih objekata u određenom smjeru ili odredi plan putovanja;
- 7) odredi područje kretanja plovnih objekata u određenom vremenu; i/ili
- 8) zabrani sidrenje ili odredi područje sidrenja.

Odluke iz stava 1 ovog člana Lučka kapetanija donosi za sve ili određene vrste i veličine plovnih objekata, odnosno za brodove koji prevoze određenu vrstu tereta, radi sigurnosti plovidbe, zaštite mora od zagađenja, kao i radi smanjenja opasnosti od pomorskih nezgoda.

Područje nadležnosti

Član 135

Poslove iz čl. 133 i 134 ovog zakona obavljaju:

- Lučka kapetanija Kotor, sa sjedištem u Kotoru, za područje od državne granice Crne Gore sa Republikom Hrvatskom do rta Jaz;

- Lučka kapetanija Bar, sa sjedištem u Baru, za područje od rta Jaz do državne granice sa Republikom Albanijom na ušću rijeke Bojane, rijeku Bojanu i Skadarsko jezero u granicama Crne Gore, Krupačko, Pivsko, Plavsko, Biogradsko i Crno jezero i rijeke Taru, Zetu i Lim u dijelu koji pripada Crnoj Gori.

Za obavljanje pojedinih poslova iz nadležnosti Lučke kapetanije na područjima jedne ili više opština osnivaju se ispostave Lučke kapetanije.

Područja nadležnosti ispostava utvrđuje Ministarstvo.

Rad van radnog vremena

Član 136

Radi potreba službe, službenici su dužni da obavljaju posao i van radnog vremena u sljedećim slučajevima:

- 1) hitni prekovremeni rad u slučajevima kada su ugroženi ljudski životi;
- 2) rad u preraspodijeljenom radnom vremenu; i
- 3) višednevni ukrcaj na javnim plovnim objektima.

Službenik Lučke kapetanije je dužan da, na osnovu naloga neposredno nadređenog službenika, obavlja poslove i duže od punoga radnog vremena u slučaju kada su ugroženi ljudski životi.

Nalog iz stava 2 ovog člana ne mora biti u pisanom obliku.

U slučaju iz stava 2 ovog člana nadređeni službenik dužan je da pisano potvrdi nalog u roku od sedam dana od kada je prekovremeni rad naložen.

Odredbe zakona kojim se uređuje rad državnih službenika i kolektivnog ugovora u pogledu ograničenja prekovremenog rada ne primjenjuju se na obavljanje poslova iz stava 2 ovoga člana.

Lučki kapetan

Član 137

Radom Lučke kapetanije rukovodi lučki kapetan.

Lučki kapetan, osim uslova propisanih zakonom o državnim službenicima i namještenicima, mora da ima:

- važeće ovlaštenje za zvanje zapovjednika broda od 3000 BT ili većeg; i
- najmanje 24 mjeseca plovidbenog staža u svojstvu zapovjednika broda od 3000 BT ili većeg.

Službena uniforma

Član 138

Službenici i namještenici Lučke kapetanije imaju pravo na službenu uniformu, obuću i druga zaštitna sredstva.

Službenici i namještenici Lučke kapetanije dužni su za vrijeme obavljanja službe nositi propisanu službenu uniformu, obuću i oznake.

Izgled, vrstu, rok i način upotrebe službene uniforme, obuće i oznaka propisuje Ministarstvo.

XIII. POSADA BRODA CRNOGORSKE DRŽAVNE PRIPADNOSTI

Lica koja čine posadu

Član 139

Posadu broda čine lica ukrcana na brodu koja su upisana u popis posade broda.

Zapovjednik i član posade mora obavljati poslove na brodu, u skladu sa svojim dužnostima propisanim ovim zakonom i međunarodnim pravilima plovidbe, zaštite ljudskih života na moru i zaštite morske sredine.

Ovlašćenje o osposobljenosti i ovlašćenje o posebnoj osposobljenosti

Član 140

Član posade broda koji vrši poslove kojima se obezbjeđuje sigurna plovidba broda može da bude lice koje je steklo odgovarajuće zvanje i koje za obavljanje poslova tog zvanja ima odgovarajuće ovlašćenje o osposobljenosti.

Zvanje člana posade broda stiče se položenim ispitom za određeno zvanje.

Član posade broda koji je stekao odgovarajuće zvanje osim ovlašćenja o osposobljenosti može steći i odgovarajuća ovlašćenja o posebnoj osposobljenosti.

Ovlašćenja o posebnoj osposobljenosti stiču se nakon završene obuke i položenog odgovarajućeg ispita.

Ovlašćenje iz st. 1 i 3 ovog člana za obavljanje poslova na brodu može se izdati samo licu koje ispunjava uslove u skladu sa članom 182 ovog zakona.

Ovlašćenja o osposobljenosti i ovlašćenja o posebnoj osposobljenosti izdaju se na period od pet godina, osim ovlašćenja o osposobljenosti za: VHF radio-operator, brodskog mehaničara i brodskog kuvara koja se izdaju na neodređeno vrijeme.

Vrste zvanja i ovlašćenja o osposobljenosti i posebnoj osposobljenosti pomoraca, bliže uslove u pogledu stručne spreme, program obuke i način polaganja ispita za sticanje ovlašćenja, način obnove ovlašćenja, obrasci i način izdavanja ovlašćenja, evidencija izdatih ovlašćenja, ovjera plovidbenog staža, bliže uslove koje treba da ispunjava pomorska školska ustanova i centar za obuku pomoraca u pogledu opreme, prostora, kadra i standarda sistema kvaliteta i uslovi koje trebaju da ispunjavaju članovi i ispitivači Komisije za sticanje zvanja i ovlašćenje propisuje Ministarstvo.

Plovidbeni staž i obnova ovlašćenja o osposobljenosti i posebnoj osposobljenosti

Član 141

Ovlašćenja o osposobljenosti i posebnoj osposobljenosti koja se izdaju za period od pet godina, obnavljaju se za isti period ako pomorac ispunjava uslove u pogledu plovidbenog staža, vrste i veličine broda ili je 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.

Plovidbeni staž koji je ostvaren na radnom nivou, smatra se priznatim plovidbenim stažem za obnavljanje ovlašćenja na radnom i pomoćnom nivou.

Plovidbeni staž koji je ostvaren na pomoćnom nivou, smatra se priznatim plovidbenim stažem za obnavljanje ovlašćenja na pomoćnom nivou.

Plovidbeni staž je služba na plovnom objektu koja je uslov za izdavanje ovlašćenja o osposobljenosti ili posebnoj osposobljenosti i koja je zabilježena u pomorskoj knjižici i ovjerena od Lučke kapetanije.

Plovidbeni staž mora biti ostvaren na vrsti broda i u svojstvu koji su propisani za ovlašćenje o osposobljenosti ili posebnoj osposobljenosti čije se izdavanje zahtijeva, a dokazuje se:

- upisom ukrcaja/iskrcaja u pomorskoj knjižici, ovjereni od Lučke kapetanije;
- originalnom dokumentacijom stranih pomorsko-upravnih organa ili stranih pomorskih kompanija, ako je pomorac bio ukrcan na brodu strane državne pripadnosti.

Ovlašćenja o osposobljenosti na ribarskim brodovima

Član 142

Vrste zvanja članova posade ribarskog broda, vrste ovlašćenja o osposobljenosti i posebnoj osposobljenosti, bliže uslove u pogledu stručne spreme i plovidbenog staža za sticanje ovlašćenja o osposobljenosti i posebnoj osposobljenosti, program i način obuke i polaganja ispita osposobljenosti i posebne 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.

Priznavanje ovlašćenja o osposobljenosti i posebnoj osposobljenosti

Član 143

Priznavanje ovlašćenja o osposobljenosti i posebnoj osposobljenosti članova posade broda koja su izdata u drugoj državi priznaju se u Crnoj Gori pod uslovom uzajamnosti, odnosno na osnovu potpisanog memoranduma ili sporazuma o razumijevanju, u skladu sa odredbama Propisa I/10 STCW konvencije.

Priznavanje iz stava 1 ovog člana vrši Lučka kapetanija izdavanjem ovjere.

Za priznavanje iz stava 2 ovog člana plaća se naknada, koja je prihod Budžeta.

Visinu naknade iz stava 3 ovog člana utvrđuje Vlada.

Oduzimanje ovlašćenja o osposobljenosti

Član 144

Lučka kapetanija će donijeti rješenje o oduzimanju ovlašćenja o osposobljenosti ili posebnoj osposobljenosti ako:

- 1) pomorac ne ispunjava uslove godina života za sticanje ovlašćenja o osposobljenosti i posebnoj osposobljenosti;
- 2) je pomorac stekao ovlašćenje o osposobljenosti i posebnoj osposobljenosti na osnovu neistinitih navoda potrebnih za sticanje ovlašćenja o osposobljenosti i posebnoj osposobljenosti kojima je ovlašćeno službeno lice bilo dovedeno u zabludu;
- 3) je pomorac trajno zdravstveno nesposoban za obavljanje odgovarajućih poslova;
- 4) se protiv pomorca vodi krivični postupak ili u kaznenoj evidenciji postoje podaci o osuđivanosti pomorca.

Neistiniti navodi

Član 145

Lučka kapetanija je dužna da prijavi pomorca organu uprave nadležnom za policijske poslove za koga se utvrdi da posjeduje dokumenta iz člana 144 stav 1 tačka 2 ovog zakona.

Obrazovanje pomoraca

Član 146

Pomorska školska ustanova, koja se bavi obrazovanjem pomoraca, pored licence u skladu sa zakonom, mora da ima:

- odobrenje koje izdaje Ministarstvo, a kojim se potvrđuje da su nastavni plan i program, oprema i stručni kadar usaglašeni sa propisom iz člana 140 stav 7 ovog zakona;
- sertifikat o upravljanju kvalitetom koji izdaje sertifikaciona organizacija, akreditovana od strane nadležnog državnog ili međunarodnog akreditacionog tijela (u daljem tekstu: akreditovana sertifikaciona organizacija), kojim se potvrđuje da je pomorska školska ustanova uvela i održava sistem upravljanja kvalitetom, koji obuhvata sve aspekte obrazovanja, uključujući nastavne planove, programe, opremu i stručni kadar.

Ispunjenost uslova iz stava 1 alineja 1 ovog člana utvrđuje Komisija za usklađenost koju obrazuje Ministarstvo.

Sve odredbe koje se odnose na pomorske školske ustanove na isti način se primjenjuju na strane školske ustanove.

Odobrenje iz stava 1 alineja 1 ovog člana izdaje se na period od pet godina.

Za utvrđivanje ispunjenosti uslova iz stava 1 alineja 1 ovog člana pomorska školska ustanova plaća naknadu koja je prihod Budžeta i koju utvrđuje Vlada.

Članovi Komisije za usklađenost imaju pravo na naknadu.

Visinu naknade iz stava 6 ovog člana utvrđuje Vlada, uz prethodno pribavljenu saglasnost organa državne uprave nadležnog za poslove budžeta.

Bliže uslove rada, sastav, izbor i imenovanja članova Komisije za usklađenost i druga pitanja od značaja za rad Komisije za usklađenost propisuje Ministarstvo, uz prethodno pribavljenu saglasnost organa državne uprave nadležnog za poslove budžeta.

Obuka za sticanje ovlašćenja o osposobljenosti i posebnoj osposobljenosti

Član 147

Pomorska školska ustanova i pravno lice koje je upisano u Centralni registar privrednih subjekata za obuku pomoraca (u daljem tekstu: Centar za obuku) koji se bave obukom pomoraca za sticanje ovlašćenja o osposobljenosti i ovlašćenja o posebnoj osposobljenosti članova posade brodova moraju da imaju:

- odobrenje za obuku pomoraca koje izdaje Ministarstvo, kojim se potvrđuje da su nastavni planovi i programi, tehnička opremljenost, prostorni kapaciteti, stručni kadar (instruktori, predavači i provjerivači) usaglašeni sa propisom iz člana 140 stav 7 ovog zakona;
- sertifikat o upravljanju kvalitetom koji izdaje akreditovana sertifikaciona organizacija, a kojim se potvrđuje da su pomorske školske ustanove i centri za obuku primijenili i održavaju sistem upravljanja kvalitetom koji obuhvata sve aspekte obuke, uključujući nastavne planove, programe, tehničku opremu i stručni kadar.

Odobrenje iz stava 1 alineja 1 ovog člana izdaje se na period od pet godina.

Za utvrđivanje ispunjenosti uslova iz stava 1 alineja 1 ovog člana pomorska školska ustanova i centar za obuku plaćaju naknadu koja je prihod Budžeta i koju utvrđuje Vlada.

Ispunjenost uslova iz stava 1 ovog člana utvrđuje Komisija za usklađenost.

Članovi Komisije za usklađenost imaju pravo na naknadu.

Visinu naknade iz stava 5 ovog člana utvrđuje Vlada, uz prethodno pribavljenu saglasnost organa državne uprave nadležnog za poslove budžeta.

Bliže uslove rada, sastav, izbor i imenovanja članova i druga pitanja od značaja za rad Komisije za usklađenost propisuje Ministarstvo.

Ministarstvo će obavještavati pomorske školske ustanove i centre za obuku pomoraca o izmjenama i dopunama STCW konvencije, putem službene i elektronske komunikacije ili objavom na službenoj internet stranici Ministarstva.

Prestanak odobrenja za obrazovanje i/ili obuku pomoraca

Član 148

Odobrenje iz čl. 146 i 147 ovog zakona prestaje:

- 1) istekom roka na koje je izdato;
- 2) oduzimanjem od strane nadležnog organa;
- 3) prestankom obavljanja djelatnosti obrazovanja i obuke pomoraca (privremenog ili trajnog zatvaranja pomorske školske ustanove ili centra za obuku pomoraca, prestanak pružanja obrazovnih i programa obuke za pomorce, obustave svih obuka za pomorce zbog nesposobnosti da se ispune zakonski i tehnički uslovi).

Ispit za sticanje ovlašćenja o osposobljenosti

Član 149

Ispit za sticanje ovlašćenja o osposobljenosti i ovlašćenja o posebnoj osposobljenosti iz čl. 140 i 141 ovog zakona polaže se pred Komisijom za sticanje ovlašćenja o osposobljenosti i ovlašćenja o posebnoj osposobljenosti (u daljem tekstu: Ispitna komisija) koju obrazuje Ministarstvo.

Ispit iz stava 1 ovog člana polaže se na osnovu podnijetog zahtjeva uz koji se prilaže dokaz o stručnoj spremi, završenoj obuci ili posebnoj obuci, dokaz o plovidbenom stažu, dokaz o plaćenju naknadi za polaganje ispita i drugi dokazi o ispunjavanju uslova za polaganje tog ispita.

Za polaganje ispita iz stava 2 ovog člana plaća se naknada, koja je prihod Budžeta.

Zahtjev sa dokazima iz stava 2 ovog člana podnosi se Lučkoj kapetaniji koja nakon utvrđivanja ispunjenosti uslova za polaganje ispita za sticanje ovlašćenja o osposobljenosti i ovlašćenja o posebnoj osposobljenosti donosi rješenje.

Lučka kapetanija odbiće zahtjev za polaganje ispita ako utvrdi da podnosilac zahtjeva nije podnio dokaze iz stava 2 ovog člana.

Visinu naknade iz stava 3 ovog člana utvrđuje Vlada.

Ispitna komisija

Član 150

Ispitna komisiju čine predsjednik, dva člana, ispitivač i sekretar.

Za pojedine predmete za polaganje ispita za sticanje zvanja i ovlašćenja o posebnoj osposobljenosti, Ministarstvo može, na predlog predsjednika Ispitna komisije, da angažuje ispitivače van sastava Komisije.

Predsjednik, član, ispitivač i sekretar Ispitne komisije ne smije da bude lice koje radi u centru za obuku pomoraca i pomorsko školskoj ustanovi.

Predsjednik, član, ispitivač i sekretar Ispitne komisije iz stava 1 ovog člana i ispitivači iz stava 2 ovog člana imaju pravo na naknadu.

Visinu naknade iz stava 4 ovog člana utvrđuje Vlada.

Uslove koje treba da ispunjavaju članovi Ispitne komisije utvrđuje Ministarstvo.

Izdavanje ovlašćenja o osposobljenosti i posebnoj osposobljenosti

Član 151

Lučka kapetanija izdaje ovlašćenje o osposobljenosti i posebnoj osposobljenosti na osnovu potvrde Ispitne komisije o položenom ispitu.

Za izdavanje ovlašćenja o osposobljenosti, odnosno posebnoj osposobljenosti plaća se naknada, koja je prihod Budžeta.

Visinu naknade iz stava 3 ovog člana utvrđuje Vlada.

Registar pomoraca

Član 152

Registar pomoraca vodi Ministarstvo u elektronskoj formi.

Lučka kapetanija je dužna da unosi podatke u Registar pomoraca iz stava 1 ovog člana.

Registar pomoraca je javna knjiga.

Podaci iz registra pomoraca izdaju se na zahtjev brodara, nadležnih organa druge države ili drugih fizičkih ili pravnih lica koja imaju interes.

Podaci iz stava 3 ovog člana mogu se koristiti isključivo pod uslovima propisanim zakonom kojim se uređuje zaštita ličnih podataka.

Ministarstvo dostavlja Evropskoj komisiji informacije o ovlašćenjima i ovjerama.

Vođenje i sadržaj Registra pomoraca i informacije koje se dostavljaju Evropskoj komisiji propisuje Ministarstvo.

Vršenje poslova u skladu sa pravilima plovidbe

Član 153

Član posade broda mora da vrši poslove na brodu u skladu sa pravilima plovidbe, na način kojim se obezbjeđuje sigurnost saobraćaja, ne oštećuje brod ili teret na njemu, ne ugrožava sigurnost putnika i članova posade broda i životna sredina.

Sastav brodske straže

Član 154

Sastav brodske straže mora biti u svako vrijeme dovoljan i mora da odgovara posebnim okolnostima i uslovima u kojima se vrši straža (vrijeme, vidljivost, dubina mora, gustina saobraćaja i slično).

Vršenje straže

Član 155

Član posade za vrijeme vršenja straže ne smije da napusti mjesto i prostoriju u kojoj se vrši straža bez odobrenja dežurnog oficira.

Oficir straže za vrijeme trajanja straže ne smije napuštati svoje mjesto na straži.

Za vrijeme boravka broda na sidrištu, stalna straža u smjenama mora da se vrši na mostu i u mašinskom prostoru.

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

Na brodu koji se nalazi u luci mora se nalaziti najmanje 1/3 od minimalnog broja članova posade.

Na brodu iz stava 5 ovog člana među članovima posade moraju se nalaziti po jedan oficir službe palube i mašine, a noću i brodska straža.

Na ribarskom brodu koji se nalazi u luci mora se nalaziti najmanje po jedan član posade službe palube i mašine.

Ako se brodovi iz stava 6 ovog člana nalaze u grupama i privezani su uz bok jedan drugome, na svaka tri broda mora se nalaziti najmanje po dva člana posade službe palube i mašine.

Način obavljanja straže na brodu propisuje Ministarstvo.

Kormilarenje brodom

Član 156

U predjelima vrlo gustog saobraćaja, u uslovima ograničene vidljivosti i u ostalim plovidbenim situacijama kad se upotrebljava uređaj za automatsko kormilarenje, na brodu treba da postoji mogućnost ručnog preuzimanja kormilarenja brodom.

Prebacivanje sa automatskog na ručno kormilarenje i obrnuto treba da izvrši dežurni oficir straže na mostu.

Pomorska knjižica, dozvola za ukrcavanje i identifikaciona isprava

Član 157

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 (SID) je isprava kojom se dokazuje identitet pomorca državljanina Crne Gore u skladu sa Konvencijom o identifikacionim ispravama pomoraca.

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

Ministarstvo ima pravo na pristup podacima iz Centralnog registra stanovništva u obimu neophodnom za utvrđivanje identiteta pomoraca, radi izdavanja i vođenja evidencije o identifikacionim ispravama pomoraca (SID) u skladu sa zakonom kojim se uređuje zaštita podataka o ličnosti.

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

Visinu naknade iz stava 6 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, 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 prethodnu saglasnost organa državne uprave nadležnog za unutrašnje poslove.

Izdavanje i oduzimanje pomorske knjižice, dozvole za ukrcavanje i identifikacione isprave

Član 158

Pomorska knjižica, dozvola za ukrcavanje i identifikaciona isprava izdaje se licu koje je:

- navršilo 16 godina života;
- zdravstveno sposobno za obavljanje poslova na plovnom objektu u skladu sa posebnim propisom; i
- dostavilo dokaz da se protiv njega ne vodi krivični postupak i da se ne nalazi u kaznenoj evidenciji.

Lučka kapetanija će donijeti rješenje kojim se oduzima pomorska knjižica, dozvola za ukrcavanje i identifikaciona isprava kada je nastupila trajna zdravstvena nesposobnost pomorca za obavljanje odgovarajućih poslova na brodu, ili su izdate na osnovu krivotvorenih ili neistinitih isprava potrebnih za njihovo sticanje.

Rješenjem iz stava 3 ovog člana poništava se i plovidbeni staž upisan i ovjeren u pomorskoj knjižici i dozvoli za ukrcavanje i poništen plovidbeni staž briše se iz svih evidencija Ministarstva.

Protiv rješenja iz st. 2, 3 i 4 ovog člana može se pokrenuti upravni spor.

Zloupotreba alkohola i droge

Član 159

Zapovjednik i član posade broda ne smiju biti pod uticajem alkohola, opojnih droga ili drugih materija koje mijenjaju stanje svijesti.

Zapovjednik i član posade broda ne smiju tokom obavljanja dužnosti na brodu imati više od 0,05% alkohola u krvi ili 0,25 mg/l alkohola u dahu.

Odredbe st. 1 i 2 ovog člana se primjenjuju i na zapovjednike i članove posade drugih plovniha objekata.

Zapovjednik broda

Član 160

Posadom i drugim licima na brodu zapovijeda zapovjednik broda.

Zapovjednik i posada broda crnogorske državne pripadnosti mogu biti državljani Crne Gore ili strani državljani.

Zapovjednika broda imenuje i razrješava dužnosti brodar ili kompanija broda.

U slučaju spriječenosti, odsutnosti ili smrti zapovjednika broda crnogorske državne pripadnosti zamjenjuje prvi oficir palube, sa svim njegovim ovlaštenjima.

Odgovornost zapovjednika

Član 161

Zapovjednik broda odgovoran je za sigurnost broda i red na brodu u skladu sa ovim i drugim zakonom, ima javna ovlaštenja i zastupa kompaniju.

Dužnost zapovjednika

Član 162

Zapovjednik broda dužan je da se brine o snabdijevanju broda (gorivom, mazivom, vodom, hranom i slično), brodskoj administraciji, održavanju broda, održavanju u ispravnom stanju trupa broda, mašina, uređaja i opreme, pomorskim navigacionim kartama i publikacijama, sigurnosti brodskih uređaja za ukrcavanje i iskrcavanje putnika, utovaru i istovaru opasnog i ostalog tereta, pravilnom utovaru, slaganju, prevozu i istovaru opasnog i ostalog tereta, pravilnom ukrcavanju, smještaju i iskrcavanju putnika i izvršavanju svih zadataka vezanih za proces rada.

Zapovjednik broda dužan je da u propisanim rokovima 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.

Zapovjednik broda dužan je da za vrijeme plovidbe bude na brodu.

Zapovjednik broda dužan je da prije isplovljavanja provjeri ispravnost broda i količinu zaliha (goriva, maziva, hrane, rezervnih djelova i slično) koje su dovoljne za putovanje i da obezbijedi da se sve propisane isprave i knjige, ažurirane pomorske navigacione karte i publikacije, kao i članovi posade nalaze na brodu, a pri prevozu putnika da utvrdi da li su preduzete sve mjere za sigurnost putnika.

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 vjetrova 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 vjetrova snage pet ili više bofora po Beaufortovoj skali, a za koje uslove je zapovjednik primio upozorenje.

Rukovođenje brodom

Član 163

Zapovjednik broda, odnosno oficir palube u smjeni koji upravlja vođenjem broda dužan je da preduzima sve mjere potrebne za sigurnost broda i plovidbe.

Zapovjednik broda dužan je da lično rukovodi brodom kad god to zahtijeva sigurnost broda, a naročito kad brod ulazi u luku, kanal ili rijeku ili kad izlazi iz njih, kao i za vrijeme slabe vidljivosti ili magle.

Prisutnost pilota na brodu ne oslobađa zapovjednika broda od odgovornosti za upravljanje brodom.

Mjere za spašavanje lica i otklanjanje opasnosti za brod

Član 164

Ako nastupe događaji koji brod ili brod koji se tegli ili potiskuje ili lica na njima dovede u opasnost, zapovjednik broda dužan je da preduzme sve mjere za spašavanje lica i otklanjanje opasnosti za brod i stvari na brodu, kao i za zaštitu životne sredine.

U slučaju iz stava 1 ovog člana zapovjednik broda dužan je da žrtvuje ili ošteti teret, druge stvari ili brodske uređaje ili opremu koji nijesu neophodni za plovidbu ili djelove broda čije je žrtvovanje ili oštećenje manje štetno za brodara i lica zainteresovana za teret na brodu.

Napuštanje broda

Član 165

Ako su u slučaju opasnosti za brod sve mjere preduzete za spašavanje broda ostale bez uspjeha i ako je propast broda neizbježna, zapovjednik broda dužan je da prvenstveno preduzme mjere potrebne za spašavanje putnika i drugih lica na brodu i da naredi da se brod napusti.

U slučaju iz stava 1 ovog člana zapovjednik broda je dužan da preduzme i sve mjere potrebne za spašavanje broskog dnevnika, a ako okolnosti dopuštaju i mjere za spašavanje drugih brodskih knjiga i isprava, pomorskih karata i gotovog novca brodske blagajne.

Zapovjednik broda smije da napusti brod tek pošto je, u granicama stvarne mogućnosti, preduzeo sve potrebne mjere iz st. 1 i 2 ovog člana.

Događaji koji ugrožavaju sigurnost broda ili plovidbe

Član 166

Ako na brodu nastupi događaj koji ugrožava sigurnost broda ili plovidbe ili ako nastupi vanredni događaj, zapovjednik broda dužan je da opis tog događaja odmah unese u brodski dnevnik, a najkasnije u roku od 24 sata od nastanka događaja.

Zapovjednik broda dužan je da o događaju iz stava 1 ovog člana, odmah po dolasku, a najkasnije za 24 sata od dolaska, podnese izvještaj, zajedno sa izводом iz broskog

dnevnika, Lučkoj kapetaniji, odnosno diplomatskom ili konzularnom predstavništvu Crne Gore i pomorskoj upravi najbliže obalne države ako se brod nalazi u inostranstvu.

Ako je događaj iz stava 1 ovog člana nastupio za vrijeme plovidbe, zapovjednik broda je dužan da izvještaj o događaju, zajedno s izvodom iz broskog dnevnika, podnese u roku iz stava 2 ovoga člana Lučkoj kapetaniji u luci u koju brod najprije uplovi, odnosno diplomatskom ili konzularnom predstavništvu Crne Gore ako se brod nalazi u inostranstvu.

Zapovjednik broda iz stava 1 ovog člana dužan je da unese u brodski dnevnik rođenje i smrt lica na brodu, upisivanjem mjesta ili geografske pozicije broda i vremena rođenja, odnosno smrti i da primi izjavu posljednje volje i unese je u brodski dnevnik sa navođenjem vremena kada je poslednju izjavu volje primio.

Zapovjednik broda dužan je da o činjenici rođenja i smrti i o izjavi posljednje volje sačini zapisnik i dostavi ga Lučkoj kapetaniji, a u inostranstvu najbližem diplomatskom ili konzularnom predstavništvu Crne Gore.

Način sačinjavanja i obrazac zapisnika u slučaju rođenja ili smrti, nalaska napuštenog novorođenog djeteta, izjavu posljednje volje i postupanje sa imovinom umrlih lica na brodu propisuje Ministarstvo.

Neposredna opasnost za sigurnost plovidbe

Član 167

Zapovjednik broda dužan je da preko radiotelekomunikacione opreme pošalje obavještenje VTS službi o neposrednoj opasnosti za sigurnost plovidbe na koju naiđe, a naročito ako primijeti promjene na plovnom putu iz člana 212 stav 1 tačka 2 ovog zakona, naiđe na zagađivanje uljem, opasnim hemikalijama i štetnim materijama, led, oluju ili na drugu neposrednu opasnost za plovidbu ili na tropsku oluju, na temperaturu vazduha ispod tačke smrzavanja praćenu vjetrovima olujne snage koji prouzrokuju veliko nagomilavanje leda na nadgrađima ili na vjetar snage 10 ili više bofora po Beaufortovoj skali, a za koji nije bilo primljeno upozorenje.

Zapovjednik broda dužan je da obavještenje iz stava 1 ovog člana unese u brodski dnevnik.

Obavještenje o ugrožavanju sigurnosti

Član 168

Zapovjednik ili kompanija dužni su da, bez odlaganja, obavijeste Ministarstvo i priznatu organizaciju koji će pokrenuti postupak utvrđivanja da li je potreban odgovarajući pregled broda ako se brodu dogodi nesreća ili se otkrije nedostatak koji utiče na:

1) sigurnost i bezbjednost broda ili sposobnost, odnosno potpunost sredstava za spašavanje ili druge opreme;

2) sposobnost broda, odnosno potpunost opreme za zaštitu morske sredine od zagađenja uljem, opasnim materijama i štetnim tečnim materijama.

Ako se brod nalazi u luci države ugovornice odgovarajuće međunarodne konvencije, zapovjednik ili kompanija će odmah obavijestiti odgovarajuća tijela pomorske uprave države u čijoj se luci brod nalazi.

Neposredna opasnost od rata

Član 169

U slučaju neposredne opasnosti od rata zapovjednik broda je dužan da preduzme sve mjere opreza da bi sačuvao brod, posadu, putnike, teret i ostalu imovinu, kao i brodske isprave i knjige.

Ako nastupi ratno stanje između Crne Gore i druge države, zapovjednik broda je dužan da preduzme potrebne mjere da bi od neprijatelja sačuvao brod, posadu, putnike, teret i ostalu imovinu, kao i brodske isprave i knjige.

Ako se brod u slučaju nastupanja ratnog stanja između drugih država u kojem je Crna Gora neutralna nađe u luci jedne od zaraćenih država ili je na putu za luku zaraćene države ili mora proći kroz unutrašnje morske vode ili teritorijalno more zaraćene države, zapovjednik

broda je dužan da zatraži uputstvo od broдача, a ako to nije moguće, od organa državne uprave nadležnog za vanjske poslove.

Zaključivanje ugovora o spašavanju i plovidbenim poslovima

Član 170

Zapovjednik broда, kao zastupnik broдача, ovlašten je da u njegovo ime i za njegov račun u mjestu van sjedišta broдача zaključuje ugovore o spašavanju i pravne poslove potrebne za izvršenje putovanja i da u mjestu van sjedišta broдача u kojem nema ovlaštenog predstavnika broдача zaključuje ugovore o pomorskim plovidbenim poslovima, osim broдарskog ugovora na vrijeme za cijeli brod.

Zapovjednik broда ovlašten je da, kao zastupnik broдача, pokreće pred stranim sudskim i upravnim organima postupak radi zaštite broдаревih prava i interesa u poslovima iz stava 1 ovog člana i da u tom postupku preduzima procesne radnje.

Ako broдар ograniči ovlaštenje zapovjednika, to ograničenje nema pravno dejstvo prema trećim licima koja za njega nijesu znala, niti su prema okolnostima mogla znati.

Održavanje reda i sigurnosti

Član 171

Zapovjednik broда ovlašten je i dužan da svim licima na brodu izdaje naređenja kojima se obezbjeđuje brod, plovidba i održavanje reda na brodu i da nadzire izvršenje izdatih naređenja.

Radi održavanja reda i sigurnosti na brodu zapovjednik broда može da drži na brodu vatreno oružje, dok članovi posade broда ne smiju na brodu da imaju vatreno oružje.

Ograničenje slobode kretanja

Član 172

Zapovjednik broда ima pravo da za vrijeme plovidbe ograniči slobodu kretanja na brodu svakom licu koje teže ugrozi sigurnost broда, članova posade, putnika i drugih lica, stvari na brodu i životne sredine.

Sloboda kretanja može da se ograniči samo ako je to neophodno radi sigurnosti putnika i drugih lica i stvari na brodu ili radi zaštite broда ili zaštite životne sredine i može za stranog državljanina da traje najduže do dolaska broда u prvu luku u koju brod uplovi, a za državljanina Crne Gore najkasnije do dolaska broда u prvu crnogorsku luku, odnosno dobijanja uputstva od najbližeg diplomatskog ili konzularnog predstavništva Crne Gore.

Mjere iz st. 1 i 2 ovog člana sa obrazloženjem unose se u broдski dnevnik.

Član posade broда koji narušava sigurnost plovidbe

Član 173

Zapovjednik broда ima pravo da člana posade broда koji narušava sigurnost plovidbe udalji sa radnog mjesta, a po potrebi, da ga iskrca sa broда i vrati u luku ukrcavanja u kojoj je sjedište broдача.

Smanjenje hrane i vode

Član 174

Zapovjednik broда ima pravo, u slučaju nužde i dok ona traje, da svim licima na brodu smanji količinu hrane i vode radi racionalnog korišćenja postojećih zaliha hrane i vode na brodu.

Mjere iz stava 1 ovog člana sa obrazloženjem unose se u broдski dnevnik.

Izvršenje krivičnog djela

Član 175

Ako za vrijeme putovanja član posade broда, putnik ili drugo lice na brodu izvrše krivično djelo, zapovjednik broда dužan je preduzeti, prema okolnostima, mjere potrebne da

se spriječi ili ublaži nastupanje štetnih posljedica tog djela i da se izvršilac pozove na odgovornost.

Ako postoji opasnost da izvršitelj djelo ponovi ili da pobjegne, zapovjednik broda narediće da se:

- izvršiocu krivičnog djela ograniči sloboda kretanja na brodu ili da se liši slobode;
- ispitivanjem izvršioca, svjedoka, očevidaca i oštećenog utvrde sve okolnosti pod kojima je djelo izvršeno i posljedice koje su nastupile;
- o svakom saslušanju sastavi zapisnik;
- kao dokazi uzmu na čuvanje predmeti na kojima ili kojima je krivično djelo izvršeno, odnosno na kojima su tragovi izvršenog djela vidljivi i da se preduzmu druge mjere radi utvrđivanja okolnosti pod kojima je krivično djelo izvršeno.

Ako se brod nalazi u inostranstvu, zapovjednik broda dužan je o izvršenom krivičnom djelu podnijeti izvještaj diplomatskom ili konzularnom predstavništvu Crne Gore u državi u čiju luku brod uplovi.

Zapovjednik broda dužan je da sa izvršiocom krivičnog djela postupa prema uputstvima diplomatskog ili konzularnog predstavništva Crne Gore.

Mjere iz stava 2 ovog člana unose se u brodski dnevnik sa obrazloženjem.

Samovoljno napuštanje broda

Član 176

Ako član posade broda koji je državljanin Crne Gore samovoljno napusti brod u luci, zapovjednik broda dužan je da napuštanje broda prijavi Lučkoj kapetaniji, odnosno diplomatskom ili konzularnom predstavništvu Crne Gore u toj državi, a ako nema diplomatskog ili konzularnog predstavništva Crne Gore u toj državi, diplomatskom ili konzularnom predstavništvu države ovlaštene da zastupa interese Crne Gore, odnosno lučkim vlastima te države.

Zapovjednik broda je dužan da utvrdi koje su stvari i isprave člana posade koji je samovoljno napustio brod ostale na brodu i o tome sačini zapisnik.

Zapisnik iz stava 2 ovog člana sačinjava se u prisustvu dva svjedoka, a potpisuju ga zapovjednik broda i svjedoci.

Zapisnik o samovoljnom napuštanju broda i o stvarima člana posade koje su ostale na brodu i njihovoj predaji nadležnom organu zapovjednik broda dužan je da unese u brodski dnevnik.

Organ koji u luci primi lične stvari i isprave člana posade koji je samovoljno napustio brod predaće ih njegovoj užoj porodici ili roditeljima, a ako njih nema, licu koje odredi nadležni organ starateljstva.

Smatra se da je član posade samovoljno napustio brod ako se nije vratio na brod do odlaska broda iz luke.

Ako je član posade bio spriječen da se vrati na brod do odlaska broda iz luke, smatra se da je samovoljno napustio brod ako se u roku od tri dana od dana kad je smetnja bila otklonjena nije prijavio organu iz stava 1 ovog člana.

Nepreduzimanje spašavanja broda

Član 177

Zapovjednik broda nije dužan da krene u pomoć i da preduzme spašavanje lica u životnoj opasnosti, ako:

1) bi preduzimanje tog spašavanja predstavljalo ozbiljnu opasnost za brod kojim on zapovijeda i za lica na tom brodu ili ako smatra da, prema posebnim okolnostima slučaja, preduzimanje spašavanja lica u opasnosti ne bi bilo uspješno;

2) sazna da je drugi brod izabran da ide u pomoć i da je izabrani brod taj izbor prihvatio;

3) od zapovjednika broda u opasnosti ili neposredno od lica koja su bila u životnoj opasnosti ili od zapovjednika drugog broda koji je stigao do tih lica bude obaviješten da pomoć više nije potrebna.

Unošenje podataka u brodski dnevnik

Član 178

Zapovjednik broda dužan je da u brodski dnevnik unese razloge zbog kojih nije krenuo u pomoć licima u opasnosti i preduzeo njihovo spašavanje, kao i razloge zbog kojih nije preduzeo spašavanje broda i stvari na njemu.

Iskrcaj bolesnog ili povrijeđenog člana posade, putnika ili drugog lica

Član 179

Kada brod namjerava da svrati u luku radi iskrcaja bolesnog ili povrijeđenog člana posade, putnika ili drugog lica radi pružanja hitne medicinske pomoći, zapovjednik broda dužan je da, bez odlaganja, obavijesti Lučku kapetaniju, odnosno drugi nadležni organ o bolesti, povredi, stanju i identitetu bolesnog, odnosno povrijeđenog lica.

Organi iz stava 1 ovog člana dužni su da direktnom komunikacionom vezom obavijeste zapovjednika prije dolaska broda u luku o procedurama i dokumentima potrebnim za iskrcaj bolesnog ili povrijeđenog lica, kao i otpremu broda bez zadržavanja.

Brod iz stava 1 ovog člana koji uplovljava u luku nije dužan da preda dokumentaciju iz člana 35 ovog zakona, osim zdravstvene i opšte izjave.

Ako u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Crne Gore na brodu nastane požar ili druga nezgoda koja ugrožava sigurnost ljudskih života ili broda, Lučka kapetanija će narediti zapovjedniku najbližeg broda da, bez odlaganja, na mjesto požara ili nezgode preduzme mjere radi spašavanja ugroženih ljudskih života, odnosno broda.

XIV. ŽIVOTNI I RADNI USLOVI POMORACA NA BRODU CRNOGORSKE DRŽAVNE PRIPADNOSTI

Dužnosti brodarar, odnosno kompanije

Član 180

Brodar, odnosno kompanija treba da obezbijedi pomorcu normalne radne i životne uslove, pravo na zdravstvenu zaštitu, medicinsku pomoć, mjere socijalne pomoći i druge oblike socijalne zaštite u skladu sa zahtjevima MLC konvencije, odnosno u skladu sa ovim zakonom.

Izuzetno od stava 1 ovog člana brodar, odnosno kompanija pomorskog broda koji plovi isključivo u vodama Crne Gore, dužan je da obezbijedi pomorcu normalne radne i životne uslove, pravo na zdravstvenu zaštitu, medicinsku pomoć, mjere socijalne pomoći i druge oblike socijalne zaštite u skladu sa ovim zakonom.

Bliža pitanja iz radnih odnosa i socijalne zaštite pomoraca, a posebno u vezi sa zaštitom u slučaju insolventnosti poslodavca, kolektivnog otpuštanja, prenošenja preduzeća, kao i pravo na informisanje i savjetovanje pomoraca propisuje Ministarstvo, uz saglasnost organa državne uprave nadležnog za rad.

Mlađi pomorac

Član 181

Zabranjeno je zapošljavanje, uzimanje na rad ili rad na brodu licima mlađim od 16 godina.

Zaposlenje, uzimanje na rad ili rad pomoraca mlađih od 18 godina (u daljem tekstu: mlađi pomorac) mora biti zabranjeno ako postoji vjerovatnoća da će rad ugroziti njihovo zdravlje ili bezbjednost.

Mlađi pomorac ne može da radi noću.

Radno vrijeme mlađeg pomorca ne može da bude duže od osam sati dnevno ili 40 sati nedjeljno, dok prekovremeni rad treba da bude odrađen samo ako je to neophodno radi sigurnosti plovidbe.

Mlađem pomorcu mora biti obezbijedeno za sve obroke dovoljno vremena, a za dnevni glavni obrok najmanje sat vremena.

Mlađem pomorcu mora biti obezbijeđen odmor od 15 minuta poslije svaka dva sata neprekidnog rada, ako je to moguće.

Odredbe st. 4, 5 i 6 ovog člana ne primjenjuju se ako:

1) nije moguće obavljanje dužnosti u smjenama ili rad prema promjenljivom rasporedu za mlađe pomorce koji obavljaju poslove na palubi, mašini ili u opštoj službi;

2) nije moguće obezbijediti efikasnu obuku mlađih pomoraca u skladu sa propisanim planovima i programima;

3) je to neophodno zbog sigurnosti plovidbe.

Slučajevi iz stava 7 ovog člana evidentiraju se uz obrazloženje i potpis zapovjednika broda.

Utvrđivanje zdravstvene sposobnosti

Član 182

Zdravstvena sposobnost pomoraca utvrđuje se ljekarskim pregledima koji se vrše u zdravstvenoj ustanovi koja ispunjava uslove u pogledu prostora, kadra i opreme za obavljanje zdravstvene zaštite zaposlenih, u skladu sa zakonom.

Zdravstvena ustanova iz stava 1 ovog člana mora da uspostavi, primjenjuje i održava sistem upravljanja kvalitetom, kojim je obuhvaćeno obavljanje ljekarskih pregleda članova posade brodova, čamaca i jahti i koji mora biti ocijenjen od nezavisne sertifikacione ustanove.

Zdravstvena sposobnost pomoraca iz stava 1 ovog člana utvrđuje se prethodnim, periodičnim, kontrolnim i vanrednim pregledima.

O utvrđenoj zdravstvenoj sposobnosti ovlašćeni doktor izdaje uvjerenje o zdravstvenoj sposobnosti pomorca na propisanom obrascu.

Lice koje nije zadovoljno ocjenom zdravstvene sposobnosti može podnijeti prigovor u skladu sa zakonom kojim je uređena zdravstvena zaštita.

Prije početka rada na brodu pomorci moraju da imaju važeće uvjerenje o zdravstvenoj sposobnosti kojim se potvrđuje da su zdravstveno sposobni da obavljaju poslove na brodu.

Uvjerenja o zdravstvenoj sposobnosti pomoraca izdaju se na period od dvije godine, nakon čega se vrši ponovna provjera zdravstvene sposobnosti.

Izuzetno od stava 7 ovog člana, uvjerenje u vezi raspoznavanja boja izdaje se na period od šest godina.

Utvrđivanje zdravstvene sposobnosti lica mlađih od 18 godina iz člana 181 ovog zakona, kao i lica mlađih od 21 godine, koja plove na ribarskom brodu, vrši se svake godine.

U hitnim slučajevima može se dozvoliti pomorcu rad na brodu uvjerenjem o zdravstvenoj sposobnosti koje je isteklo, do naredne luke pristajanja u kojoj pomorac može dobiti uvjerenje o zdravstvenoj sposobnosti od ovlašćenog doktora, pod uslovom da period tog rada ne prelazi tri mjeseca.

Ako važeće uvjerenje o zdravstvenoj sposobnosti istekne tokom plovidbe, to uvjerenje će važiti do naredne luke dolaska gdje pomorac može dobiti uvjerenje o zdravstvenoj sposobnosti od ovlašćenog doktora, pod uslovom da taj period ne traje duže od tri mjeseca.

Uvjerenje o zdravstvenoj sposobnosti pomorca koji radi na brodu i obavlja međunarodna putovanja mora biti i na engleskom jeziku.

Za utvrđivanje zdravstvene sposobnosti pomoraca plaća se naknada zdravstvenoj ustanovi.

Spisak odobrenih zdravstvenih ustanova iz stava 1 ovog člana objavljuje se i ažurira na zvaničnom sajtu Ministarstva i organa državne uprave nadležnog za poslove zdravlja.

Način, uslovi, obim i sadržaj utvrđivanja zdravstvene sposobnosti članova posade pomorskih objekata, obrazac uvjerenja o zdravstvenoj sposobnosti i visinu naknade iz stava 14 ovog člana propisuje organ državne uprave nadležan za poslove zdravlja, uz saglasnost Ministarstva.

Posredovanje pri zapošljavanju

Član 183

Posredovanje pri zapošljavanju pomoraca na brodovima crnogorske državne pripadnosti i brodovima strane državne pripadnosti mogu obavljati Zavod za zapošljavanje Crne Gore i pravna lica koja ispunjavaju uslove propisane ovim zakonom, Konvencijom o radu pomoraca (MLC 2006) uz odobrenje Ministarstva.

Ministarstvo vrši nadzor nad radom pravnih lica iz stava 1 ovog člana provjerom njihove usklađenosti sa Konvencijom o radu pomoraca (MLC 2006).

Ako se inspekcijskim nadzorom utvrdi da pravno lice iz stava 1 ovog člana ne ispunjava propisane uslove ili da ima nepravilnosti u radu, Ministarstvo donosi rješenje kojim nalaže otklanjanje nepravilnosti u roku koji ne može biti duži od 90 dana.

Ako pravno lice ne otkloni nepravilnosti u ostavljenom roku, Ministarstvo oduzima odobrenje za rad.

Novi zahtjev za izdavanje odobrenja ne može se podnijeti prije isteka roka od dvije

Pravno lice koje posreduje pri zapošljavanju pomoraca ne smije pomorcima naplaćivati naknade, provizije ili druge troškove povezane sa zapošljavanjem.

Pravno lice iz stava 1 ovog člana dužno je da uspostavi i održava:

- sistem pritužbi i zaštite pomoraca;
- mehanizme za sprečavanje prevare i zloupotreba;
- osiguranje ili drugu finansijsku garanciju za slučaj repatrijacije i neisplate plata;
- evidenciju o posredovanju i dostupnost podataka nadležnom organu.

Uslove koje moraju ispunjavati pravna lica koja posreduju pri zapošljavanju pomoraca, procedure, način izdavanja odobrenja i vršenja nadzora propisuje Ministarstvo uz saglasnost organa nadležnog za rad.

Zaštita prava pomoraca pri zapošljavanju

Član 184

Pravna lica za zapošljavanje pomoraca i brodari, odnosno kompanije dužni su da uspostave sistem zaštite koji obezbjeđuje nadoknadu finansijskih gubitaka pomorcima u slučaju neispunjavanja ugovornih obaveza od strane agencije ili brodovlasnika.

Pomorci moraju biti informisani, prije ili tokom angažovanja, o svojim pravima u vezi sa sistemom finansijske zaštite koji obezbjeđuje nadoknadu u slučaju neispunjavanja obaveza od strane agencija za zapošljavanje ili brodovlasnika.

Obnova odobrenja za posredovanje pri zapošljavanju pomoraca

Član 185

Odobrenje za posredovanje pri zapošljavanju pomoraca iz člana 183 stav 6 ovog zakona koje se izdaje za period ne duži od pet godina, obnavlja se za isti period ako pravno lice ispunjava uslove iz člana 183 stav 3 i člana 184 ovog zakona.

Zapošljavanje pomoraca koji nijesu crnogorski državljani

Član 186

Brodar, odnosno kompanija broda ili jahte crnogorske državne pripadnosti koji koriste usluge pravnog lica za posredovanje pri zapošljavanju pomoraca koji nijesu državljani Crne Gore, dužni su da zahtjevaju primjenu standarda u radu tog pravnog lica u skladu sa ovim zakonom i zahtjevima MLC konvencije.

Ugovor o radu

Član 187

Brodar ili kompanija i pomorac moraju imati originalni primjerak potpisanog ugovora o radu.

Brodar ili kompanija dužna je da obezbijedi članu posade informaciju o uslovima zaposlenja na brodu i da kopiju ugovora o radu preda na zahtjev nadležnih organa, uključujući i nadležne organe u lukama pristajanja broda.

Poslodavac je dužan da izda članu posade ispravu koja sadrži zabilješku o njegovom zaposlenju na brodu.

Podaci iz stava 3 ovog člana mogu se upisati i u pomorsku knjižicu pomorca ili se izdati u vidu svjedočanstva koje ne sadrži detalje o zaradi ili kvalitetu rada pomorca na brodu.

Ako kolektivni ugovor čini cijeli ili dio ugovora o radu pomorca, kopija takvog ugovora se mora nalaziti na brodu.

Ako ugovor o radu pomorca i kolektivni ugovor nijesu na engleskom jeziku, na engleskom jeziku moraju biti:

- 1) kopija ugovora;
- 2) djelovi ugovora o kolektivnom pregovaranju koji su podložni inspekciji države luka.

Odredbe st. 1 do 6 ovog člana, kao i člana 184 stav 1 ovog zakona primjenjuju se i na članove posada plutajućih objekata.

Radni, životni i socijalni uslovi pomoraca uređuju se kolektivnim ugovorom.

Minimalni otkazni rok za prestanak ugovora o radu pomorca je 30 dana, a pomorac može otkazati, odnosno prekinuti ugovor o radu bez prethodnog obavještanja u slučaju:

- 1) zadržavanja broda više od 30 dana zbog nedostataka u skladu sa SOLAS i Load Line konvencijom;
- 2) plovidbe broda u ratnu zonu, pod uslovom da pomorac nije saglasan da ide u tu ratnu zonu.

Brodar, odnosno kompanija može otkazati, odnosno raskinuti ugovor o radu pomorca i u roku koji je kraći od 30 dana ako je:

- 1) brod prodat ili izgubljen;
- 2) pomorac u nemogućnosti da nastavi sa obavljanjem rada zbog bolesti ili povrede;
- 3) utvrđeno da je pomorac nesposoban da obavlja svoje radne dužnosti ili je načinio teži disciplinski prekršaj.

Sadržaj ugovora o radu

Član 188

Ugovor o radu pomorca mora da sadrži najmanje sljedeće podatke:

- 1) ime i prezime pomorca, datum rođenja ili starost i mjesto rođenja;
- 2) naziv i adresu broдача ili kompanije broда, odnosno jahte;
- 3) mjesto i datum kada je ugovor o zapošljavanju pomorca zaključen;
- 4) svojstvo u kojem je pomorac zapošljen;
- 5) iznos plate pomorca ili pravilo koje se koristi za njen obračun;
- 6) dužina plaćenog godišnjeg odmora ili pravilo koje se koristi za njegov obračun;
- 7) trajanje ugovora, ako je ugovor zaključen:
 - na neodređeno vrijeme: uslove pod kojima svaka od stranaka ima pravo da raskine ugovor i zahtijeva otkazni rok koji ne smije biti kraći za broдача, odnosno kompaniju od roka za pomorca;
 - na određeno vrijeme: datum utvrđen za njegov prestanak; i
 - za putovanje: luka odredišta i vreme koje će proteći nakon dolaska broда prije nego što se pomorac iskrca;
- 8) zaštitu zdravstvene i socijalne sigurnosti koje broдар ili kompanija predviđa za pomorca;
- 9) pravo pomorca na repatrijaciju;
- 10) poziv na ugovor o kolektivnom pregovaranju, ako se takav ugovor primenjuje; i
- 11) druge podatke u skladu sa ovim zakonom i zakonom kojim se uređuje rad.

Bliži sadržaj ugovora o radu iz stava 1 ovog člana propisuje organ državne uprave nadležan za poslove rada.

Otkaz ugovora o radu

Član 189

Ugovor o radu može da prestane otkazom od strane pomorca.

Otkaz ugovora o radu može da podnese roditelj ili staratelj zaposlenog mlađeg od 18 godina života.

Otkaz ugovora o radu pomorac je dužan da dostavi zapovjedniku u pisanoj formi, najmanje 30 dana prije dana koji je naveo kao dan prestanka radnog odnosa, osim ako se brodar, odnosno kompanija i pomorac drugačije ne dogovore.

Brodar, odnosno kompanija može pisanim putem otkazati ugovor o radu uz ugovoreni otkazni rok ako:

- prestane potreba za obavljanjem određenog posla zbog ekonomskih, tehnoloških ili organizacionih razloga (otkaz u vezi sa poslom);
- pomorac nije u mogućnosti da uredno izvršava svoje obaveze iz radnog odnosa zbog određene trajne promjene ili sposobnosti (otkaz u vezi ličnih razloga);
- pomorac krši obaveze iz radnog odnosa (otkaz uslovljen neprimjernim ponašanjem pomorca);
- pomorac nije zadovoljio na probnom radu (otkaz zbog nezadovoljavajućeg probnog rada).

Vanredni otkaz ugovora o radu

Član 190

Brodar, odnosno kompanija i pomorac imaju opravdani razlog za otkaz ugovora o radu sklopljenog na neodređeno ili određeno vrijeme, bez obaveze poštovanja propisanog ili ugovorenog otkaznog roka, ako zbog naročito teške povrede obaveze iz radnog odnosa ili druge bitne činjenice, uz uvažavanje svih okolnosti i interesa obje ugovorne strane, nastavak radnog odnosa smatraju nemogućim.

Ugovor o radu može se vanredno otkazati zbog potrebe pomorca za prekidom, bez kazne, nakon konsultacija sa brodarom, odnosno kompanijom iz razumljivih ili iz drugih hitnih razloga, u roku koji ne smije biti kraći od 15 dana od dana saznanja razloga na osnovu kojih se daje vanredni otkaz.

Važenje ugovora o radu u slučaju piraterije ili oružane pljačke broda

Član 191

Ugovor o radu važi i dok se pomorac nalazi u zatočeništvu na ili van broda kao rezultat piraterije ili oružane pljačke broda, odnosno jahte bez obzira da li je datum isteka ugovora prošao ili je bilo koja strana ugovora dala obavještenje da je ugovor istekao.

Prenos cijele ili dijela zarade

Član 192

Brodar, odnosno kompanija dužna je da omogući pomorcu prenos cijele ili dijela zarade porodici ili drugim licima koje pomorac odredi.

Prenos zarade pomorac određuje u vrijeme njegovog zapošljavanja ili rada na brodu.

Sati rada i sati odmora

Član 193

Broj sati rada ili sati odmora moraju biti uređeni na sljedeći način:

- 1) najveći broj sati rada ne smije biti veći od:
 - 14 sati tokom 24 sata; i
 - 72 sata tokom sedam dana; ili
- 2) najmanji broj sati odmora ne smije biti manji od:
 - 10 sati tokom 24 sata; i
 - 77 sati tokom sedam dana.

Sati odmora mogu se podijeliti u najviše dva dijela od kojih jedan mora da traje najmanje šest sati, a razmak između uzastopnih perioda odmora ne smije da prelazi 14 sati.

Obavezne vježbe okupljanja (smotre), protivpožarne vježbe i vježbe sa čamcima za spašavanje i obuke na brodu ne mogu se obavljati za vrijeme odmora i ne smiju dovesti do zamora pomoraca.

Kada je pomorac na dužnosti (u mašinskom prostoru bez stalne posade), mora da ima odgovarajuće dodatno vrijeme odmora ako je redovno vrijeme odmora poremećeno pozivima na rad.

Brodar, odnosno kompanija ne smije prekoračiti najveći broj sati rada, odnosno mora obezbijediti najmanji broj sati odmora u određenom vremenskom periodu, uzimajući u obzir opasnost od premora pomoraca, a posebno onih čije se dužnosti odnose na sigurnost plovidbe, uredan i bezbjedan rad broda, odnosno jahte.

Tabla sa rasporedom rada na brodu

Član 194

Brodar, odnosno kompanija je dužna da na lako pristupačnom mjestu na brodu obezbijedi postavljanje table sa rasporedom rada na brodu, na crnogorskom i engleskom jeziku, koja za svako radno mjesto mora da sadrži najmanje:

- 1) raspored službe na moru i službe u luci;
- 2) maksimalno radno vrijeme ili minimalno vrijeme odmora pomorca.

Brodar je dužan da vodi zapisnik o dnevnim satima rada i odmora pomorca.

Izlazak na kopno

Član 195

Pomorac ima pravo na izlazak na kopno u skladu sa radnim zahtjevima njegovog radnog mjesta, pod uslovom da to ne šteti plovidbi i radu broda.

Prilikom utvrđivanja visine nadoknade godišnjeg odmora, kao dio plaćenog godišnjeg odmora ne može se obračunavati vrijeme provedeno u povremenim kraćim izlascima na kopno dozvoljenim pomorcu dok traje ugovor o radu.

Godišnji odmor

Član 196

Svaki pomorac ima pravo na plaćeni godišnji odmor, koji se izračunava na osnovu 2,5 kalendarska dana po mjesecu zaposlenja i srazmjerno za nepotpune mjesece.

Zabranjeno je brodaru, odnosno kompaniji sklapanje sporazuma sa pomorcem o odricanju od godišnjeg odmora, osim u slučaju njegove lične inicijative.

Trajanje ukrcaja

Član 197

Pomorac se ukrcava na vremenski period od najviše devet mjeseci tokom bilo kojih 12 mjeseci, u zavisnosti od zahtjeva plovidbe, ekonomičnosti zamjene posade i/ili drugih opravdanih okolnosti.

Izuzetno od stava 1 ovog člana, pomorac može biti ukrcan najduže do 12 mjeseci tokom bilo kojih 12 mjeseci, ako je to trajanje ukrcaja predviđeno kolektivnim ugovorom za pomorce uz neposrednu saglasnost pomorca.

Povratno putovanje

Član 198

Ako član posade broda za vrijeme trajanja, odnosno nakon prestanka radnog odnosa bude iskrcan sa broda, odnosno jahte van njegove luke ukrcaja, brodar, odnosno kompanija je dužna da mu obezbijedi povratak u mjesto njegovog prebivališta (u daljem tekstu: povratno putovanje) u skladu sa ugovorom o radu.

Brodar, odnosno kompanija dužna je da omogući brzu repatrijaciju pomoraca, uključujući i situacije kada se smatra da su napušteni u smislu MLC konencije stav 2 Standarda A2.5.2.

Ako brodar ne obezbijedi povratno putovanje iz stava 1 ovog člana, povratno putovanje obezbijediće diplomatsko ili konzularno predstavništvo Crne Gore na teret brodara, odnosno kompanije broda sa kojeg je član posade iskrcan.

Troškovi povratnog putovanja

Član 199

Troškove povratnog putovanja posade broda iz člana 198 ovog zakona snosi brodar, odnosno kompanija.

Troškove povratnog putovanja iz stava 1 ovog člana brodar ne smije naplatiti 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 člana posade broda.

Ako brodar, odnosno kompanija ne izvrši povraćaj iznosa plaćenog za troškove povratnog putovanja člana posade iz stava 2 ovog člana može da se odredi mjera zadržavanja broda tog brodara u skladu sa potvrđenim i obavezujućim međunarodnim ugovorima.

Brodar, odnosno kompanija ima pravo regresa za naplatu svih troškova povratnog putovanja od člana posade broda koji se bez dozvole iskrcao sa broda i svojom krivicom doveo do prestanka radnog odnosa ili koji se iskrcao sa broda zbog povrede ili oboljenja koje je prouzrokovao namjerno ili usljed grube nepažnje.

Troškovi povratnog putovanja člana posade broda obuhvataju: troškove za smještaj, prevoz, zaradu i naknade na zaradu od trenutka kada je član posade iskrcao sa broda do njegovog povratka u mjesto njegovog ukrcanja, odnosno u mjesto njegovog prebivališta ili boravišta u skladu sa ugovorom o radu i troškove liječenja ako član posade broda nije zdravstveno sposoban za povratno putovanje.

Brodar, odnosno kompanija je dužna da obezbijedi osiguranje ili drugu finansijsku garanciju radi pokrića troškova povratnog putovanja člana posade broda.

Brodar, odnosno kompanija je dužna da članovima posade broda obezbijedi dostupnost propisa koji se odnose na prava člana posade na povratno putovanje.

Propisi iz stava 7 ovog člana moraju biti dostupni na crnogorskom i engleskom jeziku.

Osiguranje ili druge garancije u slučaju napuštanja pomoraca

Član 200

Crnogorski brod, odnosno jahta mora da ima važeće osiguranje ili drugu finansijsku garanciju za pomoć pomorcima u slučaju njihovog napuštanja.

Napuštenim pomorcem smatra se član posade broda, ako:

- brodar, odnosno kompanija ne želi da pokrije troškove povratnog putovanja pomorca; ili

- je brodar, odnosno kompanija napustila pomorca bez obezbjeđivanja osnovnih uslova, što uključuje: odgovarajuću hranu, smještaj, zalihe pitke vode, neophodno gorivo za opstanak na brodu, potrebnu medicinsku pomoć; ili

- je brodar, odnosno kompanija na drugi način jednostrano prekinula veze sa pomorcem, uključujući neisplaćivanje ugovorne zarade u periodu od najmanje dva mjeseca.

Osiguranje ili druga finansijska garancija iz stava 1 ovog člana, treba da obezbijedi pokriće za:

- neisplaćene zarade i druga primanja u skladu sa ugovorom o radu i kolektivnim ugovorom za najmanje četiri mjeseca; i

- opravdane troškove pomorca, uključujući troškove povratnog putovanja avionom, hranu i smještaj od trenutka iskrčavanja sa broda do povratka u njegovo mjesto prebivališta, potrebnu medicinsku pomoć, prevoz ličnih stvari pomorca i drugih troškova nastalih od trenutka napuštanja pomorca.

Osiguranje ili druga finansijska garancija iz stava 1 ovog člana mora da ima finansijsku pokrivenost i mora da bude sačinjena na engleskom jeziku.

Odredbe st. 1 i 2 ovog člana primjenjuju se i na strane brodove koji namjeravaju da uplove u crnogorsku luku ili da pristanu uz postrojenja za istraživanje i proizvodnju ugljovodonika u teritorijalnom moru Crne Gore.

Svjedočanstvo o osiguranju ili drugoj finansijskoj garanciji

Član 201

Brodar, odnosno kompanija broda ili jahte crnogorske državne pripadnosti treba da obezbijedi na brodu svjedočanstvo ili drugi dokaz kojim se potvrđuje finansijsko obezbjeđenje iz člana 200 st. 1 i 2 ovog zakona.

Kopija svjedočanstva ili drugog dokaza iz stava 1 ovog člana se postavlja na vidnom mjestu na brodu gde je dostupna pomorcima.

Dokaz o finansijskoj sigurnosti mora uključivati ime registrovanog vlasnika broda ako se razlikuje od brodara.

Svjedočanstvo ili drugi dokaz omogućavaju momentalnu realizaciju osiguranja ili druge finansijske garancije odmah nakon zahtjeva pomorca, odnosno lica koje imenuje pomorac.

Osiguranje ili druga finansijska garancija treba da pokrije sledeće troškove:

1) neizmirene plate i druga prava koja brodar, odnosno kompanija duguje pomorcu na osnovu njihovog ugovora o radu, kolektivnog ugovora ili zakona, ograničeno na četiri meseca neizmirene plate i/ili drugih neizmirenih prava;

2) sve troškove koje je pomorac razumno napravio, uključujući troškove repatrijacije koji se odnose na putovanja odgovarajućim i ekspeditivnim sredstvima, obično avionom, obezbeđenje hrane i smeštaja pomorca od trenutka napuštanja broda do dolaska pomorca na mesto prebivališta, neophodnu medicinsku pomoć, transport ličnih stvari i sve druge razumne troškove ili naknade nastale zbog napuštanja; i

3) osnovne potrebe pomorca uključujući stvari kao što su: adekvatna hrana, odeća gde je potrebno, smeštaj, zalihe pijaće vode, neophodno gorivo za preživljavanje na brodu, neophodnu medicinsku pomoć i sve druge razumne troškove ili naknade nastale namjernim ili nenamjernim propustom koji predstavljaju napuštanje pomorca do njegovog dolaska na mesto prebivališta.

Osiguranje ili druga finansijska garancija neće prestati prije isteka perioda važenja finansijskog obezbeđenja osim ako davalac finansijskog obezbeđenja nije najmanje 30 dana unaprijed obavijestio Ministarstvo.

Naknade koje se plaćaju u skladu sa ovim poglavljem mogu se kompenzovati sa naknadama primljenim iz drugih izvora koji proističu iz drugog prava, potraživanja ili pravnih lijekova ako su te naknade kompatibilne sa naknadama repatrijacije pomorca.

Naknada pomorcu u slučaju brodoloma

Član 202

Brodar, odnosno kompanija je dužna da članu posade nadoknadi štetu prouzrokovanu na stvarima namijenjenim za njegovu ličnu upotrebu na brodu, koje su uništene ili oštećene u brodolomu ili drugoj havariji broda.

Član posade koji je u radnom odnosu, u slučaju brodoloma, ima pravo na zaradu najmanje za dva meseca od dana brodoloma, prema prosjeku zarade za poslednja tri meseca, ako ugovorom o radu nije predviđeno duže vrijeme za zaradu.

U slučaju iz stava 2 ovog člana članu posade pripada naknada u iznosu određenom ugovorom o radu, za svaki dan nezaposlenosti koja je nastupila kao posljedica brodoloma, ali najduže za dva meseca od dana brodoloma.

Član posade broda nema pravo iz st. 1, 2 i 3 ovog člana, ako brodar dokaže da je član posade prouzrokovao štetu namjerno ili krajnjom nepažnjom.

Na povratno putovanje člana posade broda koji je pretrpio brodolom primjenjuju se odredbe čl. 198 i 199 ovog zakona.

Minimalni broj članova posade

Član 203

Za vršenje poslova kojima se obezbeđuje plovidba, odnosno prilikom uplovljenja u luku ili isplavljenja u i iz luke brod crnogorske državne pripadnosti mora da ima minimalni broj članova posade sa odgovarajućim ovlašćenjem o osposobljenosti i posebnoj osposobljenosti.

Minimalni broj članova posade broda crnogorske državne pripadnosti prema kategoriji plovidbe, veličini i namjeni broda, snazi mašinskog postrojenja, stepenu automatizacije pogona i vremenu trajanja plovidbe propisuje Ministarstvo.

Politika zapošljavanja

Član 204

Radi donošenja politike zapošljavanja pomoraca Ministarstvo prikuplja i analizira sve podatke o tržištu rada pomoraca, razvrstane po starosnoj dobi, polu, položaju, stručnoj osposobljenosti i zahtjevima pomorske privrede i ti podaci se upotrebljavaju samo u statističke svrhe ili za korišćenje u okviru programa sprečavanja diskriminacije.

Podaci iz stava 1 ovog člana unose se u Registar iz člana 152 ovog zakona.

Prostorije za smještaj i prostorije za odmor

Član 205

Brodovi i jahte crnogorske državne pripadnosti treba da ispunjavaju standarde MLC Konvencije koji se odnose na prostorije za smještaj i odmor pomoraca, odgovarajuće rekreativne prostorije, pogodnosti i usluge za pomorce, uključujući i socijalnu povezanost, prilagođene posebnim potrebama pomoraca koji moraju živjeti i raditi na brodu.

Brodovlasnik je dužan da omogući stalni pristup internetu na brodu, u razumnim mjerama i po razumnim cijenama.

Uslovi iz stava 1 ovog člana moraju biti dostupni svim pomorcima, uzimajući u obzir pravilo 4.3 konvencije MLC 2006 i odgovarajuće odredbe Kodeksa koje se odnose na zaštitu zdravlja i bezbjednost i sprečavanje nesreća.

Kontrola ispunjavanja standarda iz stava 1 ovog člana vrši se inspekcijskim nadzorom prilikom izgradnje broda ili jahte, a prije njihovog prvog upisa, odnosno tokom perioda njihove eksploatacije ili ponovnog upisa.

Zdravstvena pomoć na brodu i kopnu

Član 206

Brodar, odnosno kompanija na brodu ili jahti crnogorske državne pripadnosti dužna je da obezbijedi pomorcu besplatnu zaštitu zdravlja na radu i zdravstvenu pomoć koja odgovara njegovim dužnostima, zubnu zaštitu, uključujući hitan pristup do potrebnih lijekova, medicinske opreme i sredstava za dijagnozu i liječenje, kao i dvadesetčetvoročasovnu raspoloživost pružanja medicinskih savjeta sa kopna preko brodske radio stanice i satelitskih veza.

Svakom pomorcu se mora obezbijediti besplatan odlazak lekaru ili zubaru, bez odlaganja, u lukama pristajanja broda, gdje je to moguće.

Pomorcima kojima je potrebna hitna medicinska pomoć mora biti omogućeno brzo iskrcavanje i pristup medicinskim ustanovama na kopnu.

U slučaju smrti pomorca, država Crna Gora mora olakšati repatrijaciju tijela ili posmrtnih ostataka.

Pored uslova iz stava 1 ovog člana brodar, odnosno kompanija treba da preduzme mjere preventivnog karaktera kao što su promovisanje zdravlja i programi zdravstvenog obrazovanja.

Odgovornost broдача za smrt i tjelesnu povredu pomorca

Član 207

Brodar, odnosno kompanija dužna je da snosi troškove liječenja od bolesti i povrede pomorca koja je nastala na njenom brodu od datuma ukrcaja pomorca do datuma njegovog povratka u mjesto prebivališta.

Brodar, odnosno kompanija treba da obezbijedi važeće osiguranje ili drugu finansijsku garanciju za slučaj smrti, invalidnosti pomorca nastale zbog povreda na radu, profesionalnih bolesti i bolesti u vezi sa radom naplativu na prvi poziv.

U slučaju isplate sredstava osiguranja ili druge finansijske garancije iz stava 2 ovog člana izdaje se potvrda o isplaćenim sredstvima u skladu sa MLC konvencijom.

Brodar, odnosno kompanija je dužna da snosi troškove zdravstvene pomoći, uključujući liječenje i snabdijevanje neophodnim lijekovima i terapijskim aparatima, kao i ishranu i smještaj izvan kuće dok se bolesni ili povrijeđeni pomorac ne oporavi, ili dok se bolest ili nesposobnost ne proglase trajnim.

U slučaju smrti pomorca koja se dogodi na brodu ili na obali tokom perioda njegovog angažovanja, brodar, odnosno kompanija je dužna platiti troškove sahrane.

Sve smrti pomoraca zaposlenih, angažovanih ili koji rade na brodovima pod zastavom Crne Gore moraju biti adekvatno istražene, evidentirane i godišnje prijavljene Generalnom direktoru Međunarodne organizacije rada (ILO) za objavljivanje u globalnom registru.

Zaštita zdravlja i sigurnosti i sprečavanje nezgoda na brodu

Član 208

Zaštita i zdravlje na radu podrazumijeva obezbjeđivanje uslova na radu koji stvaraju pretpostavke za punu fizičku i psihičku zaštitu pomoraca na brodu.

Brodar ili kompanija dužna je da brine o zaštiti zdravlja i sigurnosti i sprečavanju nezgoda na brodu u skladu sa zakonom.

Svi pomorci moraju biti opremljeni ličnom zaštitnom opremom od strane broдача ili kompanije i to odgovarajuće veličine i uzimajući u obzir različite fizičke karakteristike članova posade.

Posebna pažnja se mora posvetiti zaštiti pomoraca od izloženosti štetnim faktorima kao što su hemikalije, buka i vibracije.

Brodar ili kompanija mora osigurati obuku pomoraca o pravilnoj upotrebi i održavanju opreme.

Mjere iz stava 3 ovog člana brodar, odnosno kompanija dužna je propisati brodskom politikom i programom sigurnosti na radu i zdravlja, sa jasno definisanim dužnostima zapovjednika i članova posade.

Na brodu se mora nalaziti priručnik o načinu zaštite zdravlja, sigurnosti i sprečavanja nezgoda na brodu.

Na brodu koji ima pet i više pomoraca mora se obrazovati brodski odbor za sigurnost, koji čini po jedan predstavnik iz svake službe na brodu.

Društvena povezanost

Član 209

Luka Crne Gore dužna je da pomorcima obezbijedi sigurnost i zdravlje u luci i mogućnost bavljenja slobodnim aktivnostima bez obzira na državljanstvo, rasu, boju, pol, vjeru, političko mišljenje ili socijalno porijeklo i državu zastave broda na kojem su oni zaposleni.

Brodar, odnosno kompanija broda dužna je obezbijediti društvenu povezanost pomorcima na svojim brodovima, koja uključuje mogućnost gledanja filmova, čitanja knjiga, novina, internet dostupnost, kao i upotrebu sportske opreme.

Socijalno osiguranje pomoraca

Član 210

Socijalno osiguranje pomoraca koje obuhvata zdravstvenu zaštitu, naknadu u slučaju bolesti, nezaposlenosti, starosti i povrede na radu, porodijske naknade, naknade za materinstvo, invalidnost i naknade nasljednicima uređuju se zakonom.

Svjedočanstvo o radu pomoraca i deklaracija o ispunjenosti uslova rada pomoraca

Član 211

Brodovi crnogorske državne pripadnosti koji plove u međunarodnom putovanju i imaju 500 BT ili više moraju imati svjedočanstvo o radu i deklaraciju o ispunjenosti uslova rada pomoraca.

Svjedočanstvom o radu pomoraca koji izdaje priznata organizacija, potvrđuje se da su radni i životni uslovi pomoraca na tom brodu u skladu sa MLC konvencijom.

Deklaracija o ispunjavanju uslova rada pomoraca je isprava kojom se potvrđuje da je brod održavan u skladu sa Konvencijom o radu pomoraca.

Deklaraciju o ispunjavanju uslova rada pomoraca Dio I izdaje Ministarstvo, a Deklaraciju o ispunjavanju uslova rada pomoraca Dio II sačinjava brodar, odnosno kompanija u skladu sa Propisom 5.1.3 i standardom A 5.1.3 stav 10 MLC konvencije.

Bliže uslove koji se odnose na radno vrijeme, vrijeme odmora, smještaj i prostorije za odmor, hranu i način posluživanja, zdravstvene mjere i mjere zaštite na radu pomoraca propisuje Ministarstvo.

Dužnosti člana posade

Član 212

Član posade broda dužan je da, bez odlaganja, obavijesti neposrednog rukovodioca ili zapovjednika broda:

- 1) o svakom vanrednom događaju koji bi mogao da ugrozi sigurnost broda, putnika, drugih lica ili tereta na brodu i zagadi životnu sredinu opasnim i štetnim materijama sa broda;
- 2) kada u plovidbi primijeti da pojedini svjetionici i svjetla ne rade, odnosno oznake ili plutače nijesu na svom mjestu.

U slučaju opasnosti, brodoloma ili druge havarije, članovi posade broda dužni su da preduzimaju neophodne radnje za spašavanje broda, putnika, drugih lica i tereta na brodu i zaštitu životne sredine, dok zapovjednik broda ne naredi da se brod napusti.

Prehrana i posluživanje hrane na brodu

Član 213

Pomorcima se mora obezbijediti hrana i pitka voda odgovarajuće količine, nutritivne vrijednosti, kvaliteta i raznovrsnosti, uzimajući u obzir broj članova posade, vjerske i kulturne potrebe, kao i trajanje i prirodu putovanja.

Hrana i voda moraju se obezbijediti besplatno i pripremati u higijenskim uslovima.

Na brodu koji plovi sa 10 ili više članova posade mora biti ukrcan osposobljen brodski kuvar.

Lica koja su zaposlena u službi za posluživanje i pripremu hrane moraju biti obučena ili osposobljena za ta radna mjesta.

Zapovjednik broda ili lice koje ovlasti zapovjednik dužno je da jednom nedeljno 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, o čemu sačinjava zapisnik, kojim se nalaže otklanjanje uočenih nedostataka.

Zarade pomoraca na brodu

Član 214

Pomorcima na brodu mjesečno se isplaćuju zarade u skladu sa ugovorom o radu.

Pomorac ima pravo na uvećanu zaradu za prekovremeni rad, u skladu sa kolektivnim ugovorom.

Evidenciju prekovremenog rada dužan je da vodi zapovjednik ili lice koje ovlasti zapovjednik.

Evidenciju iz stava 3 ovog člana ovjerava pomorac jednom mjesečno.

Brodar je dužan da pomorcu, u pisanoj formi, preda mjesečni obračun dospjelih 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.

Brodski postupak po prigovoru pomorca

Član 215

Član posade broda koji smatra da su mu povrijeđena prava u vezi životnih i radnih uslova na brodu ima pravo da podnese usmeni i pismeni prigovor nadređenom oficiru, zapovjedniku broda, vlasniku broda, brodaru, kompaniji ili Ministarstvu, a ako to smatra potrebnim i odgovarajućim organima u lukama pristajanja broda.

Ako se prigovor iz stava 1 ovog člana podnosi na brodu, unosi se u brodski dnevnik.

Prilikom podnošenja prigovora mora biti prisutan najmanje još jedan član posade broda u svojstvu svjedoka.

Vlasnik broda, brodar ili kompanija dužni su da osiguraju da se svakom članu posade broda pri ukrcavanju na brod uruči uputstvo za postupak po prigovoru koji se primjenjuje na tom brodu, koje 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 drugo.

Zaštita prava pomoraca iz radnog odnosa

Član 216

U inostranim lukama član posade broda koji je državljanin Crne Gore može se, radi zaštite svojih prava iz radnog odnosa, obratiti diplomatskim ili konzularnim predstavništvima Crne Gore.

Za suđenje u svim sporovima između člana posade broda i broдача, ili poslovođe ili kompanije, odnosno zapovjednika i broдача, ili poslovođe ili kompanije nadležan je privredni sud.

XV. INSPEKCIJSKI NADZOR

Vršenje nadzora

Član 217

Nadzor nad sprovođenjem ovog zakona vrši Ministarstvo, u skladu sa zakonom.

Inspekcijski nadzor nad sigurnošću pomorske plovidbe vrši inspekcija sigurnosti plovidbe u skladu sa zakonom.

Inspekcijski nadzor nad obavljanjem djelatnosti posredovanja pri zapošljavanju pomoraca vrši inspekcija rada u skladu sa zakonom.

Inspekcijski nadzor nad postupkom utvrđivanja zdravstvene sposobnosti pomoraca, uslovima pružanja medicinske njege na brodovima i vođenju brodske apoteke vrši zdravstvena inspekcija u skladu sa zakonom.

Inspektor sigurnosti plovidbe

Član 218

Ovlašćenje za obavljanje inspekcijskih poslova sigurnosti plovidbe inspektor stiče rješenjem kojim se ovlašćuje za obavljanje određenih inspekcijskih poslova, a nakon savladavanja odgovarajućeg programa stručnog usavršavanja u skladu sa odredbama ovog zakona, pomorskih i plovidbenih propisa.

Inspektoru se izdaje službena legitimacija sa identifikacionim brojem.

U obavljanju inspekcijskih poslova sigurnosti plovidbe inspektori nijesu ograničeni granicama teritorijalne nadležnosti Lučke kapetanije u koju su raspoređeni na rad.

Inspektori samostalno vrše inspekcijski nadzor, donose odluke u upravnom postupku i sprovode druge mjere iz svoje nadležnosti.

Inspektori ne smiju imati imovinski interes u luci inspekcijskog pregleda na plovnim objektima i plovnim objektima koji su predmet pregleda i biti zaposleni ili obavljati poslove u ime priznatih organizacija za statutarnu sertifikaciju brodova i centrima za obuku pomoraca ili pomorskim školskim ustanovama, kao i obavljati preglede potrebne za statutarnu sertifikaciju brodova.

Uslove koje mora da ispunjava inspektor, program stručnog usavršavanja, obrazac i postupak izdavanja legitimacije, uslove i način nošenja službenog odijela i službenih oznaka propisuje Ministarstvo.

Inspekcijski poslovi

Član 219

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

- 1) stranim brodovima u lukama Crne Gore;
 - 2) pomorskim objektima crnogorske državne pripadnosti u pogledu njihove sposobnosti za plovību ili upotrebu;
 - 3) uređivanjem i održavanjem plovnosti plovniĥ puteva u vodama Crne Gore i postavljanjem i održavanjem objekata sigurnosti plovīdĥe;
 - 4) radom VTS sluĥbe, ukljuĥujući pregled uređaja, opreme, održavanja obalnih radio-stanica i njihovu sposobnost da neprekidno obavljaju 24-ĥasovno deĥurstvo za potrebe VTS sluĥbe;
 - 5) plovīdbom i pilotaĥom;
 - 6) gradnjom i drugim aktivnostima i promjenama u teritorijalnom moru i unutrašnjim morskim vodama Crne Gore ili na njihovim obalama u pogledu njihovog uticaja na sigurnost plovīdĥe;
 - 7) prevozom lica i stvari u pogledu zaštīte ljudskih ťivota i imovine;
 - 8) obavljanjem meteoroloĥke sluĥbe na brodovima koja sluĥi sigurnosti plovīdĥe;
 - 9) uslovima ťivota i rada pomoraca na brodovima;
 - 10) obavljanjem djelatnosti posredovanja pri zapošljavanju pomoraca;
 - 11) organom uprave i priznatom organizacijom;
 - 12) obavljanjem hidrografske djelatnosti;
 - 13) stranim jahtama i ĥamcima;
 - 14) obavljanjem djelatnosti pomorskih ťkolskih ustanova i centara za obuku pomoraca.
- Ministarstvo je odgovorno za nadzor drĥave luke u skladu sa Direktivom 2009/16/EC.

Inspekcijski nadzor stranog broda

Ĉlan 220

Inspekcijski nadzor stranog broda obuhvata:

- 1) nadzor straniĥ brodova i njihove posade koji pristaju u lukama Crne Gore u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Crne Gore, ili na sidrištima Crne Gore kako bi uspostavili relaciju brod - luka;
- 2) koji neovlaťĥeno sidri na ostalim dijelovima unutrašnjih i teritorijalnih morskih voda Crne Gore, ili u plovīdbi krťi međunarodne i domaće propise;
- 3) nadzor straniĥ ro-ro putniĥkih brodova ili brzih putniĥkih plovila koji prometuju na redovnoj liniji između crnogorskih luka i treće drĥave.

Inspekcijski nadzor ro-ro brodova iz stava 1 taĥka 3 ovog ĥlana ukljuĥuje i nadzor koji se sprovodi izvan luke ili sidriťta tokom plovīdĥe na redovnoj liniji.

Posebni kriterijumi iz ĥlana 227 ovog zakona za odabir brodova te proťireni inspekcijski nadzor primjenjuju se i na ro-ro putniĥke brodove i brza putniĥka plovila.

Odredbe ovog ĥlana ne primjenjuju se na ratne i ratne pomoćne brodove, ribarske brodove manje od 24 m, drvene brodove jednostavne tradicionalne gradnje, javne brodove koji se ne koriste u privredne svrĥe, i jahte koje nijesu ukljuĥene u obavljanje privredne djelatnosti.

U obavljanju inspekcijskog nadzora nad drvenim brodovima jednostavne gradnje i javnim brodovima koji se ne koriste u privredne svrĥe Inspektor ĥe preduzeti one radnje koje budu potrebne radi osiguravanja da ti brodovi ne predstavljaju oĥitu opasnost po sigurnost, zdravlje ili okolinu.

Ribarski brodovi duĥine 24m ili viťe mogu biti podvrgnuti inspekcijskom nadzoru u skladu sa posebnim smjernicama za pregled ribarskih brodova duĥine 24m ili viťe koje ĥe donijeti Komisija u saradnji sa drĥavama ĥlanicama Pariťkog memoranduma.

Duĥina ribarskog plovila utvrđuje se u skladu sa Sporazumom iz Cape Towna iz 2012. o sprovođenju odredaba Torremolinos protokola iz 1993. na Torremolinos Međunarodnu konvenciju o sigurnosti ribarskih brodova iz 1977.

Za brodove tonaĥe manje od 500 bruto tona inspektor ĥe uvaĥavati one zahtjeve odgovarajućih međunarodnih konvencija koji se na njih primjenjuju. U dijelu u kojem se odredbe međunarodne konvencije ne primjenjuju preduzeće se one radnje koje budu potrebne radi osiguravanja da ti brodovi ne predstavljaju oĥitu opasnost po sigurnost, zdravlje ili sredinu.

U primjeni ovog stava inspektor će postupati u skladu sa ažuriranom verzijom uputstava za postupak nadzora prema Pariškom memorandumu.

Prilikom inspekcijskog nadzora broda koji plovi pod zastavom države koja nije potpisnica međunarodnih konvencija, inspektori osiguravaju da postupanje prema tom brodu i njegovoj posadi nije povoljnije od postupanja prema brodu koji plovi pod zastavom države potpisnice te Konvencije. Takav brod podvrgava se detaljnijem inspekcijskom nadzoru po načelu »no more favourable treatment« u skladu s postupcima utvrđenima u Pariškom memorandumu. Međutim, brod koji plovi pod zastavom države koja nije strana Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu prouzrokovanu zagađenjem uljem iz 1992. godine, (CLC) Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu prouzrokovanu zagađenjem pogonskim uljem, iz 2001. godine (Bunker konvencija), ili ili Međunarodne konvencije iz Najrobija o otklanjanju olupina iz 2007. godine, ne podliježe automatski detaljnijem inspekcijskom pregledu ako taj brod posjeduje važeće svjedočanstvo koje je izdala država koja je stranka tih konvencija, a inspektor koji obavlja inspekcijski pregled odluči da detaljniji inspekcijski pregled nije potreban. Ta odluka i razlozi za nju bilježe se u bazi podataka inspekcijskih nadzora.

Mjerama donesenim u svrhu sprovođenja ovog člana zakona ne smije se dovesti do smanjenja nivoa zaštite pomoraca u okviru socijalnog prava Unije u područjima na koja se primjenjuje ovaj zakon ili posebni propisi, u poređenju sa stanjem koje već prevladava u svakoj državi članici. Ako prilikom sprovođenja tih mjera inspektor postane svjesan jasnog kršenja prava Unije na brodovima koji plove pod zastavom države članice, obavijestit će sva druga relevantna nadležna tijela kako bi se prema potrebi preduzele dodatne mjere.

Sadržaj nadzora

Član 221

U obavljanju inspekcijskog nadzora nad stranim brodom prema odredbi člana 220 stava 1 ovog zakona provjerava se ima li brod važeće isprave u skladu s odredbama ažuriranih verzija slijedećih konvencija, zajedno s protokolima tih konvencija te najnovijim izmjenama odgovarajućih obavezujućih kodeksa:

- 1) Međunarodne konvencije o teretnim linijama 1996 (LOAD LINES 66);
- 2) Protokola iz 1988. godine uz Međunarodnu konvenciju o teretnim linijama, 1966 (LL PROT 88);
- 3) Međunarodne konvencije o zaštiti ljudskog života na moru 1974 (SOLAS);
- 4) Protokola iz 1988. godine uz Međunarodnu konvenciju o zaštiti ljudskog života na moru, 1974 (SOLAS PROT 88);
- 5) Međunarodne konvencije o sprečavanju zagađivanja mora sa brodova, 1973 sa izmjenama i dopunama Protokolom iz 1978. godine i izmjenama i dopunama Protokolom iz 1997. godine (MARPOL);
- 6) Međunarodne konvencije o standardima za obuku, izdavanje ovlašćenja i vršenje straže pomoraca, 1978 (STCW 78);
- 7) Konvencije o međunarodnim pravilima o izbjegavanju sudara na moru, 1972 (COLREG 72);
- 8) Međunarodne konvencije o baždarenju brodova 1969 (TONNAGE 69);
- 9) Konvencije o radu pomoraca, 2006 (MLC, 2006);
- 10) Protokola iz 1992. godine kojom se mijenja i dopunjava Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu prouzrokovanu zagađivanjem uljem, 1969 (CLC PROT 1992);
- 11) Međunarodne konvencije o nadzoru štetnih sistema protiv obrastanja brodova, 2001 (AFS2001);
- 12) Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu prouzrokovanu zagađivanjem pogonskim uljem, 2001;
- 13) Međunarodna konvencija iz Najrobija o uklanjanju olupina iz 2007. godine;
- 14) Međunarodne konvencije o nadzoru i upravljanju brodskim balastnim vodama i talozima (BWM);

15) Atenska konvencije o prevozu putnika i njihove prtljage morem, 1974., kako je izmijenjena i dopunjena Protokolom iz 2002. godine;

16) Hong Kong Međunarodna konvencija o sigurnom i ekološki prihvatljivom recikliranju brodova (Hong Kong Konvencija).

Osim isprava iz stava 1 ovog člana, inspekcijskim nadzorom nad stranim brodovima provjerava se i ima li brod važeće isprave u skladu sa sa Uredbom 392/2009 Evropskog parlamenta i Vijeća od 23. aprila 2009. o odgovornosti prevoznika u prevozu putnika morem u slučaju nesreća, Direktivi 2009/20/EC Evropskog parlamenta i Vijeća od 23. aprila 2009. o osiguranju brodovlasnika za pomorska potraživanja, kao i dokaz o drugim obaveznim osiguranjima propisanim posebnim propisima ili međunarodnim ugovorima na snazi za Crnu Goru.

Inspekcijskim nadzorom nad stranim brodom utvrđuje se udovoljava li posada i cjelokupno stanje broda, uključujući mašinski pogon, prostorije za smještaj posade te higijenski uslovi na brodu pravilima i standardima utvrđenim međunarodnim konvencijama iz stava 2 ovog člana.

Ako državu čiju zastavu brod vije ne obavezuju konvencije navedene u stavu 2 ovog člana, inspektor ispituje može li brod u pogledu konstrukcije, opreme, posade, vrste, količine i smještaja tereta, broja putnika te sveukupnog opterećenja sigurno obaviti namjeravano putovanje.

Pri ispitivanju sigurnosti plovidbe broda iz stava 5 ovog člana uzima se u obzir najprije, ali ne isključivo, sadržaj konvencija navedenih u stavu 1 ovog člana i koji su su pregledi i nadzori obavezni na osnovu međunarodnih konvencija.

Pored provjere brodskih isprava, zapisa i knjiga, odgovarajućih svjedočanstava i njihovog roka utvrđuje se udovoljava li posada i cjelokupno stanje broda, uključujući mašinski pogon, prostorije za smještaj posade te higijenski uslovi na brodu pravilima i standardima utvrđenim međunarodnim konvencijama iz stava 1 ovog člana.

Sigurnosna i bezbjedonosna uputstva i procedure

Član 222

Ministarstvo osigurava sprovođenje inspekcijskog nadzora, a inspektori postupaju u skladu sa Smjernicama iz posebnog priloga za sprovođenje inspekcijskog nadzora iz Pariškog memoranduma i prilogom VI Direktive 2009/16/EC.

Prilikom provjere bezbjedonosne zaštite, države članice primjenjuju odgovarajuće postupke iz Priloga VI. Direktive 2009/16/EC na sve brodove navedene u članu 3 st. 1, 2 i 3 Uredbe (EZ) br. 725/2004 Evropskog parlamenta i Vijeća, koji pristaju u njihovim lukama i na njihovim sidrištima, pod uslovom da ne plove pod zastavom države luke u kojoj se obavlja inspekcijski pregled.

Ministarstvo razvija, sprovodi i održava sistem upravljanja kvalitetom koji obuhvata operativne djelove aktivnosti u vezi sa poslovima države luke a koji su direktno uključeni u vršenje inspekcijskog nadzora.

Sistem upravljanja kvalitetom mora biti sertifikovan u skladu sa važećim međunarodnim standardima kvaliteta.

Smjernice iz stava 1 ovog člana donosi Ministarstvo.

Režim i godišnja obaveza inspekcijskog nadzora

Član 223

Inspekcijski nadzor obavlja se u skladu sa rizičnim profilom stranog broda i postojanja odlučujućih ili nepredviđenih faktora koji određuju izbor broda za pregled i vrstu pregleda.

Kako bi Crna Gora ispunila godišnju obavezu inspekcijskih nadzora, inspektori sigurnosti plovidbe moraju da:

a) obavljaju inspekcijske preglede na svim brodovima koji prema posebnim kriterijumima spadaju u prioritetnu skupinu I (brodovi za obavezni pregled), a koji pristaju u njenim lukama i na njenim sidrištima; i

b) ukupno obavljaju godišnje onoliko inspekcijskih nadzora na brodovima iz prioritetne skupine I i prioritetne skupine II (brodovi koji ispunjavaju uslove za pregled) iznosi

najmanje njihov udio u ukupnom broju inspekcijskih nadzora koji će se obaviti godišnje u Evropskoj Uniji i na području Pariškog memoranduma. Udio inspekcijskih nadzora zasniva se na broju pojedinačnih brodova koji pristaju u luku Crne Gore u odnosu na ukupni broj pojedinačnih brodova koji pristaju u lukama na području Memoranduma.

Inspekcijski pregledi brodova koje obavlja država članica kojima se premašuju godišnje obaveze u pogledu inspekcijskih pregleda te države članice za 20 % ili više ne uzimaju se u obzir pri obračunu godišnjih obaveza u pogledu inspekcijskih pregleda stranaka Pariškog memoranduma.

Prilikom obračuna udjela u ukupnom broju inspekcijskih nadzora koji će se godišnje obaviti na području Memoranduma, iz stava 2 tačka b) ovog člana, računaju se i brodovi na sidrištu.

Kriterijume za određivanje rizičnog profila broda i postojanje odlučujućih ili nepredviđenih faktora propisuje Ministarstvo.

Detaljna mjerila i ispunjavanja obaveze inspekcijskih nadzora

Član 224

Smatra se da je ispunjena obaveza obavljanja inspekcijskih nadzora iz člana 223 ako u svojoj ukupnosti broj propuštenih nadzora ne prelazi 10% ukupnog broja brodova iz prioritetne skupine I osim brodova sa visokim rizikom koji pristaju u lukama i na sidrištima Crne Gore nezavisno o profilu rizičnosti.

Nezavisno o postotku popuštenih inspekcijskih pregleda navedenih u stavu 1 ovog člana, pri sprovođenju inspekcijskog nadzora prednost se daje inspekcijskom nadzoru brodova koji, prema informacijama iz baze podataka inspekcijskih pregleda, rijetko pristaju u lukama unutar Unije.

Nezavisno o postotku propuštenih inspekcijskih pregleda navedenih u stavu 1 ovog člana za brodove iz prioritetne skupine I koji pristaju na sidrišta Crne Gore daje se prednost inspekcijskom nadzoru brodova sa profilom visoke rizičnosti koji, prema informacijama iz baze podataka inspekcijskih pregleda, rijetko pristaju u lukama unutar Evropske Unije.

Detaljna mjerila kojima se omogućava pravedan udio nadzornih obaveza

Član 225

Ako je ukupni broj pristajanja brodova iz prioritetne skupine I veći od udjela inspekcijskih nadzora iz člana 223 stav 2 tačka b) ovog zakona smatrat će se da su ispunjene obaveze broja obavljenih inspekcijskih nadzora:

- ako broj obavljenih inspekcijskih nadzora na brodovima iz prioritetne skupine I odgovara najmanje tom udjelu inspekcijskih nadzora, i
- ako se ne propusti više od 40% ukupnog broja brodova iz prioritetne skupine I koji pristanu u lukama i sidrištima.

Ako je ukupni broj pristajanja brodova iz prioritetne skupine I i II manji od 150% udjela inspekcijskih nadzora iz člana 223 stava 2 tačke b) ovog zakona smatrat će se da su ispunjene obaveze broja obavljenih inspekcijskih nadzora brodova ako se obavlja nadzor na dvije trećine brodova iz prioritetne skupine I i prioritetne skupine II od ukupnog broja brodova iz prioritetne skupine I i prioritetne skupine II koji pristaju u lukama i na sidrištima Crne Gore.

Odlaganje inspekcijskog nadzora i izuzetne okolnosti

Član 226

Inspektor može odlučiti o odlaganju inspekcijskog nadzora broda iz prioritetne skupine I i II u sljedećim okolnostima:

- a) ako se inspekcijski nadzor može obaviti prilikom sljedećeg pristajanja broda u luci Crne Gore, pod uslovom da brod u međuvremenu ne pristane ni u jednoj drugoj luci na području Evropske Unije ili Pariškog memoranduma, osim luke države zastave broda i da to odlaganje nije duže od 15 dana; ili
- b) ako se inspekcijski nadzor može obaviti u nekoj drugoj luci pristajanja na području Pariškog memoranduma u roku od 15 dana od isplovljavanja, pod uslovom da država

u kojoj se nalazi ta luka pristajanja unaprijed da pristanak na obavljanje tog inspekcijskog nadzora.

c) ako bi se inspekcijski nadzor broda, uključujući ro-ro putničke brodove ili brza putnička plovila koji plove na redovnoj liniji, mogao obaviti u istoj luci pristajanja u roku od 15 dana od vremena isplovljavanja.

Ako država članica odluči odložiti inspekcijski pregled na osnovu tačke (a) ovog člana, taj se odloženi inspekcijski pregled ne računa za potrebe ispunjavanja godišnje obaveze u pogledu inspekcijskih pregleda ako je odloženi inspekcijski pregled zabilježen kao takav u bazi podataka inspekcijskih nadzora.

Nadzor brodova iz prioritetne skupine I i II koji nije obavljen zbog operativnih razloga, pod uslovom da je razlog za neobavljanje nadzora upisan u bazu podataka inspekcijskih nadzora Komisije, neće se računati kao propušten inspekcijski nadzor, u sljedećim izuzetnim okolnostima:

a) ako Lučka kapetanija procijeni da bi obavljanje inspekcijskog nadzora moglo ugroziti sigurnost inspektora, broda, posade, luke ili morske sredine; ili

b) ako brod pristaje samo noću; ili

c) trajanje pristajanja broda je prekratko da bi se inspekcijski pregled mogao obaviti na zadovoljavajući način.

Lučka kapetanija osigurat će vrijeme za sprovođenje inspekcijskog nadzora brodova koji redovno pristaju noću.

Neobavljanje inspekcijskog nadzora broda na sidrištu, neće se ubrajati u propuštene inspekcijske nadzore:

a) ako je brod u roku od 15 dana od stvarnog ispovljenja pregledan u drugoj luci ili sidrištu Evropske Unije ili na području Pariškog memoranduma;

b) ako brod pristaje samo noću ili pristajanje traje prekratko da bi se inspekcijski nadzor mogao obaviti na zadovoljavajući način, a razlog za neobavljanje nadzora je upisan u bazu podataka inspekcijskih nadzora Komisije; ili

c) ako Lučka kapetanija procijeni da bi obavljanje inspekcijskog nadzora moglo ugroziti njegovu sigurnost, sigurnost broda, posade, luke ili morske sredine, a razlog za propuštanje inspekcijskog nadzora je upisan u bazu podataka inspekcijskih nadzora Komisije.

Ako se inspekcijski nadzor ne obavi zbog vanrednih i nepredviđenih okolnosti, on se ne računa kao propušteni inspekcijski pregled, a razlog za neobavljeni inspekcijski nadzor upisuje se u bazu podataka inspekcijskih pregleda. Te okolnosti propisno se opravdavaju i prijavljuju Evropskoj Komisiji.

Izbor, učestalost i vrste inspekcijskog nadzora brodova

Član 227

U svrhu izbora brodova za inspekcijski nadzor, inspektor utvrđuje rizični profil broda i postojanja odlučujućih i nepredviđenih faktora koji će odrediti učestalost i vrstu inspekcijskog nadzora.

Profil rizičnosti broda određuje se kombinacijom opštih, istorijskih i ekoloških kriterijuma rizika.

Za svaki brod koji pristaje u luci ili na sidrištu Crne Gore, u bazi podataka inspekcijskih nadzora, navodi se rizični profil broda na osnovu kojeg se određuje prioritet inspekcijskog nadzora, vremenski razmaci između inspekcijskih pregleda i vrsta nadzora.

U pogledu vrste nadzora na brodu se može obaviti osnovni, detaljni i prošireni inspekcijski nadzor, a u odnosu na vremensku učestalost periodični (obavlja se prema unaprijed određenim vremenskim razmacima) ili dodatni inspekcijski nadzor (obavlja se bez obzira na razdoblje proteklo od posljednjeg inspekcijskog nadzora).

Osnovni inspekcijski pregled je inspekcijski pregled na brodu koji obavlja inspektor, uključujući barem provjere koje se zahtijevaju na osnovu stava 4 ovog stava.

Detaljniji inspekcijski pregled je inspekcijski pregled koji obuhvaća elemente osnovnog inspekcijskog pregleda pri kojem su, brod i brodska oprema te posada u cjelini ili, prema

potrebi, djelimično podvrgnuti detaljnom pregledu koji obuhvaća konstrukciju broda, opremu, osoblje, životne i radne uslove i usklađenost sa brodskim operativnim postupcima.

Ministarstvo obezbjeđuje se na brodovima koji su određeni za inspekcijski pregled obavi osnovni, detaljniji i prošireni inspekcijski pregled, to:

1) prilikom svakog osnovnog inspekcijskog pregleda, Ministarstvo osigurava da inspektor najmanje:

- provjeri potvrde i dokumenta navedena u Prilogu IV. Direktive 2009/16/EC, koja moraju da budu na brodu u skladu sa ovim zakonom i konvencijama o sigurnosti i bezbjedonosnoj zaštiti;

- prema potrebi provjeri jesu li ispravljani glavni nedostaci utvrđeni prethodnim inspekcijskim pregledom koji je obavila država članica ili država potpisnica Pariškog memoranduma;

- utvrdi opšte stanje broda, među ostalim higijenske uslove na brodu, uključujući prostorije mašinskog pogona i nastambi;

2) detaljniji inspekcijski pregled, uključujući i daljnju provjeru ispunjavanja radnih uslov na brodu, obavlja se uvijek kada postoje očit razlozi za vjerovanje da nakon inspekcijskog pregleda iz stava 5 tačke 1 ovog člana stanje broda ili njegove opreme ili posade uglavnom ne ispunjava odgovarajuće zahtjeve konvencije.

Kategorije brodova koji ispunjavaju uslove za prošireni inspekcijski pregled koji obuhvata elemente osnovnog inspekcijskog pregleda i može obuhvatiti detaljniji inspekcijski pregled kada za to postoje opravdani razlozi, u skladu sa dijelom II. 3.A i 3.B Priloga I. Direktive 2009/16/EC su:

- brodovi sa visoko rizičnim profilom;

- putnički brodovi, brodovi za rasuti teret, tankeri za ulje, tankeri za plin, tankeri za štetne tečne materije (NLS) ili tankeri za hemikalije, stariji od 12 godina;

- brodovi sa visoko rizičnim profilom ili putnički brodovi, brodovi za rasuti teret, tankeri za ulje, tankeri za plin, tankeri za NLS ili tankeri za hemikalije, stariji od 12 godina, u slučaju odlučujućih ili nepredviđenih okolnosti;

- brodovi koji podliježu inspekcijskom pregledu zbog izdate mjere odbijanja uplovljavanja u skladu sa čl. 230 i 231 ovog zakona.

Brodar ili zapovjednik broda osigurava da u rasporedu plovidbe bude dovoljno vremena za obavljanje proširenog inspekcijskog pregleda.

Ne dovodeći u pitanje kontrolne mjere potrebne iz sigurnosnih razloga, brod ostaje u luci do završetka inspekcijskog pregleda.

Prošireni inspekcijski pregled obavljaju, u mjeri u kojoj je to moguće, najmanje dva inspektora.

Izuzetno od stava 9 ovog člana, ako to nije moguće, razlozi se propisno bilježe u bazi podataka inspekcijskih pregleda.

Kriterijume odabira učestalosti i vrste inspekcijskog nadzora propisuje Ministarstvo.

Utvrđivanje nedostataka

Član 228

Inspektor nakon inspekcijskog nadzora stranog broda, zbog neispunjenosti zahtjeva relevantnih instrumenata utvrđenih nadzorom iz člana 221 st. 1 i 2 ovog zakona konstatuje nedostatke ili nedostatke koji prouzrokuju zabranu napuštanja luke ili nedostatke koji prouzrokuju zabranu vršenja trgovačkih operacija stranog broda, u skladu sa PSCO Manual-om.

Ako inspektor na stranom brodu utvrdi nedostatke iz stava 1 ovog člana u pogledu sigurnosti plovidbe stranog broda, njegove sposobnosti za plovidbu, zaštite ljudi i zaštite životne sredine, zapovjednik broda odgovoran je za njihovo otklanjanje u određenom roku.

Ako utvrđeni nedostaci nijesu otklonjeni u određenom roku ili ako su, po svojoj prirodi, takvi da ugrožavaju sigurnost stranog broda, zdravlje ljudi i životnu sredinu, inspektor će zabraniti stranom brodu 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 brod pretrpio, neće se izdati nalog o zabrani isplovljenja, pod uslovom da:

- 1) je zapovjednik broda obavijestilo inspektora, pomorsku administraciju države zastave, odnosno priznatu organizaciju odgovornu za izdavanje relevantnog svjedočanstva, o slučajnoj šteti;
- 2) je zapovjednik broda broda, prije uplovljavanja u luku ili neposredno nakon nastanka štete, dostavio inspektoru podatke o okolnostima pod kojima se desila nesreća i pretrpljenoj šteti, kao i informacije o potrebnom obavještanju 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 inspektora; i
- 4) je inspektor, nakon primljenog obavještenja o otklonjenim nedostacima kojima je bila ugrožena sigurnost, zdravlje ljudi ili životna sredina, potvrdio njihovo otklanjanje.

Ako inspektor utvrdi da strani brod 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 brodskom opremom.

Otklanjanje nedostataka i zabrana isplovljenja

Član 229

Inspektor će se uvjeriti da su svi nedostaci, utvrđeni inspekcijskim nadzorom, otklonjeni ili će biti otklonjeni u skladu s međunarodnim konvencijama.

U slučaju utvrđivanja nedostataka koji očito ugrožavaju sigurnost, zdravlje ili okolinu, inspektor će izreći mjeru zabrane plovidbe broda, uključujući ro-ro putničkog broda ili brzog putničkog plovila. Rješenje o zabrani plovidbe ne smije se ukinuti sve dok se ne otkloni opasnost ili dok inspektor ne utvrdi da brod može, poštujući sve potrebne uslove, isploviti ili nastaviti s radom bez opasnosti za sigurnost i zdravlje putnika ili posade ili opasnosti za druge brodove ili ako nema opasnosti od zagađenjazaagađenja morskog okolinua.

U slučaju uslova života i rada na brodu koji očito ugrožavaju sigurnost, zdravlje ili zaštitu pomoraca, ili nedostataka koji predstavljaju ozbiljno ili opetovano kršenje zahtjeva MLC-a 2006. (uključujući prava pomoraca), Lučka kapetanija u kojoj se sprovodi inspekcijski nadzor broda osigurava zadržavanje broda ili zabranu operacija tokom kojih su uočeni nedostaci. Prilikom stručne procjene o tome treba li brod zaustaviti ili ne, inspektor primjenjuje posebno propisane kriterije.

Ako se inspekcijskim nadzorom utvrdi da brod nije opremljen ispravnim zapisivačem podataka o putovanju u skladu sa važećim propisima o sistemu nadzora plovidbe inspektor će zabraniti plovidbu brodu.

Ako nedostatak iz stava 4 ovog člana ne može biti otklonjen u luci zabrane plovidbe, inspektor može dopustiti brodu da nastavi plovidbu do odgovarajućeg remontnog brodogradilišta koje je najbliže luci zabrane plovidbe u kojemu se taj nedostatak može otkloniti ili može naložiti da se nedostatak otkloni u roku od najviše 30 dana, u skladu sa skladu sa smjernicama Memoranduma.

U izuzetnim okolnostima, kada je ukupno stanje broda očito pod-standardno, inspektor može obustaviti inspekcijski nadzor broda dok odgovorne strane (država zastave i/ili priznate organizacije) ne preduzmu mjere potrebne za ispunjavanje primjenjivih zahtjeva međunarodnih konvencija.

U slučaju zabrane plovidbe, nadležna Lučka kapetanija će odmah dostaviti informaciju o zabrani Ministarstvu, koja će odmah poslati pisanu obavijest o svim relevantnim okolnostima, zajedno s izvještajem o inspekcijskom nadzoru, državi zastave ili, ako to nije moguće, konzulu ili u njegovoj odsutnosti, najbližem diplomatskom predstavništvu te države. Po potrebi se obavještaavaju i priznate organizacije odgovorne za izdavanje klasifikacijskih ili statutarne svjedočanstava u skladu s međunarodnim konvencijama.

Ako je plovidba broda spriječena zbog ozbiljnog ili opetovanog kršenja zahtjeva MLC-a 2006. (uključujući prava pomoraca), ili zbog uslova života i rada na brodu koji očito ugrožavaju sigurnost, zdravlje ili zaštitu pomoraca, nadležno tijelo bez odlaganja obavještava državu zastavu te poziva predstavnika države zastave da, ako je moguće, bude prisutan, zahtijevajući od države zastave odgovor u propisanom roku. Lučka kapetanija također bez odlaganja obavještava odgovarajuće organizacije pomoraca i brodovlasnika u Crnoj Gori.

Uz odredbe ovog zakona primjenjuju se i drugi zahtjevi međunarodnih konvencija koji se odnose na obavještenje i postupke izvještavanja u vezi sa nadzorom države luke.

Pri obavljanju inspekcijskog nadzora stranog broda u skladu sa ovim zakonom preduzet će se sve moguće mjere kako bi se izbjeglo neopravdano kašnjenje broda ili zabrana plovidbe.

Ako je brodu neopravdano izrečena mjera zabrane plovidbe ili mu je uzrokovano neopravdano kašnjenje, vlasnik broda ili brodar imaju pravo na naknadu pretrpljene štete i gubitaka. Teret dokazivanja slučajeva iz stava 10 ovog člana je na vlasniku broda ili kompaniji.

Radi smanjenja preopterećenja luke, inspektor može dopustiti zaustavljenom brodu da se premjesti u drugi dio luke ako je takvo premještanje sigurno. Međutim, moguće preopterećenje luke ne uzima se u obzir pri donošenju odluke o zabrani plovidbe ili ukidanju iste.

Nadležna Lučka kapetanija sarađuje sa nadležnom tijelom koje upravlja lukom i drugim tijelima radi lakšeg premještanja broda pod zabranom plovidbe.

Kriterijume prema kojima se vrši stručna procjena treba li brodu zabraniti plovidbu ili ne propisuje Ministarstvo.

Mjere odbijanja uplovljenja za određene brodove

Član 230

Ministarstvo odbija uplovljenje u luke i na sidrišta svakom brodu koji:

- plovi pod zastavom države koja se nalazi na popisu loših rezultata, donesenih u skladu sa Pariškim memorandumom na osnovu informacija iz baze podataka inspekcijskih pregleda koje Komisija objavljuje svake godine, i kojem je izdata zabrana plovidbe više od dvaput tokom prethodnih 36 mjeseci u luci ili na sidrištu države članice ili države potpisnice Pariškog memoranduma; ili

- plovi pod zastavom države koja se nalazi na popisu dobrih ili srednjih rezultata, donesenih u skladu sa Pariškim memorandumom na osnovu informacija iz baze podataka inspekcijskih pregleda koje Komisija objavljuje svake godine, i kojem je izdata zabrana plovidbe više od dvaput tokom prethodna 24 mjeseca u luci ili na sidrištu države članice ili države potpisnice Pariškog memoranduma.

Stav 1 alineija 1 ovog člana ne primjenjuje se u situacijama iz člana 231 stav 12 ovog zakona.

Odbijanje uplovljavanja primjenjuje se čim brod isplovi iz luke ili napušta sidrište u kojima je treći put zadržan i u kojima je izdata mjera odbijanja uplovljenja.

Mjera odbijanja uplovljavanja ukida se tek nakon isteka tri mjeseca od datuma izdavanja te mjere te kada se ispune uslovi iz tač. 3. do 6. Priloga VIII Direktive 2009/16/EC.

Ako brod podliježe drugoj mjeri odbijanja uplovljavanja, ta mjera odbijanja uplovljavanja ukida se tek nakon razdoblja od 12 mjeseci.

Posljedica je svake sljedeće zabrane plovidbe broda u luci ili na sidrištu države članice ili države potpisnice Pariškog memoranduma odbijanje uplovljavanja u bilo koju luku i na bilo koje sidrište unutar Unije.

Treća mjera odbijanja uplovljavanja iz stava 6 ovog člana može se ukinuti nakon isteka razdoblja od 24 mjeseca od datuma izdavanja te mjere samo:

- ako brod plovi pod zastavom države koja se ne nalazi ni na popisu loših rezultata ni na popisu srednjih rezultata zbog broja zabrana plovidbe;
- ako je statutarne i klasifikacijske svjedočanstva broda izdala organizacija ili organizacije priznate na osnovu Uredbe (EZ) br. 391/2009 Evropskog parlamenta i Vijeća;

-ako brodom upravlja kompanija sa dobrim rezultatom u skladu sa dijelom I.1. Priloga I. Direktive 2009/16/EC; i

-ako su ispunjeni uslovi iz tač. od 3. do 6. Priloga VIII Direktive 2009/16/EC.

Svakom brodu koji ne ispunjava kriterijume iz stava 1 alineja 1 ovog člana nakon isteka razdoblja od 24 mjeseca od datuma izdavanja mjere odbijanja uplovljavanja trajno se odbija uplovljavanje u bilo koju luku ili na bilo koje sidrište unutar Unije.

Svaka sljedeća zabrana plovidbe nakon treće mjere odbijanja uplovljavanja, u luci ili na sidrištu unutar Unije, izdata brodu koji plovi pod zastavom države koja se nalazi na popisu srednjih ili loših rezultata, dovodi do trajnog odbijanja uplovljavanja broda u bilo koju luku ili na bilo koje sidrište unutar Unije.

Brodu koji plovi pod zastavom države koja se nalazi na popisu dobrih rezultata, kojem je tri ili više puta odbijeno uplovljavanje i kojemu je zabranjena plovidba u luci ili na sidrištu Unije tokom prvog inspekcijskog pregleda u Uniji nakon tog trećeg ili svakog sljedećeg odbijanja uplovljavanja:

-odbija se uplovljavanje u bilo koju luku ili na bilo koje sidrište Unije na razdoblje od 24 mjeseca ako je statutar i klasifikaciona svjedočanstva broda izdala organizacija ili organizacije priznate na osnovu Uredbe (EZ) br. 391/2009;

-trajno se odbija uplovljavanje u bilo koju luku ili na bilo koje sidrište Unije ako statutar i klasifikaciona svjedočanstva broda nije izdala organizacija ili organizacije priznate na osnovu Uredbe (EZ) br. 391/2009;

-period odbijanja uplovljavanja u slučaju više zabrana plovidbe produžava se za 12 mjeseci u slučajevima u kojima se primjenjuje mjera odbijanja uplovljenja u skladu sa članom 231 stav 6 ovog zakona;

Za potrebe ovog članka, države članice postupaju u skladu s postupcima utvrđenim u Prilogu VIII Direktive 2009/16/EC.

Bliže mjere odbijanja uplovljenja broda u luku propisuje Ministarstvo.

Naknadne mjere nakon inspekcijskog nadzora i zabrana plovidbe

Član 231

Ako se nedostaci iz člana 229 stav 2 ovog zakona ne mogu otkloniti u luci pregleda, Ministarstvo može dopustiti brodu da bez neopravdanog zaustavljanja nastavi plovidbu prema odgovarajućem remontnom brodogradilištu koje je najbliže luci zaustavljanja, u skladu sa postupcima Memoranduma.

Remontno brodogradilište u kojem se mogu otkloniti utvrđeni nedostaci bira zapovjednik broda, pod uslovom da su ispunjeni uslovi koje odredi država zastave a sa kojima je saglasan inspektor. Tim se uslovima osigurava da brod može nastaviti plovidbu bez opasnosti za sigurnost i zdravlje putnika ili posade ili opasnosti za druge brodove ili ako nema opasnosti od zagađenja zagađenja morske sredine.

Ako je odluka o slanju broda u remontno brodogradilište donesena zbog neusklađenosti s rezolucijom IMO-a A.744(18), u vezi s dokumentacijom broda ili u vezi s konstrukcijskim nedostacima i oštećenjima, Ministarstvo može zahtijevati da se u luci zabrane obavi mjerenje debljina prije nego što se brodu dopusti isplavljenje.

U okolnostima iz stava 1 ovog člana Ministarstvo obavještava državu u kojoj se nalazi remontno brodogradilište, odgovorne strane (država zastave i/ili priznate organizacije) i prema potrebi sva druga tijela o uslovima plovidbe.

Kada država iz stava 4 ovog člana primi obavještenje, obavještava Ministarstvo o preduzetim mjerama.

Ministarstvo će izreći mjeru odbijanja uplovljenja u sve luke ili sidrišta unutar područja Unije brodovima iz stava 1 ovog člana koji:

a) nijesu ispunili uslove koje je odredio inspektor luke u Crnoj Gori; ili

b) odbijaju ispuniti važeće zahtjeve međunarodnih konvencija nepristajanjem u dogovoreno remontno brodogradilište.

Mjera odbijanja uplovljenja počinje se primjenjivati od datuma njenog izdavanja i ukida se tek nakon isteka 12 mjeseci od datuma izdavanja te mjere i kada se ispune uslovi iz tač. 3. do 6. Priloga VIII Direktive 2009/19/EC.

Ministarstvo odmah upozorava države članice o okolnostima iz stava 6 tač. a) i b) ovog člana.

U okolnostima iz stava 6 tačka b ovog člana, nadležno tijelo koje upravlja remontnim brodogradilištem obavještava Ministarstvo o tome je li brod uplovio. Kada Ministarstvo sazna da brod nije pristao u to remonto brodogradilište, ono o tome odmah obavještava nadležna tijela svih drugih država članica.

Ako, u okolnostima iz stava 6 tačka b ovog člana remonto brodogradilište označeno na osnovu stava 1 ovog člana nije u državi članici i Ministarstvo sazna da brod nije pristao u to remonto brodogradilište, ono o tome odmah obavještuje nadležna tijela svih drugih država članica.

Prije mjere odbijanja uplovljavanja, Ministarstvo može zahtijevati savjetovanje s državom zastave broda.

Odstupajući od odredaba iz stava 6 ovog člana, Ministarstvo može dopustiti uplovljavanje u posebnu luku ili sidrište u slučaju više sile ili zbog odlučujućih sigurnosnih razloga, ili da bi se smanjila ili svela na najmanju mjeru opasnost od zagađenja ili radi ispravljanja nedostataka, pod uslovom da su vlasnik broda, kompanija ili zapovjednik broda proveli odgovarajuće mjere za sigurno uplovljenje.

Zapisnik o obavljenom inspekcijskom nadzoru

Član 232

Po završetku inspekcijskog nadzora, inspektor će sastaviti zapisnik na posebnom propisanom obrascu.

Primjerak zapisnika inspektor je dužan uručiti zapovjedniku broda.

Ako se nakon detaljnijeg inspekcijskog pregleda utvrdi da uslovi rada i života na brodu nisu u skladu sa zahtjevima MLC-a 2006., inspektor bez odlaganja prijavljuje nedostatke zapovjedniku broda, navodeći rokove koji se zahtijevaju za njihovo otklanjanje.

U slučaju da inspektor takve nedostatke smatra značajnima ili ako se nedostaci odnose na moguću pritužbu u odnosu na životne i radne uslove iz MLC-a 2006, inspektor o nedostacima također obavještuje odgovarajuće organizacije pomoraca i brodovlasnika te može:

(a) obavijestiti predstavnika države zastave;

(b) dostaviti relevantne informacije nadležnim tijelima sljedeće luke pristajanja.

U pogledu pitanja koja se odnose na MLC 2006., Ministarstvo ima pravo uputiti primjerak izvješća inspektora, kojemu se prilažu svi odgovori dobiveni od nadležnih tijela države zastave unutar propisanog roka, glavnom direktoru Međunarodnog ureda rada s ciljem preduzimanja mjera koje se mogu smatrati primjerenima i opravdanim, kako bi se osiguralo da su takvi podaci zabilježeni te da su s njima upoznate stranke kojima može biti u interesu korištenje odgovarajućih pravnih lijekova.

Obrazac zapisnika iz stava 1 ovoga člana propisuje Ministarstvo.

Pravo na žalbu

Član 233

Vlasnik broda, uključujući ro-ro putnički brod ili brzo putničko plovilo, ili brodar ili predstavnik vlasnika u Crnoj Gori imaju pravo na žalbu protiv rješenja o zabrani plovidbe broda, uključujući ro-ro putnički brod ili brzo putničko plovilo, ili mjere odbijanja uplovljavanja, a koje je rješenje donio ili mjere preduzeo inspektor. Žalba ne uzrokuje odgodu rješenja o zabrani plovidbe broda ili mjere odbijanja uplovljavanja.

Inspektor propisno obavještava zapovjednika broda iz stava 1 ovog člana o pravu na žalbu i o odgovarajućim postupcima u vezi s tim.

Postupak povodom žalbe vodi se u skladu sa zakonom koji se uređuje upravni postupak.

Ako se na osnovu žalbe ili zahtjeva koje uloži vlasnik broda ili brodar ili njegov predstavnik, rješenje o zabrani plovidbe broda ili mjera o odbijanju uplovljavanja poništi ili izmijeni:

- a) Lučka kapetanija osigurava da se baza podataka inspekcijskih pregleda Komisije u skladu s tim bez odlaganja izmjenjuje i dopunjuje;
- b) Lučka kapetanija dužna je izdati rješenje o zabrani plovidbe broda ili o mjeri odbijanja uplovljavanja u roku od 24 sata od takve odluke osigurati da se isprave podaci objavljeni u skladu sa članom 239 ovog zakona.

Pritužbe **Član 234**

Pritužbe se upućuju Ministarstvu od bilo kog lica ili organizacije sa opravdanim interesom u pogledu sigurnosti broda, uključujući i sigurnost i opasnost po zdravlje posade, uslove života i rada na brodu te sprečavanje zagađenja, radi brze početne procjene. Pomoću te procjene može se odrediti je li pritužba opravdana.

U slučaju da je pritužba opravdana, inspektor je dužan preduzeti potrebne radnje u vezi sa pritužbom, te posebno osigurati da svatko na koga se ta pritužba izravno odnosi može iznijeti svoje mišljenje.

Ako inspektor smatra da je pritužba neosnovana, o svojoj odluci i o razlozima za tu odluku obavještava podnositelja pritužbe.

Identitet podnositelja pritužbe ne otkriva se zapovjedniku, vlasniku, brodaru ili kompaniji dotičnog broda. Inspekcija sigurnosti plovidbe preduzima odgovarajuće mjere sa ciljem čuvanja povjerljivosti pritužbi pomoraca, uključujući osiguravanje povjerljivosti za vrijeme svih razgovora s pomorcima.

Ministarstvo obavještava državu zastave o pritužbama koje su očito neosnovane i o daljim preduzetim mjerama, a prema potrebi jedan primjerak pritužbe dostavlja Međunarodnoj organizaciji rada (ILO).

Postupci po pritužbi prema MLC-u 2006 **Član 235**

O pritužbi pomorca o kršenju zahtjeva MLC-a 2006. (uključujući prava pomoraca), može se obavijestiti inspektor u luci pristajanja broda. Inspektor sprovodi početnu istragu.

U zavisnosti o prirodi pritužbe, početna istraga će po potrebi obuhvatiti procjenu jesu li sprovedeni postupci po pritužbi na brodu predviđeni u Pravilu 5.1.5. MLC-a 2006. inspektor plovidbe može provesti detaljniji inspekcijski pregled.

Inspektor će promicati rješavanje pritužbe na razini broda.

Ako pritužba pomorca koja se odnosi na pitanja obuhvaćena MLC-om 2006. nije razriješena na nivou broda, Ministarstvo bez odlaganja izvještava državu zastave tražeći savjet i dostavljanje plana otklanjanja nedostataka, uz navođenje roka dostave. Izvještaj o svim izvršenim inspekcijskim pregledima dostavlja se u elektronskom obliku u Thetis bazu podataka.

Ako pritužba nije riješena nakon mjera preduzetih u skladu sa stavom 4 ovog člana, Ministarstvo dostavlja primjerak izvještaja o inspekcijskom nadzoru glavnom direktoru Međunarodne organizacije rada, zajedno sa svim odgovorima nadležnih tijela države zastave unutar traženog roka. Ministarstvo obavještava i odgovarajuće organizacije pomoraca i brodovlasnika u Crnoj Gori.

Ministarstvo redovno dostavlja statističke podatke i informacije koje se odnose na riješene pritužbe Međunarodnoj organizaciji rada.

Odredbe člana 234 primjenjuju se i na pritužbe iz ovoga člana.

Naknada troškova **Član 236**

Ako se inspekcijskim nadzorima iz člana 221 stav 1 ovog zakona utvrde nedostaci u vezi sa zahtjevima konvencija koji nalažu zaustavljanje broda, sve troškove koji se odnose na

inspekcijske preglede u svim redovitim obračunskim razdobljima snosi brodovlasnik ili brodar ili njegov predstavnik u državi luke.

Za sve troškove u vezi s inspekcijskim pregledima koje obavlja inspektor u skladu s odredbama u vezi zabrane isplavlivanja ili odbijanja uplovljavanja uključujući i pregled ukidanja mjere izгона tereti se vlasnik broda ili brodar.

U slučaju zabrane plovidbe broda, sve troškove u vezi sa zadržavanjem broda u luci snosi vlasnik broda ili brodar.

Zabrana plovidbe traje sve dok ne budu plaćeni svi troškovi u cijelosti ili dok se ne dobije odgovarajuće jamstvo za naknadu troškova.

Mjerila za utvrđivanje visine troškova iz stava 1 ovog člana utvrđuje Ministarstvo.

Baza podataka inspekcijskih nadzora (Thetis)

Član 237

Baza podataka inspekcijskih nadzora sadrži sve podatke potrebne za sprovođenje sistema inspekcijskih nadzora uspostavljenog u skladu sa ovim zakonom.

Ministarstvo osigurava da se informacije o stvarnom vremenu uplovljavanja i stvarnom vremenu isplavlivanja svih brodova koji pristaju u lukama Crne Gore ili na njihovim sidrištima, zajedno sa identifikacijskom oznakom predmetne luke ili sidrišta, u roku od tri sata od uplovljavanja, odnosno isplavlivanja, prenesu u bazu podataka inspekcijskih pregleda putem sistema Evropske Unije za razmjenu pomorskih informacija SafeSeaNet.

Ministarstvo osigurava da se informacije povezane sa inspekcijskim nadzorima obavljenima u skladu o ovim dijelom zakona prenesu u bazu podataka inspekcijskih pregleda čim se dovrši izvješće o inspekcijskom nadzoru ili ukine zabrana plovidbe broda.

Ministarstvo osigurava da se informacije prenesene u bazu podataka inspekcijskih nadzora u roku od 72 sata potvrde radi objavljivanja. Izvještaj o inspekcijskom nadzoru prije njegova prenosa u bazu podataka potvrđuje, ako je to izvedivo, inspektor ili drugi ovlašćeni zaposlenik Ministarstva koji nije sudjelovao u inspekcijskom pregledu.

Na osnovu podataka o inspekcijskim nadzorima koje dostavljaju države članice, Komisija može pronaći u bazi podataka sve potrebne podatke o inspekcijskom nadzoru stranih brodova u lukama članica, posebno podatke o rizičnom profilu broda, o brodovima koji ispunjavaju uslove za inspekcijski nadzor, podatke o kretanju brodova te o obavezama obavljanja inspekcijskih pregleda za pojedinu državu članicu.

Države članice imaju pristup svim podacima u bazi podataka inspekcijskih nadzora, koji su bitni za sprovođenje inspekcijskih postupaka iz ovog zakona.

Državama članicama i trećim potpisnicama Pariškog memoranduma dopušten je pristup svim podacima koje su unijele u bazu podataka inspekcijskih nadzora te podacima o brodovima koji plove pod njihovom zastavom.

Funkcije koje mora da ima baza podataka inspekcijskih nadzora propisuje Ministarstvo.

Posada broda

Član 238

Ukoliko postoji očit razlog za vjerovanje da je zapovjednik ili član posade pod uticajem alkohola, droga ili psihoaktivnih lijekova, inspektor će ga podvrgnuti ispitivanju s pomoću odgovarajućih sredstava i uređaja ili ga uputiti na stručni pregled radi provjere ima li alkohola u organizmu ili pokazuje li znake alkoholne poremećenosti odnosno nalazi li se pod uticajem droga ili psihoaktivnih lijekova.

Zapovjednik ili član posade dužan se podvrgnuti ispitivanju odnosno stručnom pregledu na koji je upućen.

Ako se ispitivanjem ili stručnim pregledom utvrdi da je lice iz stava 2 ovog člana pod uticajem alkohola više od 0,5 g/kg alkohola u krvi, droga ili psihoaktivnih lijekova, troškove utvrđivanja snosit će odnosno lice.

Inspektor će o obavljenom ispitivanju pomoću odgovarajućih sredstava i uređaja, a radi utvrđivanja prisustva u organizmu alkohola, sastaviti zapisnik na obrascu propisanom u okviru sistema upravljanja kvalitetom.

Ako inspektor utvrdi da je član posade pod uticajem alkohola, te ima više od 0,5 g/kg alkohola u krvi, ili je pod uticajem droga ili psihoaktivnih lijekova ili je iz drugih razloga nesposoban za obavljanje poslova u vezi sa sigurnosti plovidbe, naredit će zapovjedniku broda da ga smijeni s dužnosti.

Ako inspektor utvrdi da je zapovjednik broda pod uticajem alkohola, droga ili psihoaktivnih lijekova ili da je zbog drugih razloga nesposoban za upravljanje brodom ili ako brod iz razloga navedenih u stavu 1 ova člana nema najmanji broj i sastav članova posade koji su propisani za njegovu sigurnu plovidbu, zabranit će se brodu plovidba dok ne prestanu razlozi radi kojih je zabrana izdana.

Objava podataka

Član 239

Podaci o inspekcijskom nadzoru stranih brodova obavljenim u lukama Crne Gore, koji su rezultirali izricanjem mjera zadržavanja brodova i zabrane uplovljavanja brodovima u objavljuje i održava Evropska Komisija na javnim mrežnim stranicama.

Podaci iz stava 1 ovog člana unose se, te se javno objavljuju putem informacionog sistema Equasis, neposredno nakon sprovođenja inspekcijskog pregleda ili izricanja mjere zabrane isplavljenja.

Postupak objave podataka iz stava 1 propisuje Ministarstvo.

Razmjena informacija i saradnja

Član 240

Ministarstvo osigurava dostavu sljedećih:

- a) informacije o brodovima koji nisu dostavili nikakve informacije u skladu sa zahtjevima ove Direktive, Direktive 2002/59/EZ i Direktive (EU) 2019/883 Evropskog parlamenta i Vijeća (5) te, prema potrebi, Uredbe (EZ) br. 725/2004;
- b) informacije o brodovima koji su isplovili a nijesu ispunili zahtjeve iz člana 7 Direktive (EU) 2019/883;
- c) informacije o brodovima kojima je zabranjeno uplovljavanje ili im je naloženo da isplave iz luke zbog sigurnosnih razloga;
- d) podatke o očitim nepravilnostima.

Podaci za praćanje sprovođenja

Član 241

Ministarstvo dužno je da dostavlja Evropskoj Komisiji, u propisanim vremenskim razmacima, podatke o obavljenoj inspekcijskim nadzorima nad stranim brodovima u svojim lukama.

Podatke koji se dostavljaju propisuje Ministarstvo.

Inspekcijski nadzor stranih ro-ro putničkih plovila i brzih putničkih plovila na redovnoj liniji

Član 242

Ro-ro putnički brodovi i brza putnička plovila koji plove na redovnoj liniji podložni su inspekcijskom nadzoru kada udovoljavaju vremenskim okviru i drugim posebno propisanim usloviuslovima.

Pri planiranju inspekcijskih nadzora ro-ro putničkog broda ili brzog putničkog plovila inspektori uzimaju u obzir raspored plovidbe i održavanja tog ro-ro putničkog broda ili brzog putničkog plovila.

Ako je ro-ro putnički brod ili brzo putničko plovilo predmet inspekcijskog nadzora u skladu s ovim člankom, taj se inspekcijski nadzor unosi u bazu podataka inspekcijskih nadzora Thetis. Taj inspekcijski nadzor pribraja se u ukupni broj godišnjih inspekcijskih nadzora koje obavlja Crna Gora, u skladu sa članu ovog zakona.

Ro-ro putnički brodovi i brza putnička plovila na koje se primjenjuje režim nadzora na osnovu ovoga člana izuzeti su od obaveze javljanja najave dolaska u smislu raspoloživosti za detaljan inspekcijski nadzor.

Ministarstvo je dužno osigurati obavljanje nadzora ro-ro putničkih brodova ili brzih putničkih plovila koji ispunjavaju kriterije za dodatni inspekcijski nadzor prema Inspekcijski nadzori koji se sprovode na osnovu ovoga stava sprovode se nezavisnonezavisno o vremenskom razmaku između posebno propisanih inspekcijskih nadzora.

Ministarstvo može dopustiti da na inspekcijskom nadzoru ro-ro putničkog broda ili brzog putničkog plovila sudjeluje kao promatrač i inspektor države iz druge države članice.

Ukoliko se inspekcijski nadzor ro-ro putničkog broda ili brzog putničkog plovila crnogorske državne pripadnosti obavlja u jednoj od država članica, Ministarstvo će uputiti toj državi članici zahtjev za sudjelovanjem inspektora u inspekcijskom nadzoru u svojstvu promatrača.

Vremenski okvir inspekcijskog nadzora i uslove obavljanja nadzora iz ovoga člana propisat će Ministarstvo.

Inspekcijski nadzor nad domaćim brodom

Član 243

Inspekcijskom nadzoru u lukama Crne Gore prije svih podvrgavaju se sljedeći brodovi crnogorske državne pripadnosti:

- 1) u međunarodnoj plovidbi kojima je u stranoj luci bilo zabranjeno isplovljenje, a prilikom prvog dolaska u crnogorsku luku;
- 2) koji se nalaze na »crnim« listama posebnog nadzora brodova, koje vodi Ministarstvo;
- 3) kojima su svjedočanstva povučena ili su postala nevažeća;
- 4) kod kojih je prilikom inspekcijskog nadzora u drugoj luci utvrđen nedostatak, čije je otklanjanje naloženo u određenom roku, nakon isteka tog roka;
- 5) koji su:
 - uključeni u sudar, nasukavanje ili drugu pomorsku nesreću;
 - osumnjičeni za navodno kršenje odredbi o ispuštanju štetnih materija ili otpadnih voda;
 - brodovi koji manevrišu na neuobičajen i nesiguran način, ili se nije pridržavao šema usmjerene i odijeljene plovidbe usvojene od strane IMO-a, ili se ne poštuju sigurni postupci i pravila navigacije;
 - vođeni na način koji predstavlja opasnost za lica, imovinu ili okolinu;
- 6) koje su prijavile nadležne vlasti druge države;
- 7) za koje su piloti ili lučke vlasti prijavili nedostatke koji bi mogli ugroziti sigurnost plovidbe prema odredbama posebnih propisa kojima je uređena pilotaža, prijavljivanje opasnih materija i red u luci;
- 8) koji nijesu udovoljili zahtjevima u vezi prijavljivanja opasnih materija;
- 9) koji nijesu udovoljili zahtjevima u vezi prijavljivanja broskog otpada ili na osnovu dostavljenih informacija postoji drugi razlog za sumnju u udovoljavanje zahtjeva u vezi s predajom broskog otpada;
- 10) koje su prijavile druge fizička ili pravna lica koja imaju legitimni interes za sigurno vođenje broda, zaštitu ljudskih života i okolinu;
- 11) putnički brodovi, ro-ro putnički brodovi i brodovi za prevoz rasutog tereta;
- 12) koji bi mogli predstavljati posebnu opasnost, na primjer tankeri za ulje, brodovi za prevoz plina i hemikalija, te brodovi koji prevoze upakirane opasne materije;
- 13) za koje postoji dokaz ili osnovana sumnja o namjernom ispuštanju ulja ili drugih povreda propisa o sprečavanju zagađenjazagađenja mora u vodama pod jurisdikcijom Crne Gore;
- 14) sa kojih je odaslan lažni poziv za pomoć ili je ovlašćenneovlašćeno korištena radioveza;
- 15) koji su plovili izvan dozvoljenog područja plovidbe;
- 16) 1 za koje se sumnja da ne zadovoljavaju propisane standarde sigurnosti i upravljanja sigurnošću.

Inspekcijski nadzor zbog prijave ili obavještenja

Član 244

Ako se inspekcijski nadzor sprovodi zbog prijave ili obavještenja zapovjednika, člana posade ili drugog lica ili organizacije koja ima interes za sigurno vođenje broda, životne uslove na brodu, sprečavanje zagađenja, ili sigurnosnu zaštitu, inspektor je dužan osigurati da identitet lica koja je podnijela prijavu ili obavještenje ne bude otkriven.

Vrste inspekcijskog nadzora

Član 245

Inspekcijski nadzor domaćeg broda može biti osnovni, detaljni i prošireni.

Osnovni nadzor domaćeg broda obuhvaća naročito:

- a) provjeru, u primjerenom obimu, posebno navedenih isprava i knjiga;
- b) pregled opšteg stanja broda, opreme, uređaja, tereta, putnika i posade, te životnih i radnih uslova na brodu.

Sve isprave, osim Potvrde o usklađenosti (ISM), moraju biti u upisniku.

Tokom nadzora domaćeg broda inspektor je dužan da obavi uvid u Upisni list broda zbog tačnog upisa podataka o brodu u zapisnik.

Inspektor može provjeriti i druge isprave, zapise i knjige broda i posade.

Popis isprava koje inspektor pregledava propisuje Ministarstvo.

Detaljni nadzor

Član 246

Ako se inspektor prilikom obavljanja osnovnog pregleda uvjeri da je opšte stanje broda takvo da postoji očiti razlog za vjerovanje da brod, oprema, uređaji, teret, posada, te životni i radni uslovi na brodu ne odgovaraju uslovima sigurnosti, pristupit će detaljnom pregledu.

Očiti razlozi postoje kad se inspektor, u skladu sa svojom profesionalnom procjenom uvjeri, da postoje činjenice koje upozoravaju na potrebu sprovođenja detaljnog pregleda broda, opreme, uređaja ili posade.

Očiti razlozi su kada inspektor pronađe dokaze koji po njegovom stručnom mišljenju zahtijevaju detaljniji inspekcijski pregled broda, njegove opreme ili posade.

Primjere očitih razloga propisuje Ministarstvo.

Detaljni inspekcijski nadzor domaćeg broda

Član 247

Detaljni inspekcijski nadzor domaćeg broda obuhvata naročito pregled konstrukcije broda, prostora mašinskog pogona, uslova dodijeljenih teretnih linija, sredstava za spašavanje, sigurnosti radiouređaja, opreme za navigaciju, opreme za zaštitu od požara, uvježbanost posade za vanredne situacije, te pregled životnih i radnih uslova na brodu.

Prilikom obavljanja detaljnog inspekcijskog nadzora inspektor će naročito voditi računa o onom području koje je predstavljalo očit razlog za sprovođenje detaljne inspekcije.

Detaljni nadzor broda, brodskih sistema, te sistema upravljanja sigurnošću, obaviti će se nad brodom u slučaju sumnje da ne zadovoljava propisane standarde sigurnosti i upravljanja sigurnošću. U slučaju da se sumnja da brod dijelom ne zadovoljava propise, može se pregled ograničiti na sumnjiva područja.

U slučaju novogradnji, ili novo nabavljenih korišćenih brodova, koji žele ploviti pod zastavom Crne Gore može se, prema ocjeni Ministarstva, obaviti detaljni pregled broda i/ili nacrtu broda u crnogorskim ili stranim lukama i brodogradilištima.

Troškove ovih pregleda snosi vlasnik broda.

Prošireni inspekcijski pregled

Član 248

Kada postoje očiti razlozi za obavljanje detaljnog nadzora određenih kategorija domaćih brodova, inspektor će obaviti i prošireni inspekcijski pregled.

Razloge i način obavljanja proširenog inspekcijskog nadzora propisuje Ministarstvo.

Brodovi crnogorske državne pripadnosti

Član 249

Brodovi crnogorske državne pripadnosti podliježu proširenom inspekcijskom pregledu najmanje jednom godišnje.

Privremena obustava inspekcijskog nadzora

Član 250

U izuzetnim situacijama, kada inspektor prilikom inspekcijskog nadzora utvrdi da brod očito ne udovoljava uslovima sigurnosti, jer je utvrđen veći broj bitnih nedostataka, može se privremeno obustaviti inspekcijski nadzor dok odgovorna strana ne preduzme odgovarajuće korake koji će se osigurati da brod zadovolji osnovne uslove u pogledu sigurnosti.

U slučaju iz stava 1 ovog člana, inspektor donosi rješenje o zabrani isplovljenja broda. Istovremeno, u slučaju privremene obustave inspekcijskog nadzora domaćeg broda inspektor će izvijestiti priznatu organizaciju, koja će na poziv kompanije sprovesti nadzor broda iz svoje nadležnosti, te o rezultatima nadzora i preduzetim mjerama pisano izvijestiti inspektora.

Ukoliko poduzete mjere iz stava 3 ovog člana u dovoljnoj mjeri osiguravaju zadovoljavanje osnovnih uslova sigurnosti broda, inspektor će nastaviti s privremeno obustavljenim inspekcijskim nadzorom.

Troškovi ponovnog inspekcijskog nadzora

Član 251

Troškove ponovnog inspekcijskog nadzora broda kojem je izrečena mjera zabrane isplovljavanja zbog ne udovoljavanja uslovima sigurnosti plovidbe propisanih ovim zakonom, te odredbama međunarodnih konvencija, snosi kompanija.

Mjera zabrane isplovljenja broda neće se ukinuti dok odgovorno lice ne podnese dokaz o podmirenju troškova iz stava 1 ovog člana.

Mjerila za određivanje troškova iz stava 1 ovog člana utvrđuje Ministarstvo.

Uplaćena sredstva koristit će se za podmirenje troškova ponovnog inspekcijskog pregleda.

Član posade pod uticajem alkohola

Član 252

Ukoliko postoji očiti razlog za vjerovanje da je zapovjednik ili član posade pod uticajem alkohola, droga ili psiho-aktivnih lijekova, inspektor će ga podvrgnuti ispitivanju pomoću odgovarajućih sredstava i uređaja ili ga uputiti na stručni pregled radi provjere ima li alkohola u organizmu ili pokazuje li znakove alkoholne poremećenosti odnosno nalazi li se pod uticajem droga ili psiho-aktivnih lijekova.

Zapisnik o obavljenom inspekcijskom nadzoru broda

Član 253

Nakon obavljenog inspekcijskog pregleda, inspektor je dužan sastaviti zapisnik o obavljenom inspekcijskom nadzoru.

Zapisnik sadrži rezultate inspekcijskog pregleda, utvrđene nedostatke, te pojedinosti o svakoj preduzetoj mjeri.

Inspektor je dužan sa sadržajem zapisnika upoznati zapovjednika broda ili lice koje ga zamjenjuje, te kompaniju, brodara ili drugo ovlašćeno lice.

Zapisnik potpisuje zapovjednik broda ili lice koje ga zamjenjuje.

Primjerak zapisnika inspektor je dužan uručiti zapovjedniku broda.

Pravo na žalbu

Član 254

Kad inspektor zapisnički utvrdi nedostatke, donosi i rješenje za otklanjanje nedostataka u određenom roku.

Rješenje o otklanjanju nedostataka inspektor uručuje zapovjedniku broda, te dostavlja kompaniji, brodaru, priznatoj organizaciji, Ministarstvu (upisom u odgovarajuću bazu podataka) i lučkoj kapetaniji luke upisa.

Na rješenje iz stava 1 ovog člana zapovjednik broda, kompanija, brodar ili njihov ovlašćenovlašćeni predstavnik imaju pravo žalbe u roku od 15 dana od dana dostave rješenja.

Žalba se putem Lučke kapetanije ulaže Ministarstvu.

Ukoliko prilikom inspekcijskog nadzora inspektor utvrdi nedostatke koji su po svojoj prirodi takvi da ne ugrožavaju bitno sigurnost plovidbe i zaštitu ljudskih života na moru, te morsku okolinu ili se ne mogu u razumnom roku otkloniti u luci pregleda, inspektor može dopustiti brodu da isplovi s utvrđenim nedostacima, vodeći računa o uslovima i trajanju narednog putovanja, uz obavještenje lučkoj kapetaniji sljedeće luke uplovljenja, ako je primjenjivo.

Zabrana isplovljenja

Član 255

Ukoliko su utvrđeni nedostaci po svojoj prirodi takvi da očitio ugrožavaju sigurnost plovidbe, zdravlje ljudi i morsku sredinu, inspektor će donijeti rješenje o zabrani isplovljenja broda ili zaustavljanju radnje u tokutoku koje je pronađen nedostatak.

Isplovljenje broda

Član 256

Ukoliko se nedostaci koji su doveli do zabrane isplovljenja broda ne mogu otkloniti u luci gdje je mjera zabrane izrečena, inspektor će dopustiti brodu da isplovi do najbližeg raspoloživog brodogradilišta ili druge odgovarajuće luke po izboru kompanije ili broдача, a uz saglasnost inspektora, gdje će utvrđeni nedostaci biti otklonjeni.

Prilikom donošenja odluke iz stava 1 ovog člana, inspektor će voditi računa da putovanje do brodogradilišta ili druge odgovarajuće luke ne predstavlja nerazuman rizik za zdravlje i život posade, rizik za druge brodove ili nerazuman rizik za morsku okolinu.

Javljanje broda

Član 257

Brod je dužan javiti se u brodogradilište ili luku u koju je upućen.

Ukoliko se brod ne javi u brodogradilište ili luku u koju je upućen, brodu će biti zabranjeno isplovljenje u prvoj sljedećoj luci Crne Gore.

Rješenje o zabrani isplovljenja broda

Član 258

U slučaju izricanja mjere zabrane isplovljenja inspektor će u zapisniku navesti pozivanje na odgovarajući propis uz svaki nedostatak koji je razlog za izricanje takve mjere.

Kad inspektor donese odluku o zabrani isplovljenja broda, pored zapisnika, donosi i rješenje.

Rješenje o zabrani isplovljenja broda inspektor uručuje zapovjedniku broda.

Na rješenje iz stava 1 ovog člana vlasnik broda, kompanija, broдар ili njen ovlašćeni predstavnik imaju pravo žalbe u roku od 15 dana.

Žalba se putem Lučke kapetanije ulaže Ministarstvu.

Nadzor domaćeg broda u stranoj luci

Član 259

Za obavljanje nadzora u stranoj luci raspoloživi su prije svih sljedeći domaći brodovi u međunarodnoj plovidbi:

a) brod koji nije pregledan u luci Crne Gore u posljednje 3 godine;

b) brod kojem je u zadnje tri godine u stranim lukama dva i više puta izrečena mjera zabrane isplovljenja.

Ministarstvo će, u dogovoru s kompanijom usuglasiti vrijeme i mjesto nadzora.

Nadzor broda u stranoj luci se obavlja u opsegu detaljnog ili proširenog inspekcijskog nadzora.

O inspekcijskom nadzoru u stranoj luci inspektor sastavlja zapisnik u skladu sa skladu sa postupkom određenim sistemom kvaliteta.

Ukoliko se utvrde nedostaci na brodu, inspektor će donijeti rješenje o otklanjanju nedostataka, te o tome obavijestiti priznatu organizaciju, a zapovjedniku naložiti otklanjanje nedostataka u određenom roku.

Ukoliko su nedostaci takve prirode da je bitno ugrožena sigurnost plovidbe, inspektor će preduzeti mjere radi sprečavanja isplovljenja broda iz strane luke.

Zapovjednik/kompanija će prije isplovljenja broda iz strane luke obavijestiti inspektora o svim radnjama preduzetim s ciljem otklanjanja utvrđenih nedostataka iz st. 5 i 6 ovog člana.

Troškove putovanja inspektora snosi Ministarstvo, osim u slučaju utvrđivanja nedostataka kojim se bitno ugrožava sigurnost plovidbe, kada troškove putovanja inspektora snosi kompanija.

Postupak nadziranja utvrđenih nedostataka sprovodi se u skladu sa skladu sa postupkom određenim sistemom kvaliteta.

IMO broj kompanije

Član 260

Ako se na brod primjenjuju zahtjevi ISM Kodeksa inspektor će tokom tokom inspekcijskog nadzora provjeriti je li kompanija identifikovana pomoću IMO broja.

Inspekcijski nadzor domaćih RO-RO putničkih brodova i brzih putničkih brodova

Član 261

Odredbe ovog dijela zakona primjenjuju se na ro-ro putničke brodove i brza putnička plovila crnogorske državne pripadnosti koji plove:

- a) na redovnim linijama između luke Crne Gore i luke treće zemlje; ili
- b) na redovnim linijama u nacionalnoj plovidbi u morskim područjima u kojima mogu ploviti brodovi klase A.

Odredbe ovog dijela zakona ne primjenjuju se na ro-ro putničke brodove i brza putnička plovila obuhvaćena članom 242 ovoga zakona.

Inspekcijski nadzori prije početka plovidbe

Član 262

Prije početka plovidbe ro-ro putničkog broda ili brzog putničkog plovila na redovnoj liniji inspekcijski nadzor prije početka plovidbe sastoji se od sljedećeg:

- a) provjere usklađenosti sa posebnim uslovima za plovila na redovnim linijama;
- b) inspekcijskog nadzora, u skladu s posebnim uslovima za nadzor u svrhu provjere udovoljava li ro-ro putnički brod ili brzo putničko plovilo uslovima potrebnima za sigurnu plovidbu na redovnoj liniji.

Inspekcijski nadzor prije početka plovidbe sprovodi inspektor sigurnosti plovidbe u skladu sa ovim zakonom. Međunarodnim konvencijama i Direktivom 2017/2110/EC.

Kompanija je dužna na zahtjev inspektora unaprijed dostaviti dokaze o usklađenosti sa zahtjevima iz stava 1 tačka b) ovog člana najranije mjesec dana prije inspekcijskog nadzora koji se obavlja prije početka plovidbe.

Uslove iz tač. a) i b) ovog člana donosi Ministarstvo.

Izuzetak od obaveze sprovođenja inspekcijskog nadzora prije početka plovidbe

Član 263

U slučaju inspekcijskih nadzora prije početka plovidbe Lučka kapetanija može odlučiti da neće primjenjivati određene zahtjeve ili postupke iz člana 262 ovog zakona koji se odnose na inspekcijski nadzor sigurnosti plovidbe koji su bitni za bilo koji godišnji nadzor države zastave ili inspekcijski nadzor sproveden unutar prethodnih šest mjeseci, pod uslovom da su se slijedili bitne postupke i smjernice za nadzor određene u Smjernicama IMO-a za preglede prema usklađenom sistemu pregleda i izdavanja svjedočanstava, u ažuriranoj verziji - HSSC ili postupke osmišljene za postizanje istog cilja.

Inspektor nakon nadzora unosi rezultate nadzora u bazu podataka iz člana 237 ovog zakona.

Kad ro-ro putnički brod ili brzo putničko plovilo treba ploviti na redovnoj liniji, Lučka kapetanija može uzeti u obzir inspekcijske i druge preglede koji su u odnosu na taj ro-ro

putnički brod ili brzo putničko plovilo prethodno sprovedeni u svrhu plovidbe na drugoj redovnoj liniji obuhvaćenoj ovim zakonom i propisima donesenim na osnovu njega.

Pod uslovom da je Lučka kapetanija zadovoljna tim prethodnim inspekcijskim i drugim nadzorima te da su oni bitni za nove uslove rada, inspekcijski pregled predviđen u stavu 5 ovog člana neće se primjenjivati prije nego što ro-ro putnički brod ili brzo putničko plovilo započne sa plovidbom na novoj redovnoj liniji.

Na zahtjev kompanije Lučka kapetanija može unaprijed potvrditi da je saglasna da su prethodni inspekcijski i drugi pregledi bitni za nove uslove rada.

Ako zbog nepredviđenih okolnosti postoji hitna potreba brzog uvođenja zamjenskog ro-ro putničkog broda ili brzog putničkog plovila kako bi se osigurala neprekidna usluga, i ne primjenjuje se stav 2 ovog člana, Lučka kapetanija može dopustiti početak plovidbe ro-ro putničkog broda ili plovila pod uslovom da je inspektor provjerio udovoljavanje sljedećim uslovima:

- a) da vizualni inspekcijski nadzor i provjera isprava ne ukazuju na to da ro-ro putnički brod ili brzo putničko plovilo ne ispunjava potrebne zahtjeve za sigurnu plovidbu;
- b) da inspektor završi obavljanje inspekcijskog nadzora prije početka plovidbe predviđenog u članu 262 stav 1 ovog zakona u roku od jednog mjeseca.

Redovni inspekcijski nadzori

Član 264

Inspektori svakih 12 mjeseci sprovode:

- a) inspekcijski nadzor, u skladu sa zahtjevima za sprovođenje postupka inspekcijskog nadzora u svrhu provjere udovoljavali li ro-ro putnički brod ili brzo putničko plovilo zahtjevima za sigurnu plovidbu u redovnoj liniji;
- b) inspekcijski nadzor tokom tokom plovidbe na redovnoj liniji, najranije četiri mjeseca i najkasnije osam mjeseci nakon inspekcijskog nadzora iz stava 1 tačka a) ovog člana, koji obuhvaća posebne uslove za sprovođenje inspekcijskog nadzora tokom plovidbe koje propisuje Ministarstvo.

Inspekcijski nadzor iz stava 1 tačke a) ovoga člana može se, prema odluci Lučke kapetanije, obaviti istovremeno ili zajedno sa godišnjim nadzorom priznate organizacije koja u ime države zastave obavlja nadzor, pod uslovom da se slijede bitni postupci i smjernice za nadzore kako je određeno u Smjernicama IMO-a za preglede prema usklađenom sistemu pregleda i izdavanja svjedočanstava, u ažuriranoj verziji - HSSC ili postupci osmišljeni za postizanje istog cilja.

Inspektori sprovode inspekcijski nadzor u skladu s posebnim uslovima iz člana 259 ovog zakona svaki put kad je ro-ro putnički brod ili brzo putničko plovilo podvrgnut značajnim popravkama, izmjenama i preinakama ili kad se promijeni upravljanje ili dođe do prenosa klase.

U slučaju promjene upravljanja ili prenosa klase inspektor može, nakon uzimanja u obzir prethodnih inspekcijskih nadzora ro-ro putničkog broda ili brzog putničkog plovila i pod uslovom da ta promjena ili prenos ne utiče na sigurnu plovidbu ro-ro putničkog broda ili plovila, izuzeti ro-ro putnički brod ili brzo putničko plovilo od inspekcijskog nadzora iz stava 2 ovoga člana.

Zapisnik o inspekcijskom nadzoru domaćih RO-RO putničkih brodova i brzih putničkih brodova

Član 265

Nakon dovršenog inspekcijskog nadzora inspektor sastavlja zapisnik u skladu sa članom 232 ovog zakona.

Informacije sadržane u zapisniku o inspekcijskom nadzoru iz stava 1 ovog člana dostavljaju se u bazu podataka inspekcijskih pregleda.

Otklanjanje nedostataka, zabrana polaska i suspenzija inspekcijskog pregleda

Član 266

Kada je očito da su nedostaci opasni za zdravlje ili sigurnost ili da predstavljaju neposrednu opasnost za zdravlje ili ljudske živote, ro-ro putnički brod ili brzo putničko plovilo,

njegovu posadu i putnike, inspektor donosi rješenje kojim se zabranjuje njegovo isplovljavanje („rješenje o zabrani isplovljavanja”). Zapovjedniku se dostavlja primjerak tog rješenja.

Rješenje o zabrani isplovljavanja ukida se tek kad se otkloni nedostatak i ukloni opasnost iz stava 1 ovog člana ili inspektor utvrdi da brod ili plovilo može, podložno svim nužnim uslovima, isploviti ili nastaviti s plovidbom bez rizika za sigurnost i zdravlje putnika ili posade ili rizika za taj ro-ro putnički brod ili brzo putničko plovilo ili druge brodove.

Ako se nedostatak iz stava 1 ovog člana ne može odmah ispraviti u luci u kojoj je nedostatak potvrđen ili otkriven, inspektor će dopustiti brodu ili plovilu da nastavi do odgovarajućeg remontnog brodogradilišta u kojem se taj nedostatak može odmah otkloniti.

U izuzetnim okolnostima, kad je ukupno stanje ro-ro putničkog broda ili brzog putničkog plovila očito nedovoljno kvalitetno, inspektor može prekinuti inspekcijski nadzor tog broda ili plovila dok kompanija ne poduzme mjere potrebne kako bi se osiguralo da taj ro-ro putnički brod ili brzo putničko plovilo više nije očito opasno za sigurnost ili zdravlje niti više predstavlja neposrednu opasnost za život njegove posade i putnika ili kako bi se osiguralo da ispunjava odgovarajuće zahtjeve iz mjerodavnih međunarodnih konvencija.

Kada inspektor prekine inspekcijski nadzor u skladu sa stavom 4 ovog člana na ro-ro putnički brod ili brzo putničko plovilo automatski se primjenjuje rješenje o zabrani isplovljavanja. Rješenje o zabrani isplovljavanja ukida se ako je redovan inspekcijski nadzor nastavljen i uspješno dovršen i ako je nedostatak otklonjen i plaćeni troškovi.

Radi smanjenja preopterećenja luke inspektor može dopustiti ro-ro putničkom brodu ili brzom putničkom plovilu na koje se primjenjuje rješenje o zabrani isplovljavanja da se premjesti u drugi dio luke ako je takvo premještanje sigurno. Međutim, opasnost od preopterećenja luke ne uzima se u obzir pri odlučivanju o donošenju ili ukidanju rješenja o zabrani isplovljavanja.

Tijelo koje upravlja lukom olakšava smještaj tih brodova.

Pravo na žalbu

Član 267

U slučaju zabrane operacija inspektor mora pisanim putem izvijestiti kompaniju o zabrani, uz navođenje svih razloga za zabranu operacija.

Kompanija ima pravo na žalbu na rješenje o zabrani isplovljavanja koje je izdala Lučka kapetanija.

Žalba ne odlaže rješenje o zabrani isplovljavanja, osim u slučaju propisanih privremenih mjera.

Lučka kapetanija obavještava zapovjednika ro-ro putničkog broda ili brzog putničkog plovila na koje se primjenjuje rješenje o zabrani isplovljavanja o pravu na žalbu i propisanim privremenim mjerama.

Ako se na osnovu žalbe rješenje o zabrani isplovljavanja ukine ili izmijeni Lučka kapetanija osigurava da se baza podataka inspekcijskih nadzora iz člana 237 ovog zakona bez odlaganja na odgovarajući način ažurira.

Troškovi

Član 268

Ako se inspekcijskim nadzorima iz potvrde ili otkriju nedostaci zbog kojih je potrebno donijeti rješenje o zabrani isplovljavanja, sve troškove povezane s inspekcijskim nadzorima snosi kompanija.

Rješenje o zabrani isplovljavanja ne ukida se dok se ne uplati ukupan iznos ili dok se ne da dovoljna garancija za naknadu troškova.

Podaci za praćenje sprovođenja

Član 269

Ministarstvo dužno je dostavljati Evropskoj Komisiji, u propisanim vremenskim razmacima, podatke koji se dostavljaju radi praćenja sprovođenja.

Podatke iz stava 1 ovog člana koji se dostavljaju propisuje Ministarstvo.

Inspekcijski nadzor domaćih i stranih čamaca i jahti

Član 270

Inspekcijskom pregledu u lukama, teritorijalnom moru i unutrašnjim morskim vodama Crne Gore prije svih podvrgavaju se čamci i jahte za koje postoji dojava, sumnja ili je neposrednim opažanjem utvrđeno da:

- čamac ili jahta nema valjane isprave, zapise i/ili knjige;
- čamac ili jahta ima nedostatke u vezi konstrukcije i opreme;
- je čamac ili jahta prekrkana u odnosu na utvrđenu nosivost ili najveći dopušteni broj osoba/putnika;
- je sa čamca ili jahte odaslan lažni poziv za pomoć ili je ovlašćenneovlašćeno korišćena radioveza ili su davani lažni vizualni ili zvučni signali;
- granična kontrola nije obavljena prema propisima;
- čamac ili jahta za lične potrebe ovlašćenneovlašćeno obavlja kabotažu u skladu sa zakonom;
- čamac ili jahta obavlja privrednu djelatnost bez odobrenja u skladu sa zakonom;
- lica na čamcu ili jahti ovlašćenneovlašćeno vade potonule stvari;
- zapovjednik jahte/voditelj čamcačamca i/ili članovi posade su u plovidbi pod uticajem alkohola, droga ili psihoaktivnih lijekova;
- lica na čamcu ili jahti zagađuju more uljem ili otpadom;
- čamac ili jahta glisiraju na udaljenosti od obale manjoj od propisane ili na mjestu gdje je glisiranje zabranjeno;
- čamac ili jahta prilikom dolaska u luku, odlaska iz luke, te za vrijeme plovidbe u luci nije smanjila brzinu, a valovi koji su nastali njihovom plovidbom su nanijeli štetu ili su mogli nanijeti štetu drugim plovnim objektima, obali ili uređajima u luci;
- čamac ili jahta plovi izvan dozvoljenog područja plovidbe;
- se plovidba obavlja na nepropisnoj udaljenosti od obale, objekata marikulture ili plutajuće ograde uređene plaže;
- se čamac ili jahta sidri na mjestu na kojem je sidrenje zabranjeno ili ometa sigurnost plovidbe;
- se čamac ili jahta nije privezala odgovarajućim i ispravnim vezovima prilagođenim meteorološkim uslovima ili se privezala na način da ometa plovidbu drugih plovnih objekata, kretanje lica i vozila po obali, kao i rad lučkih naprava;
- se s čamca ili jahte obavlja ronjenje bez plutajuće oznake ronioca;
- čamac ili jahta nema propisani broj članova posade s odgovarajućim ovlašćenovlašćenjima;
- čamac ili jahta je pretrpjela nesreću ili nanijela drugome štetu;
- čamac ili jahta ne pridržava se pravila o izbjegavanju sudara na moru;
- čamac ili jahta ne vije propisane zastave;
- čamac ili jahta ne obavlja radnje utvrđene posebnim propisom (propisi kojima se uređuje ronjenje, red u lukama, vijanje zastave, zagađenje mora i drugo).

Sprovođenje nadzora

Član 271

U sprovođenju inspekcijskog nadzora nad čamcem ili jahtom inspektor će:

- a) obaviti nadzor nad ispravama čamca ili jahte, ovlašćenu skladu sa st. 3 i 4 ovog člana;
- b) uvjeriti se da opšte stanje čamca ili jahte, uključujući opremu, udovoljava osnovnim uslovima u pogledu sigurnosti plovidbe i zaštite morske sredine.

Isprave iz stava 1 alineja a) ovog člana moraju biti u upisniku.

Prilikom obavljanja inspekcijskog pregleda domaćeg čamca ili jahte, inspektor će pregledati sljedeće isprave:

- dozvolu za plovidbu čamca;
- upisni list jahte;

- svjedočanstvo o sposobnosti jahte za plovību;
- ovlašćenja za upravljanje čamcem, odnosno jahtom,
- polisu o osiguranju obavezne odgovornosti za nematerijalne štete vlasnika čamca;
- koncesijsko odobrenje za obavljanje određene djelatnosti;
- dokaz o vlasništvu ili punomoćje za korištenje čamca ili jahte.

Prilikom obavljanja inspekcijskog pregleda stranog čamca ili jahte, inspektor će pregledati sljedeće isprave:

- vinjetu;
- ovjereni popis posade i putnika;
- ovjereni popis lica koje borave na čamcu ili jahti;
- dokaz da je čamac ili jahta sposobna za plovību;
- dokaz da je lice koje zapovijeda čamcem ili jahtom sposobno da upravlja u skladu sa čamcem ili jahtom u skladu sa nacionalnim propisima države čiju zastavu vije, odnosno u skladu sa propisima Crne Gore;
- dokaz o osiguranju od odgovornosti za štetu pričinjenu trećim licima;
- dokaz o vlasništvu ili punomoćju za korištenje čamca ili jahte.

Inspektor će, prilikom obavljanja pregleda domaćeg čamca ili jahte u skladu sa stavom 1 alineja b) ovog člana, provjeriti jesu li zadovoljeni zahtjevi Tehničkih pravila.

Inspektor će, prilikom obavljanja pregleda stranog čamca ili jahte u skladu sa stavom 1 alineja b) ovog člana, preduzeti one radnje koje budu potrebne radi osiguravanja da tčamcai čamci i jahte ne predstavljaju očitu opasnost po sigurnost, zdravlje ili okolinu.

Član posade čamca ili jahte

Član 272

Ukoliko postoji očiti razlog za vjerovanje da su zapovjednik jahte, vođitelj čamca ili član posade pod uticajem alkohola, droga ili psihoaktivnih lijekova, inspektor će odgovarajuće primijeniti odredbe člana ovoga zakona

Utvrđivanje nedostataka

Član 273

Ako inspektor u obavljanju nadzora utvrdi da čamac ili jahta ima nedostataka koji ugrožavaju sigurnost plovīdbe, zabranit će daljnu plovību čamca ili jahte.

Ako inspektor u obavljanju nadzora utvrdi da strani čamac ili jahta obavlja prevoz stvari i putnika između crnogorskih luka uz naplatu (kabotažu), zabranit će daljnu plovību čamca ili jahte, te preduzeti i druge mjere za koje je ovlašćen prema posebnim propisima.

Ako inspektor u obavljanju nadzora utvrdi da čamac ili jahta ima nedostataka koji bitno ne ugrožavaju sigurnost plovīdbe, naredit će vlasniku čamca ili jahte da ih otkloni u određenom roku, ali ne dužem od 30 dana.

Ukoliko se nedostaci čamca ili jahte iz stava 3 ovog člana ne otklone u datom roku, zabranit će se dalja plovība čamca ili jahte.

Ukoliko se domaći čamac ili jahta kojoj je izrečena mjera zabrane plovīdbe zatekne u plovīdbi, oduzet će se dozvola za plovību čamca ili svjedočanstvo o sposobnosti jahte za plovību.

O izrečenoj mjeri iz stava 5 ovog člana inspektor će u slučaju čamca obavijestiti Ministarstvo koja je izdala svjedočanstvo o sposobnosti jahte za plovību i Lučku kapiteniju koja je izdala dozvolu za plovību čamca.

Zapisnik inspekcijskog pregleda čamca ili jahte

Član 274

Po završetku inspekcijskog pregleda čamca ili jahte inspektor će sastaviti zapisnik na obrascu propisanom u okviru sistema upravljanja kvalitetom.

Zapisnik sadrži rezultate inspekcijskog pregleda, utvrđene nedostatke, te pojedinosti o svakoj preduzetoj mjeri.

Inspektor je dužan upoznati zapovjednika jahte, odnosno voditelja čamca, sa sadržajem zapisnika, kao i svim obavezama koje iz zapisnika proizlaze za voditelja čamca, odnosno zapovjednika jahte, vlasnika ili drugo ovlašteno lice.

Zapisnik potpisuje zapovjednik jahte, odnosno voditelj čamca ili lice koje ga zamjenjuje. Primjerak zapisnika inspektor je dužan uručiti zapovjedniku jahte odnosno voditelju čamca.

Otklanjanje nedostataka

Član 275

Kad inspektor zapisnički utvrdi nedostatke, donosi i rješenje za otklanjanje nedostataka u određenom roku.

Ukoliko su utvrđeni nedostaci po svojoj prirodi takvi da očito ugrožavaju sigurnost plovidbe, zdravlje ljudi i morsku okolinu, inspektor će donijeti rješenje o zabrani plovidbe.

Rješenje iz st. 1 i 2 ovog člana za domaći čamac inspektor uručuje voditelju čamca, te dostavlja lučkoj kapetaniji ili ispostavi u kojoj je čamac upisana.

Rješenje iz st. 1 i 2 ovog člana za domaću jahtu inspektor uručuje zapovjedniku jahte, Organu uprave.

Rješenje iz st. 1 i 2 ovog člana za strani čamac ili jahtu inspektor uručuje voditelju čamca ili zapovjedniku jahte.

Ukoliko je rješenjem iz stava 2 ovog člana stranom čamcu ili jahti izrečena mjera zabrane plovidbe Lučka kapetanija će o tome obavijestiti državu zastave direktno ili putem najbližeg konzularnog odnosno diplomatskog predstavništva, s priloženim zapisnikom i rješenjem.

Na rješenje iz st. 1 i 2 ovog člana voditelj čamca ili zapovjednik jahte, vlasnik ili njihov ovlašćeni predstavnik imaju pravo žalbe u roku od 15 dana od dana dostave rješenja.

Žalba se putem Lučke kapetanije ulaže Ministarstvu.

Inspekcijski nadzor nad plutajućim objektima i instalacijama za proizvodnju ugljovodonika

Član 276

U sprovođenju inspekcijskog nadzora nad plutajućim objektom i instalacijama za proizvodnju ugljovodonika (instalacije) inspektor će:

a) obaviti nadzor nad ispravama, zapisima i knjigama plutajućeg objekta i nepomičnog odobalnog objekta, te nadzor nad brojem i stručnom osposobljenosti stručnih radnika na plutajućim objektima i instalacijama;

b) uvjeriti se da opšte stanje plutajućeg objekta i nepomičnog odobalnog objekta, uključujući opremu i uređaje, udovoljava osnovnim uslovima u pogledu sigurnosti plovidbe, zaštite morske sredine, te životnim i radnim uslovima.

Prilikom obavljanja inspekcijskog pregleda iz stava 1 ovog člana inspektor će prvenstveno pregledati sljedeće isprave, zapise i knjige:

- saglasnost Lučke kapetanije u pogledu sigurnosti plovidbe, dobijenu u postupku izdavanja lokacijske dozvole;
- saglasnost nadležnog tijela koje upravlja lukom, gdje je primjenjivo;
- isprave, zapise i knjige plutajućeg objekta i instalacije kojima se dokazuje sposobnost za upotrebu;
- broj i ovlašćenja članova posade.

Inspektor će, prilikom obavljanja pregleda plutajućeg objekta i instalacije u skladu sa stavom 1 alineja b) ovog člana, prvenstveno pregledati:

- konstrukciju objekta;
- stambene i sanitarne prostorije;
- sredstva za privez i sidrenje;
- sredstva za spašavanje;
- protivpožarnu opremu i sredstva;
- sredstva za signalizaciju;
- opremu za sprečavanje zagađenja;
- teretne uređaje;

- električne uređaje i rasvjetu;
- tankove goriva i balasta;
- pregled mašinskog pogona, ako je primjenjivo.

Zapisnik inspekcijskog pregleda plutajućeg objekta i instalacije za proizvodnju ugljovodonika

Član 277

Po završetku inspekcijskog pregleda plutajućeg objekta i instalacije za proizvodnju ugljovodonika inspektor će sastaviti zapisnik na obrascu propisanom u okviru sistema upravljanja kvalitetom.

Zapisnik sadrži rezultate inspekcijskog pregleda, utvrđene nedostatke, te pojedinosti o svakoj preduzetoj mjeri.

Inspektor je dužan upoznati odgovorno lice za plutajući objekt i instalaciju, sa sadržajem zapisnika, kao i svim obavezama koje iz zapisnika proizlaze za vlasnika ili drugo ovlašćeno lice.

Zapisnik potpisuje odgovorno lice, odnosno drugo ovlašćeno lice kojoj inspektor mora omogućiti da se izjasni o navodima iz zapisnika.

Primjerak zapisnika inspektor je dužan uručiti odgovornom licu za plutajući objekt i instalaciju za proizvodnju ugljovodonika.

Otklanjanje nedostataka

Član 278

Kad inspektor zapisnički utvrdi nedostatke, donosi i rješenje za otklanjanje nedostataka u određenom roku.

Ukoliko su utvrđeni nedostaci po svojoj prirodi takvi da očito ugrožavaju sigurnost plovidbe, zdravlje ljudi i morsku okolinu, inspektor će donijeti rješenje o zabrani rada ili zaustavljanju radnje u tokutoku koje je pronađen nedostatak.

Rješenje iz st. 1 i 2 ovog člana inspektor uručuje odgovornom licu za plutajući objekt i instalaciju za proizvodnju ugljovodonika, te ga dostavlja vlasniku, Organu uprave i lučkoj kapetaniji luke upisa.

Na rješenje iz st. 1 i 2 ovog člana odgovorno lice za plutajući objekt i nepomični odobalni objekt, vlasnik ili njihov ovlašćeni predstavnik imaju pravo žalbe.

Žalba se putem Lučke kapetanije ulaže Ministarstvu.

Troškovi

Član 279

Troškove ponovnog inspekcijskog pregleda plutajućeg objekta ili instalacije za proizvodnju ugljovodnika kojem je izrečena mjera zabrane rada zbog neudovoljavanja uslovima sigurnosti plovidbe snosi vlasnik plutajućeg objekta ili instalacije za proizvodnju ugljovodonika.

Mjera zabrane rada neće se ukinuti dok odgovorno lice ne podnese dokaz o podmiranju troškova iz stava 1 ovog člana.

Mjerila za visinu troškova donosi Ministarstvo.

Inspekcijski nadzor nad ribarskim brodovima

Član 280

Odredbe ove glave zakna odnose se na inspekcijski nadzor nad domaćim i stranim ribarskim brodovima.

Odabir brodova za pregled

Član 281

Prilikom određivanja prioriteta za inspekcijski pregled ribarskog broda u lukama, unutrašnjim i vanjskim morskim vodama i teritorijalnom moru Crne Gore na odgovarajući se način primjenjuje odredbe člana.

Strani ribarski brodovi

Član 282

Strani ribarski brodovi koji obavljaju ribolov u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Crne Gore ili iskrcavaju ulov u lukama Crne Gore, podložni su inspekcijskom nadzoru u skladu sa odredbama ovog zakona bez diskriminacije u odnosu na zastavu koju viju ili nacionalnost brodarka, a radi provjere udovoljavanja odredbama posebnih propisa kojim se regulišu obaveze ribarskih brodova.

Strani ribarski brodovi koji ne obavljaju ribolov u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Crne Gore i ne iskrcavaju ulov u lukama Crne Gore, a viju zastavu države članice Evropske Unije, podložni su inspekcijskom nadzoru u lukama Crne Gore u skladu sa odredbama ovoga zakona, bez diskriminacije u odnosu na zastavu koju viju ili nacionalnost brodarka, a radi provjere udovoljavanja odredbama posebnih propisa kojim se regulišu obaveze ribarskih brodova.

Strani ribarski brodovi koji viju zastavu države koja nije članica Evropske unije, koji ne obavljaju ribolov u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Crne Gore i ne iskrcavaju svoj ulov u lukama Crne Gore, podložni su inspekcijskom nadzoru u lukama Crne Gore, u skladu sa odredbama ovoga zakona, a radi provjere udovoljavanja Torremolinos protokolu.

U obavljanju inspekcijskog nadzora nad stranim ribarskim brodovima dužine manje od 24 metra, inspektor će preduzeti one radnje koje budu potrebne radi osiguranja da ti brodovi ne predstavljaju očitu opasnost po sigurnost, zdravlje ili okolinu.

Prilikom pregleda stranog ribarskog broda koji vije zastavu države koja nije stranka Torremolinos protokola, inspektor će osigurati da postupak prema tim brodovima i njihovoj posadi ne bude povoljniji u odnosu na brod koji vije zastavu države koja je stranka Torremolinos protokola.

Inspekcijski pregled

Član 283

Inspekcijski pregled ribarskog broda može biti osnovni, detaljni i prošireni.

U obavljanju inspekcijskog pregleda ribarskog broda na odgovarajući se način primjenjuju odredbe o inspekcijskom pregledu broda.

Inspekcijski nadzor nad plovnim putevima i objektima sigurnosti plovidbe

Član 284

Ako se u obavljanju inspekcijskog nadzora prema odredbi zakona utvrdi da je stanje plovnog puta ili objekta za sigurnost plovidbe na plovnom putu takvo da ugrožava sigurnost plovidbe, inspektor će 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.

Ako se u obavljanju inspekcijskog nadzora iz stava 1 ovog člana utvrde i drugi nedostaci na plovnom putu koji mogu ugroziti sigurnost plovidbe, nalazi o tome s primjedbama i predlogom mjera dostaviće se Ministarstvu, Organu uprave i organu uprave nadležnom za poslove hidrografije radi preduzimanja odgovarajućih mjera.

Inspekcijski nadzor nad obavljanjem radio službe

Član 285

Ako se u obavljanju inspekcijskog nadzora utvrdi da održavanje radiostanica i obavljanje radio-službe nije u skladu sa propisima kojima se uređuje područje telekomunikacija, Inspektor sigurnosti plovidbe će naložiti Organu uprave otklanjanje utvrđenih nedostataka 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.

Inspekcijski nadzor nad osposobljenošću člana posade

Član 286

Ako inspektor sigurnosti plovidbe utvrdi da član posade nema ovlaštenja za obavljanje određenih poslova, nema važeće isprave o ukrcaju ili koristi lažne, narediće da se u određenom roku ukloni utvrđeni nedostatak.

Ako član posade iz stava 1 ovog člana ne ukloni utvrđeni nedostatak, Inspektor sigurnosti plovidbe će narediti zapovjedniku broda da iskrca tog člana posade.

Inspekcijski nadzor nad djelatnosti posredovanja pri zapošljavanju pomoraca

Član 287

U obavljanju inspekcijskog nadzora nad obavljanjem djelatnosti posredovanja pri zapošljavanju pomoraca provjerava se:

- 1) da li pravno lice koje obavlja djelatnost posredovanja pri zapošljavanju pomoraca ima izdato odobrenje;
- 2) da li pravno lice kojem je izdato odobrenje za posredovanje pri zapošljavanju pomoraca na brodovima crnogorske i strane državne pripadnosti obavlja djelatnost shodno odredbama člana 163 stav 4 ovog zakona.

Inspekcijski nadzor shodno odredbi stava 1 tačke 1 ovog člana sprovodi inspektor nadležan za poslove rada, a inspekcijski nadzor shodno odredbi stava 1 tačke 2 ovog člana sprovodi inspektor sigurnosti plovidbe i inspektor nadležan za poslove rada.

Ako u sprovođenju inspekcijskog nadzora iz člana ovog zakona inspektor nadležan za poslove rada utvrdi da fizičko ili pravno lice obavlja djelatnost posredovanja pri zapošljavanju pomoraca bez ovlaštenja Ministarstva, usmenim rešenjem će u zapisniku, privremeno do otklanjanja utvrđenih nedostataka, zabraniti obavljanje djelatnosti pravnom ili fizičkom licu za koje utvrdi da obavlja poslove u vezi sa posredovanjem pri zapošljavanju pomoraca.

Rješenje iz stava 1 ovog člana izvršava se odmah pečaćenjem poslovnih prostorija, opreme za rad ili na drugi pogodan način.

Otpravak usmenog rješenja iz stava 1 ovog člana inspektor nadležan za poslove rada je dužan otpremiti stranci u pisanom obliku u roku od osam dana od dana izricanja zabrane usmenim rešenjem.

Protiv rješenja iz stava 1 ovog člana može se izjaviti žalba Ministarstvu, a koja ne odlaže izvršenje rješenja.

Ako inspektor sigurnosti plovidbe ili inspektor nadležan za poslove rada utvrdi da pravno lice obavlja poslove u vezi sa posredovanjem pri zapošljavanju pomoraca suprotno ovlaštenju Ministarstva, narediće otklanjanje nedostataka ili nepravilnosti, u roku od 15 dana, a ako nedostaci ili nepravilnosti ne budu otklonjeni u ostavljenom roku predložit će Ministarstvu oduzimanje odobrenja.

Inspekcijski nadzor nad plovidbom i pilotažom

Član 288

Inspekcijski nadzor nad plovidbom, pilotažom i na ostalim dijelovima unutrašnjih morskih voda i teritorijalnog mora Crne Gore, a radi provjere udovoljavanja odredbama posebnih međunarodnih i domaćih propisa.

Inspekcijski nadzor posebno obuhvaća nadzor nad poštovanjem:

- posebnih propisa kojim se uređuju sistemi odijeljenog prometa i sistemi javljanja brodova;
- posebnih propisa kojima se uređuju zabrane plovidbe pojedinim dijelovima unutrašnjih morskih voda ili teritorijalnog mora Crne Gore za određene vrste i veličine brodova, odnosno za brodove koji prevoze određenu vrstu tereta kao i područja zabranjene plovidbe.

U sprovođenju inspekcijskog nadzora nad sportskim aktivnostima na plovnom putu, koje uključuju organizirano jedrenje, obavljanje podvodnog i sportskog ribolova, skijanje na vodi, plivanje, ronjenje i slično, inspektor će:

- obaviti nadzor nad posjedovanjem propisanog odobrenja Lučke kapetanije za održavanje natjecanja;

– uvjeriti se da se organizator pridržava mjera i uslova u pogledu sigurnosti takmičara i drugih sudionika u pomorskom saobraćaju (sigurnosti plovidbe), zaštite morske sredine, kao i ostalih uslova propisanih odobrenjem Lučke kapetanije.

U sprovođenju inspekcijskog nadzora nad drugim aktivnostima na moru, koje uključuju polijetanje i slijetanje padobranom, jedrenje na dasci, podvodni ribolov ili druge aktivnosti pod morem, kupanje i plivanje van dozvoljenog područja i druge aktivnosti definisane posebnim propisom kojim se uređuje red u lukama i na ostalim dijelovima unutrašnjih morskih voda i teritorijalnog mora Crne Gore, inspektor će:

- obaviti nadzor nad odnosnim ispravama, zapisima i knjigama;
- pregledati isprave na osnovu kojih se može utvrditi identitet lica (lična karta, pasoš i slično).

Obrazac zapisnika

Član 289

Po završetku inspekcijskog pregleda inspektor će sastaviti zapisnik na obrascu propisanom u okviru sistema upravljanja kvalitetom.

Zapisnik sadrži rezultate inspekcijskog pregleda, utvrđene nedostatke, te pojedinosti o svakoj poduzetoj mjeri.

Inspektor je dužan upoznati odgovorno ili ovlašćeno lice sa sadržajem zapisnika, kao i svim obavezama koje iz zapisnika proizlaze za odgovorno ili ovlašćeno lice.

Zapisnik potpisuje odgovorno ili ovlašćeno lice.

Primjerak zapisnika inspektor je dužan uručiti odgovornom ili ovlašćenom licu.

Pravo na žalbu

Član 290

Ukoliko su utvrđeni nedostaci po svojoj prirodi takvi da očito ugrožavaju sigurnost plovidbe, zdravlje ljudi i morsku okolinu, inspektor će donijeti rješenje o zabrani rada ili zaustavljanju radnje u toku kojeg je pronađen nedostatak. Rješenje iz stava 1 ovog člana inspektor uručuje odgovornom ili ovlašćenom licu stranke u postupku, te ga dostavlja Ministarstvu i nadležnoj Lučkoj kapetaniji.

Na rješenje iz stava 1 ovog člana stranka u postupku ili njezin ovlašćeni predstavnik imaju pravo žalbe u roku od 15 dana od dana dostave rješenja.

Žalba se putem Lučke kapetanije podnosi Ministarstvu.

Inspekcijski nadzor nad gradnjom i drugim aktivnostima u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Crne Gore

Član 291

Za sve objekte koji se grade na unutrašnjim morskim vodama i u teritorijalnom moru, odnosno na njihovim obalama nadležno tijelo, investitor ili druga zainteresovana stranka je dužna u postupku izdavanja dozvola propisanih posebnim propisima kojima se reguliše prostorno uređenje i gradnja dobiti saglasnost Lučke kapetanije u pogledu sigurnosti plovidbe.

Inspektor sigurnosti plovidbe će zabraniti upotrebu, pristajanje, plovidbu i sidrenje na dijelu unutrašnjih morskih voda ili teritorijalnog mora i njegovim obalama ako utvrdi da je ugrožena sigurnost plovidbe.

Pod pojmom ugrožavanja sigurnosti plovidbe smatra se naročito promjena dubina mora, odnosno konfiguracija obale, otežavanje pristajanja i sidrenja plovila i slično, protivno ili bez saglasnosti Lučke kapetanije iz stava 1 ovog člana.

O preduzetoj mjeri iz stava 2 ovog člana inspektor će izvijestiti građevinsku inspekciju i inspekciju za zaštitu životne sredine.

Inspekcijski nadzor nad obavljanjem djelatnosti pomorskih školskih ustanova i centara za obuku pomoraca

Član 292

Ako u sprovođenju inspekcijskog nadzora nad obavljanjem djelatnosti pomorskih školskih ustanova, centara za obrazovanje odraslih i centara za obuku inspektor utvrdi da ne

zadovoljavaju uslove na osnovu kojih im je izdatno rješenje u skladu sa čl. 146 i 147 ovog zakona ili se utvrdi bilo koja druga nepravilnost u radu, može im se ukinuti rješenje i prije isteka njihove valjanosti.

U slučaju ukidanja rješenja iz stava 1 ovoga člana, pomorska školska ustanova, centar za obrazovanje odraslih i centar za obuku može podnijeti novi zahtjev za isti program obuke, odnosno program obrazovanja tek nakon isteka roka od najmanje dvije godine od dana ukidanja odobrenja.

U razdoblju iz stava 2 ovoga člana neće se izdati novo odobrenje koje je na bilo koji način (npr. vlasnička struktura, odgovorna osoba, sjedište i slično) povezano s pomorskom školskom ustanovom, centrom za obrazovanje odraslih i centrom za obuku inspektor iz stava 1 ovog člana.

Inspekcijski nadzor nad prevozom lica

Član 293

Ako inspektor sigurnosti plovidbe utvrdi da je plovni objekt ukrcao veći broj lica ili veću količinu tereta nego što je dozvoljeno, ili da je teret smješten tako da ugrožava sigurnost broda ili lica na njemu, zabranit će mu isplovljavanje iz luke, odnosno dalju plovidbu, dok ne ispravi utvrđeni nedostatak.

Inspekcijski nadzor životnih i radnih uslova prema MLC 2006.

Član 294

Ako se u obavljanju inspekcijskog nadzora opravdano posumnja da su prekršeni uslovi Konvencije o radu pomoraca iz 2006. godine, odnosno da je brodar napustio pomorca i ostavio ga bez potrebnog uzdržavanja i podrške, uključujući dovoljne zalihe hrane i pitke vode, goriva te potrebne medicinske njege, ili je na drugi način jednostrano prekinuo svoje veze s pomorcem, Lučka kapetanija će na zahtjev pomorca donijeti rješenje o njegovu iskrcaju zbog napuštanja od strane brodarka.

U slučaju iz stava 1 ovog člana, ako je iskracan zapovjednik ili je iskrcajem drugih pomoraca broj članova posade manji od propisanog najmanjeg broja članova posade, Lučka kapetanija će zabraniti isplovljenje takvom plovnom objektu.

Inspekcijski nadzor crnogorskog ratnog broda

Član 295

Poslove inspekcijskog nadzora crnogorskog ratnog broda, vojne luke, sidrišta i ostalih objekata obalne infrastrukture Vojske Crne Gore vrši organ državne uprave nadležan za poslove odbrane.

XVI. KAZNE NE ODREDBE

Član 296

Novčanom kaznom od 3.000 eura do 20.000 eura kazniće se za prekršaj pravno lice, ako:

- 1) zapovjednik broda, član posade broda ili lice koje upravlja plovnom objektom prilikom plovidbe u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Crne Gore ne postupa u skladu sa ovim zakonom, kao i međunarodnim pravilima za izbjegavanje sudara na moru i drugim potvrđenim međunarodnim ugovorima koji se odnose na sigurnost pomorske plovidbe (član 8 stav 1);
- 2) zapovjednik broda, član posade broda ili lice koje upravlja plovnom objektom sa nepažnjom, na način da svojom plovidbom ugrožava druge učesnike u plovidbi (član 8 stav 2);
- 3) zapovjednik broda, član posade broda ili drugo lice koje upravlja plovnom objektom ne obavlja plovidbu u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Crne Gore, u skladu sa pravilima za izbjegavanje sudara (član 8 stav 3);
- 4) zapovjednik broda, član posade broda ili drugo lice koje upravlja plovnom objektom ne obavlja plovidbu u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Crne Gore, u skladu sa ograničenjem brzine (član 8 stav 3);

- 5) zapovjednik broda, član posade broda ili drugo lice koje upravlja plovnom objektom ne obavlja plovību u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Crne Gore, u skladu sa sistemom usmjeravanja plovību (član 8 stav 3);
- 6) zapovjednik broda, član posade broda ili drugo lice koje upravlja plovnom objektom ne obavlja plovību u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Crne Gore, u skladu sa pravilima sidrenja (član 8 stav 3);
- 7) zapovjednik broda, član posade broda ili drugo lice koje upravlja plovnom objektom ne obavlja plovību u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Crne Gore, u skladu sa pravilima vezanim za približanje obali (član 8 stav 3);
- 8) zapovjednik broda, član posade broda ili drugo lice koje upravlja plovnom objektom ne obavlja plovību u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Crne Gore, u skladu sa opštim pravilima plovību (član 8 stav 3);
- 9) plovi, pristaje, pristaje nasukivanjem i sidri plovnom objektima namijenjenim za prevoz putnika i tereta, gliserima, plovnom objektima na vodeni mlazni pogon (skuter, jet-ski i sl.), odnosno na vazdušni jastuk na uređenim, izgrađenim i prirodnim kupalištima (član 8 stav 4);
- 10) zapovjednik broda, član posade broda ili lice koje upravlja plovnom objektom sidri izvan zona prirodnog sidrišta ili zona nautičkog sidrišta (član 10 stav 1);
- 11) se sidrenjem ometa plovība drugih plovnih objekata (član 10 stav 2);
- 12) izuzetno od člana 11 stav 4 ovog zakona ne postavlja i ne održava objekte sigurnosti plovību koji se nalaze u lučkom području koje mu je dato u skladu sa zakonom (član 11 stav 5);
- 13) izuzetno od člana 11 st. 4 i 5 ovog zakona ne postavlja objekte sigurnosti plovību kojima se obilježavaju objekti, sredstva ili drugi zahvati na moru ili na obali koji predstavljaju stalne ili privremene prepreke na plovnom putu (član 11 stav 6);
- 14) investitor ne izradi i ne dostavi Ministarstvu pomorsku studiju iz člana 12 st. 3 ovog zakona na odobrenje prije dobijanja dokumenata ili akata prostornog uređenja ili prije promjene namjene luke, lučkog basena ili terminala (član 12 stav 4);
- 15) izvodi bilo kakve hidro-tehničke/hidro-građevinske radove na plovnom putu (potapanjem ili iskrcavanjem ili nasipanjem bilo kakvog materijala, postavljanjem plutača, kablova, cjevovoda, mostova, pobijanjem stubova, i sl.) bez nadzora ovlašćenog lica za vršenje nadzora nad izvođenjem takvih radova i saglasnosti Ministarstva (član 13 stav 1);
- 16) postavlja kaveze-plutače za uzgoj školjki, riba i slično od uticaja na sigurnost plovību bez saglasnosti Lučke kapetanije (član 13 stav 3);
- 17) ne postavi i ne održava svijetla i znakove za obilježavanje objekata ili sredstava koji predstavljaju stalne ili privremene prepreke na plovnom putu i u luci (mostovi, kablovi, potonuli objekti i slično) radi obezbjeđenja sigurnosti plovību (član 14 stav 1);
- 18) oavlja parasailing i druge rekreativne aktivnosti koje uključuju vuču lica i iznajmljivanje plovnih objekata na vodeni mlazni pogon bez odobrenja Lučke kapetanije (član 15 stav 6);
- 19) strani 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 koji će o tome obavijestiti organ uprave nadležan za policijske poslove (član 19 stav 1);
- 20) plovni objekat iz člana 19 stav 1 ovog zakona ne posjeduje potvrdu o osiguranju iz člana 21 ovog zakona (član 19 stav 2);
- 21) crnogorski brod od 300 BT ili više, osim ratnih brodova, pomoćnih ratnih brodova ili javnih plovnih objekata, koji su u državnoj svojini nema potvrdu o osiguranju odgovornosti vlasnika broda za pomorska potraživanja u skladu sa Protokolom iz 1996. godine, kojim se mijenja i dopunjuje Međunarodna konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorska potraživanja iz 1976. godine (član 21 stav 1);
- 22) ako su piloti ili lučke službe tokom obavljanja redovnih dužnosti saznali da na brodovima u njihovoj luci postoje nepravilnosti koje mogu ugroziti sigurnost, uključujući sigurnu plovību broda ili sigurnost pomoraca na brodu ili koje mogu predstavljati opasnost od zagađenja morske sredine, a o tome ne obavijeste inspekciju i Lučku kapetaniju (član 24 stav 3);

- 23) plovni objekat koji plovi ili se nalazi u području iz člana 22 ovog zakona ne postupa u smislu člana 25 tač. 1, 2 i 3 ovog zakona (član 25 stav 1);
- 24) putnički brodovi bez obzira na veličinu i svi brodovi, osim putničkih brodova, od 300 BT i više, koji obavljaju međunarodna putovanja i koji pristaju u luke Crne Gore ili koriste pravo neškodljivog prolaska teritorijalnim morem Crne Gore, nijesu opremljeni uređajem za automatsku identifikaciju brodova (AIS) u skladu sa zahtjevima poglavlja V. SOLAS konvencije (član 26 stav 1);
- 25) plovni objekti registrovani za privrednu djelatnost (prevoz putnika) i pilotski čamci crnogorske državne pripadnosti koji plove u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Crne Gore nijesu opremljeni AIS uređajem i ne održavaju ga stalno u radu (član 26 stav 2);
- 26) svaki ribarski brod crnogorske državne pripadnosti čija je ukupna dužina veća od 15 metara ili strani ribarski brod koji plovi u unutrašnjim morskim vodama ili teritorijalnom moru Crne Gore ili iskrcava svoj ulov u luci Crne Gore, nijesu opremljeni AIS uređajem i ne održavaju ga stalno u radu, osim kada smatra da ga je potrebno isključiti radi sigurnosti i bezbjednosti broda (član 27 st. 1 i 2);
- 27) brod koji uplovljava u luke Crne Gore nije opremljen zapisivačem podataka (VDR) (član 28);
- 28) brod na koji se primjenjuje pravilo 19 – 1 iz poglavlja V SOLAS konvencije, kao i standard i zahtjevi IMO – a nemaju opremu LRIT kada pristaje u lukama Crne Gore (član 29);
- 29) plovni objekat koji plovi u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Crne Gore ne komunicira sa VTS službom i Lučkom kapetanijom i ne održava službu dežurstva na VHF kanalu 16 (član 30);
- 30) brodar, agent ili zapovjednik broda koji namjerava da uplovi u luku ili na sidrište Crne Gore ne najavi dolazak putem NMSW na način propisan članom 33 stav 1 ovog zakona (član 33 stav 1);
- 31) brodovi koji dolaze iz luke van Evropske Unije i na putu su za luku Crne Gore, a prevoze opasne ili štetene materije ne obavijeste o opasnim i štetnim materijalima koji se prevoze (član 33 stav 2);
- 32) brod isplovi iz luke ili sa sidrišta bez odobrenja za isplovljenje Lučke kapetanije (član 34 stav 4);
- 33) prilikom odlaska iz luke, odnosno sa sidrišta Crne Gore brod ne prijavi odlazak NMSW-u, najkasnije dva sata prije odlaska i ne preda spisak posade i putnika koji su se ukrkali, odnosno iskrcali dok se brod nalazio u luci, odnosno na sidrištu, kao i podatke iz člana 35 stava 1 ovog zakona (član 35 stav 4);
- 34) ako se zapovjedniku ili brodaru prije ukrcavanja tereta na brod ne dostavi izjava sadrži podatke iz člana 36 stav 1 tač. 1 do 4 ovog zakona (član 36 stav 1);
- 35) brodar, agent ili zapovjednik broda, nezavisno od njegove veličine, koji prevozi opasne ili zagađujuće terete ne prijavi VTS službi podatke iz člana 37 stava 3 ovog zakona u slučaju kada brod napušta luku Crne Gore najkasnije u trenutku isplovljavanja (član 37 stav 1 alineja 1);
- 36) brodar, agent ili zapovjednik broda, nezavisno od njegove veličine, koji prevozi opasne ili zagađujuće terete ne prijavi VTS službi podatke iz člana 37 stava 3 ovog zakona u slučaju kada brod dolazi u luku Crne Gore ili sidrište smješteno u teritorijalnim vodama Crne Gore, najkasnije nakon isplovljavanja iz luke ukrcaja ili čim je poznata luka odredišta ili mjesto sidrišta, ako ovaj podatak nije bio na raspolaganju u trenutku isplovljavanja (član 37 stav 1 alineja 2);
- 37) 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 40 st. 1 i 2);
- 38) usluge pilotaže se obavljaju bez ovlašćenja Ministarstva (član 42 stav 1).
- 39) pilot napusti zapovjednički most pilotiranog broda prije završetka pilotaže (član 47 stav 2);
- 40) pilot ne odbije pilotiranje plovnog objekta koji nije dobio odobrenje za slobodan saobraćaj sa obalom ili odobrenje za isplovljenje ili ako je brod prekrcan ili ako gaz broda ne odgovara

dubini mora 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 47 stav 3);

- 41) u slučaju odbijanja pilotaže iz člana 47 stav 3 ovog zakona, pilot o tome bez odlaganja ne obavijesti nadležnu Lučku kapetaniju, odnosno VTS službu i to ne upiše u pilotski dnevnik (član 47 stav 4);
- 42) pilot za vrijeme vršenja pilotaže plovnog objekta ne daje savjete licu koje zapovijeda plovnom objektom u pogledu vođenja i manevrisanja plovnim objektom i ne obavijesti ga o propsima i pravilima u pilotiranom području (član 47 stav 5);
- 43) pilot ne obavijesti odmah Lučku kapetaniju o svim uočenim očiglednim nepravilnostima na brodu tokom obavljanja dužnosti, koje mogu ugroziti bezbjednost plovidbe ili predstavljati rizik od zagađenja (član 47 stav 7);
- 44) zapovjednik teretnog broda većeg od 500 BT ne koristi odgovarajući broj tegljača prilikom uplovljavanja i isplovljavanja iz luke, premještanja sa jedne na drugu operativnu obalu u luci (član 51 stav 1);
- 45) zapovjednik broda dužine 100 metara ili više, ne koristi sigurnosnu pratnju tegljača odgovarajuće snage i vučne sile prilikom plovidbe kroz tjesnac Verige u Bokotorskom zalivu (član 51 stav 2);
- 46) brodar, odnosno kompanija koja upravlja brodom koji plovi u međunarodnoj plovidbi, ne primjenjuju i ne održavaju sistem upravljanja sigurnošću, u skladu sa SOLAS Konvencijom (Glava IX) i ISM Kodeksom, sa izmjenama i dopunama na način propisan članom 53 stav 1 ovog zakona (član 53 stav 1);
- 47) brodar, odnosno kompanija radi obezbjeđivanja sigurne plovidbe brodova i uspostavljanja veza sa kompanijom i licima na brodu ne odrede lici na obali odgovorno za kontrolu sigurne plovidbe brodova i zaštite životne sredine (član 53 stav 2);
- 48) brodar, odnosno kompanija ne održava brod i opremu u stanju kojim se obezbjeđuje sposobnost broda za plovību (član 69 stav 1);
- 49) se poslije izvršenog tehničkog nadzora nad gradnjom, odnosno prepravkom broda i poslije izvršenih pregleda broda bez prethodnog obavještenja Ministarstva, obavljaju promjene ili prepravke konstrukcije broda, mašina, uređaja, opreme ili drugih djelova na koje se odnose zahtjevi utvrđeni tehničkim pravilima (član 71);
- 50) putnički brod prevozi veći broj putnika od broja putnika određenog na osnovu plovnih svojstava broda, raspoložive površine za smještaj putnika, uređaja i opreme namijenjene putnicima i higijenskih uslova (član 73 stav 1);
- 51) zapovjednik nije utvrdio broj lica na brodu prije nego što je taj putnički brod isplovio iz luke (član 74 stav 1);
- 52) broj lica na brodu prelazi broj lica koji brod može da prevozi shodno važećim brodskim ispravama (član 74 stav 2);
- 53) ne obezbijedi da su podaci koji se odnose na broj putnika dostupni Lučkoj kapetaniji kao i službama traganja i spašavanja obalne države u slučaju nezgode (član 74 stav 3);
- 54) kompanija ili brodar ne obezbijede da podaci o licima koja su iskazala potrebu za posebnom negom ili pomoć u vanrednim situacijama ne budu evidentirani na odgovarajući način i dostavljeni zapovjedniku prije nego što putnički brod isplovi iz luke (član 74 stav 4);
- 55) zapovjednik crnogorskog putničkog broda ne dostavi podatke Lučkoj kapetaniji iz člana 74 stav 2 ovog zakona (član 74 stav 5);
- 56) putnički, Ro-Ro i brzi putnički brodovi nemaju adekvatan pristup za ulazak lica sa invaliditetom (član 75 stav 1);
- 57) brodovi iz člana 75 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 75 stav 2);
- 58) 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 75 stav 4);

- 59) teret na brodu nije tako raspoređen da odgovara zahtjevima stabiliteta i da obezbjeđuje plovna svojstva broda i prouzrokuje prekomjena naprezanja konstrukcijskih dijelova broda u različitim uslovima korišćenja (član 78 stav 1);
- 60) teret na brodu nije ukrcan u granicama dozvoljenog opterećenja broda i u skladu sa tehničkim propisima o prevozu terete i nije složen, rasoređen i učvršćen tako da u svim uslovima plovidbe ne može doći do pomjeranja terete koji bi mogao ugroziti sigurnost broda, ljudskih života i životne sredine (član 78 stav 2);
- 61) se brodske isprave, zapisi i knjige propisane ovim zakonom ne nalaze na brodu, ne vode se uredno i nijesu uvijek dostupne radi provjere (član 81 stav 1);
- 62) plutajući objekat i instalacija za proizvodnju ugljovodonika nemaju isprave i knjige u skladu sa čl. 81 do 85 ovog zakona, prema namjeni i lokaciji (član 89 stav 1);
- 63) se plutajući pomorski objekti i fiksne instalacije za proizvodnju ugljovodonika ne postavljaju u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Crne Gore u skladu sa prostornim urbanističkim planom, odnosno detaljnim planom uređenja, uz saglasnost Lučke kapetanije (član 90 stav 1);
- 64) se plutajući pomorski objekat pored saglasnosti iz člana 90 stav 1 ovog zakona vezuje, sidri, polaže ili ukopava na području luke, bez saglasnosti Lučke kapetanije (član 90 stav 2);
- 65) započne gradnju čamca bez saglasnosti Ministarstva na tehničku dokumentaciju za gradnju čamca (član 96 stav 1);
- 66) čamcem upravlja lice koje nije navršilo 18 godina života i koje nema uvjerenje za vođenja čamca (član 99 stav 1);
- 67) čamcem za privredne i javne svrhe, osim čamca na vodeni mlazni pogon do tri sjedišta ne upravlja lice koje ima ovlaštenje za mornara-motoristu i nema ovlaštenje o osposobljenosti za VHF DSC radio-operatora (CEPT 31-04E) ili za GMDSS radio-operatora sa ograničenim ovlaštenjem (član 99 stav 2);
- 68) se čamac za lične potrebe u vlasništvu fizičkog lica koristi za prevoz putnika, odnosno lica koja nijesu navedena u članu 100 stav 1 ovog zakona (član 100 stav 2);
- 69) se čamac za lične potrebe u vlasništvu pravnog lica koristi za prevoz putnika, odnosno lica koja nijesu navedena u članu 100 stav 3 ovog zakona (član 100 stav 4);
- 70) je član posade na čamcu pod uticajem alkohola i/ili opojnih droga i/ili drugih materija koje utiču na njegovo psihofizičko stanje prilikom obavljanja svojih dužnosti (član 101 stav 1);
- 71) član posade na čamcu ima sadržaj alkohola u krvi veći od 0,05 % dok je na dužnosti (član 101 stav 2).
- 72) brod koji je upisan u upisnik brodova Crne Gore odnosno brod kojem je izdat privremeni upisni list nema ime (član 108 stav 1);
- 73) ribarski brod nema ime i/ili oznaku (član 108 stav 1);
- 74) tehnički plovni objekt, plutajući objekat, instalacija za proizvodnju ugljovodonika i čamac koji su upisani u upisnike Crne Gore ili im je izdato privremeno odobrenje za plovidbu nemaju oznaku (član 108 stav 2);
- 75) brod ne nosi ime luke upisa (član 108 stav 4);
- 76) zapovjednik, odnosno lice koje upravlja pomorskim objektom ili drugo lice ne postupa prema mjerama i dozvoli iz člana 119 st. 1 i 2 ovog zakona (član 119 stav 4);
- 77) brodar, zapovjednik broda i vlasnik opasnih ili zagađujućih tereta koji se prevoze na brodu, mora, ne sarađuje sa nadležnim organima radi umanjivanja posljedica nesreće ili nezgode na moru (član 120 stav 2);
- 78) kompanija nije kontaktirala nadležnu obalnu službu i stavlja im se na raspolaganje ako je to potrebno u slučaju iz člana 120 stav 3 ovog zakona (član 120 stav 5);
- 79) pomorski objekat koji je opremljen radio uređajem prema propisima o međunarodnom radio saobraćaju nema pozivni znak i MMSI broj (član 111 stav 1);
- 80) prilikom sprovođenja sigurnosne istrage pomorske nesreće zapovjednik broda, lice koje upravlja čamcem ili bilo koje drugo lice vrši ometanje sigurnosne istrage u skladu sa članom 123 stav 3 (član 123 stav 3);

- 81) član posade broda koji vrši poslove kojima se obezbjeđuje sigurna plovidba broda nema odgovarajuće zvanje i koje za obavljanje poslova tog zvanja nema odgovarajuće ovlaštenje o osposobljenosti i ovlaštenje o posebnoj osposobljenosti (član 140 st. 1 i 3);
- 82) pomorac stekao ovlaštenje o osposobljenosti i posebnoj osposobljenosti na osnovu falsifikovanih ili neistinitih dokumenata potrebnih za sticanje ovlaštenja o osposobljenosti i posebnoj osposobljenosti (član 144 st. 1 tačka 2);
- 83) član posade broda ne vrši poslove na brodu u skladu sa pravilima plovidbe, na način kojim se obezbjeđuje sigurnost saobraćaja, oštećuje brod ili teret na njemu, ugrožava sigurnost putnika i članova posade i životnu sredinu (član 153);
- 84) sastav brodske straže nije u svako vrijeme dovoljan i ne odgovara posebnim okolnostima i uslovima u kojima se vrši straža (vrijeme, vidljivost, vodostaj, gustina saobraćaja i slično) (član 154);
- 85) oficir straže za vrijeme trajanja straže napušta svoje mjesto na straži (član 155 stav 2);
- 86) se za vrijeme boravka broda na sidrištu, ne vrši stalna straža u smjenama na mostu i u mašinskom prostoru (član 155 stav 3);
- 87) se za vrijeme boravka broda na sidrištu ne vrši stalna straža u smjenama u mašinskom prostoru, osim ako je brod opremljen i ima UMS sertifikat (član 155 st. 3 i 4);
- 88) su zapovjednik ili član posade broda pod uticajem alkohola, opojnih droga ili drugih materija koje mijenjaju stanje svijesti ili ako tokom obavljanja dužnosti na brodu imaju više od 0,05 g/kg alkohola u krvi ili 0,25 mg/l alkohola u dahu (član 159 st. 1 i 2);
- 89) zapovjednik broda crnogorske državne pripadnosti nije državljanin Crne Gore (član 160 stav 2);
- 90) zapovjednik broda ne brine o snabdijevanju broda (gorivom, mazivom, vodom, hranom i slično), o brodskoj administraciji, o održavanju broda, o održavanju u ispravnom stanju trupa broda, mašina, uređaja i opreme, pomorskim navigacionim kartama i publikacijama, o sigurnosti brodskih uređaja za ukrcavanje i iskrcavanje putnika, utovaru i istovaru opasnog i ostalog tereta, o pravilnom utovaru, slaganju, prevozu i istovaru opasnog i ostalog tereta, o pravilnom ukrcavanju, smještaju i iskrcavanju putnika i o izvršavanju svih zadataka vezanih za proces rada (član 162 stav 1);
- 91) zapovjednik broda ne vrši u propisanim rokovima 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 162 stav 2);
- 92) zapovjednik broda za vrijeme plovidbe nije na brodu (član 162 stav 3);
- 93) zapovjednik broda prije isplovljavanja ne provjeri ispravnost broda i količinu zaliha (goriva, maziva, hrane, rezervnih djelova i slično) koje su dovoljne za putovanje i ne obezbijedi da se sve propisane isprave i knjige, ažurirane pomorske navigacione karte i publikacije, kao i članovi posade nalaze na brodu, a pri prevozu putnika - naročito ne utvrdi da li su preduzete sve mjere za sigurnost putnika (član 162 stav 4);
- 94) zapovjednik broda nije na komandnom mostu broda spremnog za manevar za vrijeme boravka broda u luci ili na sidrištu, u uslovima vjetera snage pet ili više bofora po Beaufortovoj skali, a za koje uslove je primio upozorenje (član 162 stav 5);
- 95) brod koji boravi u luci ili na sidrištu nije spreman za manevar, u uslovima vjetera snage pet ili više bofora po Beaufortovoj skali, a za koje uslove je zapovjednik primio upozorenje (član 162 stav 6);
- 96) zapovjednik broda, odnosno oficir palube u smjeni koji upravlja vođenjem broda ne preduzima sve mjere potrebne za sigurnost broda i plovidbe (član 163 stav 1);
- 97) zapovjednik broda ne rukovodi lično brodom kad god to zahtijeva sigurnost broda, a naročito kad brod ulazi u luku, kanal ili rijeku ili kad izlazi iz njih, kao i za vrijeme slabe vidljivosti ili magle (član 163 stav 2);
- 98) u slučaju opasnosti za brod sve mjere preduzete za spašavanje broda su ostale bez uspjeha i ako je propast broda neizbježna, zapovjednik broda ne preduzme prvenstveno mjere potrebne za spašavanje putnika i drugih lica na brodu i ne naredi da se brod napusti (član 165 stav 1);
- 99) U slučaju iz člana 165 stav 1, zapovjednik broda ne preduzme i sve mjere potrebne za spašavanje brodskog dnevnika, a ako okolnosti dopuštaju i mjere za spašavanje drugih

brodskih knjiga i isprava, pomorskih karata i gotovog novca brodske blagajne (član 165 stav 2);

- 100) zapovjednik broda napusti brod a da nije, u granicama stvarne mogućnosti, preduzeo sve potrebne mjere iz člana 165 st. 1 i 2 (član 165 stav 3);
- 101) na brodu nastupi događaj koji ugrožava sigurnost broda ili plovidbe ili ako nastupi vanredni događaj, zapovjednik broda ne unese odmah opis tog događaja u brodski dnevnik, a najkasnije u roku od 24 sata od nastanka događaja (član 166 stav 1);
- 102) zapovjednik broda, o događaju iz člana 166 stav 1, odmah po dolasku, a najkasnije za 24 sata od dolaska, ne podnese izvještaj, zajedno sa izvodom iz broskog dnevnika, Lučkoj kapetaniji, odnosno diplomatskom ili konzularnom predstavništvu Crne Gore i pomorskoj upravi najbliže obalne države ako se brod nalazi u inostranstvu (član 166 stav 2);
- 103) je događaj iz člana 166 stav 1 nastupio za vrijeme plovidbe, zapovjednik broda ne podnese izvještaj o događaju, zajedno s izvodom iz broskog dnevnika, u roku od 24h od dolaska, Lučkoj kapetaniji u luci u koju brod najprije uplovi, odnosno diplomatskom ili konzularnom predstavništvu Crne Gore ako se brod nalazi u inostranstvu (član 166 stav 3);
- 104) zapovjednik broda ne unese u brodski dnevnik rođenje i smrt lica na brodu, upisivanjem mjesta ili geografske pozicije broda i vremena rođenja, odnosno smrti i ne primi izjavu posljednje volje i ne unese je u brodski dnevnik sa navođenjem vremena kada je posljednju izjavu volje primio (član 166 stav 4);
- 105) zapovjednik broda ne sačini zapisnik o činjenici rođenja i smrti i o izjavi posljednje volje i ne dostavi ga Lučkoj kapetaniji, a u inostranstvu najbližem diplomatskom ili konzularnom predstavništvu Crne Gore (član 166 stav 5);
- 106) zapovjednik broda preko radiotelekomunikacione opreme ne pošalje obavještenje VTS službi o neposrednoj opasnosti za sigurnost plovidbe na koju naiđe, a naročito ako primijeti promjene na plovnom putu iz člana 212 stav 1 tačka 2 ovog zakona, naiđe na zagađivanje uljem, opasnim hemikalijama i štetnim materijama, led, oluju ili na drugu neposrednu opasnost za plovidbu ili na tropsku oluju, na temperaturu vazduha ispod tačke smrzavanja praćenu vjetrovima olujne snage koji prouzrokuju veliko nagomilavanje leda na nadgrađima ili na vjetar snage 10 ili više bofora po Beaufortovoj skali, a za koji nije bilo primljeno upozorenje (član 167 stav 1);
- 107) zapovjednik broda ne unese u brodski dnevnik obavještenje iz člana 167 stav 1 (član 167 stav 2);
- 108) zapovjednik ili kompanija nijesu, bez odlaganja, obavijestili Ministarstvo i priznatu organizaciju koji će pokrenuti postupak utvrđivanja da li je potreban odgovarajući pregled broda ako se brodu dogodila nesreća ili se otkrije nedostatak u smislu člana 168 stav 1 tačka 1,2 (član 168 stav 1);
- 109) u slučaju neposredne opasnosti od rata zapovjednik broda ne preduzme sve mjere opreza da bi sačuvao brod, posadu, putnike, teret i ostalu imovinu, kao i brodske isprave i knjige (član 169 stav 1);
- 110) nastupi ratno stanje između Crne Gore i druge države, zapovjednik broda ne preduzme potrebne mjere da bi od neprijatelja sačuvao brod, posadu, putnike, teret i ostalu imovinu, kao i brodske isprave i knjige (član 169 stav 2);
- 111) se brod u slučaju nastupanja ratnog stanja između drugih država u kojem je Crna Gora neutralna nađe u luci jedne od zaraćenih država ili je na putu za luku zaraćene države ili mora proći kroz unutrašnje morske vode ili teritorijalno more zaraćene države, zapovjednik broda ne zatraži uputstvo od brodarka, a ako to nije moguće, od organa državne uprave nadležnog za vanjske poslove (član 169 stav 3);
- 112) zapovjednik broda svim licima na brodu ne izdaje naređenja kojima se obezbjeđuje brod, plovidba i održavanje reda na brodu i da nadzire izvršenje izdatih naređenja (član 171 stav 1);
- 113) za vrijeme putovanja član posade broda, putnik ili drugo lice na brodu izvrše krivično djelo, zapovjednik broda ne preduzme, prema okolnostima, mjere potrebne da se spriječi

ili ublaži nastupanje štetnih posljedica tog djela i da se izvršilac pozove na odgovornost (član 175 stav 1);

- 114) postoji opasnost da izvršitelj iz člana 175 stav 1 ponovi krivično djelo ili pobjegne, zapovjednik broda ne naredi da se izvršiocu krivičnog djela ograniči sloboda kretanja na brodu ili da se liši slobode; ispitivanjem izvršioca, svjedoka, očevidaca i oštećenog ne utvrdi sve okolnosti pod kojima je djelo izvršeno i posljedice koje su nastupile; o svakom saslušanju ne sastavi zapisnik; kao dokaze ne uzme na čuvanje predmete na kojima ili kojima je krivično djelo izvršeno, odnosno na kojima su tragovi izvršenog djela vidljivi ili ne preduzme druge mjere radi utvrđivanja okolnosti pod kojima je krivično djelo izvršeno (član 175 stav 3);
- 115) se brod nalazi u inostranstvu, zapovjednik broda o izvršenom krivičnom djelu ne podnese izvještaj diplomatskom ili konzularnom predstavništvu Crne Gore u državi u čiju luku brod uplovi (član 175 stav 4);
- 116) zapovjednik broda sa izvršiocom krivičnog djela ne postupa prema uputstvima diplomatskog ili konzularnog predstavništva Crne Gore (član 175 stav 5);
- 117) član posade broda koji je državljanin Crne Gore samovoljno napusti brod u luci, zapovjednik broda ne prijavi napuštanje broda Lučkoj kapetaniji, odnosno diplomatskom ili konzularnom predstavništvu Crne Gore u toj državi, a ako nema diplomatskog ili konzularnog predstavništva Crne Gore u toj državi, diplomatskom ili konzularnom predstavništvu države ovlaštene da zastupa interese Crne Gore, odnosno lučkim vlastima te države (član 176 stav 1);
- 118) zapovjednik broda ne utvrdi koje su stvari i isprave člana posade koji je samovoljno napustio brod ostale na brodu i o tome ne sačini zapisnik (član 176 stav 2);
- 119) zapovjednik broda ne unese u brodski dnevnik zapisnik o samovoljnom napuštanju broda i o stvarima člana posade koje su ostale na brodu i njihovoj predaji nadležnom organu (član 176 stav 4);
- 120) zapovjednik broda ne inese u brodski dnevnik razloge zbog kojih nije krenuo u pomoć licima u opasnosti i preduzeo njihovo spašavanje, kao i razloge zbog kojih nije preduzeo spašavanje broda i stvari na njemu (član 178 stav 1);
- 121) brod namjerava da svrati u luku radi iskrcaja bolesnog ili povrijeđenog člana posade, putnika ili drugog lica radi pružanja hitne medicinske pomoći, zapovjednik broda ne obavijesti bez odlaganja Lučku kapetaniju, odnosno drugi nadležni organ o bolesti, povredi, stanju i identitetu bolesnog, odnosno povrijeđenog lica (član 179 stav 1);
- 122) brodar, odnosno kompanija broda ne obezbijedi pomorcu normalne radne i životne uslove, pravo na zdravstvenu zaštitu, medicinsku pomoć, mjere socijalne pomoći i druge oblike socijalne zaštite u skladu sa zahtjevima MLC konvencije (član 180 stav 1);
- 123) zaposli, uzme na rad ili rad na brodu lice mlađe od 16 godina (član 181 stav 1);
- 124) zaposli, uzme na rad pomorca mlađeg od 18 godina ako postoji vjerovatnoća da će rad ugroziti njihovo zdravlje ili bezbjednost (član 181 stav 2);
- 125) pomorac mlađi od 18 godina radi noću (član 181 stav 3);
- 126) radno vrijeme mlađeg pomorca duže od osam sati dnevno ili 40 sati nedeljno (član 181 stav 4);
- 127) mlađem pomorcu nije obezbijedeno za sve obroke dovoljno vremena, a za dnevni glavni obrok najmanje sat vremena (član 181 stav 5);
- 128) mlađem pomorcu nije obezbijeden odmor od 15 minuta poslije svaka dva sata neprekidnog rada (član 181 stav 6);
- 129) zdravstvena ustanova iz člana 182 stava 1 ovog zakona nije uspostavila, ne primjenjuje i ne održava sistem upravljanja kvalitetom, kojim je obuhvaćeno obavljanje ljekarskih pregleda članova posade brodova, čamaca i jahti i koji mora biti ocijenjen od nezavisne sertifikacione ustanove (član 182 stav 2);
- 130) Ministarstvo u sprovođenju inspekcijskog nadzora utvrdi da pravno lice za posredovanje pri zapošljavanju pomoraca ne ispunjava uslove na osnovu kojih je izdato odobrenje ili se utvrdi nepravilnost u radu pravnog lica (član 183 stav 3);

- 131) pravna lica za zapošljavanje pomoraca i brodari, odnosno kompanije ne uspostave sistem zaštite koji obezbjeđuje nadoknadu finansijskih gubitaka pomorcima u slučaju neispunjavanja ugovornih obaveza od strane agencije ili brodovlasnika (član 184 stav 1);
- 132) brodar ili kompanija nemaju originalni primjerak potpisanog ugovora o radu (član 187 stav 1);
- 133) brodar ili kompanija ne obezbijedi članu posade informaciju o uslovima zaposlenja na brodu i ne preda kopiju ugovora o na zahtjev nadležnih organa, uključujući i nadležne organe u lukama pristajanja broda (član 187 stav 2);
- 134) kopija standardnog oblika ugovora i djelovi ugovora o kolektivnom pregovaranju koji su podložni inspekciji države luka nijesu na engleskom jeziku (član 187 stav 6);
- 135) ugovor o radu ne sadrži najmanje podatke u smislu člana 188 stav 1 tač. 1 do 11 ovog zakona (član 188 stav 1);
- 136) ne omogućiti pomorcu prenos cijele ili dijela zarade porodici i drugim licima koje pomorac odredi (član 192 stav 1);
- 137) 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 193 stav 1);
- 138) brodar, odnosno kompanija, na lako pristupačnom mjestu na brodu ne obezbijedi postavljanje table sa rasporedom rada na brodu, na crnogorskom i engleskom jeziku, koja za svako radno mjesto mora da sadrži najmanje: raspored službe na moru i službe u luci; maksimalno radno vrijeme ili minimalno vrijeme odmora pomorca (član 194 stav 1);
- 139) ne vodi zapisnik o dnevnim satima rada i odmora pomorca (član 194 stav 2);
- 140) brodar, odnosno kompanija članu posade ne nadoknadi štetu prouzrokovanu na stvarima namijenjenim za njegovu ličnu upotrebu na brodu, koje su uništene ili oštećene u brodolomu ili drugoj havariji broda (član 202 stav 1);
- 141) brod crnogorske državne pripadnosti nema minimalni broj članova posade sa odgovarajućim ovlaštenjem o osposobljenosti i posebnoj osposobljenosti za vršenje poslova kojima se obezbjeđuje plovidba prilikom uplovljenja u luku ili isplavljenja iz luke (član 203 stav 1);
- 142) brodovi i jahte crnogorske državne pripadnosti ne ispunjavaju standarde MLC Konvencije koji se odnose na prostorije za smještaj i odmor pomoraca, odgovaraje rekreativne prostorije, pogodnosti i usluge za pomorce, uključujući i socijalnu povezanost, prilagođene posebnim potrebama pomoraca koji moraju živjeti i raditi na brodu (član 205 stav 1);
- 143) se pomorcu ne obezbijedi besplatan odlazak lekaru ili zubaru bez odlaganja, u lukama pristajanja broda, gdje je to moguće (član 206 stav 2);
- 144) 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 208 stav 8);
- 145) brodovi crnogorske državne pripadnosti koji plove na međunarodnom putovanju i imaju 500 BT ili više nemaju svjedočanstvo o radu i deklaraciju o ispunjenosti uslova rada pomoraca (član 211 stav 1);
- 146) se pomorcima ne obezbijedi hrana i pitka voda odgovarajuće količine, nutritivne vrijednosti, kvaliteta i raznovrsnosti, uzimajući u obzir broj članova posade, vjerske i kulturne potrebe, kao i trajanje i prirodu putovanja (član 213 stav 1);
- 147) na brodu koji plovi sa 10 ili više članova posade ne bude ukrcan osposobljeni brodski kuvar (član 213 stav 3);
- 148) se pomorcima na brodu mjesečno ne isplaćuju zarade u skladu sa ugovorom o radu (član 214 stav 1).
- 149) Inspektor ima imovinski interes u luci inspekcijskog pregleda na plovnim objektima i plovnim objektima koji su predmet pregleda i/ili je zaposlen ili obavlja poslove u ime priznatih organizacija za statutarnu sertifikaciju brodova i centrima za obuku pomoraca ili pomorskim školskim ustanovama, ili obavlja preglede potrebne za statutarnu sertifikaciju brodova (član 218 stav 5).
- 150) u obavljanju inspekcijskog nadzora nad stranim brodom prema odredbi člana 220 stava 1 ovog zakona utvrdi se da brod nema važeće isprave u skladu s odredbama ažuriranih

- verzija konvencija, zajedno s protokolima tih konvencija te najnovijim izmjenama odgovarajućih obavezujućih kodeksa iz člana 221 stav 1 tačka 1-16 (član 221 stav 1);
- 151) inspekcijskim nadzorom nad stranim brodovima iz stava člana 221 stava 1 utvrdi se da brod nema važeće isprave u skladu sa sa Uredbom 392/2009 Evropskog parlamenta i Vijeća od 23. aprila 2009. o odgovornosti prevoznika u prevozu putnika morem u slučaju nesreća, Direktivi 2009/20/EC Evropskog parlamenta i Vijeća od 23. aprila 2009. o osiguranju brodovlasnika za pomorska potraživanja, kao i dokaz o drugim obaveznim osiguranjima propisanim posebnim propisima ili međunarodnim ugovorima na snazi za Crnu Goru (član 221 stav 2);
- 152) inspekcijskim nadzorom nad stranim brodom utvrdi se da posada i cjelokupno stanje broda, uključujući mašinski pogon, prostorije za smještaj posade te higijenski uslovi na brodu ne udovoljavaju pravilima i standardima utvrđenim međunarodnim konvencijama iz člana 221 stav 1 ovog zakona (član 221 stav 6);
- 153) inspektor utvrdi da strani brod 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 (član 228 stav 5);
- 154) u slučaju utvrđivanja nedostataka koji očito ugrožavaju sigurnost, zdravlje ili okolinu, I inspektor izrekne mjeru zabrane plovidbe broda, uključujući ro-ro putničkog broda ili brzog putničkog plovila (član 229 stav 2);
- 155) u slučaju uslova života i rada na brodu koji očito ugrožavaju sigurnost, zdravlje ili zaštitu pomoraca, ili nedostataka koji predstavljaju ozbiljno ili ponovno kršenje zahtjeva MLC-a 2006 (član 229 stav 3);
- 156) inspekcijskim nadzorom se utvrdi da brod nije opremljen ispravnim zapisivačem podataka o putovanju u skladu sa važećim propisima o sistemu nadzora plovidbe (član 229 stav 4);
- 157) ispitivanjem ili stručnim pregledom se utvrdi da je Zapovjednik ili član posade pod uticajem alkohola više od 0,5 g/kg alkohola u krvi, droga ili psihoaktivnih lijekova (član 238 stav 3);
- 158) brod se ne javi u brodogradilište ili luku u koju je upućen (član 257 stav 2);
- 159) utvrđeni nedostaci domaćeg broda u stranoj luci takve prirode da je bitno ugrožena sigurnost plovidbe (član 259 stav 5);
- 160) očito da su nedostaci opasni za zdravlje ili sigurnost ili da predstavljaju neposrednu opasnost za zdravlje ili ljudske živote, ro-ro putnički brod ili brzo putničko plovilo, njegovu posadu i putnike (član 266 stav 1);
- 161) inspekcijskim pregledom u lukama, teritorijalnom moru i unutrašnjim morskim vodama Crne Gore neposrednim opažanjem utvđen je nedostatak ili nedostaci iz člana 270, stav 1, tačke 1-22 ovog zakona (član 270 stav 1);
- 162) postoji očiti razlog za vjerovanje da su zapovjednik jahte, voditelj čamca ili član posade pod uticajem alkohola, droga ili psihoaktivnih lijekova (član 272 stav 1);
- 163) inspektor u obavljanju nadzora utvrdi da čamac ili jahta ima nedostataka koji ugrožavaju sigurnost plovidbe (član 273 stav 1);
- 164) inspektor u obavljanju nadzora utvrdi da strani čamac ili jahta obavlja prevoz stvari i putnika između crnogorskih luka uz naplatu (kabotažu) (član 273 stav 2);
- 165) opšte stanje plutajućeg objekta i nepomičnog odobalnog objekta, uključujući opremu i uređaje, ne udovoljava osnovnim uslovima u pogledu sigurnosti plovidbe, zaštite morske sredine, te životnim i radnim uslovima (član 276 stav 1 član b);
- 166) inspektor sigurnosti plovidbe utvrdi da član posade nema ovlašćenja za obavljanje određenih poslova, nema važeće isprave o ukrcaju ili koristi lažne (član 286 stav 1);
- 167) u obavljanju inspekcijskog nadzora nad obavljanjem djelatnosti posredovanja pri zapošljavanju pomoraca utvrdi se da pravno lice koje obavlja djelatnost posredovanja pri zapošljavanju pomoraca nema izdato odobrenje (286 stav 1);
- 168) pravno lice kojem je izdato odobrenje za posredovanje pri zapošljavanju pomoraca na brodovima crnogorske i strane državne pripadnosti ne obavlja djelatnost shodno odredbama člana 163 stav 4 ovog zakona (287 stav 1 tačka 1);

- 169) pravno lice kojem je izdato odobrenje za posredovanje pri zapošljavanju pomoraca na brodovima crnogorske i strane državne pripadnosti ne obavlja djelatnost shodno odredbama člana 163 stav 4 ovog zakona (287 stav 1 tačka 2);
- 170) grade objekte na unutrašnjim morskim vodama i u teritorijalnom moru, odnosno na njihovim obalama nadležno tijelo, a investitor ili druga zainteresovana stranka postupku izdavanja dozvola propisanih posebnim propisima kojima se reguliše prostorno uređenje i gradnja ne dobije saglasnost Lučke kapetanije u pogledu sigurnosti plovidbe (291 stav 1);
- 171) upotreba, pristajanje, plovidbu i sidrenje na dijelu unutrašnjih morskih voda ili teritorijalnog mora i njegovim obalama ako se utvrdi da je ugrožena sigurnost plovidbe (291 stav 2);
- 172) u sprovođenju inspekcijskog nadzora nad obavljanjem djelatnosti pomorskih školskih ustanova, centara za obrazovanje odraslih i centara za obuku inspektor utvrdi da ne zadovoljavaju uslove na osnovu kojih im je izdatno rješenje u skladu sa čl. 146 i 147 ovog zakona ili se utvrdi bilo koja druga nepravilnost u radu (292 stav 1);
- 173) u obavljanju inspekcijskog nadzora opravdano se posumnja da su prekršeni uslovi Konvencije o radu pomoraca iz 2006. godine, odnosno da je brodar napustio pomorca i ostavio ga bez potrebnog uzdržavanja i podrške, uključujući dovoljne zalihe hrane i pitke vode, goriva te potrebne medicinske njege, ili je na drugi način jednostrano prekinuo svoje veze s pomorcem (294 stav 1);

Za prekršaj iz stava 1 ovog člana kazniće se i odgovorno lice u pravnom licu i fizičko lice novčanom kaznom od 500 eura do 2000 eura.

Za prekršaj iz stava 1 ovog člana kazniće se preduzetnik novčanom kaznom od 500 eura do 6000 eura.

Za ponovljeni prekršaj iz st. 1, 2 i 3 ovog člana, učinjen od strane istog učinioca kazniće se novčanom kaznom do petostrukog minimuma propisanog za taj prekršaj.

Član 297

Novčanom kaznom u iznosu od 1.500 eura do 15.000 eura kazniće se za prekršaj pravno lice, ako:

- 1) na objekte sigurnosti plovidbe vezuje plovni objekat, uništava i neovlašćeno postavlja, uklanja, zamjenjuje ili mijena njihovo značenje (član 11 stav 7);
- 2) za korišćenje objekata sigurnosti plovidbe iz člana 11 stav 1 ovog zakona ne plati naknadu koju utvrđuje Vlada (član 11 stav 8);
- 3) kod izrade dokumenta prostornog uređenja ne obavijesti pravovremeno Ministarstvo o donošenju akta ili dokumenta radi dobijanja saglasnosti i posebnih uslova u vezi sigurnosti plovidbe i zaštite mora od zagađenja sa brodova (član 12 stav 2);
- 4) na određenom dijelu plovnog puta održava sportska takmičenja i druge aktivnosti bez odobrenja organizacione jedinice Ministarstva i uz uslove i mjere sigurne plovidbe utvrđene tim odobrenjem (član 15 stav 1);
- 5) sa plovnog puta ne ukloni oznake, uređaje i predmete koji su postavljeni radi održavanja sportskog takmičenja, i drugih aktivnosti, najkasnije 24 sata nakon njihovog završetka (član 15 stav 4);
- 6) plovni objekat koji u skladu sa zakonom i međunarodnim propisima ima instaliranu radio stanicu, ne prati komunikaciju na VHF kanalu 16 i ne odgovara na pozive u odnosu na sigurnost pomorske plovidbe za vrijeme plovidbe (član 18 stav 2);
- 7) brod koji dolazi iz strane luke bude u kontaktu sa drugim plovnim objektima, organima i licima na obali prije dobijanja odobrenja za slobodan saobraćaj sa obalom koje izdaje Lučka kapetanija na osnovu podataka koji se unose preko NMSW (član 34 stav 1);
- 8) brod koji obavlja međunarodnu plovidbu i koji namjerava da uplovi u luku ili isplavi iz luke ili sidrišta Crne Gore NMSW-u ne preda dokumentaciju propisanu članom 35 stav 1 ovog zakona (član 35 stav 1);

- 9) prilikom odlaska iz luke, odnosno sa sidrišta Crne Gore brod ne prijavi odlazak NMSW-u, najkasnije dva sata prije odlaska i ne preda spisak posade i putnika koji su se ukrkali, odnosno iskrkali dok se brod nalazio u luci, odnosno na sidrištu, kao i podatke iz člana 35 ovog zakona (član 36 stav 1);
- 10) ne obezbijedi obavljanje pilotaže 24 sata dnevno, ne vodi pilotski dnevnik i ne obezbijedi obuku pilota i ako nema sertifikat o ispunjavanju Međunarodnog standarda za pomorske pilotske organizacije-ISPO (član 42 stav 3);
- 11) pilotski plovni objekat nije obilježen i ne koristi pozivne znakove za pilotažu (član 42 stav 4);
- 12) zapovjednik putničkog broda ne utvrdi broj lica na tom brodu prije nego isplovi iz luke (član 74 stav 1);
- 13) na brodovima iz člana 75 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 75 stav 3);
- 14) u brodske zapise i knjige koje brod vodi nijesu unijeti podaci o važnim događajima na brodu i obavljenim radnjama na brodu (član 81 stav 3);
- 15) čamcem upravlja lice koje nije navršilo 18 godina života i koje nema uvjerenje za vođenje (član 99 stav 1);
- 16) na čamcu namijenjenom za privredne i javne svrhe, pored lica iz člana 99 stav 2 ovog, nije ukrcan i jedan član posade sa uvjerenjem za vođenje čamca (član 99 stav 3);
- 17) čamcem na vodeni mlazni pogon do tri sjedišta ne upravlja lice koje ima uvjerenje za vođenje čamca ili ovlaštenje za mornara-motoristu (član 99 stav 4);
- 18) posadu broda čine lica ukrcana na brodu koja nijesu upisana u popis posade broda (član 139 stav 1);
- 19) je član, predsjednik i sekretar ispitne komisije lica koje radi u centru za obuku pomoraca (član 150 stav 3)
- 20) sastav brodske straže nije u svako vrijeme dovoljan i ne odgovara posebnim okolnostima i uslovima u kojima se vrši straža (vrijeme, vidljivost, vodostaj, gustina saobraćaja i slično) (član 154);
- 21) se na brodu koji se nalazi u luci ne nalazi najmanje 1/3 od minimalnog broja članova posade (član 155 stav 5);
- 22) se na brodu iz člana 155 stav 5 ovog zakona među članovima posade ne nalazi po jedan oficir službe palube i mašine, a noću i brodska straža (član 155 stav 6);
- 23) se na ribarskom brodu koji se nalazi u luci ne nalazi najmanje po jedan član posade službe palube i mašine (član 155 stav 7);
- 24) se na svaka tri broda ne nalaze najmanje po dva člana posade službe palube i mašine, ukoliko se brodovi iz člana 155 stav 6 ovog zakona nalaze u grupama i privezani su uz bok jedan drugome (član 155 stav 8);
- 25) je na brodu nastupio događaj koji ugrožava sigurnost broda ili plovidbe ili ako je nastupio vanredni događaj, a zapovjednik broda opis tog događaja odmah ne unese u brodski dnevnik, a najkasnije u roku od 24 sata od nastanka događaja (član 166 stav 1);
- 26) zapovjednik broda nije o događaju iz člana 166 stav 1 ovog zakona, odmah po dolasku, a najkasnije za 24 sata od odlaska, podnio izvještaj, zajedno sa izvodom iz broorskog dnevnika, Lučkoj kapetaniji, odnosno diplomatskom ili konzularnom predstavništvu Crne Gore i pomorskoj upravi najbliže obalne države ako se brod nalazi u inostranstvu (član 166 stav 2);
- 27) zapovjednik broda iz člana 166 stav 1 ovog člana nije unio u brodski dnevnik rođenje i smrt lica na brodu, upisivanjem mjesta ili geografske pozicije broda i vremena rođenja, odnosno smrti i nije primio izjavu posljednje volje i nije je unio u brodski dnevnik sa navođenjem vremena kada je poslednju izjavu volje primio (član 166 stav 4);
- 28) zapovjednik broda nije o činjenici rođenja i smrti i o izjavi posljednje volje sačinio zapisnik i dostavio ga Lučkoj kapetaniji, a u inostranstvu, najbližem diplomatskom ili konzularnom predstavništvu Crne Gore (član 166 stav 5);

- 29) zapovjednik broda nije preko radiotelekomunikacione opreme poslao obavještenje VTS službi o neposrednoj opasnosti za sigurnost plovidbe na koju naiđe, a naročito ako primijeti promjene na plovnom putu iz člana 212 stav 1 tačka 2 ovog zakona, i ako naiđe na zagađivanje uljem, opasnim hemikalijama i štetnim materijama, led, oluju ili na drugu neposrednu opasnost za plovidbu ili na tropsku oluju, na temperaturu vazduha ispod tačke smrzavanja praćenu vjetrovima olujne snage koji prouzrokuju veliko nagomilavanje leda na nadgrađima ili na vjetar snage 10 ili više bofora po Beaufort-ovoj skali, a za koji nije bilo primljeno upozorenje (član 167 stav 1);
- 30) zapovjednik broda nije obavještenje iz člana 167 stav 1 ovog člana unio u brodski dnevnik (član 167 stav 2);
- 31) zapovjednik broda nije u brodski dnevnik unio razloge zbog kojih nije krenuo u pomoć licima u opasnosti i preduzeo njihovo spašavanje, kao i razloge zbog kojih nije preduzeo spašavanje broda i stvari na njemu (član 178);
- 32) se zdravstvena sposobnost pomoraca vrši u zdravstvenoj ustanovi koja ne ispunjava uslove u pogledu prostora, kadra i opreme za obavljanje zdravstvene zaštite zaposlenih (član 182 stav 1);
- 33) se na brodu ne nalazi priručnik o načinu zaštite zdravlja, sigurnosti i sprečavanja nezgoda na brodu (član 208 stav 7);
- 34) lica koja su zaposlena u službi za posluživanje hrane ne budu obučena ili osposobljena za ta radna mjesta (član 213 stav 4);
- 35) zapovjednik broda ili lice koje ovlasti zapovjednik jednom nedeljno 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 213 stav 5);
- 36) pomorcu u pisanoj formi ne preda mjesečni obračun dospjelih 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 214 stav 5);
- 37) 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 215 stav 4).

Za prekršaj iz stava 1 ovog člana kazniće se i odgovorno lice u pravnom licu i fizičko lice novčanom kaznom od 200 eura do 2000 eura.

Za prekršaj iz stava 1 ovog člana kazniće se preduzetnik novčanom kaznom od 500 eura do 6000 eura.

Za ponovljeni prekršaj iz st. 1, 2 i 3 ovog člana, učinjen od strane istog učinioaca kazniće se novčanom kaznom do petostrukog minimuma propisanog za taj prekršaj.

Član 298

Novčanom kaznom u iznosu od 500 eura do 10.000 eura kazniće se za prekršaj pravno lice, ako:

- 1) lice koje obavlja podvodni ribolov ili druge aktivnosti pod vodom za vrijeme ronjenja po vodenoj površini za sobom ne povlači žuti ili narandžasti balon (bovu), prečnika najmanje 60 cm (član 16 stav 1);
- 2) se na plovnom objektu sa kojeg je lice iz člana 16 stav 1 ovog zakona započelo podvodni ribolov, podvodna istraživanja ili druge aktivnosti ne nalazi drugi član ili članovi posade, koji će održavati početnu poziciju tih aktivnosti i isticati dnevnu, odnosno noćnu signalizaciju u skladu sa međunarodnim ugovorima (član 16 stav 2)
- 3) prije početka gradnje čamca ne pribavi saglasnost Ministarstva na tehničku dokumentaciju za gradnju čamca (član 96 stav 1);
- 4) se na čamcu za lične potrebe u vlasništvu fizičkog lica za vrijeme plovidbe ne nalazi vlasnik čamca, odnosno članovi njegove uže porodice ili lica ovlašćena pisanim i ovjerenim punomoćjem (član 100 stav 1);

- 5) se na čamcu za lične potrebe tokom plovidbe ne nalazi punomoćje iz člana 100 st. 1 i 2 ovog zakona (član 100 stav 3);
- 6) čamcem strane državne pripadnosti upravlja lice koje ne posjeduje ovlašćenje za upravljanje čamcem države sa kojom je Crna Gora potpisala sporazum o uzajamnosti ili ovlašćenje države koja se nalazi na listi država čija ovlašćenja je Crna Gora jednostrano prihvatila (član 102 stav 1);
- 7) brod i brod u gradnju koji je stekao crnogorsku državnu pripadnost ne vije zastavu Crne Gore (član 108 stav 1);
- 8) član posade za vrijeme vršenja straže napušta mjesto i prostoriju u kojoj se vrši straža bez odobrenja dežurnog oficira (član 155 stav 1);
- 9) poslodavac ne izda članu posade ispravu koja sadrži zabilješku o njegovom zaposlenju na brodu (član 187 stav 3);
- 10) na engleskom jeziku nijesu: kopija standardnog oblika ugovora i djelovi ugovora o kolektivnom pregovaranju koji su podložni inspekciji države luke (član 187 stav 6);
- 11) se obavezne vježbe okupljanja (smotre), protivpožarne vježbe i vježbe sa čamcima za spašavanje i obuke na brodu obavljaju za vrijeme odmora i dovode do zamora pomoraca (član 193 stav 3);
- 12) na lako pristupačnom mjestu na brodu ne obezbijedi postavljanje table sa rasporedom rada na brodu, na crnogorskom i engleskom jeziku, koja za svako radno mjesto mora da sadrži najmanje obavještenja propisana članom 194 stav 1 ovog zakona (član 194 stav 1).

Za prekršaj iz stava 1 ovog člana kazniće se i odgovorno lice u pravnom licu i fizičko lice novčanom kaznom u iznosu od 200 eur do 1000 eura.

Za prekršaj iz stava 1 ovog člana kazniće se preduzetnik novčanom kaznom u iznosu od 300 eura do 3000 eura.

Za ponovljeni prekršaj iz st. 1, 2 i 3 ovog člana, učinjen od strane istog učinioa kazniće se novčanom kaznom do petostrukog minimuma propisanog za taj prekršaj.

XVII. PRELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE

Rok za donošenje podzakonskih akata

Član 299

Podzakonski akti za sprovođenje ovog zakona donijeće se u roku od 18 mjeseci od dana stupanja na snagu ovog zakona.

Do donošenja propisa iz stava 1 ovog člana primjenjivaće se propisi donijeti na osnovu Zakona o sigurnosti pomorske plovidbe ("Službeni list CG", br. 62/13, 47/15, 71/17 i 77/20), ukoliko nijesu u suprotnosti sa ovim zakonom.

Izrada tehničkih pravila

Član 300

Tehnička pravila izradiće se u roku od šest mjeseci od dana stupanja na snagu ovoga zakona.

Upis čamaca

Član 301

Vlasnici čamaca upisanih u upisnik čamaca prije stupanja na snagu ovog zakona, a koji se u skladu sa članom 6 stav 1 tač. 3 i 10 ovog zakona, svrstavaju u putničke brodove dužni su da sprovedu upis u upisnik brodova u roku od 24 mjeseca od dana stupanja na snagu ovog zakona.

Rok za obrazovanje Komisija za usklađivanje

Član 302

Komisiju za usklađivanje obrazovaće se u roku od tri mjeseca od dana stupanja na snagu ovog zakona.

Važenje isprava

Član 303

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

Primjena

Član 304

Odredba člana 51 stav 2 ovog zakona primjenjivaće se nakon isteka 12 mjeseci od dana stupanja na snagu ovog zakona.

Odredba člana 103 stav 10 ovog zakona primjenjivaće se 12 mjeseci od dana stupanja na snagu ovog zakona.

Prestanak važenja propisa

Član 305

Danom stupanja na snagu ovog zakona prestaje da važi Zakon o sigurnosti pomorske plovidbe ("Službeni list CG", br. 62/13, 47/15, 71/17 i 77/20), osim odredaba čl. 11 do 15 i 182a do 182l.

Stupanje na snagu

Član 306

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



IZVJEŠTAJ O SPROVEDENOJ JAVNOJ RASPRAVI

NACRT ZAKONA O SIGURNOSTI PLOVIDBE

(naziv nacrtu zakona, odnosno strategije koji je bio predmet javne rasprave)

Vrijeme trajanja javne rasprave: Ministarstvo pomorstva raspisalo je javnu raspravu o Nacrtu zakona o sigurnosti plovidbe od 17. februara do 16. marta 2025. godine.

Način sprovođenja javne rasprave (održavanje okruglih stolova, tribina i prezentacija, sa navedenim mjestom i datumom održavanja; dostavljanje primjedbi, predloga i sugestija u pisanom ili elektronskom obliku, sa navedenim načinom i rokom dostavljanja):

Ministarstvo pomorstva uputilo javni poziv građanima, stručnoj javnosti i svim drugim zainteresovanim licima da se uključe u javnu raspravu i daju svoj doprinos u razmatranju Nacrta zakona o sigurnosti plovidbe, dostavljanjem primjedbi, predloga i sugestija u pisanoj formi na adresu: Ministarstvo pomorstva, Rimski trg, broj 46, 81000 Podgorica ili na e-mail: snezana.djurkovic@mpo.gov.me, kao i održavanjem okruglog stola, 4. marta 2025. godine, u Privrednoj komori Crne Gore.

Ovlašćeni predstavnici ministarstva koji su učestvovali u javnoj raspravi:

Kap. Goran Idrizović, v.d. generalnog direktora Direktorata za pomorsku i unutrašnju plovidbu
Snežana Đurković, načelnica Direkcije za sigurnost i bezbjednost plovidbe i zaštitu od zagađenja sa plovinih objekata

Podaci o broju i strukturi učesnika u javnoj raspravi:

Tokom trajanja javne rasprave o Nacrtu zakona o sigurnosti plovidbe iskazana je zainteresovanost značajnog broja pravnih i fizičkih lica koji svoje profesionalne aktivnosti vrše u oblasti pomorske privrede, te Udruženje pomorskih agenata Crne Gore, Udruženje malih brodara Kotor, Udrženje privrednih ribara Skadrasko jezero, Crnogorsko udruženje za pomorsko pravo, Udruženje brzih glisera, Nacionalno udruženje proizvođača ribe Crne Gore, Udruženje pomorskih kapetana, Udruženje pomoraca i dostavljen je značajan broj predloga i sugestija, koji se nalaze u prilogu ovog izvještaja.

Na okruglom stolu koji je održan 4. marta 2025. godine, u Privrednoj komori Crne Gore, pored predstavnika predlagača i predstavnika Privredne komore Crne Gore, učešće su uzeli: Ocean Montenegro DOO, Interlog Bar DOO, Hawaiboat Tours, United Oceans DOO, Krsto Raičković, Mladen Rašović, Željko Drešić, Nacionalno udruženje proizvođača ribe Crne Gore, Seapioneer, Brnović Wooden Boats, Ilija Pajović, Ivica Popović, Igor Andrić, Vladimir Kovačević, Vasilije Đuričković, Igor Banović, Nikola Vujanović, Slađana Petranović, Milo Petranović, Ranko Petrović, Dalobor Pelević, Nemanja Popović, Dragiša Raičević, JP za upravljanje morskim dobrom, Stevan Popović, Lela Bjelobrković, Danko Raičević, Frljučkić, Đorđe Ražnatović, Vuksan Lekaj, Albino Camaj, Zdravko Laković, Boško Vukčević, Vojislav Radusinović, Leković-sportski ribolovac, Vesko Lukačević, Komisija za istraživanje pomorskih pomorski nezgoda i nesreća, Novica Radojičić, Aleksandar Darkulović

Rezime dostavljenih primjedbi, predloga i sugestija, sa navedenim razlozima njihovog prihvatanja, odnosno neprihvatanja:

Prilog Izvještaja o sprovedenoj raspravi

Mjesto i datum sačinjavanja izvještaja:

Podgorica, 31. mart 2025. godine

Naziv organizacione jedinice ministarstva koja je odgovorna za pripremu nacrt zakona, odnosno strategije:

Direktorat za pomorsku i unutrašnju plovību

Potpis ministra, odnosno rukovodioca organizacione jedinice ministarstva koja je odgovorna za pripremu nacrt zakona, odnosno strategije



DRŽAVNI SEKRETAR

Jovan Šćekić

- ✓ U okviru propisanog postupka i načina sprovođenja javne rasprave, u periodu od 17. februara 2025. godine do 16. marta 2025. godine, održana je javna rasprava o Nacrtu Zakona o sigurnosti plovīdbe.
- ✓ Ministarstvo pomorstva je ovim Izvještajem objedinilo pristigle sugestije/primjedbe/prijedloge, kao i razloge neprihvatanja određenih sugestija/primjedbi/predloga.

„LUKA KOTOR“ A.D. Kotor, Park Slobode br.1, Kotor, 032/325-573

Broj	Sugestije/primjedbe/prijedlozi	Odgovori Ministarstva pomorstva
1	U članu 80. stav I poslije teksta „Pilotažu može da vrši pravno lice koje za obavljanje ovih poslova osim uslova propisanih zakonom dobiie i odobrenje Ministarstva na osnovu ovog zakona (u daljem tekstu: pilotsko društvo).“ dodaje se tekst „i ima zaključen ugovor o koncesiji na osnovu posebnog zakona.“ <u>Obrazloženje</u> - Navedenu odredbu člana 80. stav I neophodno je dopuniti na navedeni način iz razloga što je pilotaža Zakonom o lukama propisana kao koncesiona djelatnost. Prilikom kontrole pilotskih društava u vršenju pilotaže se u dosadašnjoj praksi pojavio problem da inspektori koji su vršili kontrolu nijesu uzimali u obzir zakonske odredbe propisane tada i sada važećeg Zakona o lukama. Svoje ingerencije inspektori su zadržavali samo na tumačenju Zakona o sigurnosti plovīdbe. iako ima je i Zakonom o lukama propisana nadležnost za kontrolu obavljanja ove koncesione djelatnosti. Zbog navedenog ie potrebno precizirati navedenu odredbu na predloženi način kako bi se obezbiedila izričita primjena propisa Države Crne Gore u ovoj oblasti.	Komentar Zakonom o sigurnosti pomorske plovīdbe u članu 36 propisano je da poslove pilotaže može da vrši pravno lice na osnovu odobrenja Ministarstva. Pomenuto odobrenje koristi se ili kao jedan od uslova za učešće na javnom tenderu za dodjelu koncesije za pružanje lučke usluge ili da pravno lice koje ima zaključen ugovor za pružanje lučke usluge - pilotaže ispunjava uslove propisane navedenim zakonom. Cijenimo da odredbu iz Nacrta treba dodatno urediti, te je tekst predložen kako slijedi: “Poslove pilotaže može da vrši pravno lice na osnovu odobrenja Ministarstva i posebnog zakona kojim se propisuje pružanje lučkih usluga (u daljem tekstu: pilotsko društvo).”
2	Član 91. stav I Predloga Zakona treba da glasi: „Zbog sigurnosti plovīdbe, zaštite ljudskih života na moru, sprječavanja zagađenja mora i oštećenja morske obale, objekata i infrastrukture. zapovjednik broda je dužan da u slučaju nepovoljnih vremenskih uslova ili ograničenih manevarskih sposobnosti broda prilikom priveza, odveza ili premještanja broda sa jedne na drugu operativnu obalu u luci, zahtijeva odgovarajući broj tegljača.“ Član 91. stav 3 Predloga Zakona treba da glasi: „Osim obaveze iz stava I ovog člana, brodovi dužine preko svega 100m ili više. obavezni su da koriste sigurnosnu pratnju tegljača, tip 2 minimalne vučne snage 1001 ili više prilikom plovīdbe kroz tiesnac Verige u Bokokotorskom zalivu.“ <u>Obrazloženje</u> - Predloženi tekst izmīene bi se uveo iz praktičnih razloga. Naime. podnosilac primjedbe je saglasan sa konceptom Ministarstva da se uvede obaveza upotrebe tegljača kao koncesiona djelatnost saglasno Zakonu o lukama. ali samo u slučajevima nepovoljnih vremenskih uslova ili ograničenih manevarskih sposobnosti broda koji uplovljava u luku Kotor. Naime, najveći broj brodova koji uplovljavaiu u luku Kotor pp povoljnim vremenskim uslovima nemaju potrebu upotrebe tegljača iz razloga što isti posjeduju takve manevarske sposobnosti da mogu sigurno i bezbiedno pristajati uz operativnu obalu bez	Komentar Član 91 Nacrta je izmijenjen i prilagođen osnovnom cilju, poboljšanju sigurnosti plovīdbe i smanjivanju prepoznatih rizika. Posebno se to odnosi na Bokokotorski zaliv gdje se pomorski saobraćaj konstantno povećavava i prisustvo multifunkcionalnih tegljača je jedini način preventivnog djelovanja u cilju smanjenja rizika od pomorskih nesreća i anticipacije neželjenih događaja. Bliži uslovi upotrebe tegljača biće uređeni podzakonskim aktom koji proizilazi iz ovog zakona.

	upotrebe tegljača. Obaveza da zatraži asistenciju tegljača bi ovim predlogom se odnosila samo u slučajevima nepovoljnih vremenskih uslova ili nedovoljnih manevarskih sposobnosti broda prilikom operacija priveza, odveza ili premještanja uz operativnu obalu luke. U suprotnom bi se odredba člana 91 stav 1 definisana nacrtom Zakona, kada je u pitanju određena luka Kotor, morala tumačiti na način da brodovi preko 1500 BT, nakon prolaska kroz tjesnac Verige i obratno gdje im je propisana obaveza korišćenja sigurnosne pratnje tegljača, brod bi morao biti u statusu tegljenja ili potiskivanja od strane tegljača, a koja operacija predstavlja povećani rizik za plovību u dijelu Bokokotorskog zaliva od Veriga do operativne obale luke Kotor. Naime, ukoliko bi se, kako je sada postavljena u nacrtu Zakona o sigurnosti plovību primjenjivala citirana norma, ista bi u praksi dovela do istovremene upotrebe većeg broja tegljača propisane snage, što bi dovelo do značajnog produženja trajanja operacija uplovljenjaisplovljenja iz luke Kotor, samim tim i kraći boravak u Crnoj Gori turista koji je posjećuju preko krizera što bi nesumnjivo dovelo do brojih otkazivanja dolazaka, a samim tim i svih direktnih i indirektnih prihoda koje ostvaruje Od uplovljenja kako Država tako i privreda Crne Gore. Povećani troškovi kod obavezne upotrebe tegljača bi brodarima stvorili dodatne troškove koji bi određenom broju brodova bili nesumnjivo neprihvatljivi kateoriji koja bi uzrokovala dodatne otkaze dolazaka. U odnosu na predlog izmjena teksta Člana 91 stav 3, predlažemo izmjenu u terminologiji, jer bi zadržanje riječi „Izuzetno od stava 1 • u ovom smislu značilo izuzeće Stava 1, a ne njegovu dodatnu primjenu.	
--	--	--

„SEA STARS“ Kotor - Vasilije Đuričković

	Tačka 4. Analiza uticaja	Ne prihvata se
1	<u>Obrazloženje:</u> Član 16. navedenog propisa direktno utiče na privrednu djelatnost, šifra 5010 (priobalni i pomorski prevoz putnika), u Bokokotorskom zalivu. Naime, ograničavanjem brzine na 10+4 čvora se malim brzim gliserima (veličine do 7 metara) u potpunosti onemogućava da ostvaruju svoj potencijal i svrhu za koju su napravljeni, a to je glisiranje, odnosno brzi prevoz putnika. Tako uređenim načinom plovību mala brza plovila postaju potpuno neupotrebljiva i kompletna ta grana privrede u Boki po automatizmu se gasi stupanjem na snagu novog propisa. Stavljanjem van funkcije više od 300 registrovanih malih brzih plovila u privredne svrhe u Boki, 300 voditelja čamca/mornar-motoristi/skipera ostaje bez posla, te svi bukeri (ugovarači izleta), menadžeri firmi, kao i njihovi direktori. Dovodi se u pitanje njihova egzistencija. Ovim propisom se ne podstiče stvaranje novih privrednih subjekata na	Detaljnou analizom pristiglih komentara koji se odnose na član 16 Nacrta, a u vezi brzine kojom plove čamci do 7 metara, Ministarstvo pomorstva zauzelo je jasan stav vodeći računa kako o sigurnosnim aspektima, tako ne zanemarujući privredni značaj koji se ostvaruje upotrebom ovih plovniha objekata. Obezbeđenjem svih elemenata koji su vezani za sigurnost plovību za cilj se ima, prije svega, zaštita ljudskih života na moru, zaštita mora od zagađenja, kao i zaštita imovine na moru. Intezitet saobraćaja plovniha objekata i njihova koncentracija u pojedinim djelovima Bokokotorskog zaliva u značajnoj mjeri povećava i mogućnost nezgode. Evidentna je sve veća opasnost od

	tržištu, već se kompletna jedna grana privrede u Boki gasi. Hipotetički gledano, čak i da je član 16. ovog propisa ukladen sa realnim potrebama privrede, propis će stvoriti biznis barijere i to konkretno članom 182., de se na malim brzim plovilima pored obaveznog člana posade mornar motoriste, mora nalaziti i još jedan član posade sa uvjerenjem za vođenja čamca. Na taj način se mladi preduzetnici i mikro preduzeća demotivisu da budi preduzimljivi i osnuju preduzeća koja će se baviti prevozom putnika u Boki, jer u samom startu na svom jedinom plovilu mimo mornar motoriste, moraju imati i još jednog člana posade.	eventualne nezgode zbog povećanja ljudskih aktivnosti na moru. Iako je sa jedne strane cilj da se omogući vlasnicima čamaca za privrednu djelatnost pokrivanje stvarnih troškova poslovanja ne smije da se zanemari ni jedan sigurnosni element. Ministarstvo je prilikom predlaganja odredbe koja se odnosi na sigurnosnu brzinu, u konkretnom slučaju u Bokokotorskom zalivu, uzelo u obzir sve elemente koji se odnose na sigurnost pomorskog objekta, sposobnost plovnog objekta za plovidbu, pravila o izbjegavanju sudara, osposobljenost posade, upravljanje i nadzor saobraćajem i sve ostale elemente koji doprinose sigurnoj plovidbi i svim učesnicima u saobraćaju. Uviđajući potrebu preventivnog djelovanja Ministarstvo je započelo aktivnosti kako bi se uradila studija sigurnosti i procjena rizika plovidbe u Bokokotorskom zalivu koja će imati konkretne zaključke u cilju smanjivanja rizika i poboljšanja sigurnosti plovidbe. U skladu sa rezultatima studije, u planu je uvođenje plovnog puta, šeme odvojene plovidbe kao i instalacija pomorske signalizacije. Definisanje plovnog puta riješilo bi brojne probleme u Bokokotorskom zalivu, jer bi se posebno regulisao režim plovidbe u uskim kanalima, Kumbor i Verige.
2	Tačka 5. Procjena fiskalnog uticaja Sugestija na obrazloženje "Implementacijom zakona ostvariće se određeni prihodi za budžet Crne Gore i to po osnovu primjene kaznenih odredbi." <u>Obrazloženje:</u> "Implementacijom zakona ostvariće se određeni prihodi za budžet Crne Gore i to po osnovu primjene kaznenih odredbi." Što je zakon neusklađeniji sa realnom situacijom i ima drastična odstupanja od načina poslovanja realnih djelatnosti u privredi, to je mogućnost primjena kaznenih odredbi u velikoj mjeri	Ne prihvata se U obrazloženju Nacrta zakona u glavi V. potrebno je unijeti procjenu finansijskih sredstava za sprovođenje zakona te je u odnosu na isto utvrđeno da za sprovođenje ovog zakona nije potrebno obezbijediti dodatna sredstva u Budžetu Crne Gore, jer su za sprovođenje i implementaciju zakona u ovoj godini već planirana sredstva

	povećana. Direktni uticaj na način demotivisanje privrednih subjekata. <u>Sugestija na obrazloženje</u> "Predstavnicima Ministarstva finansija nijesu bili uključeni za vrijeme izrade teksta Nacrta, međutim nakon završetka javne rasprave biće im dostavljen Predlog zakona." S obzirom da je kompletna jedna djelatnost u Boki ugrožena te veliki broj ljudi zaposlen u privrednoj djelatnosti šifre 5010, neophodno je uključiti Ministarstvo finansija da napravi procjenu i dostavi podatke koliko će ta privredna grana biti na gubitku primjenom zakona sa postojećim članom 16. na preko 300 registrovanih malih brzih plovila u Boki kojima prijeti gašenje.	
3	Tačka 6. Konsultacije zainteresovanih strana <u>Obrazloženje:</u> Za izradu ovog propisa je bilo neophodno uključiti Institut za biologiju mora kako bi mogli napraviti procjenu uticaja člana 16. koji se odnosi na ograničavanje brzine 300 malih brzih plovila iz Kotora. Tačnije onemogućavanje glisiranja u bokokotorskom zalivu, te uticaj plovidbe uz brzinu od 14 čvorova, na gotovo izvjesnu devastaciju obale Boke. Takođe, procjenu zagađenja mora i negativnog uticaja na morski biodiverzitet u zalivu. Takođe, bilo je neophodno uključiti Javno preduzeće za upravljanje morskim dobrom, s obzirom da to preduzeće upravlja plažama u Boki, te ovako definisanim članom 16. su direktno na udaru plaže i kupaci s obzirom da uz propisanu brzinu 300 malih brzih plovila će umnogome izmijeniti izgled plaže i onemogućiti kupce da mirno uživaju.	Prihvata se Tekst zakona u formi Predloga biće dostavljen Institutu za biologiju mora.
4	Primjedba/predlog/sugestija 1: Primjedba na nacrt Zakona u cjelini. Cjelokupna jedna kategorija plovila je izostavljena, odnosno ostala nedefinisana. <u>Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 1:</u> Nacrtom Zakona nisu obuhvaćena, odnosno prepoznata „mala brza plovila“ kojih u Boki ima preko 300 registrovanih u privredne svrhe. To su mali brzi gliseri do 7 metara dužine koje je Zakon svrstao u kategoriju „Plovila do 24 metra.“. To znači da su „mala brza plovila“ u istoj kategoriji kao velika brza plovila veličine od 7m do 12m, jahte do 12,16,24m, tenderi kruzera, ostali brodovi do 24 metra, što nije dobro definisano niti usklađeno sa realnom situacijom u Boki. Zakon je potrebno prilagoditi realnosti da se u Boki nalazi preko 300 registrovanih „malih brzih plovila“ veličine do 7 metara čiju plovidbu je potrebno kroz kategorizaciju definisati i dalje njihovu plovidbu urediti. „mala brza plovila“ su redovni, odnosno svakodnevni učesnici u saobraćaju i najbrojniji po tipu plovila (do 7 metara dužine) i zavrijeđuju pažnju i pažljivo uređen način plovidbe kako bi se osigurala sigurnost na moru, kao i obezbijedilo što manje oštećenje obale i što veći stepen očuvanja morskog biodiverziteta. Stavljanjem tolikog broja plovila u kategoriju „Plovila do 24 metra“ direktno utiče na ogromnu devastaciju	Ne prihvata se Odredba u važećem zakonu kojom je propisano da plovni objekti dužine do 24 metara mogu ploviti brzinom do četiri čvora iznad propisane brzine, u Nacrtu se zamjenjuju sa plovnim objektima do 12 metara Nova odredba uvodi obavezu da plovni objekti do 12m plove u zoni uz sredinu zaliva koja se nalazi s njihove desne strane, što će udaljiti takve plovne objekte od obale i smanjiti uticaj valova na obalnu zonu.

	obale, ogromno zagađenje Boke i smanjenu sigurnost plovīdbe. Neophodna je kategorizacija i definisanje posebne kategorije za najbrojnije svakodnevne ućesnike (mala brza plovila duŹine do 7 metara) u pomorskom saobraćaju.	
5	Primjedba/predlog/sugestija 2: Ćlanom 16. navedenog zakona je brzina plovīdbe je definisana na naćin da su sva plovila do 24 metra u jednoj kategoriji. Potrebna je promjena i regulisanje brzine na brzinu po jasno definisanim kategorijama plovila. <u>ObrazloŹenje primjedbe/predloga/sugestije 2:</u> „Plovni objekti do 24 metra mogu ploviti brzinom do ćetiri ćvora iznad brzine propisane u stavu 2 taćka 1 i taćka 2 al. 1 i 2 ovog ćlana.“ Nakon izvršene kategorizacije plovila, odnosno definisanja „malih brzih plovila“ velićine do 7 metara kao zasebne kategorije, jer se evidentno ne ponašaju „mala brza plovila“ na moru isto kao velika brza plovila (iznad 7 metara), jahte, brodovi do 24 metra i tenderi od kruzera, potrebno je posebno regulisati i brzinu za „mala brza plovila“. „Mala brza plovila“ se optimalno ponašaju pri brzini između 18 i 20 ćvorova, a to znaći: 1. Zbog svoje konstrukcije plovila (glisera) najmanji talas prave na toj brzini što „ćuva“ obalu od razaranja koja bi se mogla desiti ukoliko 300 plovila „zakopaju more“ pri brzini od 10, 14 ili 16 ćvorova. Direktan uticaj na oćuvanje obale i morskog biodiverziteta. 2. Najmanja potrošnja goriva pri brzini glisiranje što opet znaći manja zagaćenost mora i okoline. 3. Povećama sigurnost i udobnost putnika pri brzini glisiranja nego pri „kopanju mora“ na 10, 14 ili 16 ćvorova. Jako bitno definisati plovni put Ĺe je moguće glisirati (voziti 18 ili 20 ćvorova) u Boki. Od Sv.Matije u Kotoru do Sv.ĐorĹa u Perastu, pa od restorana Adriatica do marine Porto Novi i od srednjeg podmornićkog tunela do Mamule, pa na dalje. Na taj naćin bi se omogućio nesmetan i bezbjedan prevoz putnika na moru uz jasan zakonski okvir koji prepoznaje „mala brza plovila“ kao posebnu kategoriju ućesnika u pomorskom saobraćaju. Svako kršenje zakona selektivno najstroŹije kazniti.	Ne prihvata se Odredba u vaŹećem Zakonu kojom je propisano da plovni objekti duŹine do 24 metara mogu ploviti brzinom do ćetiri ćvora iznad propisane brzine, u Nacrtu se zamjenjuju sa plovnim objektima do 12 metara Studija sigurnosti plovīdbe sa procjenom rizika biće osnov za buduće regulisanje pomorske plovīdbe u zalivu. To ukljućuje definisanje plovnih puteva za razlićite kategorije plovila. Nova odredba uvodi obavezu da plovni objekti do 12m plove u zoni uz sredinu zaliva koja se nalazi s njihove desne strane, što će udaljiti takve plovne objekte od obale i smanjiti uticaj valova na obalnu zonu.
	Primjedba/predlog/sugestija 3: Ćlan 182. - Drugi ćlan posade nepotreban za „Mala brza plovila“ <u>ObrazloŹenje primjedbe/predloga/sugestije 3:</u> Nakon izvršene kategorizacije plovila i prepoznavanje kategorije „Mala brza plovila“ koja su registrovana u privredne svrhe potrebno je omogućiti upravljanje plovilom samo jednom ćlanu odnosno mornar-motoristi zbog lakoće upravljanja plovilom duŹine do 7 metara Ĺe je mornar-motorista na tako malom plovilu sasvim dovoljan ćlan posade zbog male velićine	Ne prihvata se Analzom operacija te procjenom rizika od identifikovanih opasnosti na ćamcima za privrednu djelatnost sa aspekta sigurnosti plovīdbe konstatovano je da je jedan ćlan posade nedovoljan za slućajeve hitnih i vanrednih dogaĹaja n.pr. onesposobljenosti jedinog ćlana posade, kao i za rutinske operacije veza, odveza, ukrcaja i iskrcaja putnika.

	plovila i lakoće upravljanja i manevrisanja istim, te može osigurati maksimalnu bezbjednost plovidbe i sigurnost putnika na tako malom plovilu.	
6	Primjedba/predlog/sugestija 1: Primjedba na nacrt Zakona u cjelini. Cjelokupna jedna kategorija plovila je izostavljena, odnosno ostala nedefinisana. <u>Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 1:</u> Nacrtom Zakona nisu obuhvaćena, odnosno prepoznata „mala brza plovila“ kojih u Boki ima preko 300 registrovanih u privredne svrhe. To su mali brzi gliseri do 7 metara dužine koje je Zakon svrstao u kategoriju „Plovila do 24 metra.“. To znači da su „mala brza plovila“ u istoj kategoriji kao „velika brza plovila“ veličine od 7m do 12m, jahte do 12,16,24m, tenderi kruzera, ostali brodovi do 24 metra, što nije dobro definisano niti usklađeno sa realnom situacijom u Boki. Zakon je potrebno prilagoditi realnosti da se u Boki nalazi preko 300 registrovanih „malih brzih plovila“ veličine do 7 metara (slika 1, 2 i 3) čiju plovidbu je potrebno kroz kategorizaciju definisati i dalje njihovu plovidbu urediti. „Mala brza plovila“ su redovni, odnosno svakodnevni učesnici u saobraćaju i najbrojniji po tipu plovila (do 7 metara dužine) i zavrijeđuju pažnju i pažljivo uređen način plovidbe kako bi se osigurala sigurnost na moru, kao i obezbijedilo što manje oštećenje obale i što veći stepen očuvanja morskog biodiverziteta. Stavljanjem tolikog broja plovila u kategoriju „Plovila do 24 metra“ direktno utiče na ogromnu devastaciju obale, ogromno zagađenje Boke i smanjenu sigurnost plovidbe. Neophodna je kategorizacija i definisanje posebne kategorije za najbrojnije svakodnevne učesnike (mala brza plovila dužine do 7 metara) u pomorskom saobraćaju Boke.  Slike 1. i 2. Marinello Eden 18 i Barracuda 545	Ne prihvata se 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. S tim u vezi čamac u zavisnosti od svoje veličine, konstrukcije i drugih tehničkih karakteristika može ploviti u određenim područjima, koja će biti određena podzakonskim aktom donijetim na osnovu ovog zakona. Odredba u važećem Zakonu kojom je propisano da plovni objekti dužine do 24 metara mogu ploviti brzinom do četiri čvora iznad propisane brzine, u Nacrtu se zamjenjuju sa plovnim objektima do 12 metara. Nova odredba uvodi obavezu plovnih objekata do 12m dužine da plove u zoni uz sredinu zaliva koja se nalazi s njihove desne strane, što će udaljiti takve plovne objekte od obale i smanjiti uticaj valova na obalnu zonu.



Primjedba/predlog/sugestija 2:

Članom 16. navedenog zakona brzina plovībe je definisana na naćin da su sva plovila do 24 metra u jednoj kategoriji. Potrebna je promjena i regulisanje brzine na brzinu po jasno definisanim kategorijama plovila, a naroćito za najbrojnije ućesnike u pomorskom saobraćaju Boke, a to su „mala brza plovila“ dućine do 7 metara.

Obrazloćenje primjedbe/predloga/sugestije 2:

Članom 16. je definisano „Plovni objekti do 24 metra mogu ploviti brzinom do ćetiri ćvora iznad brzine propisane u stavu 2 taćka 1 i taćka 2 al. 1 i 2 ovog ćlana.“

Nakon izvrćene kategorizacije plovila, odnosno definisanja „malih brzih plovila“ velićine do 7 metara kao zasebne kategorije, jer se evidentno ne ponaćaju na moru isto kao velika brza plovila (gliseri iznad 7 metara), jahte, brodovi do 24m i tenderi od kruzera, potrebno je posebno regulisati i brzinu za „mala brza plovila“.

„Mala brza plovila“ se optimalno ponaćaju pri brzini izmeću 18 i 20 ćvorova, a to znaći :

- Zbog svoje konstrukcije plovila (glisera) najmanji talas prave na toj brzini što ćuva obalu od razaranja koja bi se mogla desiti ukoliko 300 plovila „zakopaju more“ pri brzini od 10, 14 ili 16 ćvorova. Direktna uticaja na oćuvanje obale Boke i morskog biodiverćiteta.

- Najmanja potroćnja goriva pri brzini glisiranja što opet znaći manja zagaćenost mora i okoline.

- Povećana sigurnost i udobnost putnika pri brzini glisiranja nego pri „kopanju mora“ na 10, 14 ili 16 ćvorova.

- Rasterećenost drumskog saobraćaja

Detaljno obrazloćenje

1) Tehnićke karakteristike plovila i brzina potrebna za glisiranje

Mala brza plovila (gliseri do 7m) konstrukcijom korita i samom izvedbom izraćena su na taj naćin da svoj potencijal i osnovne prednosti ostvaruju „glisiranjem“, te su zbog svoje moderne i luksuzne koncepcije najbrojniji svakodnevni ućesnici u pomorskom saobraćaju Boke.

Ne prihvata se

Ministarstvo je zauzelo jasan stav po pitanju brzina u Bokokotorskom zalivu do konaćne izrade studije sigurnosti i procjena rizika plovībe, koja će imati konkretne zakljućke u cilju smanjivanja rizika i poboljšanja sigurnosti plovībe. U skladu sa rezultatima studije, u planu je uvoćenje plovnog puta, šeme odvojene plovībe kao i instalacija pomorske signalizacije. Plovni put rijećiće brojne probleme u Bokokotorskom zalivu, posebno bi se regulisao rećim plovībe u uskim kanalima Kumbor i Verige.

Određba u vaćećem Zakonu kojom je propisano da plovni objekti dućine do 24 metara mogu ploviti brzinom do ćetiri ćvora iznad propisane brzine, u Nacrtu se zamjenjuju sa plovnim objektima do 12 metara.

Nova određba uvodi obavezu plovni objekti do 12m da plove u zoni uz sredinu zaliva koja se nalazi s njihove desne strane, što će udaljiti takve plovne objekte od obale i smanjiti uticaj valova na obalnu zonu

Definicija glisiranja - Hidrodinamički uzgon, sila do koje dolazi pri povećanju brzine, a koja preuzima veći dio težine glisera. Time se najveći dio njegovog trupa izdiže iznad vodene površine, a gliser istovremeno dobija ugao trima, tj. pramac mu se uzdiže u odnosu na krmu. U tom položaju gliser ima veoma mali otpor, pa uz istu pogonsku snagu može postići veće brzine od broda iste veličine, a normalnog (deplasmanskog) oblika, pritom ne stvarajući veliki otpor na morsku površinu, te ne ostavljajući za sobom velike valove koji utiču na sigurnost plovidbe drugih plovila, te na devastaciju obale.

Pri polovini nakrcanosti ili svom punom kapacitetu putnika, pomenuta plovila ne mogu da izglisiraju, pa dolazi do takozvanog „kopanja mora“. Time se:

- Stvaraju dosta veći valovi (Na slici 4 i 5 prikazan je primjer brzog plovila koje glisira i pravi manje valove usljed manjeg otpora i plovila koje usljed nedovoljne brzine nije izglisiralo pa stvara mnogo veće valove).



Slika 4. Primjer brzog plovila koje glisira i pravi manje valove usljed manjeg otpora

Slika 5. Primjer brzog plovila koje usljed nedovoljne brzine nije izglisiralo pa stvara mnogo veće valove

- Samim tim uticaj valova na ostala plovila koja učestvuju u pomorskom saobraćaju, kao i obalu, značajno je veći, te su negativni efekti dosta izraženiji, sigurnost plovidbe dosta umanjena.

- Nemogućnošću glisiranja stvara se dodatno opterećenje na motore, koji nijesu predviđeni da rade pod takvim opterećenjem duži vremenski period, a sa sobom nose i značajno veću potrošnju goriva, odnosno veće zagađenje mora i negativan uticaj na morski biodiverzitet.

- Svim gore navedenim primjerima, potkrijepljenim argumentima, dolazi se do zaključka

	da postojećom predloženom regulativom brzine, mala brza plovila (gliseri), kao najbrojniji u nautičkom turizmu Crne Gore, a posebno Boke, postaju potpuno neupotrebljivi, odnosno izazvaće enormne negativne posljedice po obalu, more i morski biodiverzitet i u značajnom pogoršati sigurnost plovīdbe u Boki. <u>Sugestija/Rješenje:</u> Dodati stav 6: Plovni objekti do 7 metara mogu ploviti brzinom do 10 čvorova iznad brzine propisane u stavu 2 tačka 1. Tolerisanih 10+10 čvorova odnosilo bi se na područje: -Između Instituta za biologiju mora i Perasta, odnosno Veriga, u zavisnosti da li plovilo posjećuje Perast i Gospu od Škrpjela, ili nastavlja kretanje ka tivatskom i hercegnovskom dijelu zaliva; -Od Veriga do Kumbora; -Od Kumbora do izlazne tačke Bokokotorskog zaliva. Na taj način bi se omogućio nesmetan i bezbjedan prevoz putnika na moru uz jasan zakonski okvir koji prepoznaje „mala brza plovila“ kao posebnu kategoriju učesnika u pomorskom saobraćaju Boke. Napomena – Pomenute zone definisane su odgovarajućim koordinatama, u već naglašenim članovima zakona. 2)Uzročno-posljedično negativan uticaj na zagušenje drumskog saobraćaja Obrazloženje Kruzing sezona u Kotoru aktivno kreće od sredine aprila i traje do početka novembra. Samim tim od sredine aprila, pa do početka novembra, uz pomenute putničke brodove, goste koji grad posjećuju organizovanim izletima autobusima, te one koji u Kotoru ostaju duži vremenski period u apartmanskome i hotelskom smještaju, svakodnevno ćemo imati od nekoliko hiljada do nekoliko desetina hiljada ljudi u našem gradu. Gotovo uvijek, 20-30-40% (u zavisnosti od vremenskih uslova) gostiju odlučuje se na izlete morem (mahom malim brzim plovilima). Onemogućavanjem malim brzim plovila da ostvaruju svoju prvobitno zamišljenu djelatnost, a do čega bi dovelo pomenuto ograničenje brzine, najveći dio pomenutih posjetilaca bio bi prinuđen da odabere izlete automobilima ili autobusima. To bi izazvalo prisustvo dodatnih nekoliko stotina vozila na veoma ograničenom prostoru, te samim tim dovelo do potpunog kolapsa u drumskom saobraćaju u primorskim opštinama, a naročito u Kotoru.	
8	Primjedba/predlog/sugestija 3: Član 182. - Drugi član posade nepotreban za „Mala brza plovila“ <u>Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 3:</u> Nakon izvršene kategorizacije plovila i prepoznavanje kategorije „mala brza plovila“ koja su registrovana u privredne svrhe potrebno je omogućiti upravljanje plovilom samo jednom članu odnosno mornar-motoristi zbog lakoće upravljanja plovilom dužine do 7	Ne prihvata se Analzom operacija te procjenom rizika od identifikovanih opasnosti na čamcima za privrednu djelatnost sa aspekta sigurnosti plovīdbe konstatovano je da je jedan član posade nedovoljan za slućajeve hitnih i vanrednih događaja n.pr. onesposobljenosti jedinog člana posade,

	metara đe je mornar-motorista na tako malom plovilu sasvim dovoljan član posade zbog male veličine plovila i lakoće upravljanja i manevrisanja istim, te može osigurati maksimalnu bezbjednost plovidbe i sigurnost putnika na tako malom plovilu.	kao i za rutinske operacije veza, odveza, ukrcaja i iskrcaja putnika.
--	--	---

Veljko Zvicer

1	Dobar dan, imam potrebu da ponovo dam neke moje sugestije, ovog puta u vezi pilotaze u Bokokotorskom zalivu. Vas predlog da se pilotaza dozvoli svim subjektima koji ispinjavaju uslove nikako nije na mjestu. Ja kao najstariji pilot u BKZ i koji je neko vrijeme radio kao sef pilotske sluzbe u luci Kotor i kao Kapetan sa velikim iskustvom kao pilot u Engleskoj, Belgiji luci Kotor i luci Bar siguran sam da pilotazu treba dati lukama i da budu pod kontrolom luckog Kapetana a nikako nekim privatnim firmama. U suprotnom ako vase zamisli unesete u zakon kako ste zamislili, onda se ponovo vracamo u vrijeme dok je DPS bio na vlasti, ili to radi te pod necijim pritiskom. Pa zar nije bolje da pare idu u drzavni budzet nego da idu u privatne dzepove. Jako bih volio da me pozovete da dodjem u ministatstvo jer bi smo imali o crmu da razgovaramo hvala	Ne prihvata se Predmetna sugestija ne odnosi se na Nacrt zakona o sigurnosti plovidbe već je predmet Zakona o lukama koji propisuje dodjeljivanje koncesije za pružanje lučkih usluga - nautičke usluge, koje obuhvataju: lučku pilotažu, tegljenje, privezivanje i odvezivanje plovniha objekata. Nacrt zakona o sigurnosti plovidbe propisuje uslove koje pilotska društva trebaju da ispune sa aspekta sigurnosti plovidbe kako bi stekli jedan od uslova za dobijanje pomenute koncesije.
---	---	---

Zdravko Radić

1	Postovani, Kao NVU Udrzenje vlasnika glise Kotor , zelimo da izrazimo zahvalnost na vasem razumijevanju i na odgovorima tokom zasjedanja 4. marta na okruglom stolu. Cijenimo sto ste nas primili i uvazili stavove koje smo iznosili tokom i prije rasprave. Zelimo da naglasimo da nas stav ostaje nepromijenjen - prijedlog koji smo dostavili je da brzina bude 10 + 8. Takode, zelimo da se ogradimo od stava koji je iznio pojedinac tokom diskusije, jer on nije u skladu sa nasim zahtjevima. Jos jednom hvala na podrsci izdvojenom vremenu. Radujemo se buducoj saradnji, kao i novim idejama i dogovorima.	Ne prihvata se Ministarstvo je zauzelo jasan stav po pitanju brzina u Bokokotorskom zalivu do konačne izrade studije sigurnosti i procjena rizika plovidbe, koja će imati konkretne zaključke u cilju smanjivanja rizika i poboljšanja sigurnosti plovidbe. U skladu sa rezultatima studije, u planu je uvođenje plovnog puta, šeme odvojene plovidbe kao i instalacija pomorske signalizacije. Plovni put riješiće brojne probleme u Bokokotorskom zalivu, posebno bi se regulisao režim plovidbe u uskim kanalima Kumbor i Verige.
---	--	---

Petar Grdinić

1	Zelim da uputim par sugestija i primjedbi na nacrt zakona o sigurnosti plovidbe koji se ticu clana 16. Mislim da taj clan pogadja najvise privrednike iz Kotora, tacnije vlasnike plovila kao i skipere istih. U clanu 16 pise da je maksimalna dozvoljena brzina u Bokokotorskom zalivu 10 cvorova. Sa tom brzinom se gliseri mogu kretati ali ne mogu "izglisirati" i u toj brzini stvaraju vece talase, dolazi do ostacenje i opterecenja motora takodje. Moja sugestija je da se brzina poveca, tj da se dozvoli	Ne prihvata se Ministarstvo je zauzelo jasan stav po pitanju brzina u Bokokotorskom zalivu do konačne izrade studije sigurnosti i procjena rizika plovidbe, koja će imati konkretne zaključke u cilju smanjivanja rizika i poboljšanja sigurnosti plovidbe. U skladu sa rezultatima studije, u planu je uvođenje plovnog puta, šeme odvojene plovidbe kao
---	--	--

brzina kojom gliser može izglisirati i raditi funkciju za koju je napravljen. Moja primjedba je ta da je država Crna Gora dozvolila ogroman uvoz i registraciju glisera i ostalih plovila u privredne svrhe a Nacrtom to ponistava. Takodje dosta ljudi živi od ovoga posla. Neko sam ko vodi grupu u kojoj su 90 posto skipera iz Kotora i Tivta i po mojoj procjeni preko 300 skipera radi na plovilima, plus vlasnici, ljudi koji bukiraju i naravno porodice svih navedenih. Broj je zaista veliki, slozicete se? Dugo vremena kruze price da je Kotor devastiran velikim brojem plovila i slozio bih se da su price istinite, ali isto tako mislim da ministarstvo pomorstva mora da razgovara sa svim tim ljudima i nadje zajednicko resenje. Ukoliko se ovaj posao ugasi, mnogi ljudi ce ostati bez posla a i država ce izgubiti zbog priliva novca od turista koji placaju kartu da se voze, placanja poreza, registracije plovila, goriva, veza itd. Izvinjavam se sto sam preopsiran i nadam se da cete procitati ovaj mail, samo zelim kao i svi iz ovog sektora da nadjemo zajednicko resenje koje ce biti dobro i za državu i za nas. Jasno je da država mora da se usaglasi sa EU, njihovim zakonima i slicno, ali isto tako mora da vodi brigu o svojim gradjanima i interesima istih.	i instalacija pomorske signalizacije. Plovni put riješice brojne probleme u Bokokotorskom zalivu, posebno bi se regulisao režim plovidbe u uskim kanalima Kumbor i Verige. Odredba u važećem Zakonu kojom je propisano da plovni objekti dužine do 24 metara mogu ploviti brzinom do četiri čvora iznad propisane brzine, u Nacrtu se zamjenjuju sa plovnim objektima do 12 metara. Nova odredba uvodi obavezu plovni objekti do 12m da plove u zoni uz sredinu zaliva koja se nalazi s njihove desne strane, što će udaljiti takve plovne objekte od obale i smanjiti uticaj valova na obalnu zonu
---	--

Udruženje pomorskih agenata Crne Gore

1 Izmjeniti Član 57 Dodati: Putničkom brodu na kružnom putovanju se Odobrenje za slobodan saobraćaj i Odobrenje za isplovljenje izdaje elektronskim putem preko NMSW <u>Obrazloženje predloga 1:</u> elektronsko izdavanje Odobrenja za slobodan saobraćaj za putničke brodove na kružnom putovanju je propisano FAL konvencijom, čiji je potpisnik Crna Gora D. RESOLUTION FAL.14(46) (adopted on 13 May 2022) AMENDMENTS TO THE ANN EX TO THE CONVENTION ON FACILITATION OF INTERNATIONAL MARITIME TRAFFIC, 1965-19-D - Facilitation for ships engaged on cruises and for cruise passengers 3.20 Standard. Public authorities shall authorize granting of pratique by electronic means to a cruise ship when, on the basis of information received from it prior to its arrival, the health authority for the intended port of arrival is of the opinion that its arrival will not result in the introduction or spread of a disease or any other significant public health risk.	Prihvata se
2 Izmjeniti Član 57 Stav 3	Prihvata se

	Brod iz luke ili sidrišta za stranu luku može isploviti samo na osnovu Odobrenja za isplovljenje Lučke kapetanije. Dodati: Brod iz luke ili sidrišta <u>za domaću luku</u> može isploviti na osnovu prijave isplovljenja nadležnoj Lučkoj kapetaniji preko NMSW <u>Obrazloženje:</u> Potrebno je definisati isplovljenje za domaću i stranu luku posebno, jer se u slučaju isplovljenja za stranu luku radi granična kontrola od strane svih lučkih vlasti, a kada isplovljava za domaću luku -NE Uvođenje NMSW pruža mogućnost elektronske dostave podataka, u kom slučaju papirne kopije nisu potrebne-FAL konvencija.	Sistem NNSW ce biti ažuriran u dijelu koji se odnosi na prijavu.
3	Izmjeniti član 59 Prilikom odlaska iz luke, odnosno sidrišta brod najavljuje odlazak elektronski, preko jedinstvenog nacionalnog pomorskog prozora, najkasnije dva sata prije odlaska i dostavlja elektronski preko NMSW spisak posade i putnika, samo onih lica koja su se ukrkala, odnosno iskrkala dok se brod nalazio u luci, odnosno na sidrištu kao i podatake iz čl. 53 i 61 ovog zakona. Dodati: U slučaju promjena nakon podnošenja prijave iz stava 1 ovog člana brodar, kompanija, zapovjednik ili ovlašćeno lice ažurira dostavljene elemente podataka u jedinstvenom nacionalnom pomorskom prozoru. <u>Obrazloženje:</u> Uvođenje NMSW pruža mogućnost elektronske dostave podataka, u kom slučaju papirne kopije nisu potrebne-FAL konvencija.	Ne prihvata se U procesu početka rada NSMW razmatran je predlog i konstatovano je na sjednici Nacionalnog odbora za olakšice u pomorskm saobraćaju da se ne može prihvatiti inicijativa prije svega iz razloga mogućih zloupotreba.
4	Član 61 – izbrisati, jer sva dolje pobrojana dokumenta se već nalaze u NMSW i mogu se koristiti od strane Lučke kapetaniji, a shodno FAL konvenciji. Vjerujemo da je ovo i svrha NMSW Brod u međunarodnoj plovidbi koji namjerava da uplovi u luku ili isplovi iz luke ili njenog sidrišta dužan je da Lučkoj kapetaniji preda: 1) opštu izjavu (ime, pozivni znak, zalihe goriva i sl.); 2) zdravstvenu izjavu; 3) spisak posade; 4) spisak putnika, ako prevozi putnike; 5) izjavu o teretu; 6) izjavu o opasnom teretu, u slučaju prevoza opasnog tereta. <u>Obrazloženje:</u> Sva pobrojana dokumenta se već nalaze unesena u NMSW i mogu se koristiti od strane Lučke kapetanije, a shodno FAL konvenciji, naknadna dostava papirne kopije nije potrebna Vjerujemo da je ovo i svrha NMSW	Djelimično se prihvata Potrebna dokumenta unose se u NMSW i nije potrebna posebna dostava lučkoj kapetaniji.
5	Izmjeniti član 67 (rasprema) U smislu odredbi ove glave zakona pomorski objekat je pomorski objekat crnogorske države	Prihvata se

	pripadnosti ili pomorski objekat koji vije stranu zastavu zastavu države članice Europske unije, koji se nalazi u unutarašnjim morskim vodama Crne Gore. Zašto se mogućnost rasporede ovim nacrtom ograničava samo za EU brodove, kada je većina trgovačke flote pod nekom od zastava pogodnosti (Cayman Island, Bermuda, Panama...) Molimo vas da notirate da su za vrijeme korone, brodovi u rasporedu bili skoro pa jedini izvor prihoda cjelokupne pomorske privrede Crne Gore skoro 2 godine. Niti jedan brod u rasporedu nije bio EU.	
6	<u>Izmijeniti član 80 (pilotaža)</u> Dodati: U odobrenje iz stava 1 ovog člana će se navesti ograničenje vezano za maksimalnu veličinu broda koji se pilotira, a koja je pokrivena ugovorom o osiguranju iz stava 2, tačka 6 ovog člana <u>Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 6</u> Ukoliko postoje neka ograničenja pilotaže vezana za dozvoljenu veličinu broda, u odobrenju bi to moralo biti naglašeno kako bi se izbjegli mogući nesporazumi, kašnjenja i nepotrebna zadržavanja broda	Djelimično se prihvata Član je izmijenjen na način da ukoliko se utvrdi da pilotsko društvo ne zadovoljava uslove na osnovu kojih mu je izdato odobrenje, ili se utvrdi bilo koja druga nepravilnost u radu pilotskog društva, Ministarstvo mu može oduzeti odobrenje.
7	<u>Izmijeniti član 91 (Upotreba tegljača)</u> Dodati: Odredba stava 1 ovog člana ne primjenjuje se na brodove bruto tonaže do 1.500 BT, odnosno RO-RO putničke brodove koji plove na redovnoj pomorskoj liniji, brodove koji koriste sidrište luke, odnosno jahte bez obzira na veličinu i BRT. Izuzetno od stava 1 ovog člana, brodovi dužine preko svega 100m ili više, a ne posjeduju pramčane potisnike adekvatne snage, obavezni su da koriste sigurnosnu pratnju tegljača, tip 2 minimalne vučne snage 100t ili više prilikom plovidbe kroz tjesnac Verige u Bokokotorskom zalivu. <u>Obrazloženje:</u> Obavezna upotreba tegljača predstavlja biznis barijeru jer višestruko poskupljuje već potvrđene lučke troškove u kruzing industriji. Trebalo bi uvažiti već postojeće rezervacije i odložiti primjenu (prelaznim i završnim odredbama zakona) makar za dvije godine jer su sve kompanije već zaključile budžete za rezervisane dolaske. Na drugoj strani, Verige su otprilike 5 nautičkih milja od veza/sidrišta plus dodatne 2 nautičke milje kroz tjesnac, što ukupno iznosi 7 nautičkih milja. Za prolazak tjesnacem pri brzini od 6 čvorova, oni će vjerovatno imati dovoljnu brzinu, ali da li će isti tegljač moći pratiti brod do Kotora koji plovi brzinom 10 milja ili će biti obezbjeđeni dodatni tegljači koji će čekati u Kotoru za asistenciju prilikom veza?	Djelimično se prihvata Član 91 je izmijenjen na način da je propisano da su brodovi dužine 100m ili više, obavezni da koriste sigurnosnu pratnju tegljača odgovarajuće snage i vučne sile prilikom plovidbe kroz tjesnac Verige u Bokokotorskom zalivu. Prilikom donošenja i stupanja na snagu zakona vodiće se računa da se u prelaznim odredbama predvidi odloženi period primjene imajući u vidu već ugovorene aranžmane.

	U luku Kotor, tokom sezone uplovljava po 4 broda. Opcija da će brodovi koji planiraju boravak u luci od svega 6-8 sati čekati tegljač da se vrati sa asistencije iz Kotora do Veriga nije realna. Dodatno, molimo vas da se od upotrebe tegljača na lučkom području izuzmu brodovi koji koriste sidrište kao i sve jahte bez obzira na veličinu.	
8	<u>Izmjeniti član 158 (Uplovljenje stranih jahti)</u> Stav 4, tačka 3 izbrisati i članova posade Dodati: Vinjeta će se izdati i u slučaju da neki od dokumenta ističe prije roka važenja vinjete a lice koje upravlja stranom jahtom ili ovlašćeno lice (Agent jahte) će iste blagovremeno obnoviti i dostaviti Kapetaniji <u>Obrazloženje:</u> U dosadašnjoj praksi, dostavljanje dokaza o osposobljenosti svih članova posade nije traženo, izuzev za lice koje upravlja jahtom. U praksi se često dešava da neki od dokumenta (u najvećem broju slučajeva osiguranje) jahte ističe prije roka isteka vinjete. U tom slučaju, vinjeta bi se trebala izdati a dokument dostaviti kapetaniji kada se obnovi.	Komentar Zakon o jahtama ostaje poseban zakon.

Jadro Pilot and Tug Services DOO, 85000 Bar

1	Član 29 - Oštećeni, nasukani ili potopljeni plovni objekat Možda bi trebalo razmisliti da se u članu 29 i članu 30 odredi vremenski rok do kojeg bi se nasukano ili napušteno plovilo trebalo ukloniti o trošku države. <u>Obrazloženje:</u> Imamo nekoliko slučajeva. Jedan od njih je brod M/V ADAL koji je potonuo na vezu u Luci Bar i kome je trebalo oko 20 godina da se ukloni sa mjesta na kojem je potonuo. Da bi izbjegli takve scenarije u budućnosti, mišljenja smo da bi neki kratki rok za uklanjanje bio od velikog značaja.	Prihvata se Predlogom zakona o zaštiti mora od zagađenja sa pomorskih objekata propisuju se odredbe koja se odnose na olupinu, a čije odredbe će biti usklađene sa Međunarodnom konvencijom iz Najrobija o uklanjanju olupina iz 2007. godine
2	Član 80 – Vršenje pilotaže U stavu 4 bi možda trebalo dodati da preduzeća koja obavljaju djelatnost pilotaže moraju BESPLATNO da pružaju obuku za pilote Obrazloženje: Naši piloti su bili ucijenjeni da moraju da plate obuku jer je u tom trenutku u akvatorijumu luke Bar radila samo jedna kompanija koja je imala monopolistički položaj. Mi sada pružamo besplatnu obuku ali bi svakako bilo lijepo i navesti kao obavezu.	Ne prihvata se Cijenimo da će pilotsko društvo u skladu sa svojim potrebama sprovesti obuku adekvatnog broja pilota.
3	Član 81 – Obavezna pilotaža U stavu 5 je napisano da ukoliko Lučka kapetanija u roku od 24 sata ne odgovori na zahtjev jahte čiji je kapetan navodno 5 ili više puta uplovio u luku, može automatski zabog „ćutanja administracije“ da bude oslobođen od pilotaže. Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 3:	Komentar S obzirom da Zakon o jahtama ostaje poseban zakon, predmetni stav 5 člana 81 je brisan.

	Ova stavka mora biti promijenjena jer je ovakvom formulacijom Kapetanija abolirana od odgovornosti da uopšte i treba da pregleda zahtjev i da zaista utvrdi da li je taj kapetan zaista imao 5 uplovljenja.	
4	Član 91 – Upotreba tegljača U stavu 3 piše da kroz tjesnac Verige, svaki brod preko 100m mora da ima pratnju tegljača minimalne vučne snage 100t. Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 3: U Crnoj Gori trenutno postoje remorkeri sa najviše 35t vučne snage tako da sa trenutnim stanjem ovaj stav onemogućio uplovljenje u Luku Kotor svim brodovima preko 100m. Mišljenja smo da bi trebalo znatno smanjiti minimalnu snagu tegljača za pratnju, ako je ta pratnja uopšte i neophodna jer su plovila koja posjećuju Luku Kotor opremljena sa jakim glavnim motorima i jakim trasterima.	Prihvata se Član 91 je izmijenjen na način da je propisano da su brodovi dužine 100m ili više, obavezni da koriste sigurnosnu pratnju tegljača odgovarajuće snage i vučne sile prilikom plovīdbe kroz tjesnac Verige u Bokokotorskom zalivu.

Bojan Drakić

1	Kao neko ko se od 2016 god bavi prevozom putnika u bokokotorskom zalivu mislim da je brzina od 10 cvorova pogubna za dalji tok naseg poslovanja. Vlada treba da ima u vidu da preko 300 porodica se hrani od posla prevoza putnika sa plovilima kojima je kruzīng brzina 18cvorova. Jedino pravo resenje bi bilo ucrtati plovni put za plovila iz privrednog sektora u suprotnom nasi poslovi kao i egzistencija velikoga broja ljudi koji se istim bave ce biti ugrozena. Hvala!	Ne prihvata se Ministarstvo je zauzelo jasan stav po pitanju brzina u Bokokotorskom zalivu do konačne izrade studije sigurnosti i procjena rizika plovīdbe, koja će imati konkretne zaključke u cilju smanjivanja rizika i poboljšanja sigurnosti plovīdbe. U skladu sa rezultatima studije, u planu je uvođenje plovnog puta, šeme odvojene plovīdbe kao i instalacija pomorske signalizacije. Plovni put značajno bi riješio brojne probleme u Bokokotorskom zalivu, posebno bi se regulisao režim plovīdbe u uskim kanalima Kumbor i Verige.
---	---	---

Denis Vukašinović

1	Članom 91, definiše se obavezna pratnja tegljača prilikom prolaska brodova kroz tjesnac Verige, međutim nije obuhvaćen istim i tjesnac Kumbor. Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 1: Tjesnac Kumbor je prilično uzak i predstavlja navigacijski izazov za veće brodove, posebno u nepovoljnim vremenskim uslovima, pri gustoј pomorskoј saobraćajnoj aktivnosti kao i zbog mogućnosti otkazivanja broskog pogona. Zbog ograničenog manevarskog prostora i potencijalnih rizika od pomorskih nezgoda, neophodno je da se u zakonsku regulativu eksplicitno uvrsti obavezna pratnja brodova tegljačima prilikom prolaska i kroz ovaj tjesnac. Ova mjera bi značajno doprinijela povećanju sigurnosti plovīdbe, smanjenju rizika od nasukavanja i sudara, kao i zaštiti morskog ekosistema i obale. S obzirom na stratešku važnost ovog pomorskog prolaza, pravovremena	Komentar Manevarski prostor u tjesnacu Kumbor je dosta širi, nema trajektne linije i gustina pomorskog saobraćaja je mnogo manja u odnosu na tjesnac Verige. S tim u vezi, rizici ugrožavanja sigurnosti plovīdbe su srazmjerno manji u tjesnacu Kumbor. Ova odredba svakako ne uskraćuje pravo brodu da angažuje tegljač u tjesnacu Kumbor u slučaju potrebe. U praktičnom smislu, zbog blizine dva tjesnaca, tegljač koji je obavezan u tjesnacu Verige može u kratkom vremenskom roku stići do Kumbora.
---	--	--

	regulacija i njena dosljedna primjena ključni su za očuvanje sigurnosti i efikasnosti pomorskog saobraćaja u akvatorijumu Boke Kotorske.	
2	U Članu 280, kriterijumi za Lučkog kapetana u pogledu poznavanja engleskog jezika postavljeni su na nivo A1, što predstavlja najniži stepen jezične kompetencije i trebaju biti podignuti na nivo B2. Obrazloženje: S obzirom na kompleksnost dužnosti Lučkog kapetana, međunarodnu prirodu pomorskog saobraćaja i neophodnost precizne komunikacije s brodovima, nadležnim institucijama i stranim posadama, ovaj kriterijum treba biti podignut na nivo B2. Time bi se osiguralo adekvatno razumijevanje i vođenje složenih tehničkih i administrativnih procedura, čime bi se značajno unaprijedila sigurnost i efikasnost lučkih operacija.	Djelimično se prihvata Saglasni smo da je za posao lučkog kapetana potrebno adekvatno, dobro znanje engleskog jezika. Stojimo na stanovištu da je adekvatnije ne propisivati zakonom oznaku nivoa jezičke kompetencije, već u Pravilniku o unutrašnjoj organizaciji i sistematizaciji radnih mjesta Ministarstva pomorstva.
3	U Članu 280 propisano je da Lučkog kapetana imenuje i razrješava Vlada na prijedlog Ministarstva, što odstupa od uobičajene prakse u pomorskim državama. U većini pomorskih administracija, imenovanje Lučkog kapetana vrši nadležno pomorsko tijelo ili Ministarstvo, čime se osigurava profesionalna autonomija i izbor na osnovu stručnih kvalifikacija, a ne političkih kriterijuma. Obrazloženje: Lučkog kapetana treba birati putem transparentnog javnog konkursa, čime bi se osiguralo da se za ovu odgovornu poziciju prijavi što veći broj kvalifikovanih kandidata. Na taj način omogućava se šira selekcija stručnjaka, čime se povećava vjerovatnoća izbora najkompetentnijeg i najiskusnijeg pojedinca. S obzirom na to da Lučki kapetan obavlja ključne funkcije u nadzoru pomorskog saobraćaja, sprovođenju pomorskih propisa, rukovođenju operacijama traganja i spašavanja, kao i u vođenju administrativnih i inspekcijskih poslova, od suštinskog je značaja da izbor bude baziran isključivo na stručnim kvalifikacijama, iskustvu, obrazovanju i profesionalnim referencama. Uvođenjem javnog konkursa osigurava se objektivnost i meritokratski pristup, smanjuje se mogućnost političkog uticaja na proces izbora i garantuje se da će na ovu poziciju doći osoba koja ima najbolje znanje, liderske vještine i sposobnost donošenja odluka u kriznim situacijama. Ovakav model izbora u skladu je s praksom razvijenih pomorskih država, koje posebnu pažnju posvećuju nezavisnosti i profesionalizmu lučkih kapetana, prepoznajući njihov direktan uticaj na sigurnost plovībe, zaštitu morskog ekosistema i efikasnost lučkih operacija.	Djelimično se prihvata Saglasni smo sa navodima koji se odnose na stručnost i kompetentnost lučkog kapetana. Smatramo da je predloženi model izbora Lučkog kapetana kojeg imenuje i razrješava Vlada, na predlog Ministarstva na period od pet godina, uz mogućnost ponovnog imenovanja jedini način da se isprave postojeće podstandardne prakse.
4	Član 376, utvrđeni uslovi koje kandidat mora zadovoljiti za PSC inspektora su previše restriktivni i birokratski nastrojeni. Član zakona treba izmijeniti po uzoru na pomorsku državu Maltu.	Djelimično se prihvata Uslovi iz člana 376 Nacrta koje mora da zadovolji PSC Inspektor će biti izmijenjeni u

	Obrazloženje: Kriterijumi koje postavlja Malta, kao jedna od vodećih pomorskih država u svijetu, značajno se razlikuju od previše restriktivnih uslova propisanih u Crnoj Gori. - Realniji akademski zahtjevi su potrebni jer VII nivo formalnog obrazovanja (240 ECTS), isključuje iskusne pomorce sa VI stepenom formalnog obrazovanja (180 ECTS). - Engleski jezik treba biti na razumnom nivou. Priroda poslovanja PSC inspektora traži odlične komunikacione vještine i visok nivo engleskog jezika, dok zakon ne propisuje nivo znanja, što omogućava različita tumačenja. Kandidat treba da posjeduje usvojeno znanje najmanje na nivou B. Malta stavlja naglasak na poznavanje IMO/ILO/EU propisa, kvalitet rada i timsku saradnju, dok Crna Gora uvodi stroge birokratske barijere, kao što su prethodno iskustvo u inspekcijama i periodična testiranja. -Zakon bi trebalo da revidira kriterijume za PSC inspektore kako bi omogućila veći broj kvalifikovanih kandidata, umjesto što ih eliminacijom nepotrebno sužava. -Treba omogućiti različite puteve do pozicije PSC inspektora, čime bi se iskusni pomorci mogli zaposliti bez nepotrebnih birokratskih prepreka. -Podizanje kriterijuma za engleski jezik (npr. B2 nivo) ključno je za kvalitetnu komunikaciju s međunarodnim brodarima i institucijama. -Ukidanje nepotrebnog uslovljavanja prethodnim inspekcijским iskustvom omogućilo bi lakšu tranziciju iskusnih pomoraca u inspektorske uloge, uz odgovarajuću obuku i mentorstvo. -Umjesto prekomjernog insistiranja na formalnom obrazovanju, Crna Gora bi trebalo da više cijeni praktične pomorske vještine, kao što to čini Malta. Ako Malta, koja je najveća evropska pomorska država po broju registrovanih brodova, ima fleksibilnije i praktičnije kriterijume, postavlja se pitanje: zašto Crna Gora sebi nameće prepreke koje otežavaju zapošljavanje kvalitetnih PSC inspektora? U prilogu je opis posla PSC inspektora države Malte kao i kriterijumi potrebni za imenovanje:	skladu sa direktivom 2009/16/EU Evropskog parlamenta i vijeća od 23. aprila 2009. o nadzoru države luke, Prilog XI Minimalni uslovi za inspektore.
--	---	---

Vukašin Mačić, direktor firme WAVECRAFT D.O.O., +38267557707

1	Izuzetak za plovila ispod 7 metara: Predlažemo izmjenu zakona kojom se propisuje da plovila dužine ispod 7 metara budu izuzeta iz obaveze posjedovanja AIS sistema i obaveze prisustva dva člana posade. Plovila ove veličine se pretežno koriste za lične potrebe, manje turističke ture i kraće relacije, te opremanje AIS sistemom predstavlja nepotrebno finansijsko i tehničko opterećenje za vlasnike. Takođe, zahtjev za dva člana posade na manjim plovilima je suvišan, jer ovakva plovila često mogu sigurno i efikasno	Ne prihvata se Izuzeće od obaveze posjedovanja AIS sistema predlaže se za čamce za privredne djelatnosti bez mehaničkog pogona (n.pr. ribarski čamci na vesla). Ministarstvo je zauzelo jasan stav po pitanju brzina u Bokotorskom zalivu do konačne izrade studije sigurnosti i procjena rizika plovībe, koja će imati konkretne
---	---	--

	upravljati samo jedna osoba. Ovim izuzetkom bi se smanjili nepotrebni troškovi i administrativne prepreke za vlasnike manjih plovila, uz zadržavanje visokog nivoa sigurnosti i usklađenosti s međunarodnim standardima. Takođe je iako bitno napomenuti da smanjenjem brzine, pravimo negativan efekat koji može dovesti do velikog broja plovila u određenim regijama, i u kombinaciji sa jahtama i putničkim brodovima može bit izuzetno opasno. <u>Obrazloženje:</u> Smatramo da će se ovim osigurati efikasnost i sigurnost upravljanja plovilima dužine do 7 metara.	zaključke u cilju smanjivanja rizika i poboljšanja sigurnosti plovidbe. U skladu sa rezultatima studije, u planu je uvođenje plovnog puta, šeme odvojene plovidbe kao i instalacija pomorske signalizacije. Plovni put značajno bi riješio brojne probleme u Bokokotorskom zalivu, posebno bi se regulisao režim plovidbe u uskim kanalima Kumbor i Verige. Nova odredba uvodi obavezu plovila do 12m da plove u zoni uz sredinu zaliva koja se nalazi s njihove desne strane, što će udaljiti takva plovila od obale i smanjiti uticaj valova na obalnu zonu. Odredba važećeg Zakona kojom je propisano da plovni objekti dužine do 24 metara mogu ploviti brzinom do četiri čvora iznad propisane brzine, u Nacrtu se zamjenjuju sa plovnim objektima do 12 metara.
2	Kreiranje plovnog puta: Predlažemo da se u zakon uvrsti obaveza kreiranja jasno definisanih plovnih puteva za turistička i komercijalna plovila. Usmjeravanje plovidbe kroz unaprijed određene rute smanjilo bi rizik od sudara, povećalo sigurnost svih učesnika u pomorskom saobraćaju i zaštitilo ekosistem Boke Kotorske. <u>Obrazloženje:</u> Ova mjera bi doprinijela boljoj kontroli saobraćaja na moru, smanjenju gužvi u popularnim zonama i očuvanju obalnih područja, dok bi istovremeno osigurala nesmetano odvijanje turističkih aktivnosti.	Komentar U toku je izrada studije sigurnosti i procjena rizika plovidbe u Bokokotorskom zalivu koja će imati konkretne zaključke u cilju smanjivanja rizika i poboljšanja sigurnosti plovidbe. U skladu sa rezultatima studije, u planu je uvođenje plovnog puta, šeme odvojene plovidbe kao i instalacija pomorske signalizacije. Plovni put riješio bi brojne probleme u Bokokotorskom zalivu, posebno režim plovidbe u uskim kanalima Kumbor i Verige.
3	Ograničenje brzine plovidbe Predlažemo da se u zakon unese odredba kojom se maksimalna dozvoljena brzina glisera definiše na 18 čvorova: uz toleranciju prekoračenja brzine do 4 čvora. Ova brzina omogućava sigurnu i efikasnu plovidbu, posebno u turističkim područjima kao što je Boka Kotorska, gdje se intenzivno koriste gliseri za prevoz turista i obilasku. Takođe, brzina od 18 čvorova uz minimalno prekoračenje pruža balans između sigurnosti i potrebe za efikasnim prevozom. Važno je napomenuti da smanjenjem brzine glisera ispod ove granice dolazi do povećanog stvaranja velikih talasa (posebno pri brzinama između 8 i 12 što negativno utiče na druga plovila, obalu i infrastrukturu, kao i na bezbjednost svih učesnika u plovidbi. Veliki talasi mogu uzrokovati nestabilnost manjih čamaca, oštetiti privezana plovila i erodirati obalu, čime se povećava rizik od nezgoda i materijalne štete. <u>Obrazloženje:</u> Ova izmjena je u skladu s međunarodnim praksama i standardima za sigurnost plovidbe, te doprinosi zaštiti života, imovine i morskog okoliša, a istovremeno	Ne prihvata se Ministarstvo je zauzelo jasan stav po pitanju brzina u Bokokotorskom zalivu do konačne izrade studije sigurnosti i procjena rizika plovidbe, koja će imati konkretne zaključke u cilju smanjivanja rizika i poboljšanja sigurnosti plovidbe. U skladu sa rezultatima studije, u planu je uvođenje plovnog puta, šeme odvojene plovidbe kao i instalacija pomorske signalizacije. Plovni put značajno bi riješio brojne probleme u Bokokotorskom zalivu, posebno bi se regulisao režim plovidbe u uskim kanalima Kumbor i Verige. Odredba važećeg Zakona kojom je propisano da plovni objekti dužine do 24 metara mogu ploviti brzinom do četiri čvora iznad propisane brzine, u Nacrtu se zamjenjuju sa plovnim objektima do 12 metara.

	omogućava fleksibilnost za efikasno obavljanje pomorskih aktivnosti.	Nova odredba uvodi obavezu plovila do 12m da plove u zoni uz sredinu zaliva koja se nalazi s njihove desne strane, što će udaljiti takva plovila od obale i smanjiti uticaj valova na obalnu zonu.
--	--	--

Glavni istražilac za nezgode i nesreće u pomorstvu / mr.Aleksandar Božović dipl.pomorski ing.

1	U članu 16 predlažemo, da se ograniči brzina plovībe za sve plovne objekte na 6 čvorova kroz tjesnac Kumbor i tjesnac Verige bez obzira na njihovu dužinu - 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°34,63E 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°40,15E d) 42°27,46'N 018°41,02'E, Predlog je dat na osnovu dvije pomorske nesreće koje su se dogodile u minuloj godini u tjesnacu Verige i Kumborskom tjesnacu, u kojim su učestvovali plovni objekti (jahte i čamci) dužine ispod 24 metra, usled čega je data sigurnosna preporuka u Izvještaju o sprovednoj sigurnosnoj istrazi pomorske nesreće u tjesnacu Verige.	Ne prihvata se Ako bi svim plovnim objektima nametnuli isto ograničenje brzine generisali bi stacionarnu situaciju koja se jako sporo odvija i usporava kompletan saobraćaj kroz tjesnac. Na ovaj način, mnogi plovni objekti bi došli u položaj opasnih blizina sa ograničenom mogućnošću da preduzmu adekvatne radnje za izbjegavanje sudara.
2	Takodje, u istom članu 16 stav 1. dajemo sugestiju, da umjesto "međunarodnim pravilima o sigurnosti plovībe" stoji: „međunarodnim pravilima o izbjegavanju sudara na moru ili u skladu sa Pravilnikom o izbjegavanju sudara na moru“.	Prihvata se
3	U članu 182 koji se odnosi na Posadu čamca i ispit za vođitelja čamca, dajemo sugestiju, da se razmotri mogućnost uvođenja praktičnog dijela obuke za sticanje ovlašćenja za vođitelja čamca Obrazloženje: Pomorska nesreća koja se dogodila 2018 godine na moru, naspram Velike plaže u Ulcinju, gdje je upravljalo lice plovnim objektom skuter-jet ski, nakon tek položenog ispita za ovlašćenje za vođitelja čamca, usled čega je nastala pomorska nesreća sa smrtnim poslasticama, gdje je data sigurnosna preporuka uvođenja praktičnog dijela obuke za sticanje ovlašćenja za vođitelja čamca nakon Izvještaja o sprovednoj sigurnosnoj istrazi	Prihvata se
4	U članu 193 dajemo sugestiju da u Dozvoli za plovību čamca pored navedenog sadrži i namjenu čamca (privredna djelatnost, prevoz putnika, privredni ribolov, lične potrebe, javne svrhe) Obrazloženje: Smatramo navedenu sugestiju neophodnom radi utvrđivanja svih relevantnih	Komentar Dozvola za plovību čamca, između ostalog sadrži i podatak o namjeni čamca.

	činjenica prilikom kontrole plovniĥ objekata ili nekih vanrednih dogaĥaja	
5	U članu 232 stoji: Pomorska nesreća je dogaĥaj ili siliĥej dogaĥaja koji za posljedicu ima: a) smrt ili ozbiljnu povreĥu lica, koja je uzrokovana ili je u vezi sa "izradom" ili upotrebom plovnog objekta... <u>Sugestija:</u> Riječ "izradom" trebalo bi zamijeniti u vezi sa "radom broda"	Prihvata se
6	U članu 233 stav 1 tačka 2 stoji: Odredbe ove glave zakona ne primjenjuje se na pomorske nezgode i nesreće u kojima učestvuju isključivo: - ratni brodovi i brodovi za prevoz vojnih trupa, drugi brodovi, odnosno javni plovni objekat; - plovni objekti bez sopstvenog pogona, drveni brodovi jednostavne gradnje, jahte i čamci za lične potrebe koji nijesu uključeni u privrednu djelatnost, "osim jahti i čamaca ako imaju ili će imati posadu i prevoze do 12 putnika, odnosno bave se privrednom djelatnošću" <u>Sugestija:</u> U tački 2 boldovani dio teksta trebalo bi pojasniti, kako se ne bi dvosmisleno tumačio	Prihvata se
7	U članu 241 nakon tačke 9) stoji: „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 sprovoĥenju datih korektivnih mjera, a ako korektivne mjere nijesu ili su djelimično sprovedene, dužni su da obavijeste Komisiju za istraživanje o razlozima njihovog nesprovoĥenja" <u>Sugestija:</u> Da se pored: „Organi državne uprave" doda i „drugi subjekt"i kojima je Komisija za istraživanje dala sigurnosnu preporuku, dužni su da u roku od 90 dana od prijema preporuke obavijeste Komisiju za istraživanje o sprovoĥenju datih korektivnih mjera, a ako korektivne mjere nijesu ili su djelimično sprovedene, dužni su da obavijeste Komisiju za istraživanje o razlozima njihovog nesprovoĥenja. <u>Obrazloženje:</u> Smatramo neophodnim kod davanja sigurnosnih preporuka uključiti i druge subjekte koji nisu Organi državne uprave a na koje se odnose sigurnosne preporuke.	Prihvata se

Preduzetnik Ivan Peulić Barba Boats Herceg Novi +38269196272

		Komentar
1	Primjedba se odnosi na značenje izraza Član 8, pojam čamac (125) „čamac je plovni objekt namijenjen za plovību morem koji je registrovan za prevoz naivše 12 putnika, čija je dužina trupa veća od 2,5 metra, a manja ili jednaka 12 metara, ili ukupne snage pogonskog uredaja većeg od 5 kW, a ne obuhvata: plovila koja ne pripadaju drugom pomorskom objektu u svrhu prikupljanja, spašavanja ili obavljanja radova; plovila namijenjena isključivo za takmičenje; kanue, kajake, gondole i pedaline; daske za jedrenje i daske za jahanje na talasima;" Primjedba se odnosi na definisanje čamca,	Pristigli komentari su predmetom dodatne analize i sagledavanje cjelokupne situacije s aspekta sigurnosti plovību od strane Tehničkog inspektorata Organa uprave.

predlažem da definicija ostane ista kao u važećem zakonu „Čamac je plovni objekat namijenjen za plovību morem, koji nije brod ni iahta. čija ic 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;” <u>Obrazloženje:</u> Predložene izmjene zakona jednostavno ne prepoznaje plovila do 12m koji prevoze više od 12 putnika. Ove predložene izmjene šokantno ograničavaju broj putnika na 12 za stotine brodova, ujedno direktno ugrožavaju poslovanje malih brodara na teritoriji Crne Gore, posebno u Bokokotorskom zalivu gdje se praktikuju kratke relacije u prevozu putnika. Zbog navedenog definisanja čamca u riziku smo svi da se zaliv preplavi gliserima da bi zadovoljili potrebe turista iz Herceg Novog, Tivta i Kotora a redovne linije su ugrožene jer ne mogu se brodovi u skladu sa zakonom brzo nabaviti. A najbitnije je ugrožavanje egzistencije zbog nemogućnosti korišćenja velikog broja brodova za potrebe za koje su kupljeni/otplaćuju se (i to po ne malim cijenama) a ova grana privrede koja se bavi izletima nije previše profitabilna već zadovoljava osnovne minimalne potrebe egzistencije. U Kotoru, brodari pružaju ključne usluge prevoza putnika, kao što je linija Perast - Gospa, koja povezuje turističke lokacije i omogućava životnu aktivnost u tom području. Takode, tenderi koji prevoze putnike sa usidrenih kruzera na obalu ne smiju biti ograničeni, jer predstavljaju vitalnu uslugu za turistički sektor. U Herceg Novom, ugrožena redovna linija na relaciji Rose - Herceg Novi za mještane Luštica poluostrva predstavlja osnovnu povezanost za svakodnevni život, dok tokom ljetnjih mjeseci postoji velika potreba za prevozom na popularna izletišta poput Žanjica, Arza, Mamule i Plave Spilje. Ograničenje broja putnika može imati ozbiljne negativne posljedice na ove usluge, smanjujući dostupnost za mještane i turiste, dok istovremeno ne adresira problem nepropisne brzine glisera u zalivu, što ugrožava sigurnost i bezbjednost svih na moru i na obali. Pozivamo na reviziju ovog zakona kako bi se podržali lokalni biznisi i sigurnost plovība a zaštitila grana turizma. Iskoristio bi priliku da pozovem da se više javnih rasprava za ovakav zakon se održava u primorskim opštinama na koje primjena zakona i utiče.	
---	--

Danilo Stojković, +382 067193917, danilostojkovic082@gmail.com

1	Primjedba na nacrt Zakona u cjelini. Cjelokupna jedna kategorija plovila je izostavljena, odnosno	Ne prihvata se
---	---	----------------

	ostala nedefinisana. Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 1: Nacrtom Zakona nisu obuhvaćena, odnosno prepoznata „Mala brza plovila“ kojih u Boki ima preko 300 registrovanih u privredne svrhe. To su mali brzi gliseri do 7 metara dužine koje je Zakon svrstao u kategoriju „Plovila do 24 metra.“. To znači da su „Mala brza plovila“ u istoj kategoriji kao velika brza plovila veličine od 7m do 12m, jahte do 12,16,24m, tenderi kruzera, ostali brodovi do 24 metra, što nije dobro definisano niti usklađeno sa realnom situacijom u Boki. Zakon je potrebno prilagoditi realnosti da se u Boki nalazi preko 300 registrovanih „Malih brzih plovila“ veličine do 7 metara čiju plovidbu je potrebno kroz kategorizaciju definisati i dalje njihovu plovidbu urediti. „Mala brza plovila“ su redovni, odnosno svakodnevni učesnici u saobraćaju i najbrojniji po tipu plovila (DO 7 METARA DUŽINE) i zavrijeđuju pažnju i pažljivo uređen način plovidbe kako bi se osigurala sigurnost na moru, kao i obezbijedilo što manje oštećenje obale i što veći stepen očuvanja morskog biodiverziteta. Stavljanjem tolikog broja plovila u kategoriju „Plovila do 24 metra“ direktno utiče na ogromnu devastaciju obale, ogromno zagađenje Boke i smanjenu sigurnost plovidbe. Neophodna je kategorizacija i definisanje posebne kategorije za NAJBROJNIJE SVAKODNEVNE UČESNIKE (mala brza plovila dužine do 7 metara) u pomorskom saobraćaju.	Ministarstvo je zauzelo jasan stav po pitanju brzina u Bokokotorskom zalivu do konačne izrade studije sigurnosti i procjena rizika plovidbe koja će imati konkretne zaključke u cilju smanjivanja rizika i poboljšanja sigurnosti plovidbe. U skladu sa rezultatima studije, u planu je uvođenje plovnoć puta, šeme odvojene plovidbe kao i instalacija pomorske signalizacije. Napominjemo da je odredba važećeg Zakona kojom je propisano da plovni objekti dužine do 24 metra mogu ploviti brzinom do četiri čvora iznad propisane brzine, u Nacrtu se zamjenjuju sa plovnim objektima do 12 metara. Nova odredba uvodi obavezu za plovne objekte do 12m da plove u zoni uz sredinu zaliva koja se nalazi s njihove desne strane, što će udaljiti takve plovne objekte od obale i smanjiti uticaj valova na obalnu zonu.
2	Članom 16. navedenog zakona je brzina plovidbe je definisana na način da su sva plovila do 24 metra u jednoj kategoriji. Potrebna je promjena i regulisanje brzine na brzinu po jasno definisanim kategorijama plovila. Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 2: „PLOVNI OBJEKTI DO 24 METRA MOGU PLOVITI BRZINOM DO ČETIRI ČVORA IZNAD BRZINE PROPISANE U STAVU 2 TAČKA 1 I TAČKA 2 AL. 1 I 2 OVOG ČLANA“ Nakon izvršene kategorizacije plovila, odnosno definisanja „Malih brzih plovila“ veličine do 7 metara kao zasebne kategorije, jer se evidentno ne ponašaju „Mala brza plovila“ na moru isto kao velika brza plovila (iznad 7 metara), jahte, brodovi do 24m i tenderi od kruzera, potrebno je posebno regulisati i brzinu za „Mala brza plovila“. „Mala brza plovila“ se optimalno ponašaju pri brzini između 18 i 20 čvorova, a to znači : 1. ZBOG SVOJE KONSTRUKCIJE PLOVILA (GLISERA) NAJMANJI TALAS PRAVE NA TOJ BRZINI ŠTO „ČUVA“ OBALU OD RAZARANJA KOJA BI SE MOGLA DESITI UKOLIKO 300 PLOVILA „ZAKOPAJU MORE“ PRI BRZINI OD 10, 14 ILI 16 ČVOROVA. DIREKTAN UTICAJ NA OČUVANJE OBALE I MORSKOG BIODIVERZITETA 2. NAJMANJA POTROŠNJA GORIVA PRI BRZINI GLISIRANJA ŠTO OPET ZNAČI MANJA ZAGAĐENOST MORA I OKOLINE 3. POVEĆANA SIGURNOST I UDOBNOŠĆ PUTNIKA PRI BRZINI GLISIRANJA NEGO PRI „KOPANJU	Ne prihvata se Ministarstvo je zauzelo jasan stav po pitanju brzina u Bokokotorskom zalivu do konačne izrade studije sigurnosti i procjena rizika plovidbe koja će imati konkretne zaključke u cilju smanjivanja rizika i poboljšanja sigurnosti plovidbe. U skladu sa rezultatima studije, u planu je uvođenje plovnoć puta, šeme odvojene plovidbe kao i instalacija pomorske signalizacije. Napominjemo da je odredba važećeg Zakona kojom je propisano da plovni objekti dužine do 24 metra mogu ploviti brzinom do četiri čvora iznad propisane brzine, u Nacrtu se zamjenjuju sa plovnim objektima do 12 metara. Nova odredba uvodi obavezu za plovne objekte do 12m da plove u zoni uz sredinu zaliva koja se nalazi s njihove desne strane, što će udaljiti takve plovne objekte od obale i smanjiti uticaj valova na obalnu zonu.

	MORA" NA 10, 14 ILI 16 ČVOROVA Jako bitno definisati plovni put Ċe je moguće glisirati (voziti 18 ili 20 ĉvorova) u Boki. Od Sv.Matije u Kotoru do Sv.ĐorĊa u Perastu, pa od restorana Adriatica do Marine Porto Novi i od srednjeg podmorničkog tunela do Mamule, pa na dalje. Na taj naĉin bi se omogućio nesmetan i bezbjedan prevoz putnika na moru uz jasan zakonski okvir koji prepoznaje „Mala brza plovila“ kao posebnu kategoriju uĉesnika u pomorskom saobraćaju. Svako kršenje zakona NESELEKTIVNO najstroŹije kazniti.	
3	Ĉlan 182. - Drugi ĉlan posade nepotreban za „Mala brza plovila“ ObrazloŹenje primjedbe/predloga/sugestije 3: Nakon izvršene kategorizacije plovila i prepoznavanje kategorije „Mala brza plovila“ koja su registrovana u privredne svrhe potrebno je omogućiti upravljanje plovilom samo jednom ĉlanu odnosno mornar-motoristi zbog lakoće upravljanja plovilom duŹine do 7 metara Ċe je mornar-motorista na tako malom plovilu sasvim dovoljan ĉlan posade zbog male veliĉine plovila i lakoće upravljanja i manevrisanja istim, te moŹe osigurati maksimalnu bezbjednost plovidbe i sigurnost putnika na tako malom plovilu.	Ne prihvata se Analzom operacija te procjenom rizika od identifikovanih opasnosti na ĉamcima za privrednu djelatnost sa aspekta sigurnosti plovidbe konstatovano je da je jedan ĉlan posade nedovoljan za sluĉajeve hitnih i vanrednih dogaĊaja n.pr. onesposobljenosti jedinog ĉlana posade

Agencija za elektronske komunikacije i Poštansku djelatnost (ekip)

1	Opšta primjedba koja se odnosi na usaglašavanje termina. ObrazloŹenje: U tekstu zakona se koriste termini: radio stanica, VHF radio stanica, brodska radio stanica, obalna radio stanica, radio stanica na plovilu. Sa aspekta pomorskih radiokomunikacija postoje samo dva tipa radio stanica: brodska radio stanica (ili radio stanica na plovilu) i obalna radio stanica. Valjalo bi kroz tekst zakona usaglasiti ove termine i jasno naznaĉiti da li se radi o brodskoj (stanici na plovilu) ili obalnoj radio stanici.	Prihvata se
2	Primjedba/predlog/sugestija 2: Ĉlan 8, stav 1 taĉka 84. PredlaŹemo preformulaciju tako da ova taĉka glasi: radio straŹa je stalna dostupnost pomorskog objekta u kontinuiranom slušanju i odgovoru na pozive koji se obavljaju putem radio stanice na propisanim VHF kanalima u zavisnosti od opremljenosti pomorskog objekta; ObrazloŹenje primjedbe/predloga/sugestije 2: Preciznija formulacija odredbe i njena usaglašenosť sa regulativom iz oblasti elektronskih komunikacija i radiokomunikacija.	Prihvata se
3	Primjedba/predlog/sugestija 3: Ĉlan 8, stav 1 taĉka 101. PredlaŹemo preformulaciju tako da ova taĉka glasi:	Prihvata se

	stvarno vrijeme dolaska broda u luku (ATA) je vrijeme kada je brod na sidrištu oborio sidro, istegao sidreni lanac i istakao sidrene oznake, i putem radio stanice potvrdio vrijeme i poziciju sidrenja, odnosno vrijeme dolaska broda na pilotsku stanicu ako brod uplovljava u luku uz pomoć pilota, odnosno ako brod uplovljava bez pilota vrijeme priveza na odobrenom vezu, zavisno od toga što je prije; Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 3: Preciznija formulacija odredbe i njena usaglašenost sa regulativom iz oblasti elektronskih komunikacija i radiokomunikacija	
4	Primjedba/predlog/sugestija 4: Član 8, stav 1 tačka 102. Predlažemo preformulaciju tako da ova tačka glasi: stvarno vrijeme odlaska broda iz luke (ATD) je vrijeme kada je brod na sidrištu podignuo sidro, i putem radio stanice potvrdio vrijeme odlaska, odnosno vrijeme odveza na odobrenom vezu, zavisno od toga što je prije; Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 4: Preciznija formulacija odredbe i njena usaglašenost sa regulativom iz oblasti elektronskih komunikacija i radiokomunikacija	Prihvata se
5	Primjedba/predlog/sugestija 5: Član 9, stav 1 tačka 5. Predlažemo preformulaciju tako da ova tačka glasi: f) radio službu putem obalne radio stanice; Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 5: Preciznija formulacija odredbe i njena usaglašenost sa regulativom iz oblasti elektronskih komunikacija i radiokomunikacija.	Prihvata se
6	Primjedba/predlog/sugestija 6: Član 20, stav 2. Predlažemo preformulaciju tako da ovaj stav glasi: O uslovima i promjenama plovīdbe, kao i o trajanju radova na plovnom putu i u luci iz stava 1 ovog člana Organ uprave je dužan da obavijesti učesnike u plovīdbi na tom plovnom putu, odnosno luci putem radio-službe putem obalne radio stanice. Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 6: Preciznija formulacija odredbe i njena usaglašenost sa regulativom iz oblasti elektronskih komunikacija i radiokomunikacija.	Prihvata se
7	Primjedba/predlog/sugestija 7: Član 23, stav 2. Predlažemo preformulaciju tako da ovaj stav glasi: Plovni objekti koji u skladu sa zakonom i međunarodnim propisima imaju instaliranu radio stanicu, moraju za vrijeme plovīdbe da prate komunikaciju na VHF kanalu 16 i odgovaraju na pozive u odnosu na sigurnost pomorske plovīdbe.	Prihvata se

	Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 7: Preciznija formulacija odredbe i njena usaglašenost sa regulativom iz oblasti elektronskih komunikacija i radiokomunikacija.	
8	Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 8: Preciznija formulacija odredbe i njena usaglašenost sa regulativom iz oblasti elektronskih komunikacija i radiokomunikacija. Primjedba/predlog/sugestija 9: Član 45, stav 1. Predlažemo preformulaciju tako da ovaj stav glasi: Brodovi i jahte koji plove u vodama Crne Gore, dužni su na radio stanici imati aktivnu radio vezu na VHF kanalu 16 ili nekom drugom VHF kanalu u skladu sa zakonom, u zavisnosti od pozicije na kojoj se nalaze.	Prihvata se
9	Primjedba/predlog/sugestija 9: Član 45, stav 1. Predlažemo preformulaciju tako da ovaj stav glasi: Brodovi i jahte koji plove u vodama Crne Gore, dužni su na radio stanici imati aktivnu radio vezu na VHF kanalu 16 ili nekom drugom VHF kanalu u skladu sa zakonom, u zavisnosti od pozicije na kojoj se nalaze. Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 9: Preciznija formulacija odredbe i njena usaglašenost sa regulativom iz oblasti elektronskih komunikacija i radiokomunikacija.	Prihvata se
10	Primjedba/predlog/sugestija 10: Član 46, stav 1. Predlažemo preformulaciju tako da ovaj stav glasi: Plovni objekti su dužni komunicirati sa VTS službom i lučkom kapetanijom putem radio stanice na VHF kanalu koji je u skladu sa zakonom, u zavisnosti od pozicije na kojoj se nalaze. Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 10: Preciznija formulacija odredbe i njena usaglašenost sa regulativom iz oblasti elektronskih komunikacija i radiokomunikacija.	Prihvata se
11	Primjedba/predlog/sugestija 11: Član 47, stav 1. Predlažemo preformulaciju tako da ovaj stav glasi: Brodovi spremni za isplovljenje iz luke ili premještaj u luci, sa veza ili sidrišta, dužni su o tome obavijestiti VTS službu i lučku kapetaniju putem radio stanice na VHF kanalu u skladu sa zakonom, u zavisnosti od pozicije na kojoj se nalaze, i dati Izvještaj o isplovljenju (Departure Report) koji sadrži: Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 11: Preciznija formulacija odredbe i njena usaglašenost sa regulativom iz oblasti elektronskih	Prihvata se

	komunikacija i radiokomunikacija.	
12	Primjedba/predlog/sugestija 12: Član 48, stav 2 tačka a. Predlažemo preformulaciju tako da ova tačka glasi: a) izvještavati VTS službu o položaju i namjerama putem radio stanice na VHF kanalu u vodama Crne Gore u skladu s odredbama ovog zakona i informacija sa pomorskih navigacionih karata i publikacija koje objavljuje organ uprave nadležan za hidrografsku djelatnost u skladu sa zakonom; Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 12: Preciznija formulacija odredbe i njena usaglašenost sa regulativom iz oblasti elektronskih komunikacija i radiokomunikacija.	Prihvata se
13	Primjedba/predlog/sugestija 13: Član 52 stav 1. Predlažemo preformulaciju tako da ovaj stav glasi: Pomorski objekat iz člana 48 ovog zakona koji namjerava da uplovi u luku ili sidrište Crne Gore, dužan je najkasnije 15 minuta prije ulaska u luku ili sidrište dati Izvještaj o poziciji (Position Report) VTS službi i nadležnoj lučkoj kapetaniji putem radio stanice na VHF kanalu, koji sadrži: Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 13: Preciznija formulacija odredbe i njena usaglašenost sa regulativom iz oblasti elektronskih komunikacija i radiokomunikacija.	Prihvata se
14	Primjedba/predlog/sugestija 14: Član 53 stav 1. Predlažemo preformulaciju tako da ovaj stav glasi: Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 14: Preciznija formulacija odredbe i njena usaglašenost sa regulativom iz oblasti elektronskih komunikacija i radiokomunikacija.	Prihvata se
15	Primjedba/predlog/sugestija 15: Član 54 stav 1. Predlažemo preformulaciju tako da ovaj stav glasi: Zapovjednik pomorskog objekta koji plovi ili se nalazi u vodama Crne Gore dužan je da bez odlaganja obavijestiti MRCC Bar putem radio stanice na VHF kanalu 16 ili VHF DSC kanalu 70, o: Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 15: Preciznija formulacija odredbe i njena usaglašenost sa regulativom iz oblasti elektronskih komunikacija i radiokomunikacija.	Prihvata se
16	Primjedba/predlog/sugestija 16: Član 55. Predlažemo preformulaciju tako da ovaj član glasi: VHF kanale za VTS usluge u vodama Crne Gore propisuje nezavisno regulatorno tijelo nadležno za upravljanje radio-frekvencijskim spektrom uz prethodnu saglasnost Ministarstva. Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 16:	Prihvata se

	Kanalni aranžman i raspodjelu kanala za pojedine primjene u okviru iste radiokomunikacione službe utvrđuje se planom raspodjele RF koji donosi Agencija. Članom 58 stav 3 tačka 1 Zakona o elektronskim komunikacijama ("Službeni list Crne Gore" broj 100/24) propisano je da prije donošenja plana raspodjele RF iz opsega koji su namijenjeni pomorskoj službi za potrebe bezbjednosti pomorskog saobraćaja Agencija je dužna pribaviti saglasnost organa koji su nadležni za bezbjednost pomorskog saobraćaja. Ovom izmjenom se predmetna odredba usaglašava sa odredbama Zakona o elektronskim komunikacijama.	
17	Primjedba/predlog/sugestija 17: Član 94, stav 4. Predlažemo preformulaciju tako da ovaj stav glasi: Dozvolu za brodsku radio stanicu izdaje nezavisni regulatorni organ u čijoj nadležnosti je upravljanje radio-frekvencijskim spektrom u postupku izdavanja odobrenja za korišćenje radio-frekvencija na plovilu. Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 17: Zakon o elektronskim komunikacijama („Službeni list Crne Gore" broj 100/24) ne prepoznaje dozvolu za radio stanicu već odobrenje za korišćenje radio-frekvencija na plovilu. Dozvola može biti sastavni dio odobrenja, koji se izdaje u postupku izdavanja odobrenja. Ovom izmjenom se predmetna odredba usaglašava sa odredbama Zakona o elektronskim komunikacijama	Prihvata se
18	Primjedba/predlog/sugestija 18: Član 145 stav 2, komentar na stav: Organ uprave donosi rješenje o određivanju, pozivnog znaka i MMSI broja jahte. Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 18: Član 229 propisuje da za sve pomorske objekte PZ i MMSI broj određuje „nezavisno regulatorno tijelo nadležno za elektronske komunikacije (EKIP)". Ovakva formulacija člana 229 je u koliziji sa članom 145. Ako je opredjeljenje da UPSUL i dalje određuje PZ i MMSI broj za jahte, onda se u članu 229 mora napraviti izuzeće za jahte. Takođe je potrebno definisati ko će da vodi evidenciju PZ i MMSI brojeva, hoće li za sve pomorske objekte evidenciju voditi jedan organ (npr. UPSUL ili Ministarstvo ili EKIP) ili će se posebno voditi evidencija za jahte i ostala plovila, te kako će se obezbijediti međusobna razmjena podataka o utvrđenim PZ i MMSI brojevima.	Komentar Uvidom u cjelokupnu pravnu regulativu koja se odnosi na jahte i potrebu obezbjeđivanja povoljnog nautičkog ambijenta Ministarstvo je odlučilo da jahte tretira i dalje kroz poseban zakon, te iste neće biti predmet ovog zakona osim u onim oblastima koje nijesu predmet Zakona o jahtama.
19	Primjedba/predlog/sugestija 19: Član 165, stav 1, tačka 7, komentar: - dozvola za radio stanicu na plovilu;	Komentar Uvidom u cjelokupnu pravnu regulativu koja se odnosi na jahte i potrebu obezbjeđivanja povoljnog nautičkog ambijenta Ministarstvo

	Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 19: Dozvola za radio stanicu na plovilu ili dozvola za brodsku radio stanicu? Usaglasiti terminološki sa članom 93 stav 1.	je odlučilo da jahte tretira i dalje kroz poseban zakon, te iste neće biti predmet ovog zakona osim u onim oblastima koje nijesu predmet Zakona o jahtama.
20	Primjedba/predlog/sugestija 20: Član 229, stav 2. Predlažemo preformulaciju ovog stava tako da glasi: Pozivni znak i MMSI broj za radio uređaje na pomorskim objektima određuje nezavisni regulatorni organ u čijoj nadležnosti je upravljanje radio-frekvencijskim spektrom. kao i da se dodaju dva nova stava: Pozivni znak i MMSI broj se briše iz evidencije o pozivnim znakovima i MMSI brojevima ispisom pomorskog objekta iz odgovarajućeg upisnika. Obrazac i način podnošenja zahtjeva za određivanje pozivnog znaka i MMSI broja, način određivanja pozivnog znaka i MMSI broja i način vođenja evidencije o pozivnim znakovima i MMSI brojevima propisuje nezavisni regulatorni organ u čijoj nadležnosti je upravljanje radio-frekvencijskim spektrom. Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 20: Potrebno je propisati pravni osnov za uređivanje načina podnošenja zahtjeva i postupka određivanja PZ i MMSI broja. Takođe, potrebno je definisati da se PZ i MMSI broj brišu iz evidencije brisanjem pomorskog objekta iz CG registara pomorskih objekata.	Prihvata se

Allegra Port Agent

Marina bb, Passenger terminal, 85000 Bar, Montenegro, Ilija Dragišić, mob: +382 67 64 22 42 | +382 67 06 97 94

email: portagent@allegra-montenegro.com, www.allegraportagent.com

1	Nаша najbitnija tačka neslaganja je u vezi obaveznog korišćenja remorkera za brodove veće od 100 metara tokom plovību kroz Verige(Član 91): <i>Obrazloženje</i> 1. Odredba se ne odnosi na RO-RO putničke brodove, koji su brodovi sličnih manevarskih karakteristika u poređenju sa savremenim brodovima za krstarenje. 2. S obzirom na popularnost Kotora, kada nekoliko plovila istovremeno zatraži pomoć tegljača vjerovatno je da neće biti dovoljno tegljača na raspolo ganju što odlaže ulazak plovilima i direktno se kosi	Ne prihvata se Manevri velikih brodova u ograničenom prostoru poput uplovljavanja i isplovljavanja u/iz luka, tranzita uskim kanalom su visoko rizične operacije, tzv pomorski poduhvati sa određenim stepenom neizvjesnosti konačnog ishoda. Ovakvi manevri obuhvataju niz kompleksnih aktivnosti podložnih raznim opasnostima. Vremenske nepogode nisu jedina uračunata opasnost. Ljudska greška i tehnički kvarovi na brodu glavni su uzroci pomorskih nesreća. Najmanji propust u plovībubenim operacijama ili otkaz navigacijske ili mašinske opreme može da
---	---	--

	sa odavno ustanovljenim, preciznim, načinom rada kruzing kompanija. 3. Brodovi sa 330+ metara dužine i širine do 40 su uspješno prolazili kroz verige bez remorkera godinama. 4. Kompanije će negativno reagovati zbog dodatnih (U njihovim očima neopravdanih)troškova i smanjiće se obim posla pa samim tim i prihod državi od turizma. 5. Tjesnac Verige je dovoljno uzak i bez dodatnih plovila(U ovom slučaju remorkera). Pored toga bih se dotakao i zahtjeva sa podnošenje plana putovanja na odobrenje(Član 40): 1. Razumno je pretpostaviti da će to obaviti agent i službenik za odobrenje na brodu mnogo prije planiranog polaska u vidu novog NMSW sistema koji je već od prošle godine u obaveznoj upotrebi. 2. VTS ima pristup NMSW-u, shodno tome i cijelom planu putovanja plovila. 3. Čini se da je ovaj proces odvojen od procesa opšteg obavještanja o dolasku i odlasku a za time nema potrebe. Ukoliko ima potrebe, 24/7 smo na raspolaganju na istaknutim brojevima telefona. Hvala na mogućnosti davanja predloga kao i izdvojenom vremenu za uzimanje u obzir istog,	dovede do katastrofalnih posljedica, naročito u Bokokotorskom zalivu. Upravo iz tog razloga, a vodeći se namjerom i željom da se potencijalni rizik svede na najmanju mjeru cijenimo da je upotreba tegljača opravdana. Izmijenjeni predmetni stav propisuje da su brodovi dužine 100m ili više, obavezni da koriste sigurnosnu pratlju tegljača odgovarajuće snage i vučne sile prilikom plovībe kroz tjesnac Verige u Bokokotorskom zalivu. Prilikom donošenja i stupanja na snagu zakona vodiće se računa da se u prelaznim odredbama propiše razuman odloženi period primjene. U pogledu člana 40, predložena odredba ne dovodi se u vezu sa NMSW. VTS služba obavlja poslove organizacije plovībe i upravljanja pomorskim saobraćajem kako bi se spriječio razvoj mogućih opasnih saobraćajno-plovībenih situacija i omogućila sigurna i nesmetana plovība plovīnih objekata. VT služba takođe daje plovībene savjete i podršku u plovībi pomorskim objektima vodama Crne Gore kako bi se omogućilo zapovjedniku, odnosno licu koje upravlja plovīnim objektom, donošenje odluka kojima se ostvaruju plovībeni zadaci sigurno i bez ugrožavanja plovīnog objekta, ljudskih života ili okoline. Odobranje plana putovanja je uobičajena praksa u pomorstvu.
--	--	---

Aleksa Mijanovic, Tide and Wave DOO Kotor +38267286533

1	Član 8 - Dio 128 i 129 U navedenom dijelu potrebno je dodati definiciju za mala brza plovila do 7 metara. Kao argument, u Boki postoji više od 200 ovakvih vozila, te da nema realnog smisla da navedena plovila budu u istoj kategoriji kao brodovi, jahte i tenderi do 24m.	Ne prihvata se Napominjemo da je odredba važećeg zakona kojom je propisano da plovni objekti dužine do 24 metara mogu ploviti brzinom do četiri čvora iznad propisane brzine, u Nacrtu se zamjenjuju sa plovīnim objektima do 12 metara. Nova odredba uvodi obavezu za plovne objekte do 12m da plove u zoni uz sredinu zaliva koja se nalazi s njihove desne strane, što će udaljiti takve plovne objekte od obale i smanjiti uticaj valova na obalnu zonu.
2	Član 16 - Paragraf 5 - Najveća dozvoljena brzina plovībe Novim Zakonom, članom 16. je predviđeno	Ne prihvata se Ministarstvo je zauzelo jasan stav po pitanju brzina u Bokokotorskom zalivu do konačne izrade studije sigurnosti i procjena

	ogranicavanje brzine za sva plovila do 24 metra na 14 cvorova, što u istu kategoriju stavlja "male glisere do 7m" i jahte, tendere kruzera i brodove do 24 metra. Ukoliko se malim gliserima do 7 metara ograniči brzina na 14 cvorova, time se onemogućava njihovo glisiranje, i krecuci se tom brzinom, oni "kopaju" more. tj prave mnogo veće talase nego kad bi se krecali vecom brzinom, jer im je brzina potrebna da podignu trup iznad vodene površine, čime ostvaruje manji otpor pravci manje talase iza sebe. Kretanjem manjom brzinom od potrebne brzine za glisiranje, gliser pravi mnogo veće talase time ometajući plovību ostalih ucesnika u pomorskom saobraćaju, unistavajući obalu (uglavnom kamene ponte u zalivu) i pravci stetu samom vlasniku plovila, jer je mnogo veće opterećenje na pogonski motor, kao i potrošnja goriva. Sugestije na član 16 - Definirati plovni put sredinom zaliva, kojem bi ovoj kategoriji plovila bila dozvoljena kretanja vecom brzinom bez ugrožavanja obale ili drugih ucesnika u saobraćaju - U zoni plovnog puta povećati dozvoljenu brzinu za male brze glisere do 7m sa 10+4 na 16+4 cvora	rizika plovību koja će imati konkretne zaključke u cilju smanjivanja rizika i poboljšanja sigurnosti plovību. U skladu sa rezultatima studije, u planu je uvođenje plovnog puta, šeme odvojene plovību kao i instalacija pomorske signalizacije. Napominjemo da je odredba važećeg Zakona kojom je propisano da plovni objekti dužine do 24 metra mogu ploviti brzinom do četiri čvora iznad propisane brzine, u Nacrtu se zamjenjuju sa plovnim objektima do 12 metara. Nova odredba uvodi obavezu za plovne objekte do 12m da plove u zoni uz sredinu zaliva koja se nalazi s njihove desne strane, što će udaljiti takve plovne objekte od obale i smanjiti uticaj valova na obalnu zonu.
3	Član 128 - Pragraf 3 - Posada camca i ispit za voditelja camca Zahtijeva se da na malim brzim gliserima do 7 metara budu prisutni i jedan član posade sa brevetom "Mornar motorista" i jedan član posade sa dozvolom "voditelj camca". Sugestija na član 128 Zbog velicine plovila i manevarskim sposobnostima istog, jedan član posade je sasvim dovoljan da upravlja na siguran i bezbjedan način pomenutim plovilom. Drugi član posade nema nikakvu svrhu u plovilu. Dok za gliser u svrhe sporta i razonode može da upravlja osoba sa papirima "voditelj camca", za gliser u privredne svrhe, predložio bih da upravlja osoba sa brevetom "mornar motorista" koji takodje ima ovlaštenje o osposobljenosti za "VHF DSC radio operatera".	Ne prihvata se Analzom operacija te procjenom rizika od identifikovanih opasnosti na čamcima za privrednu djelatnost sa aspekta sigurnosti plovību konstatovano je da je jedan član posade nedovoljan za slučajeve hitnih i vanrednih događaja n.pr. onesposobljenosti jedinog člana posade

Aleksandar Mijailović broj telefona: +38268068849

1	Moje ime je Aleksandar Mijailović, i već dugi niz godina bavim se organizacijom brodskih tura po Bokokotorskom zalivu. Obraćam Vam se u ime brojnih kolega iz sektora nautičkog turizma s molbom da razmotrite mogućnost povećanja dozvoljene brzine plovidbe na 18 čvorova, kao i uspostavljanje zvaničnog plovnog puta od Kotora do Plave špilje. Naš cilj nije ugrožavanje sigurnosti ili zaštite životne sredine, već omogućavanje efikasnijeg i bezbjednijeg odvijanja turističkih tura. Trenutna ograničenja značajno produžavaju vrijeme putovanja, što otežava realizaciju dnevnih programa, smanjuje kvalitet usluge i direktno utiče na ekonomsku održivost naše djelatnosti. Uspostavljanjem zvaničnog plovnog puta doprinijeli bismo boljoj organizaciji saobraćaja na moru, povećali sigurnost svih učesnika i smanjili rizik od neželjenih incidenata. Takođe, veća brzina bi omogućila bržu i efikasniju plovidbu, čime bi se optimizovali resursi i zadovoljile potrebe turista koji sve više biraju naše obilaske kao jedan od glavnih sadržaja tokom boravka u Crnoj Gori. Molimo Vas da uzmete u obzir naš apel i organizujete sastanak ili konsultacije sa relevantnim institucijama kako bismo zajednički pronašli najbolje rješenje. Spremni smo da pružimo dodatne informacije i argumente u prilog ovoj inicijativi.	Ne prihvata se Ministarstvo je zauzelo jasan stav po pitanju brzina u Bokokotorskom zalivu do konačne izrade studije sigurnosti i procjena rizika plovidbe koja će imati konkretne zaključke u cilju smanjivanja rizika i poboljšanja sigurnosti plovidbe. U skladu sa rezultatima studije, u planu je uvođenje plovnog puta, šeme odvojene plovidbe kao i instalacija pomorske signalizacije. Napominjemo da je odredba važećeg Zakona kojom je propisano da plovni objekti dužine do 24 metra mogu ploviti brzinom do četiri čvora iznad propisane brzine, u Nacrtu se zamjenjuju sa plovnim objektima do 12 metara. Nova odredba uvodi obavezu za plovne objekte do 12m da plove u zoni uz sredinu zaliva koja se nalazi s njihove desne strane, što će udaljiti takve plovne objekte od obale i smanjiti uticaj valova na obalnu zonu.
---	--	--

Igor Andrić, Direktor, LIMITLESS SPEED BOAT KOTOR, Dobrota bb 85330, Kotor Montenegro, tel: +382 68 709 709 www.speedboatmontenegro.com

1	Član 8 Definicije 128) i 129) U navedenom dijelu potrebno je dodati definiciju za mala brza plovila do 7m. Kao argument, mora se uzeti u obzir da u Bokokotorskom zalivu saobraća preko 300 stotine ovakvih plovila, te da nema tehničkog, tehnološkog, kao ni u praksi realnog smisla da navedeni objekti budu u istoj kategoriji kao brodovi, jahte i tenderi do 15/24mt.	Komentar Odredba važećeg Zakona kojom je propisano da plovni objekti dužine do 24 metra mogu ploviti brzinom do četiri čvora iznad propisane brzine, u Nacrtu se zamjenjuju sa plovnim objektima do 12 metara.
---	--	--

2	Član 16 Najveća dozvoljena brzina plovībe Paragraf 5 Trenutni predlog: Plovni objekti do 24 metra mogu ploviti brzinom do 4 čvora iznad brzine propisane u stavu 2 tačka 1 i tačka 2, al. 1 i 2 ovoga člana. Primjedba – Obrazloženje 1) Tehničke karakteristike plovila i brzina potrebna za glisiranje Brza plovila (gliseri do 12m) konstrukcijom korita i samom izvedbom izrađena su na taj način da svoj potencijal i osnovne prednosti ostvaruju „glisiranjem“. Definicija glisiranja - Hidrodinamički uzgon, sila do koje dolazi pri povećanju brzine, a koja preuzima veći dio težine glisera. Time se najveći dio njegovog trupa izdiže iznad vodene površine, a gliser istovremeno dobija ugao trima, tj. pramac mu se uzdiže u odnosu na krmu. U tom položaju gliser ima veoma mali otpor, pa uz istu pogonsku snagu može postići veće brzine od broda iste veličine, a normalnog (deplasmanskog) oblika, pritom ne stvarajući veliki otpor na morsku površinu, te ne ostavljajući za sobom velike valove. Pri polovini nakrcanosti ili svom punom kapacitetu putnika, pomenuta plovila ne mogu da izglisiraju, pa dolazi do takozvanog kopanja i tako se stvaraju dosta veci valovi koji se reflektuju na sigurnost drugih plovila i same obale i kupaca na istu. Sugestija/Rješenje: Dodati stav 6: Plovni objekti do 12 metara mogu ploviti brzinom do 8 čvorova iznad brzine propisane u stavu 2 tačka 1. Tolerisanih 10+8 čvorova odnosilo bi se na područje: -Između instituta za biologiju mora i Perasta, odnosno Veriga, u zavisnosti da li plovilo posjećuje Perast i Gospu od Škrpjela, ili nastavlja kretanje ka tivatskom i hercegnovskom dijelu zaliva; -Od Veriga do Kumbora; -Od Kumbora do izlazne tačke Bokokotorskog zaliva. Napomena – Pomenute zone definisane su odgovarajućim koordinatama, u već naglašenim članovima zakona. Ili izmjeniti stav 5 da glasi kao predloženi stav 6.	Ne prihvata se Ministarstvo je zauzelo jasan stav po pitanju brzina u Bokokotorskom zalivu do konačne izrade studije sigurnosti i procjena rizika plovībe koja će imati konkretne zaključke u cilju smanjivanja rizika i poboljšanja sigurnosti plovībe. U skladu sa rezultatima studije, u planu je uvođenje plovnog puta, šeme odvojene plovībe kao i instalacija pomorske signalizacije. Napominjemo da je odredba važećeg Zakona kojom je propisano da plovni objekti dužine do 24 metra mogu ploviti brzinom do četiri čvora iznad propisane brzine, u Nacrtu se zamjenjuju sa plovnim objektima do 12 metara. Nova odredba uvodi obavezu za plovne objekte do 12m da plove u zoni uz sredinu zaliva koja se nalazi s njihove desne strane, što će udaljiti takve plovne objekte od obale i smanjiti uticaj valova na obalnu zonu.
---	---	---

3	Član 182 Posada čamca i ispit za voditelja čamca Paragraf 3 Na čamcu namijenjenom za privredne i javne svrhe, pored lica iz stava 2 ovog člana, mora biti ukrcan i jedan član posade sa uvjerenjem za voditelja čamca. Primjedba/Obrazloženje -Karakteristike plovila takve da ne zahtijevaju dodatnog člana posade.Brza plovila (gliseri) registrovani do 12 putnika, od kojih su mahom najčešći oni proizvođača – Marinello, QuickSilver, Barracuda, Cap Camarat, svojom izvedbom, veličinom i manevarskim sposobnostima ne zahtijevaju drugog člana posade, te u praksi drugi član posade nema gotovo nikakvu funkciju i ne utice na sigurnost plovībe u unutrašnjoj plovību. Hrvatski zakon (članica EU) takođe ne prepoznaje potrebu, niti ističe pravilo za drugim članom posade na analiziranim plovilima, a kako je definisano njihovim važećim Pravilnikom - čitati: IV. Područja plovībe brodicai jahti, Članak 17. Dio 3, definicija IIIc, koji za sobom implicira Članak 74. (B - Brodice za gospodarsku namjenu) - citirano - „Brodica za prijevoz putnika u području plovībe IIIc (do 1Nm) mora imati - jednu osobu koja upravlja brodicom osposobljenu za voditelja brodice B” (ekvivalentno našem sertifikatu mornara motoriste). Sugestija/Rješenje Čamcem za privredne i javne svrhe, malim brzim plovilom registrovanim do 12 putnika, osim plovila na mlazni pogon do tri sjedišta može da upravlja lice koje ima ovlaštenje za mornara motoristu i ovlaštenje o osposobljenosti za VHF DSC radio-operatora (CEPT 31-04E) ili za GMDSS radio-operatera sa ograničenim ovlaštenjem.	Ne prihvata se Analizom operacija te procjenom rizika od identifikovanih opasnosti na čamcima za privrednu djelatnost sa aspekta sigurnosti plovībe konstatovano je da je jedan član posade nedovoljan za slučajeve hitnih i vanrednih događaja n.pr. onesposobljenosti jedinog člana posade
---	---	--

Antonio Perudić / br. Tel. 069-515-818

1	Član 16, Član 182 PRIMJEDBA/PREDLOG/SUGESTIJA: Potreba za jasno definisanom kategorijom „Malih brzih plovila” i regulacijom njihove brzine u skladu s realnim stanjem na terenu. OBRASLOŽENJE: Trenutnim nacrtom zakona, „Mala brza plovila” nisu prepoznata kao posebna kategorija, već su svrstana u istu grupu sa većim plovilima do 24 metra. Ova neprecizna kategorizacija dovodi do: 1. Nepotrebnog ograničavanja efikasnosti i sigurnosti plovībe – Manja plovila, zbog svoje konstrukcije, optimalno funkcionišu pri većim brzinama od propisanih za ovu kategoriju, što im omogućava sigurniju i stabilniju plovību. Ograničavanje njihove	Ne prihvata se Analizom operacija te procjenom rizika od identifikovanih opasnosti na čamcima za privrednu djelatnost sa aspekta sigurnosti plovībe konstatovano je da je jedan član posade nedovoljan za slučajeve hitnih i vanrednih događaja n.pr. onesposobljenosti jedinog člana posade
---	--	--

	brzine ne samo da otežava plovidbu, već može ugroziti sigurnost putnika i posade. 2. Nepotrebne birokratizacije i povećanja troškova poslovanja – Registracija i upravljanje malim plovilima u privredne svrhe postaje nepotrebno komplikovano ako se na njih primjenjuju pravila koja važe za veće brodove. Jasno definisana kategorija „Malih brzih plovila“ omogućila bi jednostavnije procedure i efikasniji rad prevoznika. 3. Negativnog uticaja na zaštitu obale i biodiverziteta – Brzina i način plovidbe malih glisera ne utiču na obalu kao plovidba većih brodova pri nižim brzinama, koji svojim talasima izazivaju eroziju. Optimalna brzina malih plovila smanjuje njihov ekološki uticaj i doprinosi očuvanju obale. 4. Povećane potrošnje goriva i zagađenja – Plovidba ispod optimalne brzine kod malih plovila dovodi do veće potrošnje goriva, što znači i povećano zagađenje mora i okoline. Omogućavanje pravilne plovidbe u skladu s konstrukcijom plovila doprinijelo bi smanjenju emisije štetnih gasova. 5. Povećanja bezbjednosti u saobraćaju – Definisanje posebne kategorije za „Mala brza plovila“ i omogućavanje njihovog optimalnog načina plovidbe smanjilo bi mogućnost nesreća i poboljšalo organizaciju saobraćaja na moru. Takođe je zbog lakoće upravljanja plovilom dovoljan jedan član posade sa sertifikatom Mornar-Motoridta ZAKLJUČAK: Neophodno je izvršiti izmjene nacrtu zakona kako bi se kategorija „Malih brzih plovila“ jasno definisala, omogućila pravilna regulacija njihove brzine i smanjili administrativni i operativni problemi koji proizlaze iz trenutne neprecizne kategorizacije. Ovim bi se unaprijedila sigurnost, smanjili negativni ekološki uticaji i poboljšala efikasnost pomorskog saobraćaja. Svako kršenje zakona potrebno je sankcionisati na odgovarajući način kako bi se obezbijedila njegova dosljedna primjena.	
--	--	--

Zdravko Radic, Direktor „Golden wave company“ 069272556

1	Obraćamo vam se u ime "Golden Wave company", povodom usvajanja novog zakona o sigurnosti plovidbe, pri čemu smatramo da su određene odredbe, konkretno članovi o brzini i dodatnom članu posade sporne i mogu imati ozbiljne negativne posljedice na pomorski sektor. Smatramo da će zadržavanje predložene regulative u vezi sa brzinom dovesti do gašenja mnogobrojnih kompanija, uključujući i našu, što bi moglo imati dugoročne ekonomske i operativne posljedice po industriju. U želji da doprinesemo	Ne prihvata se Ministarstvo je zauzelo jasan stav po pitanju brzina u Bokokotorskom zalivu do konačne izrade studije sigurnosti i procjena rizika plovidbe koja će imati konkretne zaključke u cilju smanjivanja rizika i poboljšanja sigurnosti plovidbe. U skladu sa rezultatima studije, u planu je uvođenje
---	---	---

	pronalaženju optimalnog rješenja, dostavljamo vam naš prijedlog koji smatramo da bi omogućio balans između sigurnosti, ekoloških standarda i održivosti poslovanja. Molimo vas da razmotrite naše sugestije i otvoreni smo za dalju diskusiju u cilju pronalaženja najboljeg rješenja za sve učesnike u industriji.	plovnog puta, šeme odvojene plovidbe kao i instalacija pomorske signalizacije. Napominjemo da je odredba važećeg Zakona kojom je propisano da plovni objekti dužine do 24 metra mogu ploviti brzinom do četiri čvora iznad propisane brzine, u Nacrtu se zamjenjuju sa plovnim objektima do 12 metara. Nova odredba uvodi obavezu za plovne objekte do 12m da plove u zoni uz sredinu zaliva koja se nalazi s njihove desne strane, što će udaljiti takve plovne objekte od obale i smanjiti uticaj valova na obalnu zonu.
--	---	---

Petar Grdinic, Predsjednik i Trener Sahovskog Kluba "Kotor" i jedan od Kotorskih skipera

1	Zelim da uputim par sugestija i primjedbi na nacrt zakona o sigurnosti plovidbe koji se ticu clana 16. Mislim da taj clan pogadja najvise privrednike iz Kotora, tacnije vlasnike plovila kao i skipere istih. U clanu 16 pise da je maksimalna dozvoljena brzina u Bokokotorskom zalivu 10 cvorova. Sa tom brzinom se gliseri mogu kretati ali ne mogu "izglisirati" i u toj brzini stvaraju vece talase, dolazi do ostacenje i opterecenja motora takodje. Moja sugestija je da se brzina poveca, tj da se dozvoli brzina kojom gliser moze izglisirati i raditi funkciju za koju je napravljen. Moja primjedba je ta da je drzava Crna Gora dozvolila ogroman uvoz i registraciju glisera i ostalih plovila u privredne svrhe a Nacrtom to ponistava. Takodje dosta ljudi zivi od ovoga posla. Neko sam ko vodi grupu u kojoj su 90 posto skipera iz Kotora i Tivta i po mojoj procjeni preko 300 skipera radi na plovilima, plus vlasnici, ljudi koji bukiraju i naravno porodice svih navedenih. Broj je zaista veliki, slozicete se? Dugo vremena kruze price da je Kotor devastiran velikim brojem plovila i slozio bih se da su price istinite, ali isto tako mislim da ministarstvo pomorstva mora da razgovara sa svim tim ljudima i nadje zajednicko resenje. Ukoliko se ovaj posao ugasi, mnogi ljudi ce ostati bez posla a i drzava ce izgubiti zbog priliva novca od turista koji placaju kartu da se voze, placanja poreza, registracije plovila, goriva, veza itd. Izvinjavam se sto sam preopsiran i nadam se da cete procitati ovaj mail, samo zelim kao i svi iz ovog sektora da nadjemo zajednicko resenje koje ce biti dobro i za drzavu i za nas. Jasno je da drzava mora da se usaglasi sa EU, njihovim zakonima i slicno, ali isto tako mora da vodi brigu o svojim gradjanima i interesima istih.	Ne prihvata se Ministarstvo je zauzelo jasan stav po pitanju brzina u Bokokotorskom zalivu do konačne izrade studije sigurnosti i procjena rizika plovidbe koja će imati konkretne zaključke u cilju smanjivanja rizika i poboljšanja sigurnosti plovidbe. U skladu sa rezultatima studije, u planu je uvođenje plovnog puta, šeme odvojene plovidbe kao i instalacija pomorske signalizacije. Napominjemo da je odredba važećeg Zakona kojom je propisano da plovni objekti dužine do 24 metra mogu ploviti brzinom do četiri čvora iznad propisane brzine, u Nacrtu se zamjenjuju sa plovnim objektima do 12 metara. Nova odredba uvodi obavezu za plovne objekte do 12m da plove u zoni uz sredinu zaliva koja se nalazi s njihove desne strane, što će udaljiti takve plovne objekte od obale i smanjiti uticaj valova na obalnu zonu.
---	---	--

Udruženje malih brodara Kotor – Ivica Popović

1	U nastavku, Udruženje malih brodara dostavlja	Komentar
---	---	----------

primjedbe na Nacrt Zakona o sigurnosti plovidbe, u okviru javne rasprave koju je pokrenulo Ministarstvo pomorstva. Nakon sagledavanja objavljenog Nacrta o sigurnosti plovidbe, evidentno je da je prilikom izrade novog zakonskog teksta došlo do značajnih izmjena u dijelu Zakona koji se neposredno ili posredno odnosi na obavljanje djelatnosti slobodnog prevoza putnika- Kako smo i prethodnim dopisom već ukazali, nas je najviše zabrinula izmjena koja se odnosi na definiciju čamca, odnosno broda u smislu ovoga Zakona, jer bi takva izmjena, ukoliko do nje zaista dode, neposredno negativno uticala na obavljanje djelatnosti slobodnog prevoza putnika. Kako bi bliže pojasnili kakve posledice će nastupiti ako izvršite ovake izmjene u Zakonu o sigurnosti pomorske plovidbe, dozvolite da ukažemo na nekoliko konkretnih pokazatelja da će šteta koju biste nanijeli privrednicima bila itekako velika i da biste ugrozili ovu značajnu privrednu djelatnost vezanu za more i prepoznatu kao jednu od istaknutih turističkih usluga Crne Gore, posebno u toku ljetnje turističke sezone, ali naravno i u drugim godišnjim dobima kada Crnu Goru takođe posjećuju turisti u sve većem broju imajući u vidu produženje turističke sezone kao strateško opredjeljenje Vlade Crne Gore. Otežavanje obavljanja ove, prije svega, privredne odnosno turističke djelatnosti vjerujemo i da je u suprotnosti sa nastojanjem Vlade Crne Gore i Ministarstva turizma da jačaju turističku ponudu Crne Gore i sve vezane djelatnosti, a nikako da guše i one djelatnosti koje donose prihod Državi, jedinicama lokalne samouprave i doprinose ukupnom turističkom imidžu Crne Gore kao jedne od najbrže rastućih turističkih destinacija. Podsjećamo i da je ostalim strateškim dokumentima koje je Vlada Crne Gore donijela jasno prepoznata potreba promovisanja unutrašnjeg pomorskog saobraćaja. Da li je potrebno da ukažemo i da od ove djelatnosti živi nekoliko hiljada ljudi u Crnoj Gori, pa vjerujemo da bi morali povesti računa i o socijalnom aspektu najavljenih izmjena Zakona koje bi neminovno značajno otežale socijalni položaj ovolikog broja ljudi, pa čak potencijalno i ugrozile njihovu egzistenciju. Dakle, iz Nacrta Zakona o sigurnosti plovidbe proizilazi da plovni objekti kojima vršimo slobodni prevoz putnika više neće biti tretirani kao čamci, nego kao brodovi, sa svim pravnim i finansijskim konsekvencama koje ovakva izmjena donosi. Podsjetimo, u skladu sa važećim Zakonom o sigurnosti pomorske plovidbe 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)	Pristigli komentari su predmetom dodatne analize i sagledavanje cjelokupne situacije s aspekta sigurnosti plovidbe od strane Tehničkog inspektorata Organa uprave.
--	---

i koji nema uslove za duži boravak na moru. Tretman plovnih objekata kojima se vrši slobodan prevoz putnika kao čamaca je jedini koji nam omogućava obavljanje ove djelatnosti, dok bi promjena zakonske regulative koja bi tretirala ove plovne objekte kao brodove u potpunosti ne samo otežala nego vjerovatno i ugasila ovu privrednu djelatnost.

Ovdje je od posebnog značaja činjenica da bi tretiranje ovih plovila kao brodova podrazumijevalo krupne izmjene koje se odnose u prvom redu na tehnički pregled broda, upis broda, uplovljenje i isplavljenje broda, mjesta na kojima se može u tom slučaju obavljati ukrcaj i iskrcaj putnika, a to bi naravno u potpunosti obesmislio sami smisao i način obavljanja slobodnog prevoza putnika, zatim posebno ističemo enormno povećane troškove koji bi u ovom slučaju postojali na strani brodarka i direktno ugrozili dalje obavljanje ove djelatnosti, potom bi nastupile i izmjene koje se odnose na posadu broda itd.

Nacrtom Zakona članom 8 stav 1 definisani su, pored ostalog, brod (kao brod pomorske plovidbe (pomorski brod) ili brod unutrašnje plovidbe), zatim pomorski brod kao plovni objekt namijenjen isključivo ili pretežno plovidbi morem i vodama povezanim sa morem i plovim za te plovne objekte, čija je dužina trupa veća od 12 m, ili je ovlašten da prevozi više od 12 putnika i može biti putnički, teretni, tehnički plovni objekt, ribarski, ratni, javni ili naučnoistraživački, potom brod unutrašnje plovidbe kao plovni objekt namijenjen za plovidbu na unutrašnjim vodama dužine od 15 ili više metara ili zapremine 100 m³ ili više ili je ovlašten da prevozi više od 12 putnika; ka oi brzi putnički pomorski brod koji je definisan kao pomorski brod, kako je određeno pravilom X/1 Konvencije SOLAS, 1974., s izmjenama, koji prevozi više od 12 putnika, osim putničkog pomorskog broda u nacionalnoj plovidbi u morskim područjima klase C ili D, ako je: njegova istisnina na projektnoj vodnoj liniji manja od 500 m³; i njegova maksimalna brzina, prema definiciji u pravilu 1.4.30. Međunarodnog pravilnika o brzim plovilima iz 1994. i pravilu 1.4.38. Međunarodnog pravilnika o brzim plovilima iz 2000., manja od 20 čvorova;

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 isplavljenja, a ugovor se mora nalaziti na plovnom objektu za vrijeme obavljanja prevoza. Poistovjetiti male turističke čamce kojima se obavlja slobodni prevoz putnika sa putničkim brodovima je neshvatljivo u svakom smislu i nema nikakvih benefita, osim što gasi djelatnost i ovaj segment crnogorske turističke ponude na primorju.

Ono na šta želimo posebno da ukažemo jeste činjenica da je odredbom Chapter 1 Part A

Regulation 1 SOLAS Konvencije eksplicitno propisano da se ova Konvencija primjenjuje isključivo na brodove angažovane na međunarodnim putovanjima. Nacionalnim zakonodavstvom je propisano da je međunarodno putovanje 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. Slobodni prevoz putnika obavlja se isključivo kao unutrašnji saobraćaj, odnosno saobraćaj koji obuhvata prevoz putnika i tereta u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Crne Gore. Dakle, ne stoji navod Ministarstva pomorstva da postoji bilo kakva obaveza shodno SOLAS Konvenciji da čamci kojima se vrši slobodan prevoz preko 12 putnika povlači obavezu Crne Gore da ovakve plovne objekte tretira kao brodove.

Imajući u vidu, pored svega navedenog, da je slobodan prevoz putnika regulisan i Zakonom o turizmu i ugostiteljstvu, ovakva izmjena bi dovela do potpune kolizije u odnosu na ovaj zakon i do nemogućnosti adekvatne primjene ovog zakona. Zakonom o turizmu i ugostiteljstvu propisano je da su turističke usluge u nautičkom turizmu, pored ostalog, prevoz turista u javnom prevozu plovnim objektima registrovanim za obavljanje djelatnosti prevoza putnika. Predmetnim zakonom propisani su detaljno uslovi za obavljanje ove djelatnosti i vjerujemo da Ministarstvo pomorstva ne može jednostranom odlukom vršiti izmjene zakonske regulative koje na najdirektniji mogući način negativno utiču na turističke usluge propisane posebnim zakonom. Iz tog razloga, primjerak ovog obraćanja dostavljen je i Ministarstvu turizma kako bi se uključilo i pružilo podršku djelatnosti za koju je resorno i onemogućilo gašenje ove lijepe, značajne turističke usluge u nautičkom turizmu Crne Gore. Kako Vam je, vjerujemo, poznato slobodni prevoz putnika vrše privredna društva, druga pravna lica ili preduzetnici koji su upisani u Centralni turistički registar, u skladu sa Zakonom o turizmu i ugostiteljstvu.

Pored navedenog, Pravilnikom o vrstama objekata nautičkog turizma, minimalno tehničkim uslovima i njihovoj kategorizaciji, u članu 7 stav 1 tačka 2 propisano je da su plovni objekti nautičkog turizma izletnički plovni objekti, dok je članom 9 navedenog pravilnika propisano da je izletnički plovni objekat čamac ili brod koji služi za prevoz turista ili dnevna krstarenja sa izletničkim sadržajem.

Nadalje, izmjena Zakona kakvu predlažete, neminovno bi morala značiti i izmjenu Zakona o turizmu i ugostiteljstvu, posebno ako se ima u vidu da je posebnim zakonom propisano da prevoznik za obavljanje ove vrste prevoza dostavlja, pored ostalog, dozvolu o plovidbi čamca, svjedočanstvo o sposobnosti čamca za plovidbu itd.

Nametanje dodatnih obaveza koje bi neminovno bile izazvane najavljenim izmjenama Zakona o sigurnosti pomorske plovidbe, neupitno će voditi ka gašenju ove djelatnosti jer prevoznici ne mogu da podnesu i takvo dodatno opterećenje jer naš profit

je najčešće dovoljan da pokrije samo redovne troškove poslovanja i da se zaposlenima obezbijede prosječne zarade. Ovo nisu brodari koji ostvaruju enormne prihode i profit, da bi Država odnosila odluku da ih dodatno optereti.

Naprotiv, ukoliko Vlada teži ka razvoju sektora pomorstva i povećanju obima pomorskog saobraćaja u javnom prevozu, onda očekujemo da predložite podsticajne mjere, a ne mjere kojima ćete nas dovesti u situaciju da Crna Gora ostane bez ovoga vida turističke ponude i da djelatnost koja je značajan segment pomorske i turističke privrede uklonite sa mape crnogorske turističke ponude.

Pored svega navenog, posebno želimo da ukažemo da se upravo ovim čamcima za prevoz putnika godinama obavlja prevoz putnika sa kruzera u Luci Kotor do same luke, kao i povratak putnika na kruzer nakon posjete Kotoru. Dakle, ukoliko ova djelatnost bude ugrožena izmjenama Zakona, potrebno je da imate u vidu i da će nastupiti nemogućnost pružanja usluge prevoza tender-čamcima na relaciji Luka Kotor-kruzer i obratno, a ako imate u vidu da je godišnje u Luci Kotor najavljeno uplovljenje oko 500 brodova renomiranih kompanija, onda je vjerujemo suviše da dodatno pojašnjavamo štetu koja bi mogla nastati i po poslovanje Luke Kotor i kvalitet pružene usluge brodovima na kružnim putovanjima. Da bi otklonili svaku nejasnoću, želimo da ukažemo i da ove cruising kompanije vrše svaki vid provjere naših čamaca, posade, kvaliteta izvršene usluge itd i nikada do sada nisu imali primjedbe na isto, a kako su u pitanju brodovi koji su angažovani u međunarodnoj plovidbi i primjenjuje se na njih u cjelosti SOLAS konvencija, nesporno je da bi i oni ukazali na bilo koji nedostatak da je postojao.

Takođe, dodatno nas je zabrinula i zatekla činjenica da Nacrt Zakona o sigurnosti plovidbe ne sadrži više uopšte odredbe koje se odnose na slobodni prevoz putnika, a koje su važećim Zakonom propisane odredbama glave XIIIa Zakona. Dakle, brisanje cijele glave Zakona, odnosno ostavljanje neregulisanom cijele jedne privredne djelatnosti, tačnije njeno brisanje iz zakonskih odredbi, vodi u veoma opasnu praksu da se svjesno izbacuje iz zakona cijela jedna privredna djelatnost i ostavlja neregulisanom, iako je Ministarstvo pomorstva svjesno da ta djelatnost postoji na moru, da predstavlja važan dio ukupne turističke ponude Crne Gore i da više neće biti zakonom uređena.

Molimo Vas da ovu inicijativu uzmete u razmatranje sa dužnom pažnjom, jer posljedice ovakvih zakonskih rešenja mogu izazvati štetu velikih razmjera, kako smo na to već prethodno i ukazali kroz pojedinačne primjere. Dakle, naše primjedbe se u konkretnom odnose na neophodnost zadržavanja kategorije čamca kao plovnog objekta kojim se obavlja, pored ostalog, slobodni prevoz putnika.

Takođe, primjedbe se odnose i na neophodnost

	adekvatnog regulisanja slobodnog prevoza putnika kroz odredbe ovog zakona, kako djelatnost ne bi ostala izvan zakonskih okvira.	
--	---	--

Luka Grubišić, Boka Boats doo, Tivat, +38269229932,lukagrubic1@gmail.com

1	Obraćam Vam se u svojstvu vlasnika firme koja se bavi iznajmljivanjem glisera u Bokokotorskom zalivu i drugim dijelovima teritorijalnog mora Crne Gore. Želim da izložim naš zahtjev za povećanje dozvoljene brzine plovīdbe naših glisera iz člana 16. Zakona o pomorskoj plovīdbi, konkretno: 1. Povećanje brzine plovīdbe sa 10 čvorova na 18 čvorova u Bokokotorskom zalivu (član 16, stav 2, tačka 1); uz ucrtavanje plovnog puta 2. Povećanje brzine plovīdbe sa 6 čvorova na 10 čvorova u Kumborskom tjesnacu i tjesnacu Verige (član 16, stav 2, tačka 2). Naime, trenutna ograničenja brzine značajno otežavaju normalno funkcionisanje našeg poslovanja i negativno utiču na turističku ponudu regije. Gliseri, kao vrsta plovila, zahtijevaju određenu minimalnu brzinu kako bi mogli postići tzv. „izglisiravanje“, što je neophodno za njihovu efikasnu, sigurnu i ekonomičnu plovību. Plovība pri nižim brzinama od ove pragovne vrijednosti dovodi do povećane potrošnje goriva, većeg stvaranja talasa koji mogu ugroziti obalu i druge učesnike u plovīdbi, te otežava upravljanje plovilom, čime se umanjuje i sigurnost na moru. Shodno tome, ljubazno Vas molimo da razmotrite ovaj zahtjev i preispitate mogućnost uvođenja izmjena u pravilnik o dozvoljenim brzinama plovīdbe, uzimajući u obzir kako sigurnosne aspekte, tako i potrebe privrednika i turista koji posjećuju našu obalu.	Ne prihvata se Ministarstvo je zauzelo jasan stav po pitanju brzina u Bokokotorskom zalivu do konačne izrade studije sigurnosti i procjena rizika plovīdbe koja će imati konkretne zaključke u cilju smanjivanja rizika i poboljšanja sigurnosti plovīdbe. U skladu sa rezultatima studije, u planu je uvođenje plovnog puta, šeme odvojene plovīdbe kao i instalacija pomorske signalizacije. Napominjemo da je odredba važećeg Zakona kojom je propisano da plovni objekti dužine do 24 metra mogu ploviti brzinom do četiri čvora iznad propisane brzine, u Nacrtu se zamjenjuju sa plovnim objektima do 12 metara. Nova odredba uvodi obavezu za plovne objekte do 12m da plove u zoni uz sredinu zaliva koja se nalazi s njihove desne strane, što će udaljiti takve plovne objekte od obale i smanjiti uticaj valova na obalnu zonu.
---	---	--

Aleksandar Pešikan / Izvršni direktor "Seaspark DOO"

1	Primjedba/predlog/sugestija 1 : Primjedba na nacrt Zakona u cjelini. Cjelokupna jedna kategorija plovila je izostavljena, odnosno ostala nedefinisana. Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 1 : Nacrtom Zakona nisu obuhvaćena, odnosno prepoznata „Mala brza plovila“ kojih u Boki ima preko 300 registrovanih u privredne svrhe. To su mali brzi gliseri do 7 metara dužine koje je Zakon svrstao u kategoriju „Plovila do 24 metra.“. To znači da su „Mala brza plovila“ u istoj kategoriji kao velika brza plovila veličine od 7m do 12m, jahte do 12,16,24m, tenderi kruzera, ostali brodovi do 24 metra, što nije dobro definisano niti usklađeno sa realnom situacijom u Boki. Zakon je potrebno prilagoditi realnosti da se u Boki nalazi preko 300 registrovanih „Malih brzih plovila“ veličine do 7 metara čiju plovību je potrebno kroz kategorizaciju definisati i dalje njihovu plovību	Ne prihvata se Ministarstvo je zauzelo jasan stav po pitanju brzina u Bokokotorskom zalivu do konačne izrade studije sigurnosti i procjena rizika plovīdbe koja će imati konkretne zaključke u cilju smanjivanja rizika i poboljšanja sigurnosti plovīdbe. U skladu sa rezultatima studije, u planu je uvođenje plovnog puta, šeme odvojene plovīdbe kao i instalacija pomorske signalizacije. Napominjemo da je odredba važećeg Zakona kojom je propisano da plovni objekti dužine do 24 metra mogu ploviti brzinom do četiri čvora iznad propisane brzine, u Nacrtu se zamjenjuju sa plovnim objektima do 12 metara.
---	--	---

	urediti. „Mala brza plovila” su redovni, odnosno svakodnevni učesnici u saobraćaju i najbrojniji po tipu plovila (DO 7 METARA DUŽINE) i zavrijeđuju pažnju i pažljivo ureden način plovīdbe kako bi se osigurala sigurnost na moru, kao i obezbijedilo što manje oštećenje obale i što veći stepen očuvanja morskog biodiverziteta. Stavljanjem tolikog broja plovila u kategoriju „Plovila do 24 metra” direktno utiče na ogromnu devastaciju obale, ogromno zagađenje Boke i smanjenu sigurnost plovīdbe. Neophodna je kategorizacija i definisanje posebne kategorije za NAJBROJNIJE SVAKODNEVNE UČESNIKE (mala brza plovila dužine do 7 metara) u pomorskom saobraćaju.	Nova odredba uvodi obavezu za plovne objekte do 12m da plove u zoni uz sredinu zaliva koja se nalazi s njihove desne strane, što će udaljiti takve plovne objekte od obale i smanjiti uticaj valova na obalnu zonu.
2	Primjedba/predlog/sugestija 2: Članom 16. navedenog zakona je brzina plovīdbe je definisana na način da su sva plovila do 24 metra u jednoj kategoriji. Potrebna je promjena i regulisanje brzine na brzinu po jasno definisanim kategorijama plovila. Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 2: „PLOVNI OBJEKTI DO 24 METRA MOGU PLOVITI BRZINOM DO ČETIRI ČVORA IZNAD BRZINE PROPISANE U STAVU 2 TAČKA 1 I TAČKA 2 AL. 1 I 2 OVOG ČLANA” Nakon izvršene kategorizacije plovila, odnosno definisanja „Malih brzih plovila” veličine do 7 metara kao zasebne kategorije, jer se evidentno ne ponašaju „Mala brza plovila” na moru isto kao velika brza plovila (iznad 7 metara), jahte, brodovi do 24m i tenderi od kružera, potrebno je posebno regulisati i brzinu za „Mala brza plovila”. „Mala brza plovila” se optimalno ponašaju pri brzini između 18 i 20 čvorova, a to znači : ZBOG SVOJE KONSTRUKCIJE PLOVILA (GLISERA) NAJMANJI TALAS PRAVE NA TOJ BRZINI ŠTO „ČUVA” OBALU OD RAZARANJA KOJA BI SE MOGLA DESITI UKOLIKO 300 PLOVILA „ZAKOPAJU MORE” PRI BRZINI OD 10, 14 ILI 16 ČVOROVA. DIREKTAN UTICAJ NA OČUVANJE OBALE I MORSKOG BIODIVERZITETA NAJMANJA POTROŠNJA GORIVA PRI BRZINI GLISIRANJA ŠTO OPET ZNAČI MANJA ZAGAĐENOST MORA I OKOLINE POVEĆANA SIGURNOST I UDOBNOŠĆ PUTNIKA PRI BRZINI GLISIRANJA NEGO PRI „KOPANJU MORA” NA 10, 14 ILI 16 ČVOROVA Jako bitno definisati plovni put de je moguće glisirati (voziti 18 ili 20 čvorova) u Boki. Od Sv.Matije u Kotoru do Sv.Đorđa u Perastu, pa od restorana Adriatica do Marine Porto Novi i od srednjeg podmorničkog tunela do Mamule, pa na dalje. Na taj način bi se omogućio nesmetan i bezbjedan prevoz putnika na moru uz jasan	Ne prihvata se Ministarstvo je zauzelo jasan stav po pitanju brzina u Bokokotorskom zalivu do konačne izrade studije sigurnosti i procjena rizika plovīdbe koja će imati konkretne zaključke u cilju smanjivanja rizika i poboljšanja sigurnosti plovīdbe. U skladu sa rezultatima studije, u planu je uvođenje plovnog puta, šeme odvojene plovīdbe kao i instalacija pomorske signalizacije. Napominjemo da je odredba važećeg Zakona kojom je propisano da plovni objekti dužine do 24 metra mogu ploviti brzinom do četiri čvora iznad propisane brzine, u Nacrtu se zamjenjuju sa plovnim objektima do 12 metara. Nova odredba uvodi obavezu za plovne objekte do 12m da plove u zoni uz sredinu zaliva koja se nalazi s njihove desne strane, što će udaljiti takve plovne objekte od obale i smanjiti uticaj valova na obalnu zonu.

	zakonski okvir koji prepoznaje „Mala brza plovila“ kao posebnu kategoriju učesnika u pomorskom saobraćaju. Svako kršenje zakona NESELEKTIVNO najstrožije kazniti.	
3	Primjedba/predlog/sugestija 3: Član 182. - Drugi član posade nepotreban za „Mala brza plovila“ Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 3: Nakon izvršene kategorizacije plovila i prepoznavanje kategorije „Mala brza plovila“ koja su registrovana u privredne svrhe potrebno je omogućiti upravljanje plovilom samo jednom članu odnosno mornar-motoristi zbog lakoće upravljanja plovilom dužine do 7 metara de je mornar-motorista na tako malom plovilu sasvim dovoljan član posade zbog male veličine plovila i lakoće upravljanja i manevrisanja istim, te može osigurati maksimalnu bezbjednost plovidbe i sigurnost putnika na tako malom plovilu.	Ne prihvata se Analzom operacija te procjenom rizika od identifikovanih opasnosti na čamcima za privrednu djelatnost sa aspekta sigurnosti plovidbe konstatovano je da je jedan član posade nedovoljan za slučajeve hitnih i vanrednih događaja n.pr. onesposobljenosti jedinog člana posade

Udruženje privrednih ribara "Skadarsko jezero"

1	Primjedba 1 na odredbe čl. 16 Nacrta: Ističemo primjedbu na ograničenje brzine na četiri čvora na lokaciji u dijelu Skadarskog jezera - kanal Rieke Crnojevića i rijeke Morače <u>Obrazloženje primjedbe 1 sa sugestijom:</u> Ograničenje brzine na način kako je to definisano spornim članom smatramo u cjelosti neosnovanim i u ovom pravcu ističemo predmetnu primjedbu. Naime, ovo područje prepoznato je kao turistički atraktivno i ovim dijelom Jezera česte su turističke ture. Međutim, maksimalno ograničenje brzine na 4 čvora je u cjelosti neopravdano i isto nije usklađeno sa predjelom na koje se odnosi. Navedena brzina nije adekvatna za prostorne mogućnosti jezera, jer je ista isuviše nisko određena i ne predstavlja adekvatnu brzinu za prolazak ovim dijelom jezera. Prednje pogotovo kod činjenice da se radi o turistički atraktivnom predjelu jezera, a brzina koja je Nacrtom predložena ni na koji način ne odgovara potencijalu ovog predjela. Za napomenuti je da se, s obzirom na sve karakteristike ovoga predjela, većom brzinom ne može negativno uticati na održivost jezera, niti bi veća brzina za sobom ostavila negativne posljedice. S tim u vezi, imajući u vidu dosadašnju praksu, kao i cjelokupno stanje u vezi sa navedenim područjem, naša sugestija je da u ovom dijelu jezera - kanal Rieke Crnojevića i rijeke Morače — nema ograničenja maksimalne brzine kretanja plovila.	Ne prihvata se Upravo ovi lokaliteti - kanal Rieke Crnojevića i rijeke Morače podpadaju pod odredbe Bernske konvencije čiji je Crna Gora potpisnik, a kojom se propisuje predmetno ograničenje brzine.
2	Primjedba 2 na odredbe Čl. 16 Nacrta: Ističemo primjedbu na ograničenje brzine na četiri čvora na lokaciji u dijelu Skadarskog jezera — otvoreno jezero	Ne prihvata se

	<u>Obrazloženje primjedbe 2 sa sugestijom:</u> Ograničenje brzine na način kako je to definisano spornim članom za otvoreni dio Skadarkog jezera smatramo u cjelosti neosnovanim. Naime, kao i prethodno područje u odnosu na koje je istaknuta identična primjedba, i ovo područje prepoznato je kao turistički atraktivno i ovim dijelom Jezera česte su turističke ture. Takođe, ograničenje brzine na 4 čvora je u cjelosti neopravdano i isto nije usklađeno sa predjelom na koje se odnosi. Navedena brzina nije adekvatna za prostorne mogućnosti jezera, jer je ista isuviše nisko određena i ne predstavlja adekvatnu brzinu za prolazak ovim dijelom jezera. Prednje pogotovo kod činjenice da se radi o turistički atraktivnom predjelu jezera, a brzina koja je Nacrtom predložena ni na koji način ne odgovara potencijalu ovog predjela. Za napomenuti je da se, s obzirom na sve karakteristike ovoga predjela, većom brzinom ne može negativno uticati na održivost jezera, niti bi veća brzina za sobom ostavila negativne posljedice. S tim u vezi, imajući u vidu dosadašnju praksu, kao i cjelokupno stanje u vezi sa navedenim područjem, naša sugestija je da u ovom dijelu jezera — otvoreni dio Skadarskog jezera — nema ograničenja maksimalne brzine kretanja plovila.	Na otvorenom jezeru brzina nije ograničena na 4 čvora. U važećem zakonu ograničena je snaga motora na 7.35 kW što je određeno Zakonom o nacionalnim parkovima koji zabranjuje upotrebu plovila sa motorom kačim od 10 ks. Ova odredba je predmetom analize od strane Inspektora sigurnosti plovidbe i Tehničkog inspektorata Organa uprave.
3	<u>Zaključak:</u> Za Udruženje privrednih ribara "Skadarsko jezero" sporna su ograničenja brzine kretanja u predjelima koji su prethodno istaknuti. Opravdanost primjedbi, odnosno neopravdanost ograničenja na način kako je to predloženo u Nacrtu Zakona, proizilazi iz dosadašnjeg iskustva članova našeg Udruženja, kao i višedecenijskog posmatranja odvijanja događaja u ovom predjelu. Kao lokalci koji, slobodno možemo reći, najbolje poznajemo dio Skadarskog jezera koji nas okružuje, odgovorno tvrdimo da ograničenja maksimalne brzine kretanja na način kako je to predloženo zakonom, nije ničim opravdano, niti navedena brzina od 4 čvora odgovara predjelu na koji se odnosi. Riječ je o isuviše maloj brzini, koja, s obzirom na karakteristike jezera, nije niti adekvatna niti potrebna da bi se očuvalo nesmetana plovidba Skadarskim jezerom i zaštitio ekosistem. Iz dosadašnjeg iskustva i posmatranja načina upravljanja plovilima na Jezeru, nedvosmisleno zaključujemo i odgovorno tvrdimo da je za potrebe kretanja Jezerom do sada i korišćena i samim tim potrebna veća brzina od propisanog ograničenja na 4 čvora. Stoga smatramo da su ograničenja koja su utvrđena u Nacrtu Zakona, određena paušalno, bez prethodnog ispitivanja okolnosti koje su od značaja za utvrđivanje ograničenja brzine. Dakle, naše Udruženje kroz ukazivanje ovih primjedbi ističe i svoj izričit stav da je ograničenje brzine od 4 čvora utvrđeno bez ikakvog osnova, letimično i bez stručnog opravdanja, iz kojih	

	razloga insisitiramo na pravilnom razmatranju okolnosti i izmjenama zakona u ovom dijelu. Ponavljamo, članovi Udruženja, kao lica koja su gotovo čitav svoj život provela na jezeru, odgovorno tvrde da je navedeno ograničenje bez utemeljenja u struci. Takode bismo dodali da se u plovidbi koriste gotovo isključivo 4-taktni motori koji ne ostavljaju zagađenja, što je dodatni razlog koji potvrđuje da je ograničenje na 4 čvora neopravdano. U konalčnom, insistiramo na izmjenama Zakona u dijelu koji smo prethodno naveli i na način kako je to prednje sugerisano — dakle, da u dijelu kanala Rijeke Crnojevića i na otvorenom dijelu Skadarskog jezera — ne bude ograničenja brzine kretanja. Primjedbu ističemo i u odnosu na činjenicu da niti jedan predstavnik lokalnog stanovništva niti udruženja nije bio pozvan na učešće u radu radne grupe za pripremu ovog Zakona što smatramo nedopustivim. Stoga, insistiramo da predstavnici lokalnog stanovništva i našeg Udruženja budu pozvani na učešće u radu radne grupe za pripremu ovog zakona. Na kraju, napomenuli bismo daje naše Udruženje i ranije protestovalo povodom ovih zakonskih rješenja, te daje više puta ukazivalo na manjkavost istih. S tim u vezi, ukazujemo i ovim putem da, ukoliko naše sugestije ne budu uvažene ni razmotrene, bićemo prinudeni da ponovo organizujemo proteste i blokade puteva, kako bismo na taj način skrenuli pažnju javnosti na problematičnost predloženih zakonskih rješenja.	
--	---	--

CRNOGORSKO UDRUŽENJE ZA POMORSKO PRAVO ("CUZPP")

MONTENEGRIN MARITIME LAW ASSOCIATION ("MMLA")

E-mail: president.cuzpp@mmla.me, Reg.br: 10448, PIB:11086578

		Komentar
1	Kako je uz poziv na javnu raspravu objavljen nepotpun tekst Nacrta zakona o sigurnosti plovidbe („Nacrt zakona“), odnosno tekst koji ne sadrži prelazne, završne i kaznene odredbe, to Nacrt zakona, odnosno tekst koji je predmet javne rasprave, treba povući, a potom dopuniti prelaznim, završnim i kaznenim odredbama i staviti na uvid javnosti organizovanjem nove javne rasprave. Dodatno, članovi 330-340 su sasvim izostali iz Nacrta. Obrazloženje: Saglasno članu 52 Zakona o državnoj upravi („Sl. list CG“, br. 78/2018, 70/2021 i 52/2022), ministarstvo je obavezno da u pripremi zakona i strategija, radi konsultovanja zainteresovane javnosti, sprovede postupak javne rasprave, osim u slučajevima propisanim navedenim članom. Nadalje, postupak i način sprovođenja javne rasprave u pripremi zakona i	Nacrt zakona će biti dopunjen prelaznim, završnim i kaznenim odredbama i iste će biti predmetom analize Sekretarijata za zakonodavstvo, drugih ministarstava i Evropske komisije.

	strategija uređen je Uredbom o izboru predstavnika nevladinih organizacija u radna tijela organa državne uprave i sprovođenju javne rasprave u pripremi zakona i strategija („Sl.list CG”, broj 41/18) („Uredba”). U skladu sa članom 15 Uredbe, javna rasprava počinje danom objavljivanja javnog poziva na internet stranici ministarstva i portalu e-uprave i traje od 20 do 40 dana, u zavisnosti od značaja i složenosti materije koja je predmet regulisanja nacrta zakona, odnosno strategije koji je na javnoj raspravi. Član 15 dalje propisuje da se uz javni poziv iz stava 1 ovog člana objavljuju tekst nacrta zakona, odnosno strategije sa obrazloženjem i program javne rasprave. Međutim, pored naprijed navedenih obaveza, predlagač je uz poziv na javnu raspravu povodom Nacrta zakona objavilo samo djelimičan i nepotpun tekst Nacrta jer isti ne sadrži prelazne, završne i kaznene odredbe, kao ni odredbe 10 članova, čime je subjektima prava i svoj zainteresovanoj javnosti uskraćena mogućnost da se upozna sa cjelovitim tekstom Nacrta, te da na isti da svoje komentare, primjedbe i sugestije. Time je nesumnjivo povrijeđen član 52 Zakona o državnoj upravi, odnosno član 15 Uredbe jer nije objavljen tekst koji treba da bude predmet javne rasprave. U tom smislu, predlažemo da se Nacrt zakona povuče sa javne rasprave, a potom dopuni prelaznim, završnim i kaznenim odredbama, i nakon toga stavi na uvid javnosti organizovanjem nove javne rasprave.	
2	slučaju uputno postupiti kako je gore predloženo. Upravo je pristup predlagača da Nacrtom zakona obuhvati materiju koja je predmet tri važeća zakona, a potom istu uskladi sa evropskim zakonodavstvom i drugim međunarodno prihvaćenim obavezama Crne Gore, učinila projekat izrade ovog zakona nomotehnički vrlo zahtjevnim, što se odrazilo na sami kvalitet teksta Nacrta zakona, a dalje će se, sasvim izvjesno, odraziti i na dužinu trajanja postupka pred Sekretarijatom za zakonodavstvo, postupka dobijanja saglasnosti Evropske komisije kao i postupka, odnosno na trajanje postupka donošenja zakona. U svakom slučaju i nezavisno od eventualnog opredjeljenja predlagača da pristupi stvaranju uslova za izradu nacrta Pomorskog zakonika Crne Gore, uputno je da predlagač kod izrade ovako važnih i zahtjevnih propisa zatraži ekspertsku podršku Evropske agencije za pomorsku sigurnost na koju Crna Gora ima pravo, kao i podršku država članica EU, a ovdje se prije svega misli na Republiku Hrvatsku s kojom dijelimo isto pravno nasljeđe. <u>Obrazloženje:</u> Opšte je poznata činjenica da je Crna Gora još 2007. godine odustala od	Komentar Cijenimo stavove i sugestije i upravo je iz tog razloga Ministarstvo dodatno izvršilo analizu i odlučilo da jahte ostanu predmet posebnog Zakona o jahtama.

	zakonika, odnosno zakona kojima je bilo kodifikovano pomorsko pravo i pravo unutrašnje plovību. Ovdje se misli na Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovību iz 1998, koji je prvi put stupio na snagu davne 1977. godine, a kojim je po prvi put u bivšoj Jugoslaviji uređena i unutrašnja plovība. Važno je napomenuti da se na izradi nacrtu Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovību iz 1977. radilo više od decenije upravo zbog kompleksnosti materije koju navedeni zakon uređuje. Nije potrebno ukazivati na prednosti jednog ili drugog pristupa jer se Crna Gora već opredijelila da predmetnu pravnu materiju uredi sa više zakona od kojih su neki već usvojeni i uveliko se primjenjuju već skoro dvije decenije. Međutim, Nacrt zakona predstavlja svojevrsni zaokret u tom pristupu, a predlagač nije pružio bilo kakva obrazloženja zašto se opredijelio da pravo pomorske plovību i pravo unutrašnje plovību reguliše jedinstvenim pravnim aktom. Isto tako, predlagač nije obrazložio zašto postojeći Zakon o jahtama sada inkorporira u Nacrt zakona, gotovo bez bilo kakvih izmjena. Navedeno se posebno ističe jer koncept regulisanja pomorskog prava i prava unutrašnje plovību jedinstvenim pravnim aktom nije lako postići s obzirom da pojedini pravni instituti moraju regulisati posebnim normama za pomorsko, a posebnim za pravo unutrašnje plovību. Kao rezultat izostanka bilo kakvog opredjeljenja predlagača, a i očiglednog nerazumijevanja razlike između zakonika i zakona, predlagač je na javnu raspravu uputio zakon koji je po svojoj strukturi konfuzan, a po sadržaju preobiman i u većem dijelu problematičan. Kako bi primjena takvog zakona bila značajno otežana, to predlagač treba da Nacrt zakona povuče iz dalje procedure i postupi kako je predloženo.	
3	Podržavamo napor predlagača da pravo unutrašnje plovību uskladi sa pravom Evropske unije, ali predlažemo da se ova materija uredi posebnim zakonom (vidjeti i primjedbu/predlog/sugestiju br. 1 gore). Isto tako, nije sporno da je Zakon o jahtama zreo za izmjene i dopune, ali držimo da predmet zakona o jahtama, kao posebnog zakona, ne treba da bude sastavni dio Nacrta zakona kojim se reguliše sigurnost plovību upravo iz razloga što se sva materija koju sada reguliše Zakon o	Komentar Cijenimo stavove i sugestije i upravo je iz tog razloga Ministarstvo dodatno izvršilo analizu i odlučilo da jahte ostanu predmet posebnog Zakona o jahtama.

	jahtama ne može podvesti pod predmet Nacrta zakona (vidjeti i primjedbu/predlog/sugestiju br. 1 gore i primjedbu koja se odnosi na predmet Nacrta zakona pod tačkom 7 niže). <u>Obrazloženje:</u> U izvještaju Evropske komisije za 2019. godinu ukazuje se da pravo unutrašnje plovidbe nije usklađeno sa pravom Evropske unije. Držimo da je upravo odluka predlagača da pravo unutrašnje plovidbe uredi ovim Nacrtom zakona dovela do toga da je Nacrt nerazumljiv, neprecizan i nomotehnički neprihvatljiv. Kod donošenja odluke da materiju unutrašnje plovidbe uredi posebnim zakonom, predlagač treba da ima u vidu zastupljenost i značaj unutrašnje plovidbe u Crnoj Gori, ali i činjenicu da u dijelu unutrašnje plovidbe Evropska unija od Crne Gore očekuje da u nacionalno zakonodavstvo transponuje svega tri EU Direktive. Kada su u pitanju jahte, kako je već elaborirano treba odustati od namjere da odredbe Zakona o jahtama postavu sastavni dio Nacrta zakona. Uputno je pristupiti izmjenama i dopunama Zakona o jahtama s ciljem unaprijeđenja konkurentnosti Registra, prije svega zbog zastarjelosti pojedinih odredbi ovog zakona.	
4	Zakon je pun terminoloških nedosljednosti. U istom ne samo da su upotrijebljeni izrazi koji su suprotni sa izrazima upotrijebljenim u drugim važećim zakonima i međunarodnim ugovorima, već se u istom Nacrtu zakona pojavljuje više različitih izraza o istom. Relevantne EU Direktive nisu transponovane na način određen Pravno-tehničkim pravilima za izradu propisa ("Sl. listu CG", br. 2/2010). EU Direktive su u najvećem broju slučajeva samo loše prevedene i preuzete u Nacrt zakona, a stiče se utisak da Radna grupa nije prepoznala potrebu da pojedine odredbe sada Nacrta zakona prenese u podzakonska akta (Secondary legislation). U tom smislu, Nacrt zakona je „kontaminiran“ odredbama koje zbog svoje prirode i materije koju uređuju treba da budu sastavni dio podzakonskih akata koje je potrebno donijeti nakon usvajanja zakona., ali i uputstava Ministarstva drugim činiocima pomorske administracije za sprovođenje i primjenu obaveznih IMO instrumenata. Takva kontaminiranost Nacrta zakona zapravo upućuje na zaključak da u Crnoj Gori nije uspostavljen sistem, važeći u drugim državama IMO-a, po kome Ministarstvo daje drugim činiocima pomorske administracije pisana administrativna uputstva i smjernice za efikasno i djelotvorno sprovođenje i primjenu obaveznih IMO instrumenata, te su se stoga takva uputstva našla u samom Nacrtu zakona, gdje im nije mjesto. Kako Radna grupa očigledno nije slijedila Pravno-tehnička pravila za izradu propisa, Nacrt zakona u svom većem dijelu predstavlja skup nabacanih i nejasnih odredbi djelimično	

preuzetih iz zakona drugih država (Srbija, Hrvatska i dr) i EU Direktiva. To je još jedan razlog zbog kojeg je Nacrt zakona potrebno povući, doraditi i ponovo staviti na javnu raspravu. <u>Obrazloženje:</u> Stiče se utisak da Radna grupa koja je izradila Nacrt zakona nije imala u vidu Pravno-tehnička pravila za izradu propisa, utvrđena od strane Sekretarijata za zakonodavstvo, koja postoje upravo da bi se obezbijedila jednoobraznost u izradi propisa, njihov kvalitet, izbjegli pravno-tehnički propusti i greške, ubrzala procedura donošenja i na taj način ostvario cilj i svrha zbog kojeg se propis donosi. Isto tako, valja napomenuti da se usklađivanje propisa Crne Gore sa pravnim poretkom Evropske unije vrši u skladu sa Smjernicama koje su date u prilogu pomenutih pravila. Sljedstveno tome, predlagač treba da ima u vidu da su pravne norme samo psihičke tvorevine njihovih donosilaca koje, da bi mogle proizvesti dejstvo, moraju biti saopštene subjektima prava jasnim jezikom. S tim u vezi, opšte je prihvaćeno načelo da se tumačenjem norme prvo utvrđuje njeno jezičko značenje, posle se saznaju druga značenja koja mogu biti logička, sistemska (povezanost sa drugim normama), istorijska i ciljna. Na kraju se upoređuju jezička sa ostalim tumačenjima i ukoliko se podudaraju tumačenje je okončano, a ukoliko se ne podudaraju mijenja se, dopunjava ili ispravlja jezičko značenje norme ili postoji pravna praznina. Predmetni Nacrt zakona je pun takvih praznina. U svim slučajevima tumačenja pravnih normi posebna pažnja se posvećuje izrazima upotrijebljenim u zakonima i međunarodnim ugovorima, naročito ako se u neki zakon unesu novi izrazi, odnosno ako dođe do stanja da se upotrijebljeni izrazi o istoj i srodnoj pravnoj materiji, koja se uređuje zakonima i međunarodnim ugovorima, međusobno razlikuju naročito sa usvojenom praksom korišćenja nekih izraza koji nijesu precizirani ili dovoljno precizirani u zakonima i međunarodnim ugovorima. U tom smislu, nije dobro da se u jednom pravnom poretku pojavljuje više zakona sa različitim izrazima o istom, a za one zakone koji uređuju srodne po prirodi pravne materije (pomorski propisi) to bi zaista bilo škodljivo i predstavljalo bi neuspjeh koji se ničim ne može pravdati. S tim u vezi, kritičnost na definicije/izraze upotrijebljene u Nacrtu zakona je neizbježna i opravdana, upravo iz razloga što od pravilno upotrijebljenih izraza zavisi razumljivost i primjena zakona kao instrumenta. Primjera radi: – „Od jahte se očekuje”, – „Plovni objekat osumnjičen za izazivanje krivičnog djela”.	
--	--

	- "Brodar i/ili kompanija broda crnogorske državne pripadnosti", bez pominjanja plovniñ objekata - „Postupak produžetak perioda važenja isprava“ - „Važenje isprave kojoj je prestalo važenje ili je povučena“ - „Pred-ulazni izvještaj (izvještaj o najava dolaska)“ - „Pred-odlazni izvještaj (izvještaj o najavi odlaska)“ - „Iznajmljivač“ - „Surveyor“	
5	Primjetno je da Nacrt zakona ne sadrži odredbe o prevozu putnika i stvari u unutrašnjem pomorskom saobraćaju koje su predmet važećeg Zakona o sigurnosti pomorske plovību. Istina je da navedenim odredbama nikada nije bilo mjesto u sada važećem zakonu, te da iste nikada nisu mogle biti primijenjene u praksi, te s tim u vezi držimo da istima nije mjesto ni u Nacrtu zakona. Međutim, na okruglom stolu povodom Nacrta zakona, predstavnici predlagača su izjavili da će se predmetna materija urediti Zakonom o lukama i pristaništima, što je još jedan pogrešan korak predlagača. S tim u vezi, kako je Crna Gora država koja nema razvijen unutrašnji pomorski saobraćaj (između ostalog i zbog konfuznih i neprimjenjivih odredbi važećeg Zakona o sigurnosti pomorske plovību), to ova materija, ukoliko već predlagač nema namjeru da pristupi izradi Pomorskog zakonika, zavrjeđuje da bude predmet posebnog zakona, čija bi primjena podstakla domaće brodare i investitore da ulažu u flotu i uspostave linijski prevoz putnika i stvari u unutrašnjem pomorskom saobraćaju, a sve po uzoru na druge tradicionalno pomorske zemlje. Takvim posebnim zakonom je potrebno urediti i trajektni prevoz putnika u Crnoj Gori, s tim da sigurnosni aspekt ove djelatnosti treba da bude predmet Nacrta zakona, što sada nije slučaj. <u>Obrazloženje:</u> Posebni zakon o prevozu putnika i stvari u unutrašnjem pomorskom saobraćaju najprije treba da prepozna linije čije je uspostavljanje od šireg privrednog i javnog interesa za Crnu Goru, a država treba da u skladu sa EU pravilima o državnoj pomoći opredijeli subvencije i olakšice za pokretanje, odnosno uspostavljanje javnog linijskog prevoza. Takvim zakonom je potrebno urediti uslove i način obavljanja javnog prevoza u linijskom unutrašnjem pomorskom saobraćaju, vrste linija, utvrđivanje, usklađivanje i objavljivanje redova plovību i cjenovnika usluga, obezbjeđivanje sredstava za kontinuirano, redovno i nesmetano obavljanje javnog prevoza. Uspostavljanje sistema javnog prevoza treba da se zasniva na podsticanju privrednog razvoja priobalnih područja, poboljšanoj mobilnosti i sveobuhvatnom razvoju zasnovanom na načelima zelene ekonomije, davanju subvencija	Komentar Odredbe o prevozu putnika i stvari u unutrašnjem pomorskom saobraćaju koje su predmet važećeg Zakona o sigurnosti pomorske plovību neće biti predmet budućeg Zakona o sigurnosti plovību.

	brodarima bez kojih nije moguće obezbijediti kontinuitet i redovnost javnog prevoza na prethodno određenim linijama i dr. Dakle, takav zakon u sebi treba da sadrži razvojnu komponentu, a preduslov je da predlagač prepozna svoju ulogu u kreiranju politika i zakonodavnih projekta koji bi stvorili uslove za održivi razvoj ove djelatnosti od nesumnjivog interesa za državu Crnu Goru.	
6	Stiče se utisak da se u odredbama Nacrta ne prepoznaju i ne razlikuju tri vrste međunarodne jurisdikcije koju država Crna Gora sprovodi u odnosu na brodove, odnosno tri svojstva/uloge u kojima se Crna Gora u tom smislu nalazi: 1) država zastave (Flag State), 2) država luke (Port State) i 3) obalna država (Coastal State). Pomenute nadležnosti jasno su definisane Međunarodnom konvencijom o pravu mora ("UNCLOS") čija je Crna Gora ugovorna strana, a potom detaljno razrađene u svim IMO međunarodnim konvencijama, a naročito onima kojima se reguliše pitanje sigurnosti pomorske plovidbe. Ovo zapažanje najviše proističe iz predložene legislativne razrade uloge Crne Gore kao države zastave, budući da se Nacrtom zakona skoro pa ne tretiraju obaveze države Crne Gore u odnosu na pitanja pomorske sigurnosti brodova koji viju njenu zastavu, a angažovani su u međunarodnoj plovidbi. Obaveza Crne Gore kao ugovorne strane međunarodnih konvencija iz oblasti pomorske sigurnosti i drugih relevantnih međunarodnih konvencija je ne samo da transponuje tekstove pomenutih međunarodnih konvencija u domaće zakonodavstvo, već i da omogući njihovu efektivnu implementaciju u svim sferama svoje jurisdikcije, što naravno uključuje i brodove crnogorske državne pripadnosti koji plove u međunarodnim vodama. Međunarodna obaveza preuzeta prilikom pristupanja međunarodnim konvencijama sa sobom povlači odgovornost države za neizvršenje obaveze propisane tim međunarodnim konvencijama. Stoga nije dovoljno tek uzgred pomenuti u Nacrtu zakona da se na brodove angažovane u međunarodnoj plovidbi primjenjuju međunarodne konvencije, jer se stiče pogrešan utisak da se na iste ne primjenjuje Nacrt zakona kao jedinstven propis kojim se regulišu pitanja pomorske sigurnosti u zemlji. Uz to, nije potrebno naročito naglašavati da su subjekti međunarodnog prava i nosioci međunarodnih obaveza države, a ne brodovi. U tom smislu, potrebno je jasno naznačiti da se odredbe Nacrta zakona koji teži regulisati sigurnost pomorske plovidbe odnose na sve brodove crnogorske državne pripadnosti, uključujući i brodove angažovane u međunarodnoj plovidbi, u domenu i obimu svoje primjenjivosti, te relevantna pitanja nadležnosti države zastave adekvatno adresirati kroz odredbe	Komentar Analizom odredbi Nacrta zakona uzete su u obzir dostavljene sugestije o tri vrste međunarodne jurisdikcije koju država Crna Gora sprovodi u odnosu na brodove.

Nacrta zakona. Nažalost sve ovo ukazuje na odsustvo svake svijesti o postojanju međunarodno prihvaćenih obaveza Crne Gore i potpuni nedostatak pravilno uspostavljenog sistema za praćenje izmjena obaveznih IMO instrumenata i njihove implementacije u nacionalno zakonodavstvo. <u>Obrazloženje:</u> Članom 1 Nacrta Zakona ("Predmet") propisano je da se zakonom uređuje sigurnost pomorske i unutrašnje plovībe u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Crne Gore i unutrašnjim vodama Crne Gore i druga pitanja kojima se obezbjeđuje sigurnosti pomorske i unutrašnje plovībe. Dalje, shodno članu 4 Nacrta zakona sigurnost plovībe koja se istim uređuje se odnosi na osnovne uslove koje moraju da ispunjavaju: plovni putevi i objekti sigurnosti plovībe u unutrašnjim morskim vodama i u teritorijalnom moru Crne Gore, traganje i spašavanje lica na moru, nadzor i upravljanje pomorskim saobraćajem, plovni objekti crnogorske državne pripadnosti kao i plovni objekti koji plove unutrašnjim morskim vodama, teritorijalnim morem i unutrašnjim vodama Crne Gore u skladu sa međunarodnim propisima, posada na pomorskim objektima, plovība i pilotaža na moru. Dakle, uloga države Crne Gore kao države zastave brodova koji vīju crnogorsku zastavu, a plove u međunarodnim vodama sasvim je izostala iz predmetnog Nacrta zakona, pa se postavlja pitanje kojim se propisom uređuje pitanje sigurnosti pomenutih brodova i njihove plovībe i ko vrši kontrolu i nadzor nad crnogorskim brodovima dok se isti nalaze u međunarodnim vodama. S tim u vezi, apelujemo da se ovakav Nacrt zakona ne šalje Evropskoj komisiji na davanje saglasnosti jer isti pokazuje da crnogorska pomorska administracija ne poznaje fundamentalna načela međunarodnog pomorskog prava. Dodatno zbunjuje činjenica da Nacrt zakona ipak sadrži periodične odredbe kojima se utvrđuju obaveze broda "uposlenog u međunarodnoj plovībi". Međutim, najviše je nerazumljiva odredba čl. 93 Nacrta zakona koja isključivu nadležnost za utvrđivanje sposobnosti broda crnogorske državne pripadnosti zaposlenog u međunarodnoj plovībi za plovību, odnosno upotrebu, dodjeljuje priznatoj organizaciji. U tom smislu, predlađač sasvim previđa da je tehnički nadzor (ali i administrativni i socijalni) brodova koji vīju crnogorsku zastavu prije svega obaveza nacionalne administracije, a da obavljanje istog može biti delegirano priznatoj organizaciji, ukoliko postoji zaključen sporazum o prenosu ovlašćenja države zastave.	
--	--

	Inače, države zastave broda (opciono i ako za to imaju interes) delegiraju pojedina ovlašćenja koja se tiču tehničkog nadzora i statutorne sertifikacije brodova na priznate organizacije, odnosno društva za klasifikaciju, pri čemu izdavanje određenih brodskih isprava ostaje u isključivoj nadležnosti države zastave, kako je pravilno propisano čl. 94 Nacrt zakona. Stoga se priznata organizacija i zove „alter ego“ države zastave. Vjerujemo da nije potrebno posebno naglašavati da kontrolu rada priznatih organizacija treba da vrši upravo pomorska administracija Crne Gore.	
7	Predmet zakona (čl. 1) je u suprotnosti sa materijom koju zakon uređuje. Očito je da je predlagaču bilo najlakše da svu materiju ovog zakona kojoj u zakonu nije mjesto podvede pod „druga pitanja kojima se obezbjeđuje sigurnost pomorske i unutrašnje plovidbe“. <u>Obrazloženje:</u> Izraz „druga pitanja kojima se obezbjeđuje sigurnost pomorske i unutrašnje plovidbe“ upućuje na materiju pomorskog upravnog prava. Međutim, Nacrt zakona uređuje i materiju pomorskog imovinskog prava (imovinskoppravna obilježja jahte, pravo svojine i druga stvarna prava koja mogu postojati na jahti, odgovornost vlasnika jahte, ugovor o najmu jahte, ugovor o spašavanju, nagrada za spašavanje, zastarjelost potraživanja iz ugovora o spašavanju i dr.), o kojoj materiji nema ni riječi u članu kojim se određuje predmet zakona.	Prihvata se Analizom odredbi Nacrta zakona uzete su u obzir dostavljene sugestije u pogledu materije imovinskog prava..
8	Nejasna i nedosljedna logika kojom su sistematizovane norme kao i obuhvatnost svake od njih. Kao dobar primjer valja navesti čl. 4 Nacrta koji definiše sigurnost plovidbe i u kom se u negativnom smislu izdvajaju stavovi 2 i 3. Predlog je da se isti obrišu. <u>Obrazloženje:</u> U pomenutom čl. 4, st. 2 i 3 propisano je: “Osim odredbi ovog zakona, uslovi sigurnosti plovidbe propisuju se uredbama Evropske unije, podzakonskim propisima i tehničkim pravilima koje donosi organ državne uprave nadležan za poslove pomorstva (u daljem tekstu: Ministarstvo). Vlada Crne Gore donosi Strategiju razvoja pomorstva Crne Gore.” Citiranim odredbama nije mjesto u ovom članu, a ni u Nacrtu zakona uopšte jer iste ni u formalnom ni u materijalnom smislu tu ne pripadaju, a uz to se može reći da nisu sasvim tačne, odnosno da su nepotpune. Naime, uslovi sigurnosti plovidbe se prije svega propisuju IMO međunarodnim konvencijama čija je Crna Gora ugovorna strana, koje predstavljaju stubove međunarodnog pomorskog prava kada je u pitanju sigurnost pomorske plovidbe (o čemu	

	nema pomena u spornoj odredbi). Ovdje naročito valja podsjetiti da se izmjene i dopune najvažnijih konvencija iz predmetne oblasti koje obavezuju Crnu Goru (kao što je SOLAS) vrše kroz prečutno prihvatanje amandmana, tzv. tacit acceptance procedure. To znači da izmjene i dopune tih konvencija stupaju na snagu određenog datuma osim ako prije tog datuma primjedbe na izmjenu i dopunu ne pristignu od dogovorenog broja ugovornih strana, a pomorska administracija mora biti spremna da pravovremeno i efikasno pomenute izmjene implementira u domaće zakonodavstvo. U odnosu na odredbu koja se odnosi na strateški dokument iz oblasti pomorstva, upućujemo predlagača na Uredbu o načinu i postupku izrade, usklađivanja i praćenja sprovođenja strateških dokumenata („Službeni list CG“, br. 54/2018), kojom je propisan način i postupak izrade strategija i programa kojima se predlaže unutrašnja i vanjska politika u određenoj oblasti koje donosi Vlada Crne Gore. Dakle, predmetna materija je već regulisana drugim propisom, pa i tom smislu st. 3 treba brisati. Saglasno Uredbi, kreiranje i sprovođenje pomorskih politika je po važećim propisima u rukama organa uprave nadležnog za poslove pomorstva, odnosno resornog ministarstva. S tim u vezi, svakako da je primjetno u Nacrtu zakona, da se odredba po kojoj Vlada donosi Strategiju razvoja pomorstva nalazi u čl. 4 koji nosi naziv „Sigurnost plovidbe“. Sigurnost svakako da jeste jedan od najvažnijih aspekata pomorstva, ali kada je u pitanju strateški razvoj, potrebno je ukazati da pomorstvo po definiciji obuhvata sve djelatnosti koje su na bilo koji način vezane za more (eng. maritime affairs). Drugim riječima, pomorstvo je kao skup svih povezanih djelatnosti sa morem posebna grana privrede, te stoga važeći strateški dokument iz oblasti pomorstva pravilno nosi naziv Strategija razvoja pomorske privrede.	
9	Odredbe člana 3 koji se odnosi na definicije plovnog objekta i dr, treba da bude sastavni dio člana 8 kojim je određeno značenje izraza upotrijebljenih u Nacrtu zakona. U vezi sa sadržajem čl. 3 stav, napominje se da definicija „pomorski plutajući objekat“ ne podrazumijeva plutajući dok i pristan, jer su navedeni plovni objekti definisani pod st. 4 kao plutajući objekti unutrašnje plovidbe, što za takve objekte ne mora da bude slučaj. Izraz „plovilo“ u kontekstu definicije plovnog objekta brisati kako bi se obezbijedila ujednačenost upotrebe ovog termina u drugim zakonima crnogorskog pravnog poretka. <u>Obrazloženje:</u> Za ovu primjedbu nije potrebno davati posebno obrazloženje.	Prihvata se

10	Član 5 koji se odnosi na nadzor nad obavljanjem poslova kojim se koncesionari luka, lica koja obavljaju prevoz morem izjednačavaju sa organom uprave za pomorsku sigurnost u pogledu nadzora je u svakom smislu problematičan i treba ga brisati i zamijeniti članom koji će da nosi naziv Nadzor nad sprovođenjem zakona. <u>Obrazloženje:</u> Pravni subjekti na koje se zakon odnosi dužni su da slijede odredbe zakona, a ako to ne učine primjenjuju se kaznene odredbe. Nadzor nad sprovođenjem zakona vrši po pravilu organ uprave koji upravlja resorom i inspekcijски organi.	Prihvata se
11	Definicija pomorskog broda nije u skladu sa važećim odredbama Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi ("ZPUP"), niti odgovara nomenklaturi svojstvenoj međunarodnim konvencijama. <u>Obrazloženje:</u> Članom 8, st.1, alineja 3 Nacrta pomorski brod je definisan kao plovni objekt namijenjen isključivo ili pretežno plovidbi morem i vodama povezanim sa morem i plovim za te plovne objekte, čija je dužina trupa veća od 12 m, ili je ovlašten da prevozi više od 12 putnika i može biti putnički, teretni, tehnički plovni objekt, ribarski, ratni, javni ili naučnoistraživački. Dakle, u definiciji broda nije iskorišćena bruto tonaža broda kao jedna od osnovnih tehničkih karakteristika po kojoj se određuje brod. Naime, ukoliko je dužina plovnog objekta veća od 12, a njegova bruto tonaža veća od 15, a ta dva uslova su ispunjena kumulativno, onda se takav plovni objekat ima smatrati brodom nezavisno od broja putnika koje prevozi. Broj putnika je treći uslov, preuzet iz SOLAS konvencije, koji određuje putnički brod, nezavisno od dužine i bruto tonaže, pa navedeno treba imati u vidu. Crnogorsko zakonodavstvo već poznaje definiciju broda kako je ista data u članu 5, st.1, alineja 7 ZPUP propisano je da je "pomorski brod" je brod registrovan za plovidbu morem, čija baždarska dužina iznosi najmanje 12 metara, a registarska zapremina - najmanje 15 BT, koja je definicija preuzeta u Zakon o sigurnosti pomorske plovidbe.	Prihvata se
12	Član 8 – Plovidbena knjižica <u>Obrazloženje:</u> Problematično je uvođenje novog pojma – plovidbene knjižice umjesto pomorske knjižice koja je već u upotrebi. Dovoljno je reći da se na engleskom jeziku koji je u službenoj upotrebi u međunarodnom pomorstvu naziva „Seaman's book”. Ovakva promjena bi iziskivala izradu novog obrasca knjižice, što bi dovelo do potrebe za zamjenom već postojećih knjižica, a samim tim do velikog opterećenja pomorske administracije.	Prihvata se
13	Član 8 – Izmijeniti definiciju plovidbenog staža <u>Obrazloženje:</u> Definiciju je potrebno izmijeniti na način da se kao plovidbeni staž računa i vrijeme provedeno na brodu koji je u remontu odnosno u raspremi.	Prihvata se

14	Primjećujemo da se Nacrtom vrši implementacija Konvencije o spašavanju iz 1989. godine (tzv. Salvage Convention). Međutim, pomenutom konvencijom se uređuju imovinskoopravni odnosi između spasioca i brodara spašenog broda, shodno čemu se u pretežnom dijelu Glave XVI Nacrta (čl. 262-276) regulišu pitanja ugovora o spašavanju, sticanja i realizacije prava na nagradu za spašavanje, visina nagrade, posebna naknada i zastarjelost potraživanja. Budući da se radi o obligacionopravnim aspektima spašavanja kao specifičnog instituta pomorskog građanskog prava, smatramo da citiranim odredbama nije mjesto u zakonu kojim se uređuje sigurnost plovidbe (vidjeti primjedbu/predlog/sugestiju pod 7). Sljedstveno tome, potrebno je iz čl. 8 ("Značenje izraza") ukloniti i definicije pojmova svojstvenih oblasti regulisanja spašavanja kao instituta građanskopravne prirode. U tom smislu, ne možemo a da zapazimo da definicija pojma "isplata" (alineja 26) referiše na zakon o spašavanju koji ne postoji u crnogorskom pravnom poretku. <u>Obrazloženje:</u> Za ovu primjedbu nije potrebno davati posebno obrazloženje.	Prihvata se
15	Primjećujemo da se Nacrtom u manjem dijelu reguliše pravni tretman olupina i preuzima definicija olupina iz Međunarodne konvencije o uklanjanju olupina (2007 Nairobi Wreck Removal Convention - WRC) koju je Crna Gora ratifikovala u martu 2024. godine. Međutim, Nacrtom se ne vrši implementacija pomenute konvencije iako materija koju ista reguliše u velikom dijelu potpada pod predmet Nacrta, imajući u vidu da olupine ne predstavljaju opasnost samo za životnu sredinu već i za sigurnost plovidbe. Nesporno je da se WRC mora implementirati u nacionalno zakonodavstvo što prije, budući da je Crna Gora već godinu dana na međunarodnom nivou obavezana pomenutom konvencijom. Ukoliko se predlagač odlučio to učini kroz zakon kojim se reguliše sigurnost plovidbe, to treba uraditi na valjan, stručan i sveobuhvatan način, uvažavajući sve aspekte regulisanja i primjene pomenute konvencije i njene specifičnosti. Za ukazati je da je Crna Gora prilikom ratifikacije WRC iskoristila tzv. opt in mogućnost da konvenciju primijeni na olupine koje se nađu u njenom teritorijalnom moru i unutrašnjim vodama, što predstavlja razlog više da se implementaciji ove konvencije posveti velika pažnja. <u>Obrazloženje:</u> WRC je složena konvencija koja kombinuje pravila o obavezama i pravima država kada je u pitanju sigurnost plovidbe i zaštita morske sredine	Prihvata se

	sa specifičnim režimom odgovornosti vlasnika/brodara i osiguravača za lociranje, označavanje i uklanjanje olupina. Još jednom skrećemo pažnju na značaj prepoznavanja višestrukih uloga koje Crna Gora kao pomorska zemlja preuzima na međunarodnom planu (vidjeti primjedbu/predlog sugestiju br. 6). Budući da je Crna Gora odabrala da pristupi WRC, to znači da je ona kao država zastave i obalna država prihvatila određene obaveze, odnosno prava, koje je potrebno dalje realizovati kroz efikasne mehanizme nacionalnog prava. U konkretnom slučaju, a u smislu implementacije WRC, neophodno je urediti obavezu izvještavanja, lociranja, markiranja i uklanjanja olupina u skladu sa rješenjima iz WRC, uslove i način uklanjanja olupine, način komunikacije između pomorske administracije i vlasnika/brodara broda i države zastave broda, pitanje odgovornosti za troškove uklanjanja olupine, obavezno osiguranje od odgovornosti i prateće građanskopravne aspekte uklanjanja olupina. Kako je već ukazano, regulisanje građanskopravne odgovornosti vlasnika/brodara broda samo po sebi nije predmet zakona kojim se reguliše sigurnost plovidbe. Međutim, predlagač je dužan da uzme u obzir sve specifičnosti ove konvencije i tek tada donese informisanu odluku o načinu na koji će materiju uklanjanja olupina da reguliše na jasan, nedvosmislen i Definicija plovnog puta sadržana u Nacrtu zakona ne doprinosi rješavanju aktuelnih problema nastalih primjenom važećih propisa. Naime, dosadašnja praksa je pokazala nemogućnost utvrđivanja nadležnosti u dijelu uklanjanja olupina upravo zbog definicije plovnog puta, koje nažalost više godina stoje neuklonjene i predstavljaju opasnost za sigurnost plovidbe, lica ali i životnu sredinu. Definicija iz Nacrta zakona koja plovni put definiše kao „morski pojas dovoljno dubok i širok za sigurnu plovidbu plovnog objekta“ je u najmanju ruku neodređena jer nije isto biti dovoljno dubok i širok za čamac i za prekookeanski brod. Alternativno, preciznije utvrditi nadležnosti u dijelu uklanjanja oštećenih, nasukanih ili potopljenih plovnih objekata i napuštenih brodova, na način da se plovni put bliže definiše samo u smislu primjene čl. 29 i 30 Nacrta zakona.	
16	U članu 11 potrebno je bliže definisati pojam plovnog puta. <u>Obrazloženje:</u> Definicija plovnog puta sadržana u Nacrtu zakona ne doprinosi rješavanju aktuelnih problema nastalih primjenom važećih propisa.	Komentar Odvojeno od definicije plovnog puta, pitanje nadležnosti u dijelu uklanjanja oštećenih, nasukanih ili potopljenih plovnih objekata i napuštenih brodova reguliše se Predlogom zakona o zaštiti mora od zagađenja sa pomorskih objekata.

	Naime, dosadašnja praksa je pokazala nemogućnost utvrđivanja nadležnosti u dijelu uklanjanja olupina upravo zbog definicije plovnog puta, koje nažalost više godina stoje neuklonjene i predstavljaju opasnost za sigurnost plovīdbe, lica ali i životnu sredinu. Definicija iz Nacrta zakona koja plovni put definiše kao „morski pojas dovoljno dubok i širok za sigurnu plovību plovnog objekta“ je u najmanju ruku neodređena jer nije isto biti dovoljno dubok i širok za čamac i za prekookeanski brod. Alternativno, preciznije utvrditi nadležnosti u dijelu uklanjanja oštećenih, nasukanih ili potopljenih plovnih objekata i napuštenih brodova, na način da se plovni put bliže definiše samo u smislu primjene čl. 29 i 30 Nacrta zakona.	
17	Čl. 13 Nacrta („Objekti sigurnosti plovīdbe“) propisano je da se naknada za upotrebu ovih objekata utvrđuje u odnosu na kategoriju, vrstu, veličinu i namjenu plovnog objekta, kao i da istu utvrđuje Vlada. Međutim, član 164 Nacrta nosi naziv „Naknade za korišćenje objekata sigurnosti plovīdbe“ propisana i sadrži pregled naknada u novčanim iznosima. Potrebno je obrisati čl. 164 i naknade za upotrebu objekata sigurnosti plovīdbe utvrditi podzakonskim aktom, a čl. 13 izmijeniti na način da bude jasan, koncizan i da se nedvosmisleno da zaključiti ko ima obavezu plaćanja predmetnih naknada i prema kome. Dodatno, predlog je da se dio plaćenih naknada koristi za potrebe uređenja i održavanja objekata sigurnosti plovīdbe, što takođe treba da bude naznačeno u tekstu ovog člana. <u>Obrazloženje:</u> Nije potrebno davati posebno obrazloženje.	Prihvata se
18	Član 13 ne sadrži odredbu koja zabranjuje vezivanje plovnih objekata za objekte sigurnosti plovīdbe. <u>Obrazloženje:</u> U kontekstu predmeta Nacrta zakona, potrebno je zabraniti korišćenje objekata sigurnosti plovīdbe u svrhu vezivanja plovnih objekata. U praksi se dešava da se plovni objekti vezuju za obalna svijetla i plutače čime ih čine manje uočljivim i prepoznatljivim od strane učesnika u pomorskom saobraćaju. Osim toga, takvo vezivanje često rezultira štetom na objektima sigurnosti plovīdbe, što je dodatan razlog da se ovaj predlog uvaži.	Prihvata se
19	Član 16 ne prepoznaje dio Bokokotorskog zaliva od ponte Sv. Matija do Luke Kotor kao područje visokog rizika s aspekta sigurnosti plovīdbe. <u>Obrazloženje:</u> Kako je pomenuti dio zaliva u pojedinim djelovima uži od Kumborskog tjesnaca potrebno je ograničiti brzinu na šest čvorova i u tom dijelu zabraniti sidrenje. Osim toga, u istom članu je potrebno definisati maksimalnu brzinu „tender plovila“, odnosno čamaca za spašavanje koje putnički brodovi koriste za prevoz putnika do obale i obratno, naravno uzimajući u vidu i komercijalni	Djelimično se prihvata U dijelu Bokokotorskog zaliva od Rta Plagenti / Jadranske straže do luke Kotor uspostavlja se područje ograničenja brzine do 6 čv. Tenderi podliježu propisanim ograničenjima brzine kao i svi drugi plovni objekti.

	aspekt djelatnosti prihvata i opsluživanja takvih brodova. Nije potrebno naglasiti da velika frekventnost saobraćaja ove vrste plovniĥ objekata potencijalno moŹe predstavljati rizik za sigurnost plovīdĥe.	
20	Zadnji stav člana 16 navodi da se prekoraćenje brzine plovnog objekta utvrđuje VTĤIS sistemom. <u>ObrazloŹenje:</u> Neophodno je dodati da prekoraćenje brzine moŹe utvrditi i Inspektor sigurnosti plovīdĥe na licu mjesta iz razloga koje nije potrebno posebno obrazlagati.	Prihvata se Isto će biti predmet poglavlja Zakona koja se odnosi na nadzor.
21	Član 24 - Vršenje aktivnosti pod vodom potrebno je dopuniti dodatnim pravilima i uslovima za obavljanje podvodnog ribolova, podvodnih istraŹivanja ili drugih aktivnosti pod vodom, u skladu sa primjerima i problemima koje je iznjedrila praksa. <u>ObrazloŹenje:</u> Nije potrebno posebno obrazlagati.	Komentar Podvodne aktivnosti su predmet drugih propisa.
22	Član 26 daje mogućnost Lučkoj kapetaniji da odobri ukrcaj i iskrcaj putnika i tereta na mjestima na kojima postoji siguran privez ili vodeni prostor koji ima odgovarajuću širinu i duŹinu potrebnu za manevrisanje plovnim objektom. Primjena stava 4, kojim je propisano da ako Lučka kapetanija ne donese i ne dostavi stranci odobrenje, smatraće se da je zahtjev usvojen, potencijalno moŹe predstavljati rizik po sigurnost plovīdĥe. <u>ObrazloŹenje:</u> Postupak u kojem Lučka kapetanija odobrava ukrcaj i iskrcaj putnika i tereta na mjestima na kojima postoji siguran privez ili vodeni prostor koji ima odgovarajuću širinu i duŹinu potrebnu za manevrisanje plovnim objektom, podrazimijeva da Lučka kapetanija izađe na teren i utvrdi da li je takav vodeni prostor siguran za privez kao i ukrcaj i iskrcaj putnika i tereta. Stoga, sve bez obzira što je odredĥa člana 4 u skladu sa Zakonom o upravnom postupku i što podrŹavamo pojednostavljenje administrativnih procedura, njena primjena moŹe potencijalno ugroŹiti sigurnost pomorske plovīdĥe usljed nedovoljnih administrativnih kapaciteta. Shodno tome, predmetnu odredĥu treba brisati ili mijenjati, odnosno prilagoditi stvarnim administrativnim kapacitetima Lučkih kapetanija. U tom smislu, ukoliko Lučka kapetanija ne odgovori potencijalno velikom broju zahtjeva, moŹe nastupiti haotično stanje van kontrole nadležnih organa, što će direktno negativno uticati na sigurnost plovīdĥe.	Prihvata se
23	Veliki broj odredbi u Glavi IV koje regulišu nadzor i upravljanje pomorskim saobraćajem je nepotrebno obuhvaćeno Nacrtom Zakona. Iste treba da budu dio podzakonskih akata. <u>ObrazloŹenje:</u> BliŹe definisanje naćina nadzora i upravljanja pomorskim saobraćajem je praktićnije urediti podzakonskim aktima, kako bi zakon bio koncizniji i primjenjiv.	Prihvata se
24	Član 34 koji propisuje duŹnost zapovjednika, člana posade broda ili lica koje upravlja ćamcem ili jahtom ili člana posade ćamca ili jahte ili zapovjednika hidroaviona da postupaju po	Prihvata se

	preporukama, savjetima i nalogu VTS službe je potrebno doraditi. <u>Obrazloženje:</u> Ako je neko dužan postupati po preporuci i savjetu, onda to nije ni preporuka ni savjet, jer suštinski, savjet ili preporuka se mogu uvažiti, odnosno odbaciti. Zapovjednik je odgovoran za svoj brod i za sigurnost svih lica na brodu, pa je u tom smislu jedini ovlašten da donosi odluke za koje odgovornost nosi brodar. Stoga ova odredba treba da bude revidirana.	
25	Komentar na čl. 35 Nacrta Zakona koji propisuje obaveznu upotrebu AIS uređaja između ostalog i za plovne objekte za privrednu djelatnost. <u>Obrazloženje:</u> Stavom 1 određeno je da plovila za privrednu djelatnost moraju imati AIS uređaj u skladu sa poglavljem V SOLAS konvencije koja se odnosi na brodove pod kojima, u većini slučajeva, ne potpadaju svi plovni objekti za privrednu djelatnost. Stoga je navedenu odredbu potrebno precizirati ili uputiti na tehnička pravila, kojim ova pitanja trebaju biti riješena. Ovdje se navodi da SOLAS konvencija propisuje da je upotreba AIS uređaja obavezna za brodove od 300 BT i većim u međunarodnoj plovidbi i teretne brodove od 500 BT koji nisu u međunarodnoj plovidbi, kao i svim putničkim brodovima nezavisno od veličine.	Prihvata se
26	Član 35 se poziva na Rezoluciju IMOa A.917(20) koja je opozvana, odnosno koja više nije na snazi. <u>Obrazloženje:</u> Nije potrebno posebno obrazlagati. Navedeno ukazuje da u pomorskoj administraciji ne postoji jasno uspostavljen sistem praćenja izmjena i dopuna međunarodnih instrumenata, kao ni kontrola primjene i usklađivanja takvih instrumenata sa nacionalnim zakonodavstvom.	Prihvata se
27	Član 91 propisuje upotrebu tegljača tip 2, ali takav teglač nije definisan odgovarajućim odredbama zakona. <u>Obrazloženje:</u> Pojam tegljača tip 2 se prvi put pojavljuje u ovoj odredbi, a njegova definisanja nije sadržana u članu 8. Potrebno je bliže definisati tipove tegljača kako bi odredba bila primjenjiva.	Prihvata se
28	Članom 77 Nacrta ("Dokaz o obaveznom osiguranju") propisano je da Crnogorski brod od 300 BT ili više, osim ratnih brodova, pomoćnih ratnih brodova ili javnih plovni 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. Referenca na međunarodni instrument je u ovom slučaju pogrešna, pa je potrebno izmijeniti član da glasi "...u skladu sa Protokolom iz 1996. na Međunarodnu konvenciju o ograničenju odgovornosti za pomorska potraživanja iz 1976. i važećim izmjenama i dopunama istog". <u>Obrazloženje:</u>	Prihvata se

	Trenutno je na međunarodnom planu važeći i dominantan režim ograničenja odgovornosti za pomorska potraživanja uređen i regulisan Protokolom iz 1996.godine. Naime, iako nosi naziv "protokol", ovaj instrument predstavlja nezavisan pravni akt koji samostalno funkcioniše i primjenjuje se kao da je konvencija. Štaviše, preporuka Međunarodne pomorske organizacije je da sve države koje su već potpisnice Konvencije iz 1976. istu otkazu i pristupe Protokolu iz 1996, budući da se radi o dva različita i međusobno nezavisna pravna instrumenta. U suprotnom, dolazi do stvaranja konfuzije u primjeni i važenju oba pravna instrumenta, kako na međunarodnom, tako na nacionalnom nivou. Dodatno postoji potreba za pomenom važećih izmjena i dopuna Protokola, budući da se iste donose i stupaju na snagu prečutnim pristajanjem (vidjeti obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije br. 8). Crna Gora još uvijek nije pristupila ovom Protokolu, ali limiti odgovornosti koje isti predviđa u kontekstu obaveznog osiguranja od odgovornosti su postali sastavni dio crnogorskog zakonodavstva transponovanjem EU Direktive o obaveznom osiguranju u pomorskom saobraćaju u Zakon o sigurnosti pomorske plovīdbe iz 2013.	
29	Nacrt zakona zadrži dva različita člana o istom i to čl. 93 – Vršenje tehničkog nadzora i čl. 100 Tehnički nadzor. Dakle, oba člana je potrebno revidirati, a veliki dio odredbi koje se odnose na tehnički nadzor treba da budu sastavni dio Tehničkih pravila. Kako je već apostrofirano, st. 1 čl. 93 po kojem sposobnost za plovību, odnosno upotrebu, broda crnogorske državne pripadnosti uposlenog u međunarodnoj plovīdbi, prema odredbama čl. 92 st. 1 Nacrta zakona, utvrđuje priznata organizacija je prije svega sporan s aspekta primjene Konvencije o pravu mora, ali i svih drugih mandatornih IMO instrumenata. <u>Obrazloženje:</u> Vidjeti obrazloženje pod primjedbe/predloga/sugestije br. 6 gore.	Prihvata se
30	Stav 3 člana 139 Nacrta zakona po kojem bliže uslove koje moraju da ispunjavaju plutajući pomorski objekti u pogledu sposobnosti za upotrebu propisuje Ministarstvo, uz saglasnost organa državne uprave nadležnog za ekonomiju je nejasan u dijelu nadležnosti organa državne uprave nadležnog za ekonomiju. Ako se eventualno misli na instalacije koje se koriste u industriji istraživanja i proizvodnje ugljovodonika, onda je nadležno drugo ministarstvo. <u>Obrazloženje:</u> Nije potrebno posebno obrazlagati.	Prihvata se
31	Sve odredbe Nacrta zakona koje su preuzete iz drugih zakona (ne misli se na Zakon o jahtama, Zakon o sigurnosti pomorske plovīdbe i Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovīdbi) i podzakonskih akata treba brisati. Ovdje se primjera radi navodi	Prihvata se

	član 195 po kojem čamac crnogorske i strane državne pripadnosti, koji plovi u unutrašnjim morskim vodama, teritorijalnom moru i unutrašnjim vodama Crne Gore mora da ima važeću polisu o osiguranju od odgovornosti u skladu s posebnim propisom o obaveznom osiguranju u saobraćaju. Dakle, ova obaveza korisnika čamca je već propisana Zakonom o obaveznom osiguranju u saobraćaju, pa, s tim u vezi, treba da bude izostavljena iz Nacrta zakona. <u>Obrazloženje:</u> Nije potrebno posebno obrazlagati.	
32	Glava XVII- Životni i radni uslovi pomoraca na brodu: Potrebno je posvetiti više pažnje implementaciji Međunarodne konvencije o radu pomoraca iz 2006. ("MLC") i svih njenih izmjena i dopuna, budući da ista nije zasebnim zakonom implementirana u nacionalno zakonodavstvo Crne Gore, već isključivo kroz aktuelni zakon o sigurnosti pomorske plovībe. Na taj način će biti stvoren i pravni osnov za donošenje daljih pravilnika, uredbi, kolektivnih ugovora i odluka. Potrebno je implementirati posljednje amandmane MLC koji su stupili na snagu 23. decembra 2024. godine, što nije urađeno u predmetnom Nacrtu iako je isti dat na javnu raspravu nakon stupanja na snagu amandmana. Potrebno je implementirati i niz minimalnih standarda koje konvencija propisuje a isti nisu inkorporisani u Nacrt niti u aktuelni zakon (posebno u dijelu razvoja karijere i vještina pomoraca i standarda smještajnih i rekreativnih objekata). Nadalje, većina odredbi iz naslova/poglavlja 5 MLC koje se odnose na: odgovornosti države zastave, odgovornosti države luke i odgovornosti za snabdijevanje radne snage nisu implementirane u Nacrt. <u>Obrazloženje:</u> Nije potrebno posebno obrazlagati.	Prihvata se
33	Pomenuta MLC konvencija se uopšte ne nalazi na spisku relevantnih i obavezujućih međunarodnih konvencija "primijenjenih" u Nacrtu (vidjeti Obrazloženje nacrta, podnaslov III - Usaglašenost sa evropskim zakonodavstvom i potvrđenim međunarodnim konvencijama), iako se pomenuta konvencija smatra ustavom svih pomoraca. Da stvar bude gora, na spisku se nalazi ILO 147- Međunarodna konvencija o minimalnim standardima na trgovačkim brodovima, koja je jedna od brojnih ILO konvencija koje su objedinjene i zamijenjene MLC konvencijom kao sveobuhvatnim pravnim instrumentom kojim se reguliše rad pomoraca. <u>Obrazloženje:</u> Nije potrebno posebno obrazlagati.	Prihvata se

	Definicija jahte iz člana 7 stav 1 tačka 28 Nacrta zakona o sigurnosti plovidbe („Nacrt zakona“), koja glasi „jahta je plovni objekat za sport i razonodu, koji se koristi za lične potrebe ili privrednu djelatnost, čija je dužina trupa veća od 12 metara i koji je namijenjen za duži boravak na moru, i koji je osim posade registrovan za prevoz do 12 putnika; Pod pojmom „namijenjen za duži boravak na moru“ podrazumijevaju se odgovarajući uslovi smještaja i boravka koji osobama na jahti omogućavaju duži autonomni boravak na moru prvenstveno s aspekta zaštite i sigurnosti - u tom smislu očekuje se da jahta bude zatvorenog tipa s nadgrađem, te da je pri tome osiguran: kabinski i/ili posteljni smještaj za sve osobe na jahti, ventilacija, rasvjeta, dovoljne količine pitke vode, kuhinja, sanitarni čvorovi, mjesta za odlaganje ličnih stvari za osobe na jahti i putevi pristupa / napuštanja“, treba da glasi kako slijedi:	Komentar
1	„jahta je plovni objekat za sport i razonodu, koji se koristi za lične potrebe ili privrednu djelatnost, čija je dužina trupa veća od 7 metara i koji je po svojoj konstrukciji, plovnim svojstvima, pogonskim i drugim uređajima i opremi pogodan za duži boravak na moru, i koji je osim posade registrovan za prevoz do 12 putnika. Alternativno, „jahta je plovni objekat za sport i razonodu, koji se koristi za lične potrebe ili privrednu djelatnost, čija je dužina trupa veća od 7 metara i koji je namijenjen za duži boravak na moru i koji je osim posade registrovan za prevoz do 12 putnika. Ostatak definicije jahte iz Nacrta zakona koji objašnjava izraz „duži boravak na moru“, treba brisati iz Nacrta zakona, a isto obraditi Pravilima o statutarnoj sertifikaciji jahti dužine trupa do 24 metra („Pravila“), a ne Nacrta zakona. Izraz „od jahte se očekuje“ ne može i ne smije biti upotrijebljen čak ni u Pravilima iz razloga koje nije potrebno posebno obrazlagati. Ukoliko se predlagač odluči da u definiciji jahte ostavi izraz „namijenjen za duži boravak na moru“, kod objašnjenja tog izraza u Pravilima, koja treba donijeti bez odlaganja, fokus treba staviti na konstrukciju, plovna svojstva, pogonske i druge uređaje i naravno na opremu, a ne na posteljinu i mjesta za odlaganje ličnih stvari za osobe na jahti i dr. Definiciji čamca iz tačke 125 istog člana treba dodati „koji po svojoj konstrukciji, plovnim svojstvima, pogonskim i drugim uređajima i opremi nije pogodan za duži boravak na moru“, a bliže zahtjeve odrediti Tehničkim pravilima koja se odnose na čamce. <u>Obrazloženje:</u> Kao privredno društvo koje se više od tri decenije bavi pravnim savjetovanjem i zastupanjem u oblasti pomorstva u Crnoj Gori i šire, direktno smo zainteresovani za svu relevantnu zakonsku regulativu iz oblasti pomorstva, a samim tim i za Nacrt zakona. U tom smislu, u obavezi smo da ukažemo na uočene nedostatke Nacrta zakona	Zakon o jahtama ostaje poseban zakon i jahte neće biti posebno tretirane ovim zakonom osim eventualno u posebnim slučajevima.

kao i implikacije koje određena zakonska rješenja mogu imati na crnogorsku pomorsku privredu i ekonomiju uopšte. Predmet naše posebne pažnje je dio Nacrta zakona koji se odnosi na jahte, a svoje ostale primjedbe, predloge i sugestije smo uputili preko Crnogorskog udruženja za pomorsko pravo kojeg smo član i osnivač.

Predlagač u svom obrazloženju za donošenje zakona nije naveo razloge zašto je u Nacrt zakona inkorporirao odredbe važećeg Zakona o jahtama. Takođe, izostaju bilo kakvi razlozi za odluku predlagača da jahtu definiše kao plovni objekat čija je dužina trupa veća od 12 metara, a čamac kao plovni objekat je dužina trupa veća od 2,5 metra, a manja ili jednaka 12 metara.

Ovdje treba ukazati da jahta, po pravilu i sada važećim propisima može ploviti i van granica unutrašnjih morskih voda i teritorijalnog mora Crne Gore, kako je bliže određeno važećim Zakonom o jahtama (kategorije područja plovidbe). S druge strane, čamci po pravilu mogu ploviti u granicama unutrašnjih morskih voda i teritorijalnog mora, a organ uprave može, izuzetno, u zavisnosti od konstrukcije, plovinih svojstva, pogonskih i drugih uređaja i opreme čamcu dozvoliti plovidbu i izvan granica unutrašnjih morskih voda i teritorijalnog mora. Jasno je da riječ „izuzetno“ predstavlja odstupanje od pravila pa se takva dozvola može izdati samo jednokratno za potrebe jednog putovanja i sl.

Dakle, po sadašnjem stanju propisa razlika između čamca i jahte preko 7 metara se ogleda upravo u konstrukciji, plovnim svojstvima, pogonskim i drugim uređajima i opremi, odnosno u činjenici da je jahta namijenjena za duži boravak na moru (što se reflektuje na područje plovidbe), a čamac nije. Primjera radi, plovni objekat dužine trupa preko 7 metara koji ispunjava uslove za duži boravak na moru može se kvalifikovati za upis u Registar jahti. Međutim, ako takav plovni objekat ne ispunjava uslove za duži boravak na moru, može se kvalifikovati samo za upis u Upisnik čamaca.

Osim toga, iz sadržaja člana 180 Nacrta zakona se ne može zaključiti da li predlagač ima namjeru da podzakonskim aktom proširi područje plovidbe za čamce ili je njegova namjera da čamce, odnosno plovne objekte do 12 metara, ograniči na unutrašnje morske vode i teritorijalno more, kako je to sada slučaj.

S obzirom da se u definicijama jahte i čamca pominje dužina, ali ne i 15 BT, jasno je da predlagač nije imao u vidu pravni status broda, odnosno čamca u smislu primjene knjižnog režima stvarnih prava sa konstitutivnim učinkom.

Ukoliko predlagač istraje u predloženim definicijama, Registar jahti će izgubiti na konkurentnosti jer bi se u isti mogle upisati jahte dužine trupa isključivo preko 12 metara. Osim toga, kako većina sada upisanih jahti ima dužinu trupa upravo do 12 metara, te jahte bi se morale ispisati iz Registra jahti i upisati u Upisnik čamaca, a time bi izgubile sada određeno područje plovidbe koje podrazumijeva plovidbu van granica

unutrašnjih morskih voda i teritorijalnog mora Crne Gore, Isto tako, sada upisane jahte dužine trupa ispod 12 metara koje ne podliježu mandatornom upisu (nisu u svojini fizičkih i pravnih lica sa prebivalištem, odnosno sjedištem u Crnoj Gori) bi se sasvim izvjesno ispisale iz Registra jahti Crne Gore i upisale u drugi strani registar. Dakle, izmjene koje se odnose na definiciju jahte ne doprinose na bilo koji način konkurentnosti Registra jahti Crne Gore jer se on istovremeno ne postaje atraktivan za vlasnike jahti dužine veće od 24 metra, ali ni za vlasnike jahte dužine od 12m a do 24 metra. Prethodno imajući u vidu da Nacrt zakona ne sadrži odredbe čija bi primjena Registar jahti učinila konkurentnim u odnosu na druge registre. Ukoliko je predlagač, neke definicije samo djelimično preuzeo iz Pomorskog zakonika Republike Hrvatske, a čini se da jeste, onda valja ukazati na sljedeće: - Republika Hrvatska u svom pomorskom zakonodavstvu prepoznaje, između ostalog, brodice i jahte. - Brodice su plovni objekti dužine do 15 metara koji po pravilu, a ne izuzetno, mogu ploviti van granica unutrašnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske, - Jahte su plovni objekti dužine trupa preko 15 metara i dr. Republika Hrvatska se odlučila za takvu definiciju jahte upravo radi unaprijeđenja konkurentnosti Hrvatskog upisnika jahti kako bi isti bio atraktivan i stranim vlasnicima (obrazložene za izmjene i dopune Pomorskog zakonika) na način što je istovremeno provela sveobuhvatnu reformu koja, samo indikativno, uključuje: - Potpunu digitalizaciju Upisnika jahti Republike Hrvatske, - Uvođenje poreza po tonaži za jahte, Otvaranje Upisnika jahti za jahte dužine trupa preko 24 metra uz istovremenu liberalizaciju uslova za upis. Dakle, Republika Hrvatska je provela sve one aktivnosti koje su definisane važećom Strategijom razvoja pomorske privrede Crne Gore za period od 2020-2030 godine, a koje aktivnosti predlagač očigledno nije imao u vidu prilikom izrade Nacrta zakona. Umjesto toga, predlagač je paušalno povećao dužinu jahte za 7 na 12 metara, a da istovremeno nije stvorio uslove da Registar jahti postane konkurentan, a samim tim i atraktivan za vlasnike većih jahti. Cilj izmjena važećeg Zakona o jahtama treba da bude unaprijeđenje konkurentnosti Registra jahti, kako je predviđeno važećim strateškim dokumentom iz oblasti pomorstva, a u nedostatku reformskih odredbi, uzimajući u obzir naprijed navedeno, postoji opravdana opasnost da će se narušiti trenutno stanje.	
--	--

2	Član 146 Nacrta zakona, koji sada glasi: „Nadležni organ za Registar - Postupak upisa, vođenja i brisanja Registra obavlja Organ uprave“, treba izmijeniti tako da glasi: Registar jahti Član 146 Upis jahti u Registar jahti vrši Organ uprave. Registar iz stava 1 ovog člana je javna knjiga koja se vodi u elektronskom obliku. Organ uprave je dužan da na zahtjev pravnog ili fizičkog lica izda uvjerenje o stanju upisa u Registar jahti. Uvjerenje iz stava 3 ovog člana je javna isprava. Za izdavanje uvjerenja iz stava 3 ovog člana plaća se naknada koja je prihod Budžeta Crne Gore (u daljem tekstu: Budžet). Visinu naknade iz stava 5 ovog člana utvrđuje Vlada Crne Gore (u daljem tekstu: Vlada). Bliži način vođenja Registra jahti propisuje Ministarstvo. Član 151 je potrebno prilagoditi navedenom, odnosno brisati. <u>Obrazloženje:</u> Upisnici su po pravilu javne knjige i svako ima pravo da zatraži uvjerenje o stanju upisa u upisniku, tj. registru. Član 151 Nacrta zakona propisuje da je Registar javna knjiga, ali pravo uvida u stanje upisa omogućava samo vlasniku jahte. Takva odredba nema smisla jer se radi o javnim knjigama.	Komentar Zakon o jahtama ostaje poseban zakon i jahte neće biti posebno tretirane ovim zakonom osim eventualno u posebnim slučajevima.
3	Član 147 koji sada glasi: U Registar se upisuje jahta koja nije upisana u drugi registar. Jahta u vlasništvu domaćih privrednih društava, pravnih lica i preduzetnika ili fizičkih lica, kao i jahta u vlasništvu stranih pravnih ili fizičkih lica može se upisati u Registar. U Registar se može pored jahte iz stava 2 ovog člana upisati i jahta za koju je zaključen bareboat charter na ime unajmitelja za period trajanja bareboat chartera. Za upis jahte u Registar iz stava 3 ovog člana potrebno je, osim dokumenata iz člana 152 ovog zakona, dostaviti i originalna dokumenta: 1) bareboat charter; 2) saglasnost vlasnika za upis u Registar. Prava i obaveze vlasnika jahte koja je upisana u skladu sa stavom 3 ovog člana prenose se na unajmitelja jahte. Vlasnik jahte koji nema prebivalište i ne boravi s jahtom u Crnoj Gori dužan je ovlastiti pravno ili fizičko lice s prebivalištem ili boravištem u Crnoj Gori da ga u odsutnosti iz Crne Gore zastupa pred nadležnim organima Crne Gore.“, treba izmijeniti kako slijedi:	Komentar Zakon o jahtama ostaje poseban zakon i jahte neće biti posebno tretirane ovim zakonom osim eventualno u posebnim slučajevima.

U Registar se upisuje jahta koja nije upisana u drugi registar. U Registar jahti obavezno se upisuje jahta koje je u cjelini u vlasništvu pravnog lica sa sjedištem u Crnoj Gori ili u vlasništvu državljana Crne Gore s prebivalištem u Crnoj Gori. Jahta u vlasništvu stranih pravnih ili fizičkih lica može se upisati u Registar. U Registar se može pored jahte iz stava 2 ovog člana upisati i jahta za koju je zaključen ugovor o zakupu na ime zakupa za period trajanja ugovora o zakupu. Za upis jahte u Registar iz stava 3 ovog člana potrebno je, osim dokumenata iz člana 152 ovog zakona, dostaviti i originalna dokumenta: 1) ugovor o zakupu; 2) saglasnost vlasnika za upis u Registar. Prava i obaveze vlasnika jahte koja je upisana u skladu sa stavom 3 ovog člana prenose se na zakupca jahte. <u>Obrazloženje:</u> Ukoliko predlagač istraje na odredbi po kojoj jahta u vlasništvu domaćih privrednih društava, pravnih lica i preduzetnika ili fizičkih lica može biti upisana u Registar, onda će domaći vlasnici jahti imati mogućnost da svoju jahtu upišu u strani upisnik, a time će, sasvim izvjesno, prestati da postoji Registar jahti Crne Gore (vidjeti komentare pod tačkom 1 gore). Prethodno iz razloga što takav Registar neće biti atraktivan stranim vlasnicima jahti, a domaći vlasnici će se opredijeliti za strane upisnike zbog troškova upisa, zahtjeva u pogledu tehničkog pregleda i opreme, složenih administrativnih procedura kod upisa, nedigitalizovanog postupka upisa i upisa promjena u upisniku, izdavanje isprava u papirnoj formi, ali i plaćanja carinskog druga koji se odnosi na uvoz jahti u Crnu Goru i sl. Napominje se da po sadašnjem stanju propisa, brod, jahta i čamac u svojini domaćih privrednih društava, pravnih lica i preduzetnika ili fizičkih lica obavezno upisuje u crnogorske upisnike. Takva liberalizacija u pogledu mandatornosti upisa će imati smisla samo kada Crna Gora postane država članica EU. Nadalje, crnogorsko zakonodavstvo, odnosno zakon kojim su uređeni obligacioni odnosi u pomorstvu (ZPUP, 1998) ne poznaje termin bare boat charter, već termin ugovor o zakupu, pa je u tom smislu bilo potrebno izvršiti korekcije u predmetnom članu. Dakle, ne radi se o unajmitelju nego o zakupcu koji se upisuje u Registar jahti uz saglasnost vlasnika. Odredbu, „vlasnik jahte koji nema prebivalište i ne boravi s jahtom u Crnoj Gori dužan je ovlastiti pravno ili fizičko lice s prebivalištem ili boravištem u Crnoj Gori da ga u odsutnosti iz Crne Gore zastupa pred nadležnim organima Crne Gore“ jer je ona diskriminatorna, a samim tim i neustavna	
--	--

	uzimajući u obzir da se jednoj grupi lica postavljaju posebni uslovi u pogledu pristupa uslugama javno-pravnog organa.	
4	U članu 148, riječ unajmitelj treba izmijeniti u riječ zakupac. <u>Obrazloženje:</u> Vidjeti komentare pod tačkom 3 gore.	Komentar Zakon o jahtama ostaje poseban zakon i jahte neće biti posebno tretirane ovim zakonom osim eventualno u posebnim slučajevima.
5	Član 150, koji sada glasi treba izmijeniti kako slijedi: Član 150 Registar jahti iz člana 146 ovog zakona sastoji se od glavne knjige i zbirke isprava. Glavna knjiga Registra jahti sastoji se od uložaka. Uložak se sastoji od lista A, B i C. Svaka jahta upisuje se u poseban uložak. Zbirka isprava sastoji se isprava na osnovu kojih se vrši upis u Registar jahti. U list A uložka glavne knjige Registra jahti upisuju se podaci o identitetu jahte, njenoj namjeni, kao njene osnovne tehničke karakteristike. U list B uložka glavne knjige Registra jahti upisuje se naziv i sjedište pravnog lica, odnosno ime i prebivalište fizičkog lica koje je vlasnik jahte i ograničenja vlasnika u pogledu raspolaganja jahtom. U list C uložka glavne knjige Registra jahti upisuju se tereti kojima je jahta ili njen dio opterećen, prava stečena na tim pravima, zakup jahte, pravo preče kupovine i druga ograničenja raspolaganja jahtom kojima je podvrgnut vlasnik, zabrane opterećivanja, otuđivanja i zabilježbe za koje nije izričito određeno da se upisuju u drugi list uložka. <u>Obrazloženje:</u> Predložene izmjene su jasne same po sebi i nije potrebno dodatno obrazlagati.	Komentar Zakon o jahtama ostaje poseban zakon i jahte neće biti posebno tretirane ovim zakonom osim eventualno u posebnim slučajevima.
6	Član 151 brisati. <u>Obrazloženje:</u> Vidjeti primjedbu broj 2 i dato obrazloženje.	Komentar Zakon o jahtama ostaje poseban zakon i jahte neće biti posebno tretirane ovim zakonom osim eventualno u posebnim slučajevima.
7	Naknade iz člana 164 bi trebale biti određene podzakonskim aktom. <u>Obrazloženje:</u> Nepraktično je naknade, koje su po prirodi stvari podložne promjeni, određivati zakonom. Stoga je predlog da se naknade iz člana 164, kao i naknade koje se odnose na upis i tehnički pregled jahti i dr. bliže odrede podzakonskim aktom. Dodatno, nejasno je zašto se u pomenutom članu koji je pripada Glavi X zakona kojim se regulišu jahte, propisuju naknade za "čamac do 7 metara". Osim što čamcu nije mjesto u toj glavi zakona, postavlja se pitanje na koji način su utvrđene naknade za čamce dužine od 7 do 12 metara koji očigledno nisu obuhvaćeni tabelom iz čl. 164.	Komentar Zakon o jahtama ostaje poseban zakon i jahte neće biti posebno tretirane ovim zakonom osim eventualno u posebnim slučajevima.

		Komentar
8	Odredbe čl. 167 i 168 Nacrta Zakona je potrebno u cjelosti izmijeniti, ali se predlagatelj najprije mora odlučiti da li želi da ugovor o najmu jahte normira Nacrtom zakona. Ako da, onda je potrebno uvesti termine najmodavac i najmoprimac, a ne unajmitelj, iznajmljivač i sl. Vidjeti obrazloženje. <u>Obrazloženje:</u> Odredbe člana 167 i 168 tek stvaraju zabunu, sve bez obzira što su one preuzete iz važećeg Zakona o jahtama. Dakle, Nacrt zakona sadrži tri termina: bareboat charterer, unajmitelj i iznajmljivač što dovodi do potpune konfuzije u primjeni zakona. Najprije, radi se odredbama obligaciono-pravnog karaktera kojima nije mjesto u Zakonu o sigurnosti plovīdbe (vidjeti predmet Nacrta zakona). Takvim odredbama je bilo mjesto u Zakonu o jahtama kao posebnom zakonu. S tim u vezi, naglašava se da ugovor o najmu jahte nije normiran crnogorskim zakonodavstvom kojim su uređeni obligacioni odnosi u pomorstvu (ZPUP, 1998). Takav pokušaj je učinjen prilikom donošenja Zakona o jahtama, ali zbog neujednačenosti termina i jezičkih nepreciznosti, te odredbe nikada nisu mogle biti primijenjene, pa su kao takve u posljednjih dvadeset godina negativno uticale po razvoj nautičkog turizma, ali i na generisanje velikog broja sudskih sporova. Ako se predlagatelj, usljed nesporne potrebe za normiranjem ugovora o najmu jahte u crnogorskom zakonodavstvu, odluči da po principu „šta je tu je“ i „bolje išta nego ništa“ to učini Zakonom o sigurnosti plovīdbe, onda ga upućujemo na odredbe Pomorskog zakonika Republike Hrvatske kojima je ugovor o najmu jahte prvi put normiran u hrvatskom zakonodavstvu. Napominje se da se radi o državi s kojom dijelimo isto pravno nasljeđe. Napominjemo da je potrebno praviti razliku između zakupa i najma jahte u smislu primjene člana 147 Nacrta zakona (vidjeti komentar pod tačkom 3 gore). Odredbe Pomorskog zakonika kojima je normiran ugovor o najmu jahte daju se u nastavku: <i>Ugovor o najmu jahte i brodice (charter) Članak 673.a</i> <i>Ugovor o najmu jahte i brodice (u daljnjem tekstu: ugovor o najmu) jest ugovor kojim se najmodavac obvezuje predati jahtu ili brodicu najmoprimcu na uporabu, a najmoprimac se obvezuje za to mu platiti određenu najamninu.</i> <i>Jahta ili brodica daje se u najam za plovību u svrhu rekreacije.</i>	Zakon o jahtama ostaje poseban zakon i jahte neće biti posebno tretirane ovim zakonom osim eventualno u posebnim slučajevima.

<i>Ugovor o najmu može uključivati uslugu smještaja na brodici ili jahti.</i> <i>Najmodavac se smatra korisnikom jahte ili brodice predane u najam te se na njega na odgovarajući način primjenjuju odredbe ovoga Zakonika koje se odnose na brodarku, pri čemu se ne isključuje postojanje zakonom propisane odgovornosti vlasnika jahte ili brodice ako to nije ista osoba.</i> <i>Najmoprimac može ograničiti svoju odgovornost u vezi s plovidbom i uporabom brodice ili jahte u skladu s odredbama dijela šestog ovoga Zakonika o ograničenju odgovornosti brodarku.</i> <i>Članak 673.b</i> <i>(1) Najmodavac je dužan najmoprimcu predati jahtu ili brodicu na ugovorenom mjestu i u ugovoreno vrijeme primjereno opremljenu, u stanju sposobnom za plovidbu i podobnom za ugovorenu uporabu.</i> <i>Najmodavac ostaje odgovoran za redovito i izvanredno održavanje brodice ili jahte i tijekom trajanja ugovora o najmu.</i> <i>(3) Ako je brodica ili jahta predana u stanju nesposobnom za plovidbu, neprikladnom za ugovorenu uporabu ili u stanju koje bi uporabu znatno ograničavalo, najmoprimac može raskinuti ugovor i ima pravo na naknadu štete. Članak 673.c</i> <i>Za štetu nastalu zbog mana koje čine brodicu ili jahtu nesposobnom za plovidbu ili smanjuju njezinu sposobnost za ugovorenu ili uobičajenu uporabu, a postojale su u vrijeme njezine predaje najmoprimcu, odgovara najmodavac, ako ne dokaže da te mane nije mogao otkriti dužnom pažnjom. Članak 673.č</i> <i>Jahta ili brodica može se dati u najam s posadom ili bez nje.</i> <i>Ako se jahta ili brodica daje u najam bez posade, najmoprimac je dužan osigurati da brodicom ili jahtom za vrijeme ugovora o najmu upravlja propisno osposobljena i ovlaštena osoba u svojstvu vođitelja brodice, odnosno zapovjednika jahte te da bude ukrcan dovoljan broj osoba osposobljenih i ovlaštenih za obavljanje poslova posade sukladno važećim propisima.</i> <i>Ako najmodavac ne ispunjava svoje obveze iz stavka 2. ovoga članka, najmoprimac ima pravo raskinuti ugovor i tražiti naknadu štete.</i> <i>Za vrijeme dok se jahta ili brodica predana u najam bez posade nalazi u posjedu najmoprimca, uz korisnika i vlasnika jahte, odnosno brodice zakonsku odgovornost u vezi s njezinom uporabom snosi i najmoprimac na kojeg se na odgovarajući način primjenjuju odredbe ovoga Zakonika koje se odnose na brodarku, u skladu s</i>	
--	--

odredbom članka 673.a stavka 5. ovoga Zakonika. Ako se brodice ili jahta daje u najam s posadom, posada je dužna izvršavati naloge najmoprimca u pogledu plana plovidbe, pri čemu nije dužna izvršavati naloge čije bi izvršenje moglo izravno ugroziti sigurnost brodice ili jahte ili osoba na brodici ili jahti, kao niti naloge koji ne odgovaraju vrsti, namjeni ili tehničkim sposobnostima brodice ili jahte. Članak 673.ć (1) Najmoprimac je dužan upotrebljavati jahtu ili brodicu u skladu s ugovorom i njezinom namjenom pridržavajući se propisa o sigurnosti plovidbe i zaštiti morskog okoliša te drugih važećih propisa vezanih uz plovidbu. Najmoprimac snosi troškove pogona, zaliha, sitnih popravaka i redovite uporabe, ako nije drugačije ugovoreno. (3) Najmoprimac je dužan nakon protoka ugovora vratiti brodicu ili jahtu u stanju i mjestu na kojem ju je primio, ako nije drugačije ugovoreno. Najmoprimac ne odgovara za redovito trošenje brodice ili jahte ni za posljedice njezine dotrajalosti. Najmoprimac ne snosi troškove popravka brodice ili jahte potrebnog za uklanjanje skrivenih mana niti snosi štetu za gubitak ili oštećenje brodice ili jahte zbog djelovanja više sile. Članak 673.d Najmoprimac odgovara za štetu nastalu zbog protuugovorne ili protupropisne uporabe i uporabe protivne namjeni brodice ili jahte, neovisno o tome je li stvar radio on ili neka druga osoba po njegovu ovlaštenju. Ako najmoprimac rabi brodicu ili jahtu protivno ugovoru, propisu ili njezinoj namjeni, ili ako oštećuje brodicu ili jahtu, osobito ako trećemu neovlašteno prepušta uporabu brodice ili jahte, najmodavac može raskinuti ugovor i ima pravo na naknadu štete. Članak 673.dž U nedostatku ugovorne odredbe najamnina se plaća unaprijed, računajući od dana kad najam počne teći. Najamnina ne pripada najmodavcu dok je najmoprimac spriječen rabiti brodicu ili jahtu krivnjom najmodavca ili zbog njezine skrivene mane. Članak 673.đ Ako najmoprimac ne plati najamninu o dospelosti, najmodavac može raskinuti ugovor. Odredba stavka 1. ovoga članka ne utječe na pravo najmodavca na naknadu štete.	
---	--

	Članak 673.e <i>Ugovor o najmu brodice ili jahte sklapa se na određeno vrijeme. Članak 673.f</i> <i>Ugovor o najmu brodice ili jahte prestaje u slučaju propasti brodice ili jahte ili njezine trajne nesposobnosti za uporabu, osim ako najmodavac ne preda na uporabu zamjensku brodicu ili jahtu jednakih ili sličnih osobina podobnu za ugovorenu uporabu i namjenu. Ovom se odredbom ne dira u pravo na naknadu štete od ugovorne strane odgovorne za propast brodice ili jahte. Članak 673.g</i> <i>Ako najmoprimac ne vrati najmodavcu brodicu ili jahtu u ugovorenom roku, dužan je platiti naknadu u visini dvostruke najamnine razmjerno razdoblju zakašnjenja.</i> <i>Ako je najmoprimac kriv za zakašnjenje u vraćanju brodice ili jahte, odgovara najmodavcu i za svaku štetu iznad svote određene u stavku 1. ovoga članka.</i> Članak 673.h <i>Nagrada za spašavanje koje je obavljeno unajmljenom brodicom ili jahtom pripada najmodavcu.</i> Članak 673.i <i>Najmoprimac može dati brodicu ili jahtu u podnajam samo na temelju suglasnosti najmodavca.</i>	
9	Posebno o članu 167 koji reguliše iznajmljivanja jahti Posebna primjedba na član 167 Nacrta odnosi se na uslov za obavljanje djelatnosti iznajmljivanja jahti. S tim u vezi, član je potrebno izmijeniti na jahte crnogorske državne pripadnosti registrovane za privrednu djelatnost mogu iznajmljivati isključivo od strane domaćeg privrednog subjekta (vlasnik ili zakupac) bez ograničenja u pogledu broja takvih privrednih subjekata i nakon što se takvi subjekti upišu u centralni turistički registar (CTR) i ishoduju takav upis za konkretno plovilo, da se jahte strane državne pripadnosti registrovane za privrednu djelatnost mogu iznajmljivati u Crnoj Gori, što podrazumijeva ukrcaj i iskrcaj putnika u Crnoj Gori, isključivo nakon ishodovanog odobrenja za kabotažu saglasno Zakonu o moru, i to preko domaćeg privrednog subjekta (zakupac strane jahte koji bi osim PDV-a plaćao i porez na dobit) ili stranog vlasnika jahte isključivo na osnovu jednokratnog odobrenja za kabotažu i imenovanja poreskog punomoćnika, koji je dužan da obračuna i uplati pripadajući PDV na uslugu iznajmljivanja u Crnoj Gori, Odobrenje za kabotažu bi bilo vremenski ograničeno na vrijeme trajanja ugovora o zakupu u slučaju da stranu jahtu registrovanu za privrednu djelatnost iznajmljuje domaće pravno lice, – Odobrenje za kabotažu bi bilo vremenski	Komentar Zakon o jahtama ostaje poseban zakon i jahte neće biti posebno tretirane ovim zakonom osim eventualno u posebnim slučajevima.

ograničeno na period od godinu dana ukoliko bi se strana jahta registrovana za privrednu djelatnost iznajmljivala u Crnoj Gori od strane njenog vlasnika koji nije domaći privredni subjekat, pod uslovom da je vlasnik strane jahte prethodno imenovano poreskog punomoćnika koji bi obračunao i platio PDV na tako izvršenu uslugu. Bliži uslovi za obavljanje djelatnosti iznajmljivanja jahti sa ili bez posade i pružanje usluga smještaja gostiju na plovilu treba da budu propisani pravilnikom. <u>Obrazloženje:</u> Član 167 ukazuje da je ova odredba preuzeta iz nacrtu Zakona o jahtama u vrijeme dok je Crna Gora bila republika jer je teško povjerovati da predlagač ne zna da Crna Gora nije republika već skoro dvadeset godina. Dakle, nesporno je da je odredba stara skoro 20 godina, pa valja ukazati da se u međuvremenu pojavio institut poreskog punomoćnika koji je uređen poreskim zakonodavstvom Crne Gore, o čemu će biti više riječi u nastavku. Ovdje je najprije potrebno ukazati da je djelatnost iznajmljivanja jahti uređena i Zakonom o turizmu i ugostiteljstvu koji u članu 50 pod turističkim uslugama u nautičkom turizmu svrstava iznajmljivanje plovnih objekata sa posadom ili bez posade, sa pružanjem ili bez pružanja usluge smještaja. Nadalje, član 51 pomenutog zakona propisuje da turističke usluge u nautičkom turizmu može da pruža privredno društvo i drugi oblik obavljanja privrednih djelatnosti, koje je u skladu sa posebnim zakonom registrovano u registru privrednih subjekata, nakon podnošenja prijave nadležnom organu lokalne uprave i izdavanja rješenja o upisu u CTR. Važeći Zakon o jahtama, ali i član 167 Nacrta preuzima isto rješenje po kojem djelatnost iznajmljivanja jahte može obavljati privredno društvo ili preduzetnik registrovan u Crnoj Gori za tu vrstu djelatnosti (u daljem tekstu: iznajmljivač), u skladu sa zakonom. Izvjesno je da ovako zastarele odredbe dva važeća zakona koje su sada, kako je apostrofirano, preuzete u Nacrt zakona ne mogu djelovati stimulativno na crnogorsku pomorsku privredu, pa kao takve znatno umanjuju konkurentnost Crne Gore kao nautičke destinacije. Ako se neko zapita, a predlagač bi trebao, zašto je u Crnoj Gori razvijen takozvani „crni charter“, onda će zasigurno utvrditi da razlog upravo leži u prethodno citiranim odredbama. Preciznije, predlagač nije imao u vidu da veliki broj jahti strane državne pripadnosti koje su registrovane za obavljanje privredne djelatnosti svakodnevno uplovljava u crnogorske vode, u kojima se najčešće zadrži nekoliko dana. Na takvim jahtama se nalaze putnici koji se slobodno ukrcavaju i iskrcavaju u crnogorskim lukama, bez prethodno ishodovane dozvole za kabotažu u skladu sa članom 6 Zakona o moru ("Službeni list CG",	
--	--

	br. br. 17/2007 i 6/2008). Vlasnici takvih jahti nesporno ostvaruju prihod na koji ne plaćaju pripadajući porez koji bi trebao biti prihod budžeta. Bez velike inventivnosti lako je zaključiti da upravo crnogorsko zakonodavstvo, sada i Nacrt zakona, onemogućava vlasnicima tih jahti da plate porez (PDV) za usluge iznajmljivanja koje se putnicima pruže u Crnoj Gori, a ovo obzirom da je propisano da djelatnost iznajmljivanja može obavljati samo privredni subjekat koji je registrovan u CRPS i CTR. Osnivanje privrednog društva u Crnoj Gori i upis u CTR kao preduslov za obavljanje usluga u nautičkom turizmu predstavlja bespotreban administrativni teret i takođe ne djeluje stimulatивно za strane vršioce usluga iz ove oblasti. Drugim riječima, zakonodavac na ovaj način odvrća vlasnike stranih jahti za privrednu djelatnost da legalizuju svoju djelatnost u Crnoj Gori. Naime, racio navedene obaveze registracije u CRPS koji je važio daleke 2006. godine kada je odredba nastala, ogledao se u omogućavanju olakšane poreske kontrole i naplate poreza na dodatu vrijednost od obavljanja djelatnosti iznajmljivanja jahti u Crnoj Gori. Međutim, u savremenom poreskom ambijentu navedeno se može postići na sljedeći način: - izdavanjem dozvole za kabotažu jahti strane državne pripadnosti koja je registrovana za privrednu djelatnost saglasno odredbama člana 6 Zakona o moru, kojim je propisano da Ministarstvo može odobriti stranom brodu, jahti ili čamcu prevoz lica i stvari između domaćih luka, ako to zahtijeva privredni interes Crne Gore, - korišćenjem instituta poreskog punomoćnika koga već više godina unazad poznaju crnogorski poreski zakoni (čl. 26 Zakona o poreskoj administraciji, Službeni list CG br. 65/2001, 80/2004, 20/2011, 28/2012, 8/2015, 47/2017, 52/2019 i 145/2021) i koga bi imenovao vlasnik strane jahte radi urednog izvršavanja poreskih obaveza u Crnoj Gori, bez potrebe osnivanja privrednog društva. Na navedeni način, pozitivno bi se uticalo na javne prihode (naknade za izdavanje odobrenja/dozvole za kabotažu, PDV na uslugu iznajmljivanja koja je pružena u Crnoj Gori, više izdatih vinjeta za privrednu djelatnost) a istovremeno, djelatnost iznajmljivanja stranih jahti u Crnoj Gori bi ostala dovoljno atraktivna za strane privredne subjekte koji već posluju na međunarodnom
--	--

tržištu i nemaju namjeru da svoja predstavništva osnivaju i u Crnoj Gori radi povremenog obavljanja djelatnosti u Crnoj Gori. Ukoliko predlagač prihvati sugestiju, svaka jahta strane državne pripadnosti koja prevozi putnike uz naknadu u Crnoj Gori bi morala, ishodovati odobrenje za kabotažu (zapravo već sada mora, ali navedeno niko ne kontroliše), a potom imenovati poreskog punomoćnika koji će obračunati, prijaviti i uplatiti PDV na tako pruženu uslugu, što već više godina primjenjuju sve zemlje regiona. Kao primjer navodimo jahtu koja je upisana u Registar jahti Crne Gore za obavljanje privredne djelatnosti. Takva jahta može obavljati djelatnost i u drugim zemljama, primjera radi u Hrvatskoj, nakon što ishoduje odobrenje o kabotaži i imenuje poreskog punomoćnika koji je obračunati, prijaviti i platiti PDV u ime privrednog društva koje je vlasnik ili društva koje upravlja jahtom na osnovu ugovora o zakupu. Ovdje se napominje da Hrvatska odobrenje za kabotažu izdaje samo jahtama dužine preko 24m, čime štiti nacionalnu zastavu, odnosno subjekte koji su svoja plovila upisali u hrvatski registar i koja ista iznajmljuju preko privrednih društava registrovanih u Republici Hrvatskoj. Vjerujemo da se kroz naprijed navedeni pregled nedostataka analiziranih odredbi daje šira slika potreba i perspektive nautičkog turizma u Crnoj Gori i implikacija koje sporne odredbe mogu imati u praksi, ukoliko bi se sprovele kroz usvajanje Nacrta zakona. Cijenimo i da naprijed izloženi razlozi predstavljaju dovoljnu argumentaciju za izmjene člana 167 Nacrta zakona na način da isti više odgovara potrebama privrede i interesima Crne Gore, te unapređenju njene buduće vidljivosti na svjetskoj mapi popularnih nautičkih destinacija. U tom smislu, smatramo da ova problematika zahtijeva višesektorski i multisektorski pristup, te da se djelatnost iznajmljivanja stranih jahti u Crnoj Gori mora uvesti u zakonske okvire izmjenom kako Zakona o jahtama tako i Zakona o turizmu i ugostiteljstvu, na način koje slijede druge tradicionalno pomorske zemlje. Navedeno bi podrazumijevalo: – da se jahte crnogorske državne pripadnosti registrovane za privrednu djelatnost mogu iznajmljivati isključivo od strane domaćeg privrednog subjekta (vlasnik ili zakupac) bez ograničenja u pogledu broja takvih privrednih subjekata i nakon što se takvi subjekti upišu u CTR i ishoduju takav upis za konkretno plovilo, - da se jahte strane državne pripadnosti registrovane za privrednu djelatnost mogu	
---	--

	izajmljivati u Crnoj Gori, što podrazumijeva ukrcaj i iskrcaj putnika u Crnoj Gori, isključivo nakon ishodoanog odobrenja za kabotažu saglasno Zakonu o moru, i to preko domaćeg privrednog subjekta (zakupac strane jahte koji bi osim PDV-a plaćao i porez na dobit) ili stranog vlasnika jahte isključivo na osnovu jednokratnog odobrenja za kabotažu i imenovanja poreskog punomoćnika, koji je dužan da obračuna i uplati pripadajući PDV na uslugu iznajmljivanja u Crnoj Gori, Odobrenje za kabotažu bi bilo vremenski ograničeno na vrijeme trajanja ugovora o zakupu u slučaju da stranu jahtu registrovanu za privrednu djelatnost iznajmljuje domaće pravno lice, Odobrenje za kabotažu bi bilo vremenski ograničeno na period od godinu dana ukoliko bi se strana jahta registrovana za privrednu djelatnost iznajmljivala u Crnoj Gori od strane njenog vlasnika koji nije domaći privredni subjekat, pod uslovom da je vlasnik strane jahte prethodno imenovano poreskog punomoćnika koji bi obračunao i platio PDV na tako izvršenu uslugu. aprijed opisanog stanja stvari, može se zaključiti : Nacrt zakona kao i važeći Zakon o jahtama je u koliziji sa Zakonom o moru, Naknada po osnovu vinjeta koje se odnose na jahte strane državne pripadnosti koje su registrovane za privrednu djelatnost je u potpunosti obesmišljena i skoro pa da se ne naplaćuje jer Lučke kapetanije od vlasnika takve jahte za potrebe izdavanja vinjete traže dokaz da je isti upisan u CRPS i CTR. Kako vlasnik takve jahte nije upisan u CRPS i CTR, a bilo apsurdno da jeste, to već na šalteru Lučke kapetanije takva jahta dobija prečutnu dozvolu za obavljanje „crnog čartera“ jer joj Lučka kapetanija izdaje vinjetu za privatnu upotrebu koja je višestruko jeftinija, a država gubi sve one prihode po osnovu PDV na uslugu pruženu u Crnoj Gori i dr, vlasnici takvih jahti već plaćaju porez u drugim državama i traže način da ga plate i u Crnoj Gori jer žele da svoju djelatnost usklade sa zakonom, pa izmjene propisa u tom dijelu ne mogu negativno uticati na razvoj nautičkog turizma u Crnoj Gori, naprotiv, – institut poreskog punomoćnika je uveliko zaživio u Crnoj Gori i već se koristi za pružanje drugih usluga.	
10	Član 93, posljedni stav propisuje sljedeće: Tehnički nadzor i izdavanje isprava, zapisa i knjiga za jahte iz stava 4 ovog člana vrši surveyor koji ispunjava uslove utvrđene propisom Ministarstva i ovlašten je za te poslove od strane Organa uprave. Ovaj član je potrebno revidirati posebno u dijelu ovlaštenja „surveyor“ jer on vodi u nekontrolisanu privatizaciju Registra jahti Crne Gore. <u>Obrazloženje:</u>	Komentar Zakon o jahtama ostaje poseban zakon i jahte neće biti posebno tretirane ovim zakonom osim eventualno u posebnim slučajevima.

	U primjedbi je sve rečeno. Najprije, vjerujemo da je crnogorski jezik u dovoljnoj mjeri bogat da se ne mora koristiti riječ surveyor. Prikladniji izraz bi bio „ovlašćeni inspektor“ ili „lice koje je ovlašćeno za pregled jahte“. Takvo lice treba da bude ovlašćeno isključivo za obavljanje poslova tehničkog nadzora i izdavanje izvještaja o tehničkom pregledu, ali nikako za izdavanje isprava kako to stoji u članu 93, a ovdje se prije svega misli na najvažniju ispravu svake jahte, odnosno na upisni list, tj. Sertifikat u registraciji.	
--	---	--

Agencija za civilno vazduhoplovstvo, Josipa Broza bb

1	Član 3 stav I Plovni objekat (plovilo) je objekat namijenjen za pomorsku plovību (pomorski plovni objekat: pomorski brod i pomorski čamac, jahta ili tehnički plovni objekat,) i/ili unutrašnju plovību (plovni objekat za unutrašnju plovību: brod unutrašnje plovíbe i čamac unutrašnje plovíbe), kao i svaki drugi objekat pomorske ili unutrašnje plovíbe sposoban za plovību (hidroavion u vodi nakon što je završio operaciju slijetanja i prije nego što je započeo operaciju polijetanja, ratni brod, podmornica). <u>Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 1:</u> U cilju jasnog razgraničenja kada je hidroavion vazduhoplov i mora da se ponaša u skladu sa vazduhoplovnim propisima, a kada je plovilo, i mora da se ponaša u skladu sa pomorskim propisima, predlažemo da se u definiciji plovila doda i hidroavion, kao vrsta plovila. Predlog je da hidroavion nakon slijetanja postaje plovilo, a u trenutku kada započne polijetanje, on ponovo postaje vazduhoplov. Ovo je bitno, jer dok slijeće i polijeće, iako još uvijek dodiruje vodu, hidroavion ne može da poštuje ograničenja brzine. Postojeći Predlog člana 3 stav I : Plovni objekat (plovilo) je objekat namijenjen za pomorsku plovību (pomorski plovni objekat: pomorski brod i pomorski čamac, jahta ili tehnički plovni objekat) i/ili unutrašnju plovību (plovni objekat za unutrašnju plovību: brod unutrašnje plovíbe i čamac unutrašnje plovíbe), kao i svaki drugi objekat pomorske ili unutrašnje plovíbe sposoban za plovību (ratni brod, podmornica).	Prihvata se
2	Član 8 stav I tačka 133 Hidroavion je vazduhoplov nepokretnih krila konstruisan za polijetanje i slijetanje na vodu i uključuje i amfibije kada se upotrebljavaju kao hidroavioni. <u>Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 2:</u> Hidroavioni su na ovaj način definisani u EU, u Sprovedbenoj regulativi br. 965/2012, koja je kod nas objavljena u Pravilniku o tehničkim zahtjevima i procedurama za obavljanje vazdušnih operacija ("Službeni listu CG", br. 31/13, 24/14, 47/14, 56/15,	Prihvata se

	27/16, 6/17, 25/17, 39/18, 67/18, 21/19, 63/20, 107/20, 90/22, 63/23 i 56/24). Postojeći Predlog člana 8 stav 1 tačka 133: hidroavion je vazduhoplov konstruisan da može manevrisati na vodi;	
3	član 27 stav I Predlog: Plovni objekti prilikom plovīdbe u vodama Crne Gore ne smiju se približavati obali i to: 1) brodovi, jahte i hidroavioni na udaljenosti manjoj od 300 m; 2) motorni čamci, ribarski brodovi i, izuzetno od tačke 1 ovog stava, hidroavioni koji ispunjavaju uslove ELA2 vazduhoplova, na udaljenosti manjoj od 150 m. Alternativni predlog, kako se ne bi morala uvoditi definicija ELA2 vazduhoplova: Plovni objekti prilikom plovīdbe u vodama Crne Gore ne smiju se približavati obali i to: 1) brodovi, jahte i hidroavioni na udaljenosti manjoj od 300 m; 2) motorni čamci, ribarski brodovi i, izuzetno od tačke 1 ovog stava, hidroavioni sa maksimalnom dozvoljenom masom na polijetanju (MTOM) od 2000 kg i manje koji nije klasifikovan kao složeni vazduhoplov na motorni pogon, na udaljenosti manjoj od 150 m. Alternativni predlog 2, prema definicijama motornih čamaca i ribarskih brodova: Plovni objekti prilikom plovīdbe u vodama Crne Gore ne smiju se približavati obali i to: 1) brodovi, jahte i hidroavioni na udaljenosti manjoj od 300 m; 2) motorni čamci, ribarski brodovi i, izuzetno od tačke 1 ovog stava, hidroavioni dužine do 12 metara, na udaljenosti manjoj od 150 m. <u>Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 3:</u> Uzimajući u obzir definicije brodova, jahti, motornih čamaca i ribarskih brodova, uticaj hidroaviona na pomorski saobraćaj je mnogo bliži motornim čamcima i ribarskim brodovima nego brodovima i jahtama. Takode, gotovo uvijek su manji od 12 metara dužine i broj putnika koji mogu da prevezu je manji od 12. Ne postoji međunarodni standardi koji ograničavaju hidroavionima prilaz na manje od 300 m. Primjera radi u pomorskom zakoniku Slovenije stoji da brodovi moraju biti udaljeni preko 300 metara, plovila koja glisiraju na preko 250 metara i svi ostali moraju biti udaljeni najmanje 200 metara, što kada se ovako definiše uključuje i hidroavione. Kako je ipak moguće postojanje velikih hidroaviona, predlažemo da se hidroavioni koji ispunjavaju uslove da su tzv. ELA2 vazduhoplovi tretiraju na isti način kao i motorni čamci i ribarski brodovi. Definicija ELA2 vazduhoplova data je u EU Sprovedbenim regulativama 1321/2014 i 748/2012, koje su kod nas objavljene kao Pravilnik o kontinuiranoj	Prihvata se

	plovidbenosti vazduhoplova i vazduhoplovnih proizvoda, djelova i uređaja i o odobravanju organizacija i osoblja koji obavljaju ove poslove (Sl.I. CG br. 57/15, 69/15, 32/19, 108/20, 33/21, 116/21, 10/22 i 12/23) i Pravilnik o certifikaciji plovidbenosti i ekološkoj certifikaciji vazduhoplova i vazduhoplovnih proizvoda, djelova i uređaja i za certifikaciju projektnih i proizvodnih organizacija (Dio 21) (Sl.I. CG br. 53/12, 10/13, 13/2014, 57/15, 12/17, 43/20 i 87/20, 97/2022, 51/23) i glasi: ELA2 vazduhoplov je sljedeći evropski laki vazduhoplov sa posadom: (i) avion sa maksimalnom dozvoljenom masom na polijetanju (MTOM) od 2000 kg i manje koji nije klasifikovan kao složeni vazduhoplov na motorni pogon; (ii) jedrilica ili jedrilica sa pogonom čija je MTOM 2000 kg ili manja; (iii) balon; (iv) toplovazdušni vazdušni brod; (v) plinski vazdušni brod koji je usaglašen sa svim sljedećim karakteristikama: - 3% maksimalnom statičkom težinom, - ne-vektorisanim potiskom (osim povratnog potiska), - konvencionalnim i jednostavnim dizajnom strukture, sistemom komandi i sistemom baloneta, i - komandama bez serva; (vi) veoma laki rotorkraft." Suštinski se na ovaj način omogućava hidroavionima do 2000 kg težine prilaženje obali do 150 metara. Takođe, ukoliko se želi izbjeći uvođenje još jedne definicije u zakon (ELA2), može se uzeti samo relevantni dio definicije ELA2 vazduhoplova iz tačke (i) definicije. Druga navedena alternativa je usklađena sa definicijom čamca, i iako nije uobičajeno da se vazduhoplovi klasifikuju po dužini, takođe se može koristiti. Postojeći Predlog člana 27 stav 1: Plovni objekti prilikom plovidbe u vodama 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.	
4	Član 27 st 2 i 3 uz dodavanje novih članova 4 i 5 Hidroavion može sletjeti na morsku površinu odnosno poletjeti sa morske površine na udaljenosti ne manjoj od 300 m od obale. Izuzetno od stava 2 ovog člana hidroavioni koji ispunjavaju uslove ELA2 vazduhoplova (alternativno hidroavioni dužine do 12 metara), može sletjeti na morsku površinu odnosno poletjeti sa morske površine na udaljenosti ne manjoj od 150 m od obale. Izuzetno od stava 2 i 3 ovog člana, hidroavion može sletjeti odnosno poletjeti sa aerodroma i	Prihvata se

letilišta na vodenoj površini koji su odobreni od strane Agencije, uz prethodnu saglasnost Organa uprave. Izuzetno od stava 2 i 3 ovog člana Organ uprave uz saglasnost organa uprave zaduženog za civilno vazduhoplovstvo određuje vodene površine na kojima je zabranjeno slijetanje i polijetanje, u blizini luka, površinama sa velikim saobraćajem, zaštićenim rezervatima prirode i drugim površinama u interesu sigurnosti plovīdbe, pri čemu mjesto zabranjenog polijetanja/slijetanja mora biti objavljeno od strane organa uprave nadležnog za hidrografiju u skladu sa zakonom i u zborniku vazduhoplovnih informacija u skladu sa zakonom o vazdušnom saobraćaju. <u>Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 4:</u> S obzirom na činjenicu da hidroavion, prema postojećem nacrtu Zakona o sigurnosti plovīdbe, ne smije da plovi na udaljenosti manjoj od 300 metara od obale, postoji logička nekonzistentnost u predlogu koji dozvoljava slijetanje na udaljenosti manjoj od 300 metara. EU vazduhoplovna regulativa ne propisuje gdje je zabranjeno slijetanje i polijetanje izvan aerodroma i letilišta, i ostavila je na državama da ovo propišu. Najčešće je ovakvo slijetanje dozvoljeno, uz dozvolu vlasnika površine na koju se slijeće. S obzirom na karakteristike većine hidroaviona, predlažemo da se propiše, a u skladu sa ranijim predlozima za stav 1 ovog člana da hidroavioni mogu da slijeću na preko 150 metara udaljenosti od obale (ELA2 ili do 12 metara dužine). Takođe, treba uzeti u obzir da način na koji je stav 3 napisan, može se smatrati da Organ uprave odobrava površine za vanaerodromsko slijetanje i polijetanje, dok je u skladu sa Zakonom o vazdušnom saobraćaju član 20 stav 3 propisano da: Vanaerodromsko slijetanje i polijetanje vrši se samo na i sa površine koju odobri Agencija. Novi predlog takođe omogućava i zabranu slijetanja i polijetanja i u pojasu izvan 300 metara, ukoliko za to postoje objektivni razlozi. Postojeći član nije uračunao mogućnost postojanja aerodroma odnosno letilišta na vodi zbog čega se predlaže novi stav 4, koji se uskladjuje sa Zakonom o vazdušnom saobraćaju u smislu da Agencija za civilno vazduhoplovstvo odobrava aerodrom/letilište, pri čemu se vodi i računa da se ipak radi o vodenoj površini, zbog čega se traži saglasnost od strane Organa uprave. Postojeći Predlog člana 27 st 2 i 3 Hidroavion može sletjeti na morsku površinu odnosno poletjeti sa morske površine na udaljenosti ne manjoj od 300 m od obale. Izuzetno od odredbe stava 2 ovog člana hidroavion može sletjeti na morsku površinu odnosno poletjeti sa morske površine na udaljenosti ne manjoj od 150 m od obale, uz odobrenje Organa uprave pri čemu mjesto polijetanja/slijetanja mora biti objavljeno od strane organa uprave nadležnog za hidrografiju u skladu sa zakonom.	
--	--

5	Brisati član 27 stav 4 iz nacrtā. <u>Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 5:</u> U skladu sa članom 34 predloga ovog zakona propisane su obaveze pilota hidroaviona u vezi sa dostavljanjem podataka. Član 27 stav 4 postavlja strože uslove za pilote hidroaviona u odnosu na ostale učesnike u pomorskom saobraćaju. Ovaj stav bi trebalo brisati. Postojeći Predlog člana 27 stav 4: Hidroavion je dužan prijaviti mjesto i procijenjeno vrijeme polijetanja odnosno slijetanja Organu uprave preko službe nadzora i upravljanja pomorskim saobraćajem (u daljem tekstu: VTS služba) najkasnije 30 minuta prije polijetanja hidroaviona putem VHF kanala 10 odnosno 16.	Prihvata se
6	Slijetanje i polijetanje is stavova 2 i 3 ovog člana se obavlja u skladu sa VFR pravilima letenja danju. <u>Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 6:</u> U skladu sa članom 34 predloga ovog zakona propisane su obaveze pilota hidroaviona u vezi sa dostavljanjem podataka. Član 27 stav 4 postavlja strožije uslove za pilote hidroaviona u odnosu na ostale učesnike u pomorskom saobraćaju. Ovaj stav bi trebalo brisati. Postojeći Predlog člana 27 stav 5: Slijetanje i polijetanje iz stava 4 ovog člana dopušteno je samo danju uz dobru vidljivost i povoljne meteorološke uslove.	Prihvata se

„Konzorciono društvo - LP Bar Pilot & Tugboat Service Mne” — Bar

1	Član 16 - Dodati Za Sigurnosna brzina pri prilasku sidrista Bar/Boka . kao i sigurnosna brzina prilaska Pilotskoj stanici (za ukrcaj Pilota). Ne veća od 5 cv. <u>Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 1:</u> Pilotska stanica (ukrcaj Pilota — LUKA/Sidriste-BAR) se nalazi poslije sidrista ti. kroz koje treba proći. a udaljena od lukobrana-ulaza u Luku oko 0.7nm. Brzina ne bi trebala da bude veća od 5cv zbog zauzetosti sidrista kao i blizine P.Stanice . takodje i siguran ukrcaj Pilota na brod.vremena razmjene informacija Pilot — Zapovjednik (godisnje doba — vremenski uslovi).	Ne prihvata se Cijenimo da je predlog konstruktivan ali da je dio uobičajene operativne prakse i procedure koju treba da sprovodi pilotsko društvo
2	Primjedba/predlog/sugestija 2: VII - PILOTAZA Član 81 stav 2 tacka 2— dodati „poznavanje jezika govornog područja”. Stav 2 tacka 3 — dopuniti ako ne prevoze opasne materije u tecnom ili ukapljeni gasove. Stav 2 tacka 5 — Brodovi koji se koriste za operacije istraživanja — „obalna pilotaza” - izuzeti . Stav 4 — izuzeti ga u potpunosti ili zamjeniti sa BRT manjim od 500t. Takodje i STAV 5/6/7/8 (u slučaju primjene navedenog za stav 4). <u>Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 2:</u> Stav 2 tacka 2 -Jezicka barijera može predstaviti	Prihvata se

	problem pri komunikaciji priveza — privezavacima (ljudstvo za prihvatanje konopa sa broda) kao i pri upotrebi privezivackog camca ili u izuzetnim uslovima pri koriscenju Tegliaca. Stav 2 tacka 3 — opasni materijali bez primjene pilotaze rizik u Lukama. ne moze se dozvoliti bez upotrebe tegliaca. Stav 2 tacka 5 — Ako je u clanu 79 navedena Obalna Pilotaza treba je primijeniti kao obaveznu za brodove od 1000 Brt i vece. oformiti polaganje obalne pilotaze (sea pilot . dock pilot) Stav 4 - ako se dopuni stav 2 tacka 2 kako je navedeno. ili navesti BRT do kojih je neobavezna pilotaza a u ovom slucaju je do 500 brt. Primjedbdpredlog/sugestija 3: Clan 84 stav 3 — Izuzeti i Zapovjednika pilotiranog Broda" zamieniti ..Pisana potvrda na memorandumu kompanije o zavrsetku obuke.'	
3	Primjedbdpredlog/sugestija 3: Clan 84 stav 3 — Izuzeti i Zapovjednika pilotiranog Broda" zamieniti ..Pisana potvrda na memorandumu kompanije o zavrsetku obuke.' <u>Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 3:</u> Clan 84 stav 3 — Zapovjednik pilotiranog broda (vise puta bili svjedoci) ne zeli da dozvoli uvid u detalje broda koji su potrebni za popuniti dnevnik kandidata a kamoli da ovjeri dnevnik. U sustini Pilot je taj koji svojom ovjerom/potpisom potvrđuje prisutnost kandidata a zatim kompanija kod koje je zaposlen izda potvrdu na memorandumu o završenoi obuci	Ne prihvata se Smatramo potrebnim da se izvrši ovjera dnevnika i od zapovjednika pilotiranog broda
4	Primjedba/predlog/sugestija 4: Clan 86 stav 3 — ..ponovno polaganje Pilotskog ispita" . zvanje je steceno jer i dalje posjeduje validne dokumente po clanu 85, nece se izdati legitimaciia Pilota po ovom clanu zakona jer ne postoji uslov. traziti samo obnovu prakticnog diela od 30 obaveznih asistencija pilotiranja. Uvesti Junior Pilot u trajaniu od dvije godine sa jasnim ogranicenima za rad. Stav — 4 neiasan stav o oduzimanju. koji je kriterijum procjene i ko ce procjeniti. <u>Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 4:</u> Stav 3 - Ispit je jednom položen, kandidat je vec ispunio uslove za polaganje ispita i validni su trazeci glavni dokumenti iz clana 85 i nakon isteka traznog uslova od 5 god.. od kandidata traziti ponovnu obnovu prakticnog dijela od 30 luckih i uvesti da je iunior Pilot. „Junior Pilot" je pocetnik po položenom ispitu i dobijaniu Pilotske legitimacije. pri cemu samo moze vrsiti samostalnu pilotazu nad brodovima do 8000 BRT ili duzini LOA (duzina preko svega) do 130m u trajaniu do dvije god. Stav 4 - ako se primjeni stav 4 u diielu Junior /senior nece biti potrebno oduzimanje legitimacija. U SLUCAJU primjene navedenog u stavu cija ce biti	Ne prihvata se Smatramo da je predlog člana 86 dobro koncipiran i da ga ne treba mijenjati, jer se primjenjuju standardi za sva druga uvjerenja o osposobljenosti.

	procjena da je ugrozio sigurnost pri pilotiranju broda/jahte? Misljenja radi u ovakvim slučajevima postoje procedure koje se sprovode o odgovornosti i procjenama gresaka ako ih je bilo. Ostavlja se veliki prostor za manipulaciju i neciju samovoljnu procjenu „da li mi se svidjas ili ne” Moguce obrazovanje komisije od strane L/K (Bar — Kotor) od 2+2 pilota iz drustava koja obavljaju djelatnost Pilotaze u	
5	Primjedba/predlog/sugestija 5: Clan 80 - stav 2 tacka 6 — zamijeniti .. o osiguranju od odgovornosti pilota” <u>Primjedba/predlog/sugestija 5:</u> Čan 80 - stav 2 tacka 6 — zamieniti .. o osiguranju od odgovornosti pilota” . Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 5: stav 2 tacka 6 — pravno lice je ugovarac. zaposleni / Pilot sa stavkom osiguranika u pravnom licu od profesionalne odgovornosti.	Ne prihvata se Pilotsko društvo je nosilac posla pilotiranja, te u tom smislu i odgovara za sve nastale štete.
6	Primjedba/predlog/sugestija 6: Clan 91 stav I — dodati ..i prilikom premiestania broda DUZ Obale sve preko duzine od IOM..... Stav 2 — na brodove do 1000brt I MANJE brodom sa opasnim teretom „B materiiia”. Stav 3 — Brodovi do 3000 BRT (bez duzine broda) ili dodati DUZINU , vucna snaga (BP) min 20t (ST W 200Kn) . Stav — 5 ukloniti tonazu ier je neskladno. dodati — obavezno koriscenje dva tegliaca min vucne sile 20t na teretnim brodovima preko 20000 BRT ili 30000 DWT. Stav — 7 dopuniti . u slucaiu vise sile (losih vremenskih uslova) i potrebom za istovremeno koriscenie vise tegliaca odrediuie lucka kapetanija neovisno o vlasnistvu istih. <u>Primjedba/predlog/sugestija 6:</u> Clan 91 stav I — dodati ..i prilikom premiestania broda DUZ Obale sve preko duzine od IOM..... Stav 2 — na brodove do 1000brt I MANJE brodom sa opasnim teretom „B materiiia”. Stav 3 — Brodovi do 3000 BRT (bez duzine broda) ili dodati DUZINU , vucna snaga (BP) min 20t (ST W 200Kn) . Stav — 5 ukloniti tonazu ier je neskladno. dodati — obavezno koriscenje dva tegliaca min vucne sile 20t na teretnim brodovima preko 20000 BRT ili 30000 DWT. Stav — 7 dopuniti . u slucaiu vise sile (losih vremenskih uslova) i potrebom za istovremeno koriscenie vise tegliaca odrediuie lucka kapetanija neovisno o vlasnistvu istih. Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 6: stav I -zbog nepoznanice kondiciie priveznih sredstava na samom brodu kao i familizaciiie posade sa istim: Stav 2 - brodovi do 1000 BRT iz razloga sto velicina tih brodova moze da bude do 100 m duzine (LOA) koji su vrlo veoma zahtievni pri manervrisanju i kad su prazni i kada su nakrcani — losa kondicija broda. za brodove koi prevoze opasne terete i ispod jer su takodie do 100m duzine (LOA). Stav -3 iz razloga sto Duzina Broda (LOA) nije miero davna pri manjim velicinama iz razloga sto 100 m brodske duzine moze biti i do 5000BRT a nekad i mnogo manje. ako to sagledamo niie moguće traziti da je min V/S tegliaca 100t ako uzmemo u obzir da je vucna sila	Prihvata se Na osnovu pristiglih predloga i sugestija, član 91 je izmijenjen i prilagođen potrebama važnim za sigurnosti plovīdbe.

	izrazena u tonama a ne u KN da li ima odgovarajuće opreme na tegljenom ili potiskuiucem brodu a graditelj broda je to već izgradniom predvidio. Takodje vrlo je upitno ti. Postoianie takvog tegliaca za ovu svrhu namiene od 100t VIS. Koliko je poznato postoje i veći ali to su tegljaci za off shor upotrebu. Zato se predlaže vucna snaga (BP) min 20t (STW 200Kn) pa i korisceniem više Tegliaca bice ravnomjerno rasporedjena sila na brodu pri djelovanju vuce ili potiskivanja. Stav — 5 nije definisana na koju se misli a razlike su znatne BRT . NRT ili DWT. zato se uzima iacina pogona broda koju je već graditelj ugradio a uzima se 8% te snage za kompetentnost upotrebe tegljaca. Stav — 7 iz razloga jer postoje kompanije koje su se oglusavale na pozive nadležnih u ovakvim slucaievima jer su privatna društva a jedno društvo obavlja i do tri djelatnosti : Pilotazu . Teglenie i Privez. pa postavliau ucieniivacke uslove da bi se odazvale.	
7	<u>Primjedba/predlog/sugestija 7:</u> XVII – Lucka Kapetanija Clan 277- nadzor luckih kapetanija i davanjem još većih ingerencija samo može biti boljitak i pomoć u resavanju problema našem unutrašnjem saobraćaju na moru kao i kod raznih kontrola i inspekcija koje treba unaprijediti.Clan 280 stav1/tacka 1 – dodati ili 240 kredita VII nivo kvalifikacije obrazovanja; tacka 2 – zadržati samo Pomorski fakultet ;tacka 3 – dodati ili dokaz o plovibenom stazu; tacka 4 -dodati ili u roku od 6 mjeseci da se položi; tacka 6 – dodati ili prvog oficira palube na brodu većem od 3000BT ; tacka 7 – dodati ili u svojstvu prvog oficira palube na brodu većem od 3000BT. Stav 2 i 3 razmotriti / mandatoran i njegovo imenovanje. <u>Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 7:</u> Dodjeljivanjem većih ili možda reci vraćanjem ingerencija za upravljanje i kontrolu Luckim Kapetanijama resavace se brže problematice situacije bez okretanja u krugu. Tacke sve koje su navedene sa ovim dodatkom „ILI“ omogućava se uvođenje Pomoraca u sistem rada na kopnu a i moguća veća zainteresovanost samih pomoraca. Kapetan broda ili Prvi off. Palube je rukovodeći kadar tj upravljački a svi zajedno jedan tim, jer Lucka kapetanija mora biti Jedan TIM za rad. Obrazovanje se ne može tražiti manje nego za zvanje inspektora PSC (clan376) itd ili se želi degradirati zvanje LUCKI KAPETAN. Postavljanje na 5 god ili smanjenje tj. Reizbora novog prije isteka od 5 god dovodi se u sumnju da neko drugi bira STRUKU. Birati ili reizbor Luckog kapetana iz redova zaposlenih u Luckim Kapetanijama a koje prije svega treba popuniti sa kadrom pomoraca koje bi trebalo uvesti u rad a takodje i u UPSUL-u, a državna je institucija (organ ministarstva kao i Lucka kapetanija) i nema pomoraca tj Kapetana i Prvih oficira kao kadra koji je tamo zaposlen, jer ovakvi uslovi koji su navedeni u svim tackama im nedozvoljavaju. Ipak ovo je posebna grana zakona gdje ne bi trebalo da stoje uslovi za zaposlenje ni LUCKOG KAPETANA kao ni INSPEKTORA PSC i Inspektora Sigurnosti plovibe .	Komentar Na osnovu pristiglih sugestija i predloga koje se odnose na čl. 277 i 280 izvršeno je usklađivanje.

8	<u>Primjedba/predlog/sugestija 8:</u> XVIII – Nadzor Clan 375,stav 2 – dodati U okviru Lucke kapetanije PSC inspektor. Clan 376 stav 1 tacka 1-dodati I of palube / stroja od 3000BT /od 3000Kw ; tacka 3 pripisati je tacki 2 uz ILI ; tacka 4 -stepen dodati ILI obrazovanja VI1 /180kredita; tacka 5 dodati ili izmjeniti -junior inspektor (pocetnik) koji je vrsio;tacka 8 – ukloniti je ;stav2 – izmjeniti i ukloniti pozivanje na stav1 tacka 4 (ako se ne usvoji predlog koji je realan) pripadnost broda. <u>Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 8:</u> Clan 375,stav 2 -Inspektor sigurnosti plovīdbe pod okriljem Lucke kapetanije „a PSC inspektor“ ? Inspektori moraju imati svoju kucu u Luckoj Kapetaniji i onoga koji ce ih predstaviti dalje ka Ministarstvu. Clan 376 stav 1 taka 1,3,4,5 dodaci i primjedbe se odnose kako se ne bi dalo mjesta ogranicavanju/isticanju pojedinca vec dati mogucnost struci za prijave i konkurse, zasto favorizovati nekog PSC inspektora a umanjivati zvanje Luckog Kapetana tj po obrazovanju/strucnoj spremi. Uvodjenjem primedbi omogucuje se podmladak i pravi prostor za nove PSC inspektore i Inspektore Sigurnosti i plovīdbe.	Komentar Inspekcijski nadzor će biti dodatno uređen Predlogom zakona imajući u vidu pristigle sugestije, kao i organizaciju državne uprave i zahtjeve koje postavlja Paris MoU.
9	<u>Primjedba/predlog/sugestija / Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije</u> Postovani, Zakon je dosta preopsiran/obiman oko 400 clanova i obuhvata neke oblasti koje po misljenju ne bi trebale da budu u njemu vec se regulisu posebnim i kompleksnim pomorskim zakonima. Pojavljuje se dosta nelogicnosti, nejasnih definicija, rjesenja koja se mogu pri citanju tumaciti na vise nacina za prosjecnog citaoca sto je u trenutku mozda i prostor da se moze zloupotrebiti pri primjeni.Radi boljeg donosenja rjesenja /primjene ovog zakona odloziti ga na neko vrijeme a do tada konsultovati sve one pojedince (fizicka lica , privredna drustva, strucne saradnike, struku u pomorstvu itd) kojih se ovaj zakon tice i na koje ce se primjenjivati KAKO BI DOSLI DO KVALITETNOG I REALNO PRIMJENLJIVOG ZAKONA. Oformiti radnu grupu od navedenih pojedinaca sa radom od nekoliko mjeseci.	Komentar Pristigle primjedbe i sugestije bitno su doprinijele jasno postavljenom cilju da se pripremi kvalitetan tekst Predloga zakona o sigurnosti plovīdbe.

NORMONTE D.O.O.

	NOVI ČLAN	Prihvata se
1	Minimalni broj članova posade Član XY Za vršenje poslova kojima se obezbjeđuje plovība, odnosno prilikom uplovljenja u luku ili isplovljenja u i iz luke brod crnogorske državne pripadnosti mora da ima minimalni broj članova posade sa odgovarajućim ovlašćenjem o osposobljenosti i posebnoj osposobljenosti.	Dva predložena stava za novi član zakona sadržana su u članu 360 Nacrta.

	Minimalni broj članova posade broda crnogorske državne pripadnosti prema kategoriji plovīdbe, veličini i namjeni broda, snazi mašinskog postrojenja, stepenu automatizacije pogona i vremenu trajanja plovīdbe propisuje Ministarstvo.	
2	Ovlašćenje o osposobljenosti i ovlašćenje o posebnoj osposobljenosti Član 284 Član posade broda koji vrši poslove kojima se obezbjeđuje plovīdba može da bude pomorac koji je stekao odgovarajuće zvanje i ima odgovarajuće ovlašćenje o osposobljenosti za vršenje poslova toga zvanja i ovlašćenja o posebnoj osposobljenosti, kao i pripravnik za sticanje zvanja. Zvanje člana posade broda I jahte može steći lice koje ispunjava uslove u pogledu stručne spreme i plovīdbenog staža, ima završeno odgovarajuće obrazovanje i ima završenu odgovarajuću obuku i položen ispit za sticanje odgovarajućeg zvanja. Član posade broda I jahte koji je stekao odgovarajuće zvanje i dobio odgovarajuće ovlašćenje o osposobljenosti, mora da ima i odgovarajuća ovlašćenja o posebnoj osposobljenosti. Ovlašćenja o posebnoj osposobljenosti stiču se nakon završenog obrazovanja ili završene obuke i položenog ispita za sticanje odgovarajućeg ovlašćenja o posebnoj osposobljenosti. Ovlašćenja o osposobljenosti i ovlašćenja o posebnoj osposobljenosti izdaju se na period od pet godina, osim ovlašćenja o osposobljenosti za: VHF-DSC radio operator (CEPT 31-04E), brodske mehaničara i brodske kuvara koja se izdaju na neodređeno vrijeme. Pomorac je ovlašćen da na brodu obavlja brodske poslove onog nivoa odgovornosti za koje je osposobljen i za koje je stekao zvanje i dobio ovlašćenje o osposobljenosti, kao i sve brodske poslove koji se obavljaju na nižem nivou odgovornosti u okviru iste službe. Ovlašćenje za obavljanje poslova na nižem nivou odgovornosti u okviru iste službe, izdaje se na period važenja ovlašćenja na osnovu kojeg se izdaje to ovlašćenje. Zahtjevi Međunarodne konvencije o standardima za obuku, izdavanje uverenja i vršenju brodske straže pomoraca (STCW Konvencija) koji se odnose na vrste zvanja članova posade broda i jahte, vrste ovlašćenja o osposobljenosti i posebnoj osposobljenosti, bliže uslove u pogledu stručne spreme i plovīdbenog staža za sticanje zvanja, radi izdavanja ovlašćenja o osposobljenosti i posebnoj osposobljenosti, program obrazovanja, način i program obuke, opereme i polaganja ispita za sticanje zvanja, i polaganja ispita o posebnoj osposobljenosti, obrascima ovlašćenja, način	Prihvata se Prihvataju se sve primjedbe iz ovog člana osim brisanja stava o roku važenja ovlaštenja. Smatramo da je neophodno da u zakonu postoji odredba koja propisuje rok važenja ovlaštenja, kao i moguće izuzetke.

	izdavanja ovlašćenja i evidencija izdatih ovlašćenja utvrđuje se propisom Ministarstva.	
3	Priznavanje ovlašćenja o osposobljenosti i posebnoj osposobljenosti Član 287 Priznavanje ovlašćenja o osposobljenosti i posebnoj osposobljenosti članova posade broda koja su izdata u drugoj državi priznaju se u Crnoj Gori pod uslovom uzajamnosti, odnosno na osnovu potpisanog memoranduma, odnosno sporazuma o razumijevanju, u skladu sa odredbama Propisa I/10 STCW konvencije. Priznavanje iz stava 1 ovog člana vrši Lučka kapetanija izdavanjem ovjere – indosament. Izuzetak od priznavanja ovlašćenja o posebnoj osposobljenosti članova posade broda iz stave 1. ovog člana priznanje se može obaviti i bez uslova uzajamnosti pod uslovom da je ovlašćenje o posebnoj osposobljenosti izdato od Centra za obuku pomoraca iz zemalja Evropske unije u skladu sa odredbama Propisa I/10 STCW konvencije. Bliže uslove priznavanja i poništavanja ovlašćenja o osposobljenosti i posebnoj osposobljenosti članova posade broda iz stave 1. I stava 3. ovog člana utvrđuje Komisija koju imenuje Ministarstvo. Za priznavanje iz stava 2- 4. ovog člana plaća se naknada, koja je prihod Budžeta, čiju visinu naknade iz stava 3-4. ovog člana utvrđuje Vlada. Naknada iz stava 4. ovog člana se uplaćuje u državni Budžet od čega se 50% iznosa se koristi namjenski za pokriće troškova komisije i troškova naknade za članove komisije.	Ne prihvata se Predložena odredba nije u skladu sa Direktivom 2008/106/EZ kako je izmjenjena i dopunjena Direktivom 2012/35/EU i Direktivom 2019/1159. Na osnovu Direktive nije moguće ovlastiti centre za obuku van teritorije države samo uz obrazloženje da je isti centar priznat od strane EU. Ako se neki centar želi ovlastiti van teritorija države, onda se mora sprovesti sav postupak za odobrenje i nadzor tog centra kao da se nalazi na teritoriji te države.
4	Oduzimanje ovlašćenja o osposobljenosti Član 288 Lučka kapetanija će donijeti rješenje kojim se proglašava ništavnim ovlašćenje o osposobljenosti i posebnoj osposobljenosti, i pomorcu oduzima ovlašćenje o osposobljenosti i posebnoj osposobljenosti ako : 1) pomorac ne ispunjava uslove godina života za sticanje ovlašćenja o osposobljenosti i posebnoj osposobljenosti; 2) pomorac stekne ovlašćenje o osposobljenosti i posebnoj osposobljenosti na osnovu krivotvorenih ili neistinitih dokumenata potrebnih za sticanje ovlašćenja o osposobljenosti i posebnoj osposobljenosti; i 3) je pomorac trajno zdravstveno nesposoban za obavljanje odgovarajućih poslova. 4) se pravosnazno utvrdilo (u saradnji sa Ministarstvom pravde) da se pomorac bavio kriminalnim radnjama tokom boravka na	Prihvata se

	brodu ili tokom boravka u drzavi/inostranstvu. Ako okolnosti iz stava 1 tačka 3 ovog člana nastupe nakon izdavanja ovlašćenja o osposobljenosti i posebnoj osposobljenosti, Lučka kapetanija će donijeti rešenje o oduzimanju predmetnih ovlašćenja. Ako se u prekršajnom ili kaznenom postupku pomorcu izreče mjera o oduzimanju ovlašćenja o osposobljenosti i posebnoj osposobljenosti, odgovarajuća bilješka će se unijeti u elektronsku bazu podataka Ministarstva.	
5	Obrazovanje pomoraca za sticanje zvanja i ovlašćenja o posebnoj osposobljenosti Član 290 Obrazovanje pomoraca radi sticanja ovlašćenja o osposobljenosti i ovlašćenja o posebnoj osposobljenosti iz člana 284. ovog Zakona obavljaju pomorske školske ustanove koje imaju licencu u skladu sa zakonom o obrazovanju. Nastavni planovi, programi, oprema i kadar pomorskih školskih ustanova za obrazovanje pomoraca iz stava 1. ovog člana, moraju biti usaglašeni sa zahtjevima člana 284 stav 7 ovog Zakona Međunarodne konvencije o standardima za obuku, izdavanje uverenja i vršenju brodske straže pomoraca (STCW Konvencija) i modelima kurseva Međunarodne pomorske organizacije (u daljem tekstu: IMO Model). Ministarstvo prati izmjene STCW konvencije i IMO modela kurseva, obaveštava pomorske školske ustanove i centre za obuku pomoraca o izmjenama i uskladjuje ih sa nacionalnim propisima. Ministarstvo obaveštava pomorske školske ustanove, centre za obuku pomoraca i pomorce o donošenju i izmjenama zahtjeva iz stava 2 ovog člana. Obavješćavanje iz stava 2 ovog člana vrši se putem službenog depisa, elektronske komunikacije ili objavom na službenoj internet stranici Ministarstva. Saglasnost za ispunjavanje uslova iz stave 2. ovog člana izdaje se Pomorskoj školskoj ustanovi iz stave 1. ovog člana na osnovu prethodno podnijetog zahtjeva koji sadrži sve podatke iz stave 2. ovog člana. Komisija koju obrazuje Ministarstvo utvrđuje ispunjenost zahtjeva iz stava 1-2 ovog člana i izdaje odobrenje na period od pet godina za utvrđivanje ispunjenosti uslova iz stava 1-2 ovog člana. Za utvrđivanje ispunjenosti zahtjeva iz stave 2 ovog člana Pomorska školska ustanova, izuzev onih koji se finansiraju iz državnog budžeta, plaća naknadu. Naknada iz stava 4. ovog člana su uplaćuje u državni Budžet od čega se 50% iznosa se koristi namjenski za pokriće troškova komisije i troškova naknade za članove komisije. Bliže uslove rada, sastav, izbor i imenovanja članova postupke za ostvarivanje izdavanje ovlašćenja Komisije i druga	Prihvata se Prihvataju se primjedbe u pogledu kontrole pomorsko školskih ustanova i centara za obuku pomoraca. Prihvata se sugestija da Ministarstvo formira komisiju za nadzor pomorskih školskih ustanova i centara za obuku pomoraca. Saglasni smo sa komentarom da su IMO modeli samo preporuke koje državama potpisnicama STCW konvencije omogućavaju adekvatnu organizaciju obrazovanja i obuke pomoraca. Međutim, smatramo da su kao takvi, IMO modeli u našim uslovima i najbolja osnova za usklađivanje sa zahtjevima Konvencije. U pogledu naknade, komisiji pripada naknada za rad koju utvrđuje Ministarstvo uz saglasnost Ministarstva finansija. Bliže uslove u pogledu sastava i načina rada komisije propisuje Ministarstvo.

	pitnja od značaja, propisuje Ministarstvo donošenjem podzakonskog akta. Pomorske školske ustanove su obavezne da uvedu i održavaju sistem upravljanja kvalitetom standarda kvaliteta u skladu sa međunarodno prihvaćenim standardom, koji obuhvata sve aspekte obrazovanja, uključujući nastavne planove, programe, opremu i kadar. Ovlašćena sertifikaciona organizacija, odobrena od strane Ministarstva nadležnog državnog ili međunarodnog akreditacionog tijela (u daljem tekstu: akreditovana sertifikaciona organizacija), utvrđuje ispunjenost standarda sistema upravljanja kvalitetom kvaliteta iz stava 5 7 ovog člana i izdaje sertifikat o upravljanju kvalitetom sistemu standarda kvaliteta. Bliže uslove oko odobravanja ovlašćenih sertifikacionih tijela iz stava 8. ovog člana propisuje Ministar. Pomorska školska ustanova, pored licence u skladu sa zakonom, mora da ima i odobrenje iz stava 4. ovog člana i sertifikat iz stava 6 8 ovog člana. Potvrda o stečenoj kvalifikaciji izdata od pomorske školske ustanove koja ne posjeduje isprave iz stava 7 ovog člana neće biti priznata u postupku sticanja zvanja i izdavanja ovlašćenja. Priznavanje diploma odnosno nastavnih planova, programa, opereme i stručnog kadra školskih ustanova iz drugih zemalja, u skladu sa zahtjevima Međunarodne konvencije o standardima za obuku, izdavanje uverenja i vršenju brodske straže pomoraca (STCW Konvencija), obavlja Komisija koju obrazuje Ministarstvo. Nadzor nad nacionalnom pomorskom administracijom i pomorskim školskim ustanovama u pogledu obrazovanja pomoraca periodično vrše evropska agencija za pomorsku sigurnost (EMSA) i specijalizovana agencija evropske komisije. Nadzor nad pomorskim školskim ustanovama iz stava 1. i ovlašćenih sertifikacionih organizacija iz stava 9. ovog člana vrši Komisija koju imenuje Ministarstvo. Bliže uslove rada, sastav, izbor i imenovanja članova Komisije iz stava 4., 7. i 8. ovog člana propisuje Ministarstvo donošenjem podzakonskog akta.	
P6	NOVI ČLAN Prestanak saglasnosti za obrazovanje pomoraca za sticanje zvanja i ovlašćenja o posebno osposobljenosti Saglasnost iz člana I 290 ovog zakona prestaje: 1) istekom roka na koje je izdato; 2) poništavanjem; 3) prestankom obavljanja djelatnosti obrazovanja pomoraca. Ako Ministarstvo u sprovođenju nadzora utvrdi da pomorska školska ustanova ne ispunjava uslove	Prihvata se Sugestije su predmet predloženih čl. 292 i 293 Nacrta.

	na osnovu kojih je izdato odobrenje za obrazovanje ili se utvrdi nepravilnost u radu pomorske školske ustanove 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 2 ovog člana, Ministarstvo će poništiti odobrenje o obuci i prije isteka njegovog važenja. U slučaju poništavanja odobrenja iz stava 2 ovog člana, pomorska školska ustanova može podnijeti novi zahtjev za isti program obuke, tek nakon isteka roka od najmanje šest mjeseci od dana poništavanja odobrenja.	
7	Obuka za sticanje zvanja i ovlašćenja o posebnoj osposobljenosti Član 291 Obuku za sticanje zvanja i ovlašćenja o posebnoj osposobljenosti članova posade brodova u skladu sa članom 284. ovog Zakona u sa Međunarodnom konvencijom o standardima za obuku, izdavanje uvjerenja i vršenju brodske straže pomoraca (STCW konvencija) može da vrši pomorska školska ustanova i pravno lice koje je upisano u Centralni registar privrednih subjekata za obuku pomoraca (u daljem tekstu: Centar za obuku pomoraca), na osnovu odobrenja za obuku pomoraca koje izdaje Ministarstvo. Odobrenje za obuku pomoraca izdaje se na period od pet godina.	Ne prihvata se Cijenimo da nije suvišno da se u tekstu člana nalazi poziv na određene konvencije u ovom slučaju STCW Konvencija čime slijedimo usvojenu tehniku pisanja zakona.
8	Odobrenje za obuku pomoraca Član 291 PONAVLJA SE BROJ Odobrenje za obuku pomoraca izdaju se Pomorskoj školskoj ustanovi i Centru za obuku koji ispunjava uslove u pogledu planova i programa, tehničke opremljenosti, prostornih kapaciteta, stručnog kadra (instruktora, predavača i provjerivača) utvrđenih članom 284. ovog Zakona Međunarodnom konvencijom o standardima za obuku, izdavanje uvjerenja i vršenju brodske straže pomoraca (STCW konvencija) i IMO Modela kurseva, na osnovu podnijetog zahtjeva. Ispunjenost uslova iz stava 1 ovog člana utvrđuje Komisija koju obrazuje Ministarstvo. Ispunjenost uslova za odobrenje za obuku pomoraca koja nijesu utvrđena članom 284. ovog Zakona Međunarodnom konvencijom o standardima za obuku, izdavanje uvjerenja i vršenju brodske straže pomoraca (STCW konvencija) i odnosnih IMO Modela kurseva utvrđuje komisija iz stava 2 ovog člana. Bliže uslove iz st. 1 i 3 ovog člana za sticanje odobrenja i obnovu odobrenja propisuje Ministarstvo Bliže uslove rada, sastav, izbor i imenovanja članova, postupke za ostvarivanje ovlašćenja Komisije i druga pitanja od značaja, propisuje Ministarstvo donošenjem pozakonskog akta.	Prihvata se Komentar vezano za poziv na konvenciju dat prethodno. Predlog koji se odnosi na standard kavaliteta se prihvata. Isti će biti obuhvaćen podzakonskim aktom.

	Za utvrđivanje ispunjenosti uslova iz st. 1 i 3 ovog člana Pomorska školska ustanova i Centar za obuku plaćaju naknadu. Pomorska školska ustanova i centar za obuku pomoraca pored uslova iz stava 1 ovog člana moraju da uvedu i održavaju sistem standarda kvaliteta u skladu sa međunarodno prihvaćenim standardom, koji obuhvata sve aspekte obuke, uključujući nastavne planove, programe, opremu i kadar. Ovlašćena sertifikaciona organizacija, odobrena od strane Ministarstva utvrđuje ispunjenost standarda sistema kvaliteta iz stava 7. ovog člana i izdaje sertifikat o sistemu standarda kvaliteta. Bliže uslove oko odobravanja ovlašćenih sertifikacionih tijela iz stava 8. ovog člana propisuje Ministarstvo. . posjeduju sertifikat o upravljanju kvalitetom, koji izdaje akreditovana sertifikaciona organizacija, u skladu sa zakonom. Pomorske školske ustanove su obavezne da uvedu i održavaju sistem upravljanja kvalitetom standarda kvaliteta Nadzor nad nacionalnom pomorskom administracijom, pomorskim školskim ustanovama i centrima za obuku u pogledu obuke pomoraca periodično vrše evropska agencija za pomorsku sigurnost (EMSA) i specijalizovana agencija evropske komisije. Nadzor nad pomorskim školskim ustanovama i pravnim licima koji su upisani u Centralni registar privrednih subjekata za obuku pomoraca i nadzor nad ovlašćenim sertifikacionim organizacijama iz stava 8 ovog člana vrši Komisija i koju imenuje Ministarstvo. Bliže uslove rada, sastav, izbor i imenovanja članova Komisije za nadzor iz stava 10 ovog člana propisuje Ministarstvo donošenjem pozakonskog akta.	
9	BRISATI – PROPISANO U ČL. 284. OVE DETALJE PROPISATI PRAVILNIKOM NAPOMENA Naknada iz stava 2. ovog člana se uplaćuje u državni Budžet od čega se 50% iznosa se koristi namjenski za pokriće troškova komisije i troškova naknade za članove komisije.	Komentar Komisiji pripada naknada za rad koju utvrđuje Ministarstvo uz saglasnost Ministarstva finansija. Bliže uslove u pogledu sastava i načina rada komisije propisuje Ministarstvo.
10	BRISATI – PROPISANO U ČL. 284. OVE DETALJE PROPISATI PRAVILNIKOM Ispitna komisija Član 296 Ispitnu komisiju čine predsjednik, najmanje dva člana i sekretar.	Komentar Smatramo da je opšte odredbe o Ispitnoj komisiji potrebno propisati zakonom. Bliže uslove u pogledu sastava i načina rada Ispitne komisije propisuje Ministarstvo podzakonskim aktom.

	Za pojedine predmete za polaganje ispita za sticanje zvanja i ovlašćenja o posebnoj osposobljenosti, Ministarstvo može, na predlog predsjednika Ispitne komisije, da angažuje ispitivače van sastava Komisije. Članovi, predsjednik i sekretar Ispitne komisije iz stava 1 ovog člana i ispitivači iz stava 2 ovog člana imaju pravo na naknadu. Visinu naknade iz stava 3 ovog člana utvrđuje Vlada. Uslove koje treba da ispunjavaju članovi Ispitne komisije i ispitivači utvrđuje Ministarstvo.	
11	BRISATI – PROPISANO U ČL. 284. OVE DETALJE PROPISATI PRAVILNIKOM NAPOMENA Naknada iz stava 3. ovog člana se uplaćuje u državni Budžet od čega se 50% iznosa se koristi namjenski za pokriće troškova komisije i troškova naknade za članove komisije BRISATI – PROPISANO U ČL. 284.	Komentar Komisiji pripada naknada za rad koju utvrđuje Ministarstvo uz saglasnost Ministarstva finansija. Bliže uslove u pogledu sastava i načina rada komisije propisuje Ministarstvo.
12	OVE DETALJE PROPISATI PRAVILNIKOM Registar ovlašćenja o osposobljenosti i posebnoj osposobljenosti pomoraca Član 298 Registar izdatih ovlašćenja 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 identifikacione isprave pomorca; - jedinstveni matični broj pomorca; - plovidbeni staž pomorca; - vrste ovlašćenja o osposobljenosti i posebnoj osposobljenosti pomorca.	Komentar Smatramo da je opšte odredbe o Registru ovlašćenja potrebno propisati zakonom. Bliže uslove propisuje Ministarstvo u podzakonskom aktu. Aktivnosti Ministarstva usmjerenu su ka unapređenju postojećeg Registra. Planirano je da isti bude proširen podacima o SID-u i evidenciji ukrcaja i iskrcaja pomoraca sa broda.
13	Izdavanje pomorske knjižice, dozvole za ukrcajanje i identifikacione isprave Član 304 Pomorska knjižica izdaje se licu koje je: - navršilo 16 godina života; - dostavilo dokaz da nije evidentirano u krivičnoj evidenciji suda za organizovani kriminal; i - zdravstveno sposobno za obavljanje određenih poslova na plovnom objektu u skladu sa posebnim propisom.	Prihvata se

	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; - ovlaštenje o osposobljenosti i posebno 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 koja se uplaćuje u državni Budžet od čega se 50% iznosa se koristi namjenski za pokriće troškova izdavanja pomorske knjižice, dozvole za ukrcavanje i identifikacione isprave	
14	Održavanje reda i sigurnosti Član 318 Zapovjednik broda ovlašten je i dužan da svim licima na brodu izdaje naređenja kojima se obezbjeđuje brod, plovidba i održavanje reda na brodu i da nadzire izvršenje izdatih naređenja. Radi održavanja reda i sigurnosti na brodu zapovjednik broda može da drži na brodu vatreno oružje, dok Zapovjednik broda i članovi posade broda ne smiju na brodu da imaju vatreno ili bilo koje drugo oružje.	Prihvata se
15	NAPOMENA: Komentari: - Nacrt ZSP u mnogim poglavljima sadrži članove koji bi morali biti predmet podzakonskih akata – pravilnika i uredbi. Dosadašnja vrlo gorka i negativna praksa nas uči da u Nacrtu ZSP treba da se nađu samo generalne odrednice koje će se razrađivati podzakonskim aktima MP. Podzakonska akta, za razliku od ZSP, možemo i moramo brzo i efikasno prilagoditi potrebama, međunarodnim standardima, zahtjevima pomorske privrede, itd. - Donošenjem novog ZSP se moraju donijeti i nova podzakonska akta, pravilnici i uredbi u kojima bi trebali da učestvuju ili makar da se konsultuju i pomorski subjekti na koje se odnose ti propisi. - U svim poglavljima odnosno članovima u kojima se određuje naknada koja se uplaćuje u Budžet tražimo da se od te uplate 50% namjenski iskoristi tj. da se vrata u sistem na koji se ta naknada odnosi. Ovim stvaramo uslove za održiv rad pomorske administracije, obezbjeđivanja sredstava za obaveze proistekle iz STCW zahtjeva, poslova i održavanja sigurnosti plovidbe,	Komentar Prethodno obrazloženo

itd. Ovo je jedan od najvažnijih uslova na kojima se baziraju naši prijedlozi i zahtijevamo od MP da se za ovaj zahtjev izbore.

- U svim članovima u kojima se propisuje komisija, a odnosi se na zahtjeve STCW (orbazovanje, obuka, ispiti pri Lučkim kapetanijama, davanje saglasnosti na nastavne planove, programe, opremu, kadar i inspeksijski nadzor, priznavanje stranih pomorskih školskih ustanova i CZOP, itd) koju treba da oformi Ministarstvo tražimo da to bude jedna (državna) komisija čiji sastav i rad treba da se propišu u Paravliniku o zvanjima. Troškove za rad komisije i troškove naknade članovima komisije treba da bude namjenski obezbijeđena iz dijela koji se odvaja za budžet. Kao što smo i u uvodu naveli cilj je da ovaj važan segment bude samoodrživ jer je to jedan od najvažnijih uslova da dobijemo kvalitet i profesionalan odnos u radu ove komisije. Takođe, da zbog važnosti i obimnosti posla članovi komisije budu dobro plaćeni.

- Nedostaje propis za minimalnim brojem članova posade za brodove crnogorske državne pripadnosti.

- Dopuniti zahtjev za Oduzimanje ovlašćenja o osposobljenosti ako se pravosnazno utvrdilo (u saradnji sa Ministarstvom pravde) da se pomorac bavio organizovanim kriminalnim radnjama tokom boravka na brodu ili tokom boravka u državi/inostranstvu. Isto se odnosi na izdavanje Pomorske knjižice. Naravno, ako je pravno izvodljivo.

- Ovlašćenja o posebnoj osposobljenosti koja se stiču nakon završenog obrazovanja (npr. Osnovna sigurnost) nije obuhvaćen propisima. Predlažemo da učenici treba da dobiju potvrdu od pomorske školske ustanove da su se ispunili svi zahtjevi STCW odnosno Pravilnika o zvanjima koji se odnose na npr. Osnovnu sigurnost i da su u obavezi da polažu ispit pred Lučkom kapetanijom. Ovo je zahtjev STCW da kandidat za sticanje ovlašćenja o posebnoj osposobljenosti da mora da položi ispit(e) ispred nezavisne komisije. Takođe, ovim bi trebalo da se podigne i nivo kvaliteta nastave u pomorskim školskim ustanovama.

- Priznavanje ovlašćenja, propisano je da bude samo na osnovu uzajamnosti. Tražimo da izuzetak od priznavanja na osnovu uzajamnosti obuka za ovlašćenja o posebnoj osposobljenosti, bude priznanje obuke koje se može obaviti i bez uslova uzajamnosti. Ovo da se odnosi na obuke koje kod nas, iz raznih razloga, ne mogu proći. Uslovom bi morao da bude da je obuka za ovlašćenje o posebnoj osposobljenosti izdata od Centra za obuku pomoraca iz zemalja Evropske unije u skladu sa odredbama Propisa I/10 STCW konvencije I da je komisija Ministarstva obavila inspeksijski nalaz tog Centra za obuku pomoraca

za konkretne obuke. Primjer za to su bili ovlaštenja propisana IGF pravilnikom kada smo značajno kasnili sa omogućavanjem pomorcima da tu obuku obave kod nas. - Obrazovanje pomoraca. Tražimo da se naglasi da obrazovanje pomoraca radi sticanja ovlaštenja o osposobljenosti i ovlaštenja o posebnoj osposobljenosti obavljaju pomorske školske ustanove koje imaju licencu u skladu sa zakonom o obrazovanju. Zahtjevi ovog zakona (Pravilnikom o zvanjima), koje moraju ispuniti moraju se definisati u članu 284. - Ovlaštenje o osposobljenosti i ovlaštenje o posebnoj osposobljenosti. Pored licence od Min. nadležnog za obrazovanje, Pomorske školske ustanove moraju podnijeti zahtjev Ministarstvu, sa svim relevantnim podacima, za saglasnost o ispunjenosti uslova koje propisuje ovaj zakon odnosno Pravilnik o zvanjima. Nakon primitka zahtjeva komisija Ministarstva provjerava ispunjenost zahtjeva koji se odnose na nastavne planove i programe, opermu i kadar i obilaskom pomorske školske ustanove. Pomorska školska ustanova koja vrši obrazovanje mora da ima uspostavljen standard sistema kvaliteta (STCW Reg. I/8 – Quality standard). Nije prikladna data formulacija "standarda sistema upravljanja kvalitetom". Ispunjenost ovog zahtjeva vrši sertifikaciono tijelo koje je odobreno od MP. Ovo nije I ne može biti "priznata organizacija" (Recognized organization) jer po IMO standardima to se može samo odnositi na SOLAS, Marpol I Load Line konvencije tj. statutarne zahtjeve za crnogorske brodove. Bliže uslove da propise Ministarstvo u Pravilniku o zvanjima u kojem će propisati da ovlaštena organizacija za sertifikaciju ovih zahtjeva je članica IACS-a odnosno njihov poseban standard kvaliteta koji se odnosi na sertifikaciju pomorskih školskih ustanova i CZOP odnosno zahtjeva STCW. Npr. DnV Certification of maritime education and training providers. Tražimo da, pored ministarstva obrazovanja, priznavanje diploma odnosno saglasnost nastavnih planova, programa, opereme i stručnog kadra školskih ustanova iz drugih zemalja, u skladu sa zahtjevima Međunarodne konvencije o standardima za obuku, izdavanje uverenja i vršenju brodske straže pomoraca (STCW Konvencija), obavlja Komisija koju obrazuje Ministarstvo a o kojoj sam govorio na početku. Strane pomorske školske ustanove moraju podnijeti zahtjev Ministarstvu, sa svim relevantnim podacima, za saglasnost o ispunjenosti uslova	
---	--

koje propisuje ovaj zakon odnosno Pravilnik o zvanjima. Nakon primitka zahtjeva komisija provjerava ispunjenost zahtjeva koji se odnose na nastavne planove i programe, opermu i kadar obilaskom strane pomorske školske ustanove. Nadzor Ministarstva nad radom pomorske školske ustanove kao i nad radom ovlaštene organizacije za standard Sistema kvaliteta treba da obavlja komisije o kojoj sam govorio na početku. Novim članom treba propisati i prestanak saglasnosti pomorskim školskim ustanovama za obrazovanje pomoraca. - Obuka pomoraca – CZOP. U vezi sa zahtjevom za uspostavljanje standarda sistema kvaliteta (STCW Reg. I/8 – Quality standard) i nadzorom Ministarstva važi isto što je rečeno i za pomorske školske ustanove koje vrše obrazovanje. - Model kurseva Međ. pomorske organizacije – ova formulacija se, po nama, mora brisati iz članova. Ono što mi moramo propisati zakonom odnosno Pravilnikom o zvanjima su tabele koje su propisane za nivoe znanja za određena zvanja. U tim tabelama nema Modela kurseva a to znači da nijesu ni propisane odnosno da ih ni mi u našem zakonodavstvu moramo propisati. Potvrda tome je da ni jedna pomorska zemlja ne adresira IMO model kurseva u svom zakonodavstvu. Modeli kurseva su komercijalna izdanja IMO-a. U STCW je samo navedeno: „The relevant IMO Model Course(s) may be of assistance in the preparation of course.“. Znači, Model kurseva Međ. pom. org. (IMO Model Course) je SAMO preporuka koja može biti od pomoći pomorskim školskim ustanovama i CZOP u pripremi obrazovanja i obuka. Modeli kurseva su komercijalna izdanja IMO-a. Takođe, svjedoci smo da Model kurseva Međ. pom. org. (IMO Model Course) uvijek značajno kasni za već donešenim zahtjevima STCW-a. Dali to znači da će i naše pomorske školske ustanove i CZOP imati unaprijed opravdanje da nijesu mogli ispuniti zahtjeve zbog kašnjenja izdanja Modela kurseva? Brisati čl. 295, 296, 297 i 298 – obuhvatiti ih Pravilnikom o zvanjima. U Pravilniku o zvanjima propisati da članovi komisije koji vrše ispite moraju biti nezavisni tj, ne smiju biti zaposleni (u punom radnom odnosu ili honorarno) u pomorskim školskim ustanovama i CZOP - Zapovjednik broda i članovi posade broda ne smiju na brodu da imaju vatreno ili bilo koje drugo oružje.	
---	--

	Što je sa nekonvencijskim ovlaštenjima obuhvatiti Pravilnikom o zvanjima?	
16	Član 326 Brodar, odnosno kompanija pomorskog broda ili jahte treba da obezbijedi pomorcu normalne radne i životne uslove, pravo na zdravstvenu zaštitu, medicinsku pomoć, mjere socijalne pomoći i druge oblike socijalne zaštite u skladu sa zahtjevima MLC konvencije, odnosno u skladu sa zakonom i kolektivnim ugovorom za pomorce. GKU / Sep-23 primjenjiv samo za pomorce ukrane na brodovima crnogorske državne pripadnosti, a plove u međunarodnoj plovidbi. KU za crnogorske pomorce koji plove na brodovima u međ. plov. strane državne pripadnosti	Komentar Ministarstvo preduzima aktivnosti koje bi vodile jačanju zaštite pomoraca. Potpisivanje kolektivnog ugovora za crnogorske pomorce koji plove na brodovima strane državne pripadnosti je težnja i državne administracije i Samostalnog sindikata radnika u pomorskom brodarstvu. Neophodna je saradnja stranih brodara da bi se ispunio ovaj cilj.
17	Utvrđivanje zdravstvene sposobnosti Član 328 Bliže uslove koje mora da ispunjava ovlašćeni doktor, postupak utvrđivanja zdravstvene sposobnosti, postupak za izdavanje uvjerenja o zdravstvenoj sposobnosti, obrazac uvjerenja o zdravstvenoj sposobnosti i visinu naknade iz stava 14 ovog člana propisuje organ državne uprave nadležan za poslove zdravlja, uz saglasnost Ministarstva. Utvrđivanje zdravstvene sposobnosti Član 328 Bliže uslove koje mora da ispunjava ovlašćeni doktor, postupak utvrđivanja zdravstvene sposobnosti, postupak za izdavanje uvjerenja o zdravstvenoj sposobnosti, obrazac uvjerenja o zdravstvenoj sposobnosti i visinu naknade iz stava 14 ovog člana propisuje organ državne uprave nadležan za poslove zdravlja, uz saglasnost Ministarstva. Spisak odobrenih zdravstvenih ustanova iz stave 1 ovog člana zakona se objavljuje i ažiira na zvaničnom sajtu Ministarstva.	Prihvata se
18	Obuka i osposobljavanje Član 329 Pomorac ne smije raditi na brodu ili jahti ako nije uspješno završio obuku i stekao ovlaštenja o ličnoj sigurnosti na brodu koje propisuje Ministarstvo. Član 329 Pomorac ne smije raditi na brodu ili jahti ako nije uspješno završio obuku i stekao ovlaštenja o ličnoj sigurnosti na brodu koje propisuje Ministarstvo.	Prihvata se

17	Član 330 – 339 Član 330 – 339 Nema propisanih članova	
18	Posredovanje pri zapošljavanju Član 340 Posredovanje pri zapošljavanju pomoraca na brodovima crnogorske državne pripadnosti i brodovima strane državne pripadnosti vrši Zavod za zapošljavanje Crne Gore (u daljem tekstu: Zavod). Posredovanje pri zapošljavanju pomoraca na brodovima crnogorske i strane državne pripadnosti mogu obavljati i pravna lica koja ispunjavaju posebne uslove, na osnovu odobrenja Ministarstva. Uslovi koje moraju ispunjavati pravna lica koja obavljaju posredovanje pri zapošljavanju pomoraca, procedure i način njihovog odobrenja kao i obavljanje nadzora nad njihovim radom propisuje Ministarstvo iz saglasnost ministarstva nadležnog za rad a nakon savjetovanja sa organizacijama koje predstavljaju brodare i pomorce. Odobrenje iz stava 2 ovog člana, izdaje se pravnom licu koje je registrovano za obavljanje djelatnosti zapošljavanja pomoraca u Centralnom registru privrednih subjekata i koje ispunjava sljedeće uslove: - ima zaposleno najmanje jedno lice koje ima najmanje dvije godine radnog iskustva u pomorstvu, od čega najmanje 12 mjeseci plovidbenog staža; - ima sertifikat o sistemu kvaliteta u skladu sa međunarodnim ISO standardom ili sertifikat o sistemu upravljanja u skladu sa MLC konvencijom koji izdaje priznata organizacija, koji se odnosi na posredovanje pri zapošljavanju pomoraca; - ima odgovarajući prostor i opremu. Zavodu, odnosno pravnom licu koje je registrovano za obavljanje djelatnosti zapošljavanja pomoraca zabranjeno je korišćenje bilo kakvih sredstava, mehanizama ili drugih oblika uticaja kojim bi odvrtili pomorce od dobijanja zaposlenja za koje su oni osposobljeni. Za posredovanje pri zapošljavanju pomoraca pravno lice iz stava 2 ovog člana ne smije naplaćivati naknadu pomorcima. Troškove za izdavanje pasoša, pomorske knjižice, ovlaštenja o osposobljenosti, ljekarske preglede koji spadaju u obavezne preglede u skladu sa zakonom plaća pomorac. Bliže uslove u pogledu prostora i opreme iz stava 3 alineja 3 ovog člana propisuje Ministarstvo, uz saglasnost organa državne uprave nadležnog za poslove rada.	Prihvata se
19	Zaštita prava pomoraca pri zapošljavanju Član 341	

Prilikom ukrcavanja na brod ili jahtu pomorac mora imati zaključen ugovor o radu u pisanoj formi, koji potpisuje sa brodarom, odnosno kompanijom broda ili jahte, odnosno sa pravnim licem koje posreduje pri zapošljavanju pomorca i dokaže ugovorni odnos sa brodarom, odnosno kompanijom za pružanje usluga posredovanja pri zapošljavanju pomoraca na njegovim brodovima. Ugovor o radu iz stava 1 ovog člana pomorcu osigurava normalne radne i životne uslove na brodu u skladu sa zakonom i kolektivnim ugovorom za pomorce. Bliže uslove za zaštitu prava pomoraca pri zapošljavanju odnosno obaveze pravnog lica koje obavlja posredovanje pri zapošljavanju pomoraca propisuje Ministar uz saglasnost organa državne uprave za poslove rada. Pomorcu prije potpisivanja ugovora o radu iz stava 1 ovog člana mora biti omogućeno da prouči sadržaj predmetnog ugovora, potraži savjet o ugovoru prije njegovog potpisivanja radi upoznavanja sa svojim pravima i obavezama, prije ili u postupku zapošljavanja. Pravno lice kojem je izdato odobrenje za posredovanje pri zapošljavanju pomoraca, na brodovima crnogorske i strane državne pripadnosti, dužno je da: – obezbijedi da pomorac, prije upućivanja na brod, ima zaključen ugovor o radu sa brodarom ili kompanijom koji je u skladu sa zakonom, kolektivnim ugovorom i međunarodnim ugovorima; – provjeri da li prije potpisivanja ugovora iz alineje 1 ovog stava, brodar ili kompanija kod koje se pomorac zapošljava, osigurava pomorca od povreda na radu, profesionalnih bolesti i bolesti u vezi sa radom i da li posjeduje osiguranje repatrijacije pomorca i da o tome obavijesti pomorca; – obezbijedi da brodar, odnosno kompanija imaju sredstva za zaštitu pomoraca koji su iskrcani u stranoj luci; – obezbijedi sistem zaštite putem osiguranja ili druge slične mjere kojom se obezbjeđuje nadoknada novčanog gubitka pomorca koji može nastati kao posledica propusta brodara ili kompanije, odnosno pravnog lica za posredovanjem pri zapošljavanju pomoraca po ugovoru o zapošljavanju pomorca, kako bi ispunili svoje obaveze prema njemu; – provjeri da li pomorac ispunjava uslove za ukrcavanje na brod u određenom svojstvu; – vodi evidenciju o pomorcima koji traže zaposlenje i poslodavcima koji prijavljuju potrebu za pomorcima; – vodi evidenciju o pomorcima koji su se zaposlili posredovanjem pravnog lica	
--	--

	kojem je izdato odobrenje za posredovanje pri zapošljavanju pomoraca; Evidencije iz stava 4 al. 6 i 7 ovog člana pravno lice ažurira u elektronskoj podataka Ministarstva.	
20	Obnova odobrenja za posredovanje pri zapošljavanju pomoraca Član 342 Odobrenje za posredovanje pri zapošljavanju pomoraca iz člana 340 stav 2 ovog zakona koje se izdaje za period ne duži od pet godina, obnavlja se za isti period ako pravno lice - Ispunjava uslove iz člana 340 stav 3 kao i uslove iz člana 341 ovog zakona - U arhivi Ministarstva ne postoji potvrđena prijava pomorca da je pravno lice u predhodnom periodu vršilo bilo kakav oblik uticaja kojim je pomorac odvrćen od dobijanja zaposlenja za koje je osposobljen ili je za posredovanje pri zapošljavanju naplaćivao nadnadu od pomorca; - Redovno ažurira podatke iz člana 341 stav 5 ovog zakona Ako Ministarstvo u sprovođenju nadzora utvrdi da pravno lice za posredovanje pri zapošljavanju pomoraca ne ispunjava uslove na osnovu kojih je izdato odobrenje ili se utvrdi nepravilnost u radu pravnog lica, 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 2 ovog člana, Ministarstvo će ukinuti odobrenje o posredovanju pri zapošljavanju pomoraca i prije isteka njegovog važenja. U slučaju ukidanja odobrenja iz stava 1 ovog člana, pravno lice za posredovanje pri zapošljavanju pomoraca može podnijeti novi zahtjev tek nakon isteka roka od najmanje dvije godine od dana ukidanja odobrenja. Bliži postupak potvrđivanja prijave pomorca iz stava 1 alineja 2 ovog člana propisuje Ministarstvo.	Komentar Prihvata se dodatni uslov u stavu 1 ovog člana. Ne prihvata se brisanje st. 2 i 3 ovog člana jer su direktno povezani sa stavom 4 ovog člana.
21	Politika zapošljavanja i stručnog usavršavanja pomoraca Član 364 Stručno usavršavanje pomoraca i njihovo zapošljavanje na brodovima i jahtama crnogorske i strane državne pripadnosti jedno je od osnovnih ciljeva politike Ministarstva. Priznavanje ovlaštenja o osposobljenosti i posebnoj osposobljenosti članova posade broda koja su izdata u drugoj državi priznaju se u Crnoj Gori pod uslovom uzajamnosti, potpisivanjem memoranduma, odnosno sporazuma o razumijevanju, u skladu sa odredbama Propisa I/10 STCW konvencije.	Komentar Prihvata se brisanje st. 1,2,3,4,5 ovog člana, kao i dodavanje predloženih stavova 3 i 4 koji su zahtjev MLC Reg.1.4 para 5.& B1.4.1(e). Smatramo nepotrebnim ponavljanje predloženih st. 1 i 2 koji su prepisani iz člana 340.

	Priznavanje iz stava 2 ovog člana vrši Lučka kapetanija ovjerom — indorsmentom. Potpisivanjem memoranduma, odnosno sporazuma o razumijevanju, iz stava 2 ovog člana omogućava je priznavanje crnogorskih ovlaštenja i posebnih ovlaštenja na brodovima i jahtama strane državne pripadnosti. Za potrebe unapređenja obrazovanja, obuke i stručnog usavršavanja pomoraca, kao i potpisivanja memoranduma o razumijevanju, odnosno sporazuma iz stava 2 ovog člana, Ministarstvo obavlja konsultacije sa zainteresovanim organizacijama brodovlasnika i pomoraca. Posredovanje pri zapošljavanju pomoraca na brodovima crnogorske državne pripadnosti i brodovima strane državne pripadnosti vrši Zavod za zapošljavanje Crne Gore (u daljem tekstu: Zavod). Posredovanje pri zapošljavanju pomoraca na brodovima crnogorske i strane državne pripadnosti mogu obavljati i pravna lica, na osnovu odobrenja Ministarstva. Bliže uslove u pogledu odobrenja, načina rada i opreme pravnih lica koji obavljaju poslove posredovanja pri zapošljavanju pomoraca te obnavljanja i oduzimanja odobrenja kao i nadzora nad radom pravnog lica i nadzor nad sertifikacionog tijela koje provjerava ispunjenost uslova za standard sistema kvaliteta propisuje Ministarstvo, uz saglasnost organa državne uprave nadležnog za poslove rada. U cilju donošenja politike zapošljavanja pomoraca Ministarstvo prikuplja i analizira sve podatke o tržištu rada pomoraca, uključujući sadašnje i buduće pribavljanje pomoraca za rad kao članova posade razvrstane po starosnoj dobi, polu, položaju, stručnoj osposobljenosti i zahtjevima pomorske privreda. Sakupljeni podaci o starosnoj dobi ili polu upotrebljavaju se samo u statističke svrhe ili za korištenje u okviru programa sprečavanja diskriminacije na osnovu starosne dobi ili polu. Bliže načine prikupljanja, čuvanja i upotrebe podataka iz stava 1. ovog člana propisuje Ministarstvo.	
22	Brodski postupak po prigovoru pomorca Član 372 Član posade broda koji smatra da su mu povrijeđena prava u vezi životnih i radnih uslova na brodu ima pravo da podnese usmeni i pismeni prigovor nadređenom oficiru, zapovjedniku broda, vlasniku broda, brodaru, kompaniji ili Lučkoj kapetaniji Ministarstvu, a ako to smatra potrebnim i odgovarajućim organima u lukama pristajanja broda. ...	Prihvata se
23	Zaštita prava pomoraca iz radnog odnosa Član 373	Prihvata se

	U inostranim lukama član posade broda koji je državljanin Crne Gore može se, radi zaštite svojih prava iz radnog odnosa, obratiti diplomatskim ili konzularnim predstavništvima Crne Gore ili Ministarstvu	
24	Napomena: Komentari Nacrt ZSP u mnogim poglavljima sadrži članove koji bi morali biti predmet podzakonskih akata – pravilnika i uredbi. Dosadašnja vrlo gorka i negativna praksa nas uči da u Nacrtu ZSP treba da se propišu samo generalne odrednice koje će se razrađivati podzakonskim aktima MP. Podzakonska akta, za razliku od ZSP, možemo i moramo brzo i efikasno prilagoditi potrebama, međunarodnim standardima, zahtjevima pomorske privrede, itd. Donošenjem novog ZSP se moraju donijeti i nova podzakonska akta, pravilnici i uredbi u kojima bi trebali da učestvuju ili makar da se konsultuju i pomorski subjekti na koje se odnose ti propisi. U svim poglavljima odnosno članovima u kojima se određuje naknada koja se uplaćuje u Budžet tražimo da se od te uplate 50% namjenski iskoristi tj. da se vrate u sistem na koji se ta naknada odnosi. Ovim stvaramo uslove za održiv rad pomorske administracije, obezbjeđivanja sredstava za obaveze proistekle iz STCW zahtjeva, poslova i održavanja sigurnosti plovība, itd. Ovo je jedan od najvažnijih uslova na kojima se baziraju naši prijedlozi i zahtijevamo od MP da se za ovaj zahtjev izbore. - Nemamo Kolektivni ugovor za crnogorske pomorce koji plove na brodovima u međ. plov. strane državne pripadnosti. Zahtjev MLC 2006. Nezavisno od Nacrta ovog zakona, MP u dogovoru sa Sindikatom, mora čim prije pokrenuti izradu i donošenje. - Od. Člana 330. Do čl. 339 nema propisanih članova. - Djelovi članova 340. i 341., koji propisuju detalje, brisati odnosno ti zahtjevi da budu propisani Pravilniko o radu agencija koje posjeduju pri zapošljavanju pomoraca. - Re-definisati čl. 361. jer sve navedeno je već spomenuto u poglavlju Posada broda. Ovaj član treba da glasi (dio teksta iz brisanog člana 340.): Posredovanje pri zapošljavanju pomoraca na brodovima crnogorske državne pripadnosti i brodovima strane državne pripadnosti vrši Zavod za zapošljavanje Crne Gore (u daljem tekstu: Zavod). Posredovanje pri zapošljavanju pomoraca na brodovima crnogorske i strane državne pripadnosti mogu obavljati i pravna lica, na osnovu odobrenja Ministarstva. Bliže uslove u pogledu odobrenja, načina rada i opreme pravnih lica koji obavljaju poslove posredovanja pri	Komentar Primjedbe su u velikoj mjeri prihvaćene.

	zapošljavanju pomoraca te obnavljanja i oduzimanja odobrenja kao i nadzora nad radom pravnog lica i nadzor nad sertifikacionog tijela koje provjerava ispunjenost uslova za standard sistema kvaliteta propisuje Ministarstvo, uz saglasnost organa državne uprave nadležnog za poslove rada. Zahtjev MLC Reg. 1.4 para 5. & B1.4.1(e) : U cilju donošenja politike zapošljavanja pomoraca Ministarstvo prikuplja i analizira sve podatke o tržištu rada pomoraca, uključujući sadašnje i buduće pribavljanje pomoraca za rad kao članova posade razvrstane po starosnoj dobi, polu, položaju, stručnoj osposobljenosti i zahtjevima pomorske privreda. Sakupljeni podaci o starosnoj dobi ili polu upotrebljavaju se samo u statističke svrhe ili za korištenje u okviru programa sprečavanja diskriminacije na osnovu starosne dobi ili polu. Konvencija o radi pomoraca 2006 – MLC 2006, koja štiti interese pomoraca, zahtijeva od države potpisnice da ima uređen sistem zapošljavanja ili posredovanja pri zapošljavanju pomoraca. Kada znamo da više od 2/3 pomoraca zaposlenje nalazi preko agencija iz susjednih država onda je odgovor jednostavan. Zahtjevima ovog zakona MP i Ministarstvo rada su u obavezi da sankcionišu i sve one ilegalne pojedince koje rada u CG a vrše posredovanje pri zapošljavanju pomoraca na stranim brodovima. Takođe, zahtjev je i da MP ima podatke o svakom ukrcaju odnosno iskrcaju pomorca. Svi ovi zahtjevi se mogu i moraju ispuniti ne ugrožavajući interes pomoraca. Na MP je da krene da ispunjavaju svoje obaveze.	
25	Član 375 Nadzor nad sprovođenjem ovog zakona i propisa donesenih na osnovu ovog zakona, kao i drugih propisa kojima se uređuje sigurnost pomorske plovīdbe vrši inspektor sigurnosti plovīdbe Ministarstva i lučkih kapetanija. Inspektor sigurnosti plovīdbe koji vrši i poslove PSC inspektora, Inspekcijiski pregled vrši inspektor, i to inspektor nad pomorskim objektima strane državne pripadnosti i njihovim posadama (u dalijem tekstu: PSC inspektor), i Inspektor sigurnosti plovīdbe u okviru nadležne lučke kapetanije nad pomorskim objektima crnogorske državne pripadnosti, stranim čamcima i njihovim posadama. Nadzor nad obavljanjem djelatnosti posredovanja pri zapošljavanju pomoraca, u skladu sa ovim zakonom, vrši organ državne uprave nadležan za rad i socijalno staranje. Nadzor nad obavljanjem djelatnosti posredovanja pri zapošljavanju pomoraca u skladu sa članom 340 ovog zakona, vrši inspektor sigurnosti pomorske plovīdbe i organ državne uprave nadležan za rad.	Prihvata se

	Bliže uslove koje mora ispunjavati lice iz stave 2. i 3. ovog člana u pogledu stručne spremlje, iskustva, ispite i ostale posebne uslove propisuje Ministarstvo.	
26	U SVIM OSTALIM ČLANOVIMA GDJE SE POMINJE PSC INSPEKTOR ZAMIJENITI SA INSPEKTOR SIGURNOSTI PLOVIDBE KOJI VRŠI I POSLOVE PSC INSPEKTORA.	Prihvata se
27	NOVI Član 401 U vršenju inspekcijskog nadzora nad obavljanjem djelatnosti posredovanja pri zapošljavanju pomoraca u skladu sa članom 340 stav 3 ovog zakona provjerava se: - da li pravno lice koja obavlja djelatnost posredovanja pri zapošljavanju pomoraca ima izdato odobrenje; i - da li pravno lice kojem je izdato odobrenje za obavljanje poslova posredovanja pri zapošljavanju pomoraca obavlja djelatnost u skladu sa odredbama posebnog propisa iz člana 340 stav 3 i izdatom ovlaštenju. Inspekcijski nadzor u skladu sa stavom 1 alineja 1 ovog člana vrši organ državne uprave nadležan za rad a inspekcijski nadzor u skladu sa stavom 1. alineja 2 ovog člana vrši inspektor sigurnosti pl NOVI Član 402 Ako u vršenju inspekcijskog nadzora iz člana 401 stav 1 alineja 1. ovoga zakona organ državne uprave nadležan za rad utvrdi da fizičko ili pravno lice obavlja djelatnost posredovanja pri zapošljavanju pomoraca bez odobrenja Ministarstva, usmenim rješenjem će u zapisniku privremeno do otklanjanja nedostatka, zabraniti obavljanje djelatnosti pravnom ili privatnom licu za koju utvrdi da obavlja poslove u vezi sa posredovanjem pri zapošljavanju pomoraca. Rješenje iz stava 1. ovog člana izvršava se odmah pečaćenjem poslovnih prostorija, opreme za rad ili na drugi pogodan način. Uručenje usmenog rješenja iz stava 1. ovog člana organ državne uprave nadležan za rad je dužno predati stranci u pisanom obliku u roku od osam dana od dana izricanja zabrane usmenim rješenjem. Protiv rješenja iz stava 1. ovoga člana može se podnijeti žalba a koju rješava organ državne uprave nadležan za rad. Ako inspektor sigurnosti plovīdbe ili organ državne uprave nadležan za rad utvrdi da pravno lice vrši poslove u vezi sa posredovanjem pri zapošljavanju pomoraca suprotno ovlaštenju Ministarstva naložit će mu otklanjanje nedostataka ili nepravilnosti u određenom roku, koji ne može biti duži od petnaest dana, a ako nedostaci ili nepravilnosti ne budu otklonjeni u naznačenom roku predložit će Ministarstvu oduzimanje ovlaštenja. Inspektor sigurnosti plovīdbe i organ državne uprave nadležan za rad će o svakom izvršenom nadzoru i preduzetim mjerama pisanim putem obavijestiti Ministarstvo. ovidbe.	Komentar Smatramo da je predloženi novi član 401 upravo metod nomotehnike koji je prethodno kritikovan, dakle uvođenje detalja koji opterećuju zakon, a prirodno su dio podzakonskog akta.

	Napomena:	Komentar
28	KOMENTARI: Činjenica je da imamo hroničan nedostatak inspektora sigurnosti plovību. Nacrtom ovog zakona imamo dvije vrste inspektora - Inspektora sigurnosti plovība I PSC inspektora. Tražimo da se ti poslovi objedine u zvanje Inspektora sigurnosti plovība. U svim članovima gdje se pominje PSC inspektor tražimo da se to promijeni u Inspektor sigurnosti plovība koji vrši poslove PSC inspektora. Ovim tražimo da Inspektor sigurnosti plovība obavlja i dodijeljene poslove koje zahtijeva Paris MoU. Naravno, Inspektor sigurnosti plovība koji obavlja poslove PSC inspektora mora da ispunjava propisane uslove iz člana 376. Inspektor sigurnosti plovība za svoje poslove odgovara Lučkom kapetanu I radi po njegovom nalogu. Inspektor sigurnosti plovība kada obavlja poslove PSC inspektora radi po nalogu Dir. direktorata za pomorsku i unutrašnju plovību i odgovara mu za svoje poslove. Dodati da nadzor nad obavljanjem djelatnosti posredovanja pri zapošljavanju pomoraca vrši i inspektor sigurnosti pomorske plovība a ne samo organ državne uprave nadležan za rad i socijalno staranje. Ovo iz razloga jer inspektor organa uprave nadležnog za rad i socijalno staranje nije stručan za poslove koje obavljaju agencije koje posreduju pri zapošljavanju pomoraca. Propisati bliže uslove koje mora ispunjavati lice koje vrši nadzor nad agencijama koje posreduju u zapošljavanju pomoraca u pogledu stručne sprema, iskustva, ispite i ostale posebne uslove.	Primjedbe su uglavnom prihvaćene.

Nacionalni parkovi Crne Gore; Služba za kadrovske, pravne i opšte poslove – Andrija Marojević

1	Javno preduzeće za nacionalne parkove Crne Gore u cilju adekvatne zaštite biodiverziteta Nacionalnog parka Skadarsko jezero i propisivanja uslova kojima se štiti priroda kada je u pitanju plovība na Skadarskom jezeru, daje sledeće sugestije na Nacrt Zakona o sigurnosti plovība. U članu 16 izmijeniti stav 3 i dodati stav 4 koji treba da glase:	Prihvata se
---	--	-------------

	"Na Skadarskom jezeru zabranjena je plovība plovilima bez odobrenja koje izdaje Agencija za zaštitu životne sredine (u daljem tekstu: Agencija). Odobrenje iz stava 3 ovog člana se izdaje na osnovu uslova propisanih Pravilnikom koji donosi Ministarstvo ekologije, održivog razvoja i razvoja sjevera (u daljem tekstu: Ministarstvo)." U kaznenim odredbama propisati kaznu za "plovību plovilima na Skadarskom jezeru bez odobrenja koje izdaje Agencija" U završnim odredbama propisati da se Pravilnik iz člana 16 stav 4 donosi u roku od šest mjeseci od dana stupanja na snagu ovog Zakona. Gore navedenim Pravilnikom je potrebno propisati bliže uslove za zaštitu prirode prilikom upotrebe plovila na Skadarskom jezeru.	
--	--	--

PREDUZETNIK IVAN PEULIĆ BARBA BOATS HERCEG NOVI +38269196272

	Primjedba/predlog/sugestija :	Komentar
1	Primjedba se odnosi na značenje izraza Član 8, pojam čamac (125) „čamac je plovni objekt namijenjen za plovību morem koji je registrovan za prevoz najviše 12 putnika, čija je dužina trupa veća od 2,5 metra, a manja ili jednaka 12 metara, ili ukupne snage pogonskog uređaja većeg od 5 kW, a ne obuhvata: plovila koja ne pripadaju drugom pomorskom objektu u svrhu prikupljanja, spašavanja ili obavljanja radova; plovila namijenjena isključivo za takmičenje; kanue, kajake, gondole i pedaline; daske za jedrenje i daske za jahanje na talasima;" Primjedba se odnosi na definisanje čamca, predlažem da definicija ostane ista kao u važećem zakonu „Čamac je plovni objekat namijenjen za plovību morem, koji nije brod ni iahta. 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;" <u>Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije :</u> Predložene izmjene zakona jednostavno ne prepoznaje plovila do 12m koji prevoze više od 12 putnika. Ove predložene izmjene šokantno ograničavaju broj putnika na 12 za stotine brodova, ujedno direktno ugrožavaju poslovanje malih brodara na teritoriji Crne Gore, posebno u Bokotorskom zalivu gdje se praktikuju kratke relacije u prevozu putnika. Zbog navedenog definisanja čamca u riziku smo svi da se zaliv preplavi glijerima da bi zadovoljili potrebe turista iz Herceg Novog, Tivta i Kotora a redovne linije su ugrožene jer ne mogu se brodovi	Značenje izraza „čamac“ u članu 8 Nacrta predmetom je posebne analize Tehničkog inspektorata Organa uprave.

	bu skladu sa zakonom brzo nabaviti. A najbitnijeje ugrožavanje egzistencije zbog nemogućnosti korišćenja velikog broja brodova za potrebe za koje su kupljeni/otplaćuju se (i to po ne malim cijenama) a ova grana privredc koja se bavi izletima nije previše profitabilna već zadovoljava osnovne minimalne potrebe egzistencije. U Kotoru, brodari pružaju ključne usluge prevoza putnika, kao što je linija Perast - Gospa, koja povezuje turističke lokacije i omogućava životnu aktivnost u tom području. Takođe, tenderi koji prevoze putnike sa usidrenih kruzera na obalu ne smiju biti ograničeni, jer predstavljaju vitalnu uslugu za turistički sektor. U Herceg Novom, ugrožena redovna linija na relaciji Rose - Herceg Novi za mještane Lušnice poluostrva predstavlja osnovnu povezanost za svakodnevni život, dok tokom ljetnjih mjeseci postoji velika potreba za prevozom na popularna izletišta poput Žanjica, Arza, Mamule i Plave Spilje. Ograničenje broja putnika može imati ozbiljne negativne posljedice na ove usluge, smanjujući dostupnost za mještane i turiste, dok istovremeno ne adresira problem nepropisne brzine glisera u zalivu, što ugrožava sigurnost i bezbjednost svih na moru i na obali. Pozivamo na reviziju ovog zakona kako bi se podržali lokalni biznisi i sigurnost plovībe a zaštitila grana turizma. Iskoristio bi priliku da pozovem da se više javnih rasprava za ovakav zakon se održava u primorskim opštinama na koje primjena zakona i utiče.	
--	--	--

BOKA PILOT & TUG BOAT SERVICES - Bijela, Svetosavski put 32 - Tel: 068 851 151

	Nakon analize dostavljenog predmetnog Nacrta Zakona, nismo u mogućnosti da damo pozitivnu ocjenu istog iz razloga što smatramo da bi ovakav Zakon bio apsolutno štetan u gotovo svim segmentima njegove eventualne primjene. Počevši sa čitanjem prvih stranica ovog Nacrta zakona uočava se daje isti rađen bez konsultacija sa ljudima iz struke koji su u mogućnosti da daju veliki doprinos kvalitetnoj izradi Zakona koji bi u velikoj mjeri eliminisao probleme koji se javljaju godinama u nazad. 1 Samom konstatacijom u dijelu - PLOVIDBA U USKOM KANALU ČL. 17 - gdje se kaže da Ministarstvo propisuje pravila o izbjegavanju sudara na moru, oslikava se stepen neozbiljnosti ovog nacrta (Pravila o izbjegavanju sudara na moru su međunarodna pravila ustanovljena davne 1972 godine i trebala bi da važe i u Crnoj Gori i njenom moru jednako kao u svim ostalim morima svijeta) Zaključak ie da je ovaj Nacrt zakona potrebno ponovo uraditi i pri tom iskoristiti znanie i iskustvo i konsultovati veliki broj ljudi koji mogu da prenesu	Komentar Cijenimo predmetne primjedbe u cilju poboljšanja Nacrta zakona. U tom smislu sve utemeljene sugestije su prihvaćene.
--	--	---

svoja iskustva iz dugogodišnje prakse i koji će tai Zakon u konačnom i primienivati. U nastavku ćemo, zbog velikog broja nedostataka a malo prostora, pomenuti samo neke detalje koji se tiču problema sa kojima se naše pilotažno privredno društvo redovno susreće:	
Primjedba/predlog/sugestija 1: SUKOB INTERESA I NELOJALNA KONKURENCIJA <u>Obrazloženje primiedbe/predloga/sugestiiie 1 :</u> Luci Kotor je dozvoljen dominantni položaj što je apsolutno zakonski nedopustivo. Iz te pozicije luka Kotor nastupa sa ucjenama prvenstveno pomorskih agencija a onda i svih ostalih koji im smetaju. Radi direktnog sukoba interesa Svjeteka i Evropska pilotska organizacija preporučuju da pilotažna preduzeća budu izdvojena od luka. Luka Kotor je jedna od rijetkih u svijetu koja uživa takav MONOPOL. Imamo situaciju da u Baru važe jedna pravila a u Bokokotorskom zalivu druga (Oba područja se nalaze u C.G.) Predlažemo da pilotažna preduzeća budu na istim početnim pozicijama u tržišnoj utakmici što znači da bi privredno društvo koje ispunjava uslove za za obavljanje pilotaže moralo da bude zasebno preduzeće koje ima svoje obaveze i svoje odgovornosti. Time se izbjegava dominantni položaj. U članu 86 se traži da svaki pilot mora obaviti najmanje 30 pilotaža u periodu od 5 godina. Kako da taj uslov ispuni pilotažno preduzeće kojemu je onemogućeno da obavlja svoju djelatnost bez obzira što posjeduje odobrenje za rad i za područje koje mu se nezakonito uskraćuje i na taj način dovodi u situaciju da zaposleni piloti ne mogu da ispune tražene uslove.	Komentar U Nacrtu zakona pilotaža se uređuje isključivo sa aspekta sigurnosti plovidbe. U članu 86 postavljaju se minimalni uslovi za produženje pilotske legitimacije.
Primjedba/predlog/sugestija 2: STEČENA PRAVA I PROFESIJA POMORSKI PILOT <u>Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 2:</u> Bez obzira što je u članu 86 određeno na koji način se produžava pilotska legitimacija, smatramo daje potrebno u Prelaznim i završnim odredbama novog Zakon obratiti pažnju i zaštititi stečena prava pomoraca koji su ispite polagali pod uslovima koji su važili u momentu samog polaganja ispita. Na to bi smo nadovezali i davanje, osim kapetanima, i oficirima koji imaju želju da se profesionalno bave pilotažom mogućnost da polažu ispit. Do sada se posao pilota tretirao kao usputno zanimanje !!!	Komentar Uvažavamo sugestije za prelazne i završne odredbe zakona kao i komentare o profesiji pomorskog pilota.
Primjedba/predlog/sugestija 3: UPOTREBA TEGLJAČA <u>Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 3:</u> U članu 91 traži se upotreba tegljača ptezne sile od 100 T. Smatramo daje mnogo svrsishodnije, i sa aspekta sigurnosti bolje, imati dva tegljača od 20 - 30 T ptezne sile nego jedan od 100 T. Ulaganje u	Prihvata se Sugestije za član 91 zakona su uvažene, isti je adekvatno korigovan.

	takav tegljač je nepotrebno komentarisati. Iskustvo je pokazalo daje mnogo bolji efekat koristiti tegljače na dvije pozicije posebno u tako uskim prolazima kao što su kod nas prolaz Kumbor i prolaz Verige. Presudnu ulogu ne igra ni vrsta propulzije kod tegljača. Jednostavno rečeno, ako ne znaš upotrebiti tegljač koji ti je na raspolaganju džaba ti je i 100 i 200 tona. Iz navedenog proizilazi da bi se trebalo orjentisati na kapacitete koje je moguće obezbjediti u C.G.	
	Primjedba/predlog/sugestija 4: POVELJA EVROPSKOG PARLAMENTA br. 352 iz 2017 god. <u>Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 4:</u> Prema propisima EU i naznačenoj Povelji Evropskog Parlamenta i Vijeća br. 352 iz 2017 godine kojom je predviđeno da, ukoliko postoji više pružatelja usluga, upravljačko tijelo ili nadležni Državni organ ne bi smio diskriminisati pružatelje lučkih usluga a posebno ne u korist preduzeća ili tijela u kojem sudjeluje.	Komentar U Nacrtu zakona pilotaža se uređuje isključivo sa aspekta sigurnosti plovīdbe.

Udruženje brzih glisera

	Poštovani,	Ne prihvata se
1	Kao NVU Udruženje vlasnika brzih plovila za prevoz putnika u pomorskom i priobalnom saobraćaju, želimo da izrazimo zahvalnost na vašem razumijevanju i na odgovorima tokom zasjedanja 4. marta na okruglom stolu. Cijenimo što ste nas primili i uvažili stavove koje smo iznosili tokom i prije rasprave. Želimo da naglasimo da naš stav ostaje nepromijenjen – predlog koji smo dostavili je da brzina bude 10 + 8. Takođe, želimo da se ogradimo od stava koji je iznio pojedinac tokom diskusije, jer on nije u skladu sa našim zahtjevima. Još jednom hvala na podršci i izdvojenom vremenu. Radujemo se budućoj saradnji, kao i novim idejama i dogovorima. S poštovanjem, NVU Udruženje vlasnika brzih plovila za prevoz putnika u pomorskom i priobalnom saobraćaju	Frekvencija pomorskog saobraćaja u Bokokotorskom zalivu se konstantno uvećava a time i rizik od pomorskih nesreća, Ministarstvo cijeni suštinskim poštovanje mjera kojima je cilj da doprinesu povećanju sigurnosti plovīdbe, zaštite ljudskih života i zaštite mora od zagađenja sa plovinih objekata. Ministarstvo je zauzelo jasan stav po pitanju brzina u Bokokotorskom zalivu do konačne izrade studije sigurnosti i procjena rizika plovīdbe u zalivu koja će imati konkretne zaključke u cilju smanjivanja rizika i poboljšanja sigurnosti plovīdbe. U skladu sa rezultatima studije, u planu je uvođenje plovnog puta, šeme odvojene plovīdbe kao i instalacija pomorske signalizacije. Plovni put riješiće brojne probleme u Bokokotorskom zalivu, posebno režim plovīdbe u uskim kanalima Kumbor i Verige. Napominjemo da je odredba važećeg Zakona kojom je propisano da plovni objekti dužine do 24 metra mogu ploviti brzinom do četiri čvora iznad propisane brzine, u Nacrtu se zamjenjuju sa plovnim objektima do 12 metara.

		Nova odredba uvodi obavezu za plovne objekte do 12m da plove u zoni uz sredinu zaliva koja se nalazi s njihove desne strane, što će udaljiti takve plovne objekte od obale i smanjiti uticaj valova na obalnu zonu.
--	--	---

Zavod za hidrometeorologiju i seizmologiju

1	Član 5 — Nadzor nad obavljanjem poslova koji se odnose na sigurnost plovībe o Od ZHMS-a, kao organa uprave nadležnog za obavljanje hidrografske djelatnosti se traži da bude/organizuje NADZOR u poslovima koji se odnose na sigurnost plovībe. Predlažemo da se u ovom članu izbriše organ uprave nadležan za hidrografsku djelatnost, jer ZHMS ni u jednom aspektu državnog uređenja nije nadzor za bilo koje poslove, niti ima kapacitete i uslove da to radi.	Prihvata se
2	Član 9 — Poslovi od javnog interesa o U stavu I pod odeljkom c) se pominje obavljanje hidrografske i meteorološke djelatnosti, koju obavlja ZHMS, a pod odeljkom g) pomorska meteorološka i hidrografska služba, koju obavlja UPS. Predlažemo jasno definisanje i diferenciranje navedenih aktivnosti/službi i njihovih uloga, jer su prema nacrtu duplirani i nerazjašnjeni.	Prihvata se
3	Član 12 — Sidrišta i zone zabranjenog sidrenja o U ovom članu je predloženo da sidrišta i zone zabranjenog sidrenja određuju lučka kapetanija i ZHMS. Smatramo da to nije adekvatno, jer u ZHMS-u ne radi niko pomorske struke, ko bi hipotetički bio pozvan i verziran da tako nešto uradi. Dalje, nije definisana ni procedura, ni način kako bi se to uradilo. Uloga ZHMS-a u pogledu sidrišta je uvijek bila finalno ucrtavanje sidrišta na pomorske karte. o Predlažemo da se u ovom članu izbriše organ uprave nadležan za hidrografsku djelatnost u procesima određivanja sidrišta i zona zabranjenog sidrenja.	Prihvata se

MUP

Uprava policije Crne Gore, Sektor za finansijsko obavještajne poslove

1	Predlažemo donošenje novog člana Zakona kojim bi se propisala obaveza uspostavljanja i vođenja Jedinственог centralnog registra plovila. Obrazloženje: Cilj predložene odredbe bio bi unapređenje evidencije, nadzora i pravne sigurnosti u oblasti	Prihvata se
---	--	-------------

plovidbe kao i povećanje transparentnosti i efikasnosti upravnih postupaka vezanih za upis, promjene vlasništva i druge relevantne pravne radnje u vezi s plovilima. Ovakav registar bi omogućio efikasno praćenje svih plovila, poboljšao sigurnost plovidbe i olakšao međunarodnu saradnju u pomorskom saobraćaju.

Sa aspekta rada Uprave policije- Sektora za finansijsko- obavještajne poslove (u daljem tekstu FOJ), neophodnost je propisati član Zakona koji bi predviđao uspostavljanje Jedinstvenog registra plovila između ostalog i iz razloga što bi isti značajno unaprijedio rad FOJ-a u borbi protiv pranja novca i finansiranja terorizma. Omogućio bi efikasniji pristup ključnim informacijama o plovilima i njihovim vlasnicima, što je od suštinskog značaja za sprovođenje finansijskih istraga, posebno ako uzmemo u obzir da radi pribavljanja potrebnih informacija sada je potrebno da se obraćamo na više adresa što usložnjava i usporava finansijske istrage.

Odredbom zakona bi trebalo propisati da je podacima iz registra omogućen elektronski pristup organima za sprovođenje zakona, dakle da isti predstavlja centralizovanu bazu podataka koja bi omogućila da nacionalni registar bude dostupan nadležnim institucijama. Digitalizovan sistem sa mogućnošću pretraga i ažuriranja podataka u realnom vremenu.

Jedinstveni registar plovila bi značajno poboljšao efikasnost Uprave policije-FOJ-a u praćenju i sprečavanju finansijskog kriminala, jer bi omogućio lakši pristup podacima, bolju saradnju sa međunarodnim institucijama i efikasnije sprovođenje zakona čime bi se smanjio prostor za kriminalne aktivnosti povezane sa pomorskim sektorom.

Sadržina Registra

Jedinstveni registar plovila bi između ostalog trebao obavezno da sadrži sljedeće podatke:

1. Podatke o vlasniku: Ime i adresa vlasnika plovila. istorija vlasništva i prenos;
2. Ako je vlasnik pravno lice ili privredno društvo: naziv, sjedište (adresa i grad, odnosno opština za pravno lice sa sjedištem u Crnoj Gori, a za pravno lice sa sjedištem u drugoj državi država i grad), matični broj, podatak da li je rezident ili nerezident, broj telefona, e-mail adresu;
3. Ako je vlasnik preduzetnik: naziv, sjedište (adresa i grad, odnosno opština za preduzetnika sa sjedištem u Crnoj Gori, a za preduzetnika sa sjedištem u drugoj državi država i grad), jedinstveni matični broj, ime i prezime, podatak da li je rezident ili nerezident, broj telefona i e-mail adresu;
4. Ako je vlasnik fizičko lice: ime i prezime, jedinstveni matični broj, adresu i opštinu, prebivališta, odnosno boravka u Crnoj Gori, datum rođenja, državu rođenja, državljanstvo, podatak da li je rezident ili nerezident, broj telefona i e-mail adresu, vrstu, broj, državu

	izdavanja i datum prestanka važenja lične isprave; 5. Podatke o operateru ukoliko ga ima koji bi sadržali sve podatke naveden u tački 2,3,i 4 zavisno od kategorije operatera; 6. Opšti podaci: Ime plovila, registarski broj, država pod čijom zastavom plovi, luka upisa (matična luka); 7. Kategorizacija plovila (teretni, putnički, ribarski, rekreativna..); 8. Podaci o registraciji plovila; 9. Tehničke karakteristike: Tip i namjena plovila, dužina , širina, gaz, bruto tonaža, nosivost; 10.Osiguranje i finansije: polisa osiguranja, Hipoteke i založna prava ako postoje; 11.Promjena vlasništva i brisanje iz registra.	
--	---	--

Bojan Drakić

1	Kao neko ko se od 2016god bavi prevozom putnika u bokokotorskom zalivu mislim da je brzina od 10 cvorova pogubna za dalji tok naseg poslovanja. Vlada treba da ima u vidu da preko 300 porodica se hrani od posla prevoza putnika sa plovilima kojima je kruzina brzina 18cvorova. Jedino pravo resenje bi bilo ucrtati plovni put za plovila iz privrednog sektora u suprotnom nasi poslovi kao i egzistencija velikoga broja ljudi koji se istim bave ce biti ugrozena. Hvala! Postoji jos jedan segment koji vlada trenutno u stanu ekonomskog napretka treba da razmotri. To je potrosnja goriva po turi koju gliser prodje za 3h koja iznosi 85litara benzina. Sa brzinom od 18 milja mozemo da uradimo 3 ture u jednom danu sto je 255litara po plovilu. Ukupan broj plovila u privredi je preko 300 u Kotoru ako racunamo da svako trosi prosjecno 240litara u tri ture a brzinom od 10 cvorova ta ista tura traje 6sati potrosnja se samnjuje na 90litara dnevno po plovilu. To direktno znaci 40% manje potrosnje goriva u svim kompanijama koje rade u zalivu a samim tim i manji prihod od akciza na gorivo u 7 mjeseci koliko traje sezona u kotorskom zalivu. Prostim racunicom to su milioni eura manje u budzetu za 7 mjeseci. Hvala ako citate i razumijete da nije samo nama kao pruziocima usluga interes vec obostrani! Pozdrav!	Ne prihvata se Ministarstvo je zauzelo jasan stav po pitanju brzina u Bokokotorskom zalivu do konačne izrade studije sigurnosti i procjena rizika plovidbe u zalivu koja će imati konkretne zaključke u cilju smanjivanja rizika i poboljšanja sigurnosti plovidbe. U skladu sa rezultatima studije, u planu je uvođenje plovnog puta, šeme odvojene plovidbe kao i instalacija pomorske signalizacije. Plovni put riješice brojne probleme u Bokokotorskom zalivu, posebno režim plovidbe u uskim kanalima Kumbor i Verige. Napominjemo da je odredba važećeg Zakona kojom je propisano da plovni objekti dužine do 24 metra mogu ploviti brzinom do četiri čvora iznad propisane brzine, u Nacrtu se zamjenjuju sa plovnim objektima do 12 metara. Nova odredba uvodi obavezu za plovne objekte do 12m da plove u zoni uz sredinu zaliva koja se nalazi s njihove desne strane, što će udaljiti takve plovne objekte od obale i smanjiti uticaj valova na obalnu zonu
---	---	---

Đorđe Nikolić

1	Primjedba/predlog/sugestija 1: Primjedba na nacrt Zakona u cjelini. Cjelokupna jedna kategorija plovila je izostavljena, odnosno ostala nedefinisana.	Ne prihvata se Napominjemo da je odredba važećeg Zakona kojom je propisano da plovni objekti dužine do 24 metra mogu ploviti
---	---	--

<u>Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 1:</u> Nacrtom Zakona nisu obuhvaćena, odnosno prepoznata „Mala brza plovila“ kojih u Boki ima preko 300 registrovanih u privredne svrhe. To su mali brzi gliseri do 7 metara dužine koje je Zakon svrstao u kategoriju „Plovila do 24 metra.“. To znači da su „Mala brza plovila“ u istoj kategoriji kao velika brza plovila veličine od 7m do 12m, jahte do 12,16,24m, tenderi kruzera, ostali brodovi do 24 metra, što nije dobro definisano niti usklađeno sa realnom situacijom u Boki. Zakon je potrebno prilagoditi realnosti da se u Boki nalazi preko 300 registrovanih „Malih brzih plovila“ veličine do 7 metara čiju plovidbu je potrebno kroz kategorizaciju definisati i dalje njihovu plovidbu urediti. „Mala brza plovila“ su redovni, odnosno svakodnevni učesnici u saobraćaju i najbrojniji po tipu plovila (DO 7 METARADUŽINE) i zavrijeđuju pažnju i pažljivo uređen način plovidbe kako bi se osigurala sigurnost na moru, kao i obezbijedilo što manje oštećenje obale i što veći stepen očuvanja morskog biodiverziteta. Stavljanjem tolikog broja plovila u kategoriju „Plovila do 24 metra“ direktno utiče na ogromnu devastaciju obale, ogromno zagađenje Boke i smanjenu sigurnost plovidbe. Neophodna je kategorizacija i definisanje posebne kategorije za NAJBROJNIJE SVAKODNEVNE UČESNIKE (mala brza plovila dužine do 7 metara) u pomorskom saobraćaju.	brzinom do četiri čvora iznad propisane brzine, u Nacrtu se zamjenjuju sa plovnim objektima do 12 metara.
Primjedba/predlog/sugestija 2: Članom 16. navedenog zakona je brzina plovidbe je definisana na način da su sva plovila do 24 metra u jednoj kategoriji. Potrebna je promjena i regulisanje brzine na brzinu po jasno definisanim kategorijama plovila. <u>Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 2:</u> „PLOVNI OBJEKTI DO 24 METRA MOGU PLOVITI BRZINOM DO ČETIRI ČVORA IZNAD BRZINE PROPISANE U STAVU 2 TAČKA 1 I TAČKA 2 AL. 1 I 2 OVOG ČLANA“ Nakon izvršene kategorizacije plovila, odnosno definisanja „Malih brzih plovila“ veličine do 7 metara kao zasebne kategorije, jer se evidentno ne ponašaju „Mala brza plovila“ na moru isto kao velika brza plovila (iznad 7 metara), jahte, brodovi do 24m i tenderi od kruzera, potrebno je posebno regulisati i brzinu za „Mala brza plovila“. „Mala brza plovila“ se optimalno ponašaju pri brzini između 18 i 20 čvorova, a to znači : 1. ZBOG SVOJE KONSTRUKCIJE PLOVILA (GLISERA) NAJMANJI TALAS PRAVE NA TOJ BRZINI ŠTO „ČUVA“ OBALU OD RAZARANJA KOJA BI SE MOGLA DESITI UKOLIKO 300 PLOVILA „ZAKOPAJU MORE“ PRI BRZINI OD 10, 14 ILI 16 ČVOROVA. DIREKTAN UTICAJ NA OČUVANJE OBALE I MORSKOG BIODIVERZITETA	Komentar Nova odredba uvodi obavezu za plovne objekte do 12m da plove u zoni uz sredinu zaliva koja se nalazi s njihove desne strane, što će udaljiti takve plovne objekte od obale i smanjiti uticaj valova na obalnu zonu.

	2. NAJMANJA POTROŠNJA GORIVA PRI BRZINI GLISIRANJA ŠTO OPET ZNAČI MANJA ZAGAĐENOST MORA I OKOLINE 3. POVEĆANA SIGURNOST I UDOBNOST PUTNIKA PRI BRZINI GLISIRANJA NEGO PRI „KOPANJU MORA“ NA 10, 14 ILI 16 ČVOROVA Jako bitno definisati plovni put Ċe je moguće glisirati (voziti 18 ili 20 ĉvorova) u Boki. Od Sv.Matije u Kotoru do Sv.ĐorĊa u Perastu, pa od restorana Adriatica do Marine Porto Novi i od srednjeg podmorničkog tunela do Mamule, pa na dalje. Na taj naĉin bi se omogućio nesmetan i bezbjedan prevozputnika na moru uz jasan zakonski okvir koji prepoznaje „Mala brza plovila“ kao posebnu kategoriju uĉesnika u pomorskom saobraćaju. Svako kršenje zakona NESELEKTIVNO najstroŹije kazniti.	
3	Primjedba/predlog/sugestija 3: Ĉlan 182. - Drugi ĉlan posade nepotreban za „Mala brza plovila“ <u>ObrazloŹenje primjedbe/predloga/sugestije 3:</u> Nakon izvršene kategorizacije plovila i prepoznavanje kategorije „Mala brza plovila“ koja su registrovana u privredne svrhe potrebno je omogućiti upravljanje plovilom samo jednom ĉlanu odnosno mornar-motoristi zbog lakoće upravljanja plovilom duŹine do 7 metara Ċe je mornar-motorista na tako malom plovilu sasvim dovoljan ĉlan posade zbog male veliĉine plovila i lakoće upravljanja i manevrisanja istim, te moŹe osigurati maksimalnu bezbjednost plovibde i sigurnost putnika na tako malom plovilu.	Ne prihvata se Analzom operacija te procjenom rizika od identifikovanih opasnosti na ĉamcima za privrednu djelatnost sa aspekta sigurnosti plovibde konstatovano je Ċa je jedan ĉlan posade nedovoljan za sluĉajeve hitnih i vanrednih dogaĊaja n.pr. onesposobljenosti jedinog ĉlana posade

Nacionalno udruŹenje proizvoĊaĉa ribe Crne Gore – Marko Kise

Orjenski bataljon 9, Herceg Novi; Tel: 068/331-028

	Poštovani,	Komentar
1	Na javnoj raspravi koja je odrŹana u prostorijma Privredne komore CG sugerisao sam neke prijedloge a vi ste mi rekli Ċa iste dostavim u pisanoj formi što sada i ĉinim: U cjelini za nas ribare Zakon je dosta dobar i imamo vrlo mali broj primjedbi koje se tiĉu prvenstveno ribara. Odnose se prije svega na nedovoljno bavljenje problemima koji utiĉu na tehniĉke preglede i sigurnost plovila prilikom vezivanja. Da bi se izvršio tehniĉki pregled drvenih ribarskih ĉamaca i brodova na suvom, a koji su duŹi od 10m u Crnoj Gori ne postoje uslovi za to. Ne postoje remnontna brodogradilišta sa sinhroliftovima ili saonicama. Podizanje drvenih	Definicija u vaŹećem Zakonu je: „Ribarski brod je brod na mašinski pogon, koji je namijenjen i opremljen opremom za ulov ribe i drugih morskih organizama, ĉija je duŹina višs od 12 metara i BT viša od 15“. Dakle u ovakvoj definiciji duŹina i BT broda su kumulativni uslov. Ova definicija je predmetom dodatne analize. Cijenimo komentare i sugestije iz Vaše profesionalne prakse, isti ĉe biti predmetom razmatranja Tehniĉkog inspektorata Organa uprave.

čamacu i brodova sa dizalicama u postojećim marinama u CG dolazi do uvijanja i lomljenja konstruktivnog dijala. Ako je brod star može doći i do pucanja broda. U Crnoj Gori ne postoje ni ribarske luke. Ribari svoja plovila vezuju na nesigurnim privezištima uz obalu ili na plutačama. Zbog toga dovode u pitanje sigurnost svojih plovila ali i sigurnost plovīdbe u unutrašnjim morskim vodama posebno u Bokokotorskom zalivu. Ovo je najbitnija primjedba jer ovaj Zakon nije predvidio ove probleme koji bitno utiču na sigurnost plovīdbe. Jedino što zahtjevamo da se promjeni u ovom Zakonu je da se u čl.8 tačka 88. ispravi i glasi „Ribarski pomorski brod je pomorski brod na mehanički pogon namjenjen i opremljen za ulov ribe i drugih živih organizama iz mora ili sa morskog dna, čija je dužina veća od 12m ili 15 BT“ Napomena: Do sada je ovako glasio sadašnji Zakon i ne znamo zašto je promjenjen jer u Crnoj Gori je 9 ribarica registrovano u čamce a ne u brodove i prema našem predlogu i dalje bi bili registrovani u čamce a ne u brodove. Ovo će za ribare biti veliki problem ako ne ispravite. Na identičan način su registrovani ribarski čamci i brodovi u Hrvatskoj i Italiji. Predložio sam na koji način se može povećati brzina glisera prilikom izlaska iz tjesnaca Kumbor do izlaska iz Bokokotorskog zaliva a to je: da ne smiju prilaziti obali na udaljenosti manjoj od 400m ili da se kreću plovīm putevima kroz HercegNovski zaliv – Topaljski. Time ne ugrožavaju ni kupaće ni druga plovila. Brzina kojom bi se krećali treba da odredi struka a ne mi.	
---	--

Javno preduzeće za upravljanjem Morskim dobrom Crne Gore

		Komentar
1	Prije nego što navedemo konkretne primjere smatramo da je generalni utisak da smo imali kratko vrijeme da detaljnije sagledamo sve odredbe koji se odnosi na trajektnu liniju. Sve dole navede sugestije su samo dio odredbi koje smo uspjeli uočiti i sigurni smo da postoji još odredbi koje bi vjerovatno trebalo poboljšati. Prema postojećem nacrtu Zakona o sigurnosti plovīdbe, ne postoji član zakona koji se odnosi na Trajekte i Trajektnu liniju između pristaništa Lepetane-Kamenare-Lepetane, pa stoga predlažemo dopunu istog, koji bi se odnosio i regulisao naš status. U prethodnom Zakonu je sve bilo uvršteno u Članu 182.	Javni poziv građanima, stručnoj javnosti i svim drugim zainteresovanim licima da se uključe u javnu raspravu i daju svoj doprinos u razmatranju Nacrta zakona o sigurnosti plovīdbe je trajao 28 dana. Mišljenja smo da je to bio dovoljan period da se obavljeni Nacrt razmotri i da nam se dostave sugestije i predlozi u svim segmentima za koje se smatra da treba da se interveniše. Prilikom odluke o izradi Nacrta zakona odlučeno je da prevoz putnika i/ili stvari u unutrašnjem pomorskom saobraćaju ostaju na snazi u sada važećem Zakonu o sigurnosti pomorske plovīdbe sve do momenta donošenja drugog propisa koji će se baviti ovim pitanjima.
2	Predlažemo da se precizno definiš termin Trajekt u definicijama, u Članu 8;	Prihvata se
3	Plovīdba uskim kanalom; Predlažemo da se reguliše plovīdba za Trajekte, jer mi vršimo	Prihvata se

	plovidbu tako što presijecamo kanal (plovidba uskim kanalom), i da nam se omogući prvenstvo prolaza u odnosu na sva plovila osim plovila koja su pod Pilotažom(kruzeri) i plovila na jedra.	
4	Raspreda; Predlažemo da se Trajekti izuzmu od odredbi ovog poglavlja, zbog specifičnog načina funkcionisanja Trajektnog prevoza. Zbog smanjene i pojačane frekvencije saobraćaja nemamo potrebe uvijek da koristimo sve Trajekte odnosno u pojedinim situacijama zbog brze promjene drumskog saobraćaja potrebno je da u kratkom vremenskom roku uključimo dodatne brodove što bi nama ovako definisana raspreda otežavala i ili usporavala.	Komentar Odredbe koje se odnose na raspredu predmet su posebne analize te će se u tom smislu razmatrati i predlog koji se odnosi na trajekte.
5	Pilotaža ; Predlažemo da se Trajekti izuzmu od odredbi ovog poglavlja, jer u tom slučaju za svaku turu morali bismo da koristimo usluge Pilota, pošto smo na stalnoj plovidbi između pristaništa, Lepetane-Kamenare-Lepetane.citirati stari zakon	Komentar U važećem Zakonu o sigurnosti pomorske plovidbe trajekti u unutrašnjem saobraćaju su izuzeti od pilotaže te će isti ostati izuzeti od pilotaže i u novom Predlogu zakona.
6	Prebrojavanje putnika (član 131);Smatramo da su odredbe ovog poglavlja neprimjenljive na trajektnu liniju na kojoj saobraćaju naši trajekti. Predlažemo da se Trajekti izuzmu od odredbi ovog člana.	Ne prihvata se Sa aspekta sigurnosti plovidbe neohodno je znati tačan broj putnika (ne imena) koji su ukrčani na trajekt.
7	Poglavlje IX Zapovjednik broda(član 306);uvažiti specifičnosti trajektna linije u slučaju spriječenosti , odsutnosti ili smrti , zapovjednika broda na način što će zapovjednika broda zamjeniti drugi zapovjednik a ne prvi oficir.	Prihvata se Isto će biti predmet podzakonskog akta koji će se donijeti na osnovu budućeg Predloga zakona
8	Odgovornost Zapovjednika, zbog smjenskog radnog vremena (I;II;III smjena), smatramo da je potrebno da na brod ima 3 zapovjednika shodno smjenama koji taj Trajekt vozi u svakoj smjeni budu Zapovjednik i Upravitelj , a ne kao što nam odredbe trenutnog zakona traže da svaki Trajekt ima po jednog (istog 24h) Zapovjednika i Upravitelja.	Prihvata se Isto će biti predmet podzakonskog akta koji će se donijeti na osnovu budućeg Predloga zakona
9	Pravo na obavljanje djelatnosti prevoza Trajektima između pristaništa, i pravo na korišćenje i održavanje pristaništa.	Komentar Isto će biti predmet drugog zakona.

Grupa građana Rijeke Crnojevića

1	Primjedba 1 na odredbe Čl. 16 Nacrta: Ističemo primjedbu na ograničenje brzine na četiri čvora na lokaciji u dijelu Skadarskog jezera - kanal Rijeke Crnojevića <u>Obrazloženje primjedbe i sa sugestijom:</u> Ograničenje brzine na način kako je to definisano spornim članom smatramo u cjelosti neosnovanim i u ovom pravcu ističemo predmetnu primjedbu. Naime, ovo područje prepoznato je kao turistički atraktivno i ovim dijelom Jezera česte su turističke ture. Medutim, maksimalno ograničenje brzine na 4 čvora je u cjelosti neopravdano i isto nije usklađeno sa predjelom na koje se odnosi. Navedena brzina nije adekvatna za prostorne mogućnosti jezera, jer je ista isuviše nisko određena i ne predstavlja adekvatnu brzinu za prolazak ovim dijelom jezera. Prednje pogotovo	Komentar 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: i. - Korišćenje glisera mora biti ograničeno na policiju, graničnu policiju, čuvarske službe i druge organe koji imaju nadležnosti na jezeru. Oni moraju poštovati ograničenja brzine, osim u vanrednim situacijama;
---	--	--

	kod činjenice da se radi o turistički atraktivnom predjelu jezera, a brzina koja je Nacrtom predložena ni na koji način ne odgovara potencijalu ovog predjela. Za napomenuti je da se, s obzirom na sve karakteristike ovoga predjela, većom brzinom ne može negativno uticati na održivost jezera, niti bi veća brzina za sobom ostavila negativne posljedice. S tim u vezi, imajući u vidu dosadašnju praksu, kao i cjelokupno stanje u vezi sa navedenim područjem, naša sugestija je da u ovom dijelu jezera - kanal Riieke Crnojevića — nema ogrničenja maksimalne brzine kretanja plovila. Takode. prihvatljivo je da brzina od 4 čvora bude od Riieke Crnojevića do naplatne rampe Nacionalnog parka Skadarsko jezero (Lipovik). Udaljenost od Riieke Crnojevića do naplatne rampe je 2 km.	ii. Mora se zabraniti korišćenje ličnih plovila (skuteri) i sve druge aktivnosti na vodi koje mogu štetiti plutajućoj vegetaciji; iii. Moraju se definisati propisi 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;
2	Primjedba 2 na odredbe čl. 16 Nacrta: — Ističemo primjedbu na ograničenje brzine na Četiri čvora na lokaciji u dijelu Skadarskog jezera — <u>otvoreno jezero</u> <u>Obrazloženje primjedbe 2 sa sugestijom:</u> Ograničenje brzine na način kako je to definisano spomim članom za otvoreni dio Skadarskog jezera smatramo u cjelosti neosnovanim. Naime, kao i prethodno područje u odnosu na koje je istaknuta identična primjedba, i ovo područje prepoznato je kao turistički atraktivno i ovim dijelom Jezera česte su turističke ture. Takode, ograničenje brzine na 4 čvora je u cjelosti neopravdano i isto nije usklađeno sa predjelom na koje se odnosi. Navedena brzina nije adekvatna za prostorne mogućnosti jezera, jer je ista isuviše nisko određena i ne predstavlja adekvatnu brzinu za prolazak ovim dijelom jezera. Prednje pogotovo kod činjenice da se radi o turistički atraktivnom predjelu jezera, a brzina koja je Nacrtom predložena ni na koji način ne odgovara potencijalu ovog predjela. Za napomenuti je da se, s obzirom na sve karakteristike ovoga predjela, većom brzinom ne može negativno uticati na održivost jezera, niti bi veća brzina za sobom ostavila negativne posljedice. S tim u vezi, imajući u vidu dosadašnju praksu, kao i cjelokupno stanje u vezi sa navedenim područjem, <u>naša sugestija je da u ovom dijelu jezera — otvorni dio Skadarskog jezera — nema ogrničenja maksimalne brzine kretanja plovila.</u>	Ne prihvata se Preporukom br. 201 (2018) Stalnog komiteta, usvojenom 30. 11. 2018. godine o razvoju komercijalnog projekta na Skadarskom jezeru (Crna Gora) ukazuje se da je Skadarsko jezero, prekogranično jezero između Crne Gore i Albanije, najveće slatkovodno jezero na Balkanu, Nacionalni park, kandidat za Emerald područje (ME0000003) i Ramsar područje (br. 784), ima poseban značaj za Evropu zbog same veličine i reprezentativnosti njegovih kompleksa plutajuće vegetacije i da jezero i njegovo kopneno područje čine ekosistem sa izuzetno bogatim biodiverzitetom, gdje su endemske vrste flore i faune prisutne zajedno sa vrstama koje su strogo zaštićene Bernskom konvencijom. S tim u vezi ukazuje se da se moraju definisati propisi o vožnji čamcima, kao što je ograničenje brzine (ograničenje brzine od 4 čvora u predmetnoj zoni jezera), kao i udaljenost od zone stroge zaštite i od obale.
3	Primjedba 3: Izdavanje odobrenja Ističemo primjedbu na davanje nadležnosti za izdavanje odobrenja drugim organima, osim Lučkoj kapetaniji <u>Obrazloženje primjedbe 3 sa sugestijom:</u> Dosadašnja praksa ukazala je da je Lučka kapetanija organ koji najbolje poznaje i jedini je u mogućnosti da u cjelosti razumije potrebe za izdavanje odobrenja u skladu sa ovim Zakonom. Stoga smatramo da niti jedan drugi organ niti Ministarstvo nema dovoljno potrebnih stručnih	Komentar Uredbom o organizaciji i načinu rada državne uprave osnovana su ministarstva i organi uprave kojima se precizno utvrđuju upravne oblasti za koje se osnivaju, kao i organizacija i način rada državne uprave i uređuju druga pitanja od značaja za organizaciju i rad državne uprave te sus a tim u vezi I u ovim zakonu jasno propisane nadležnosti.

	kvalifikacija, ljudstva niti praktičnog iskustva na osnovu kojeg bi mogao pravino utvrditi osnovanost davanja odobrenja. Iz navedenih razloga, smatramo neadekvatnim zakonsko rješenje kojim se ostavlja nadležnost za izdavanje odobrenja bilo kojem Ministarstvu ili drugom organu, osim Lučkoj kapetaniji. Stoga, predlažemo da izdavanje odobrenja bude i isključivoj nadležnosti Lučke kapetanije, kao jedinom organu koji na relevantan način može utvrditi okolnosti koje su od značaja za izdavanje odobrenja.	
4	<u>Predlog 1:</u> Smatramo da je, u cilju očuvanja životne sredine, kao i vodenog svijeta, a u sve u skladu sa evropskim standardima, neophodno izbaciti iz upotrebe dvotaktne motore. Ovo prevashodno iz razloga što je riječ o velikim zagađivačima, koji utiču negativno na životnu sredinu i očuvanje vodenog ekosistema. Iz navedenih razloga, a u cilju postizanja evropskih standarda i zdravije životne sredine PREDLAŽEMO da se u novo zakonsko rješenje uvede nova odredba kojom će biti propisana zabrana upotrebe dvotaktnih motora u pomorskom saobraćaju. Takođe, predlažemo da se navedeno postigne uz ostavljanje određenog roka za početak primjene ove zakonske odredbe vlasnicima plovila sa dvotaktnim motorima, kako bi isti postepeno mogli naći zamjene za postojeće motore. Prednje smatramo prijeko potrebnim i neophodnim da se uvede u zakonsko rješenje, jer dvotaktni motori ostavljaju takoreći crnu mrlju u prirodi, s obzirom na stepen zagađenja koji isti proizvode. Takođe, evropske smjernice su takve da je borba za zdravu životnu sredinu na prvom mjestu, iz kojih sve razloga smatramo neophodnim i hitnim uvođenje ovakve odredbe.	Komentar Cijenimo predlog i isti je upućen tehničkom inspektoratu Organa uprave na razmatranje.
5	<u>Zaključak:</u> Za Grupu građana Rijeke Crnojevića sporna su ograničenja brzine kretanja u predjelima koji su prethodno istaknuti. Opravdanost primjedbi, odnosno neopravdanost ograničenja na način kako je to predloženo u Nacrtu Zakona, proizilazi iz dosadašnjeg iskustva mještana, kao i višedecenijskog posmatranja odvijanja događaja u ovom predjelu. Kao lokalci koji najbolje poznajemo dio Skadarskog jezera koji nas okružuje, odgovorno tvrdimo da ograničenja maksimalne brzine kretanja na način kako je to predloženo zakonom, nije ničim opravdano, niti navedena brzina od 4 čvora odgovara predjelu na koji se odnosi. Riječ je o isuviše maloj brzini, koja, s obzirom na karakteristike jezera, nije niti adekvatna niti potrebna da bi se očuvalo nesmetana plovība i zaštito ekosistem. Iz dosadašnjeg iskustva i posmatranja načina upravljanja plovilima, nedvosmisleno zaključujemo i odgovorno tvrdimo daje za potrebe kretanja Jezerom do sada i korišćena i samim tim potrebna veća brzina od propisanog ograničenja na 4 čvora. Stoga	Komentar Ograničenje brzine na 4 čvora je zahtjev ministarstva nadležnog za poslove ekologije. Tekst Predloga zakona će biti upućen tom ministarstvu na davanje mišljenja i dodatnu analizu o potrebi da ograničenje brzine na Skadarskom jezeru i dalje ostane.

	smatramo da su ograničenja koja su utvrđena u Nacrtu Zakona, određena paušalno, bez prethodnog ispitivanja okolnosti koje su od značaja za utvrđivanje ograničenja brzine. Napomenuli bismo da veliki dio stanovništva Rijeke Crnojevića živi upravo od turizma koji se ogleda i u turama plovidbe, te bi ovakvo ograničenje negativno uticalo na turizam, od kojeg većina stanovništva živi, pa samim tim i na egzistenciju mještana. Dakle, ističemo svoj izričit stav da je ograničenje brzine od 4 čvora utvrđeno bez ikakvog osnova, letimično i bez stručnog opravdanja, iz kojih razloga insistiramo na pravilnom razmatranju okolnosti i izmjenama zakona u ovom dijelu. Primjedbu ističemo i u odnosu na činjenicu da niti jedan predstavnik lokalnog stanovništva nije bio pozvan na učešće u radu radne grupe za pripremu ovog Zakona što smatramo nedopustivim. Stoga, insistiramo da predstavnici lokalnog stanovništva budu pozvani na učešće u radu radne grupe za pripremu ovog zakona. Na kraju, napomenuli bismo da smo kao lokalno stanovništvo čija bi egzistencija bila direktno ugrožena ovakvim zakonom, spremni da protestujemo i blokiramo ulice, dok se naši zahtjevi makar ne razmotre, s obzirom na to da odgovorno tvrdimo da su naši zahtjevi u cjelosti opravdani.	
--	--	--

Dragiša Raičević, MSc. Aerogeofizike, Nastavnik letjenja, nosilac rejtinga SEA pilota hidroavijacije, Izvršni direktor NVO Međunarodna hidroavio regata MONTADRIA, Potpredsjednik Evropske Asocijacije Hidroavijatičara,
E-mail: d.raicevic@montadria.me, Tel.: 069 901 680, Web: www.montadria.me

1	Primjedba i sugestija 1: Član 8, stav 123 - Precizna definicija hidroaviona i tranzicije statusa Trenutni tekst (Član 8, stav 123): "Hidroavion je vazduhoplov konstruisan da može manevrisati na vodi." Predložena izmjena 1: "Hidroavion je vazduhoplov konstruisan da može manevrisati na vodi. Njegov status vazduhoplova traje do momenta potpunog gubitka aerodinamičkog uzgona nad vodenom površinom, nakon čega prelazi u status plovnog objekta." Obrazloženje: Ova izmjena precizno i jasno definiše tranziciju statusa hidroaviona i momenat kada prestaje biti vazduhoplov i postaje plovilo, što je ključno za pravilnu primjenu i razgraničenje propisa iz Zakona o vazdušnom saobraćaju i Zakona o sigurnosti plovidbe i momenta kada i u kom dijelu se oni preklapaju. Ova izmjena doprinosi potpunoj jasnosti i harmonizaciji oba ova Zakona koji se primjenjuju na hidroavion kao transportno sredstvo sa dvostrukim statusom. Ova definicija je u skladu sa međunarodnim standardima (ICAO,	Prihvata se
---	---	-------------

	FAA, EASA) i omogućava harmonizaciju propisa.	
2	Primjedba i sugestija 2: Član 27, stav 1 - Prekategorizacija hidroaviona u odnosu na plovne objekte Trenutni tekst (Član 27, stav 1): <i>"Plovni objekti prilikom plovidbe u vodama Crne Gore ne smiju se približavati obali i to:</i> <i>1. brodovi, jahte i hidroavioni na udaljenosti manjoj od 300 m;</i> <i>2. motorni čamci i ribarski brodovi na udaljenosti manjoj od 150 m."</i> Predložena izmjena 2: <i>"Plovni objekti prilikom plovidbe u vodama Crne Gore ne smiju se približavati obali i to:</i> <i>1. brodovi i jahte na udaljenosti manjoj od 300 m;</i> <i>2. hidroavioni i motorni čamci na udaljenosti manjoj od 150 m."</i> Obrazloženje: Hidroavion, po svojim karakteristikama, veličini i operativnim parametrima, mnogo više odgovara kategoriji čamca nego broda ili jahte. Njegova masa, broj putnika i način manevrisanja sličniji su čamcima, a ne velikim plovilima. i u terminologiji se naziva - FLYING BOAT (Leteći čamac). Primjer svjetske prakse: hidavioni u SAD (FAA), Kanadi (Transport Canada), Skandinaviji, Italiji, Grčkoj i Španiji se tretiraju slično čamcima, uz specifične operativne uslove.	Prihvata se
3	Primjedba i sugestija 3: Član 27, stav 2 Definisanje termina "približavanje obali" Trenutni tekst (Član 27, stav 2): <i>"Hidroavion može sletjeti na morsku površinu odnosno poletjeti sa morske površine na udaljenosti ne manjoj od 300 m od obale."</i> Predložena izmjena 3A: <i>"Hidroavion može sletjeti na morsku površinu odnosno poletjeti sa morske površine na udaljenosti ne manjoj od 150 m od obale u pravcu trajektorije leta a konusom širine 30 stepeni (15 stepeni lijevo i desno od ose trajektorije leta). Bočno rastojanje od obale ne smije biti manje od dvostrukog raspona krila hidroaviona osim u zoniranim područjima kada se koristi kao reper krajnja tačka zone."</i> ili Predložena detaljnija izmjena 3B: <i>**Hidroavion može sletjeti na morsku površinu odnosno poletjeti sa morske površine na udaljenosti ne manjoj od 150 m od obale u pravcu trajektorije leta sa konusom širine 30 stepeni (15 stepeni lijevo i desno od ose trajektorije leta). Bočno rastojanje od obale ne smije biti manje od</i>	Komentar Detaljne procedure operacija hidroaviona trebaju biti obuhvaćene podzakonskim aktom. Član 27 nacrtu zakona sadrži opšte odredbe o minimalnoj udaljenosti plovniha objekata od obale.

dvostrukog raspona krila hidroaviona osim u zoniranim područjima, gdje se koristi krajnja tačka zone kao reper za bočno rastojanje.

Na rijekama i uskim vodenim površinama, hidroavion može koristiti sigurnosni koridor širine minimalno raspona krila lijevo i desno od centra putanje, prilagođavajući operaciju širini vodene površine i konfiguraciji terena.

Na jezerima sa malim radijusom primjenjuju se tehnike kružnog poletanja i slijetanja, gdje se primarno vodi računa o rastojanju u pravcu leta prema objektima i obali, dok bočne udaljenosti mogu biti značajno manje u skladu sa sigurnosnim procjenama vođe vazduhoplova (PIC)."

Obrazloženje:

- Ograničenje od 300 m od obale nije u skladu s međunarodnim standardima i operativnim zahtjevima hidroaviona i operativno je neprimjenjiv standard jer se ulazi u zonu nemirnog mora pogotovu na otvorenom moru i u 90 % situacija onemogućava operacije i korišćenje hidroaviona.
- Ograničavanjem površina se limitira bezbjednost operacija. Sa predloženom dopunom procedure daje se veći izbor površina za poletanje i sletanje koji zavisi od trenutnog stanja na površini a koje ne može da se predvidi može da se utvrdi samo u toku izvršenja leta.
- Regulativa EU 965/2012 i SERA pravila ne propisuju fiksnu udaljenost od obale, već procjena sigurnosti ostaje na pilotu/voži vazduhoplova (PIC – Pilot in Command).
- Ovom izmjenom precizno i jasno se definišu ograničenja i precizira:
 - a. pravac leta,
 - b. konusni sigurnosni prostor,
 - c. širina sigurnosnog koridora,
 - d. bočna rastojanja koji su skoro potpuno bez rizika za okolinu,
 - e. uvodi se jasnost po pitanju specifičnosti operacija na rijekama i jezerima sa malim radijusom
 - f. jasno se preciziraju ograničenja u odnosu na pravce kretanja hidroaviona u fazi poletanja i sletanja kao faze leta hidroaviona sa najvećim rizikom koji je izražen isključivo u 30 stepenskom konusu pravca trajektorije leta bez razlike da li se let obavlja u zoniranim područjima ili izvan njih.

Ovaj princip se koristi:

	• U mnogim zemljama, uključujući Ameriku, Kanadu, Maldivska ostrva, Grčku, Italiju, Španiju i Skandinaviju, gdje su hidroavionima dozvoljene operacije poletanja i sletanja na vodi bliže obali u nezoniranim područjima. • Primjeri u EU: Na rijekama kao što je Mozel u Njemačkoj, hidroavioni rutinski operišu u koridorima širine 80 m. Italiji, na rijeci Adda i Sorico, hidroavioni lete uz obalu bez fiksnih ograničenja. Njemačka (rijeka Mozel), Italiji (rijeka Adda, jezero Komo) i mnogim drugim evropskim državama gdje hidroavioni izvode operacije na uskim vodenim površinama. • Na manjim jezerima, s obzirom na njihov mali radius, neophodno je omogućiti standardne kružne procedure poletanja po obodu jezera.	
4	Primjedba i sugestija 4: Član 27, stav 3 - Primjena ograničenja samo u zoniranim područjima Trenutni tekst (Član 27, stav 3): <i>"Izuzetno od odredbe stava 2 ovog člana hidroavion može sletjeti na morsku površinu odnosno poletjeti sa morske površine na udaljenosti ne manjoj od 150 m od obale, uz odobrenje Organa uprave."</i> Predložena izmjena: <i>"Ovo ograničenje primjenjuje se isključivo u lukama, marinama i zonama sa gustim pomorskim saobraćajem, dok u slobodnim zonama hidroavion može operisati prema procjeni vode vazduhoplova."</i> Obrazloženje: Hidroavioni često operišu u izolovanim uvalama i vodama gdje nema saobraćaja. Ovaj pristup je u skladu sa međunarodnim standardima koji povećavaju bezbjednost izvođenja operacija i daju fleksibilnost pilotu u odabiru sigurne zone operacija.	Komentar Smatramo da je sa aspekta sigurnosti plovīdbe potrebno definisati opštu najmanju udaljenost od obale.
5	Primjedba i sugestija 5: Član 27, stav 4 - Fleksibilniji sistem prijavljivanja letova i komplikovanje pilotskih procedura Trenutni tekst (Član 27, stav 4): <i>"Hidroavion je dužan prijaviti mjesto i procijenjeno vrijeme polijetanja odnosno slijetanja Organu uprave najkasnije 30 minuta prije polijetanja putem VHF kanala 10 odnosno 16."</i> Predložena izmjena 5A: Izbaciti iz tekst Zakona pomenuti stav jer nije u skladu sa međunarodnim standardima (Hrvatki primjer odakle je ovaj stav preuzet nije pokazatelj ispravnosti ove procedure) Predložena izmjena 5B: <i>"Hidroavion je dužan prijaviti mjesto i procijenjeno vrijeme polijetanja odnosno slijetanja nadležnom organu putem VHF veze ili drugog pogodnog kanala komunikacije, u skladu sa međunarodnim"</i>	Komentar Smatramo adekvatnim postojeće rješenje u članu 27, stav 4. Vremensko i prostorno određenje obaveze prijavljivanja je dovoljno fleksibilno za pilote hidroaviona a daje neophodne elemente Organu uprave za organizaciju i usklađivanje pomorskog saobraćaja.

standardima i realnim operativnim uslovima. Ova obaveza se primjenjuje isključivo u zonama gustog pomorskog saobraćaja, uključujući Bokotorski zaliv, luke i pristaništa, dok se u slobodnim zonama van plaža, luka i pristaništa drugim vidom komunikacije mogu okvirno najaviti zone mogućih slijetanja i orjentaciona vremena."

Obrazloženje:

- Fiksna obaveza prijave 30 minuta unaprijed nije u skladu sa međunarodnim standardima (ICAO, SERA, EU 965/2012).
- Prijava 30 minuta unaprijed nije realna za hidroavione, jer se uslovi na vodi brzo mijenjaju.
- U pomenutom tekstu ne postoji jasnost u kojim područjima je obavezno javljanje po VHF pa pomenutom izmjenom predlažemo da to bude isključivo u zonama sa gustim saobraćajem kao što su luke i marine. Za druga područja izvan takvih zona ova procedura je potpuno nepotrebna. Čak i u zonama sa gustim saobraćajem moguće je dati generalnu informaciju putem emaila jer je u praksi nemoguće precizno odrediti tačnu lokaciju i vrijeme odakle će konkretno biti obavljena operacija zbog ponekad brze dinamičke promjene vremenskih uslova koja često utiče na promjenu plana leta i koja se često dešava u toku letjenja bilo da se odnosi na sijetanj ili poletanje na šta pilot ima pravo i u toku samog obavljanja leta.
- Ova dodatna procedura otežava pilotu i tako kompleksnu situaciju jer u isto vrijeme mora da obavlja komunikaciju i najavu Kontroli leta i istovremena komunikacija sa Organom uprave preko službe nadzora i upravljanja pomorskim saobraćajem (u daljem tekstu: VTS služba) je nemoguća.
- Vremenski uslovi i sigurnosne procjene često se mijenjaju, pa pilot ne može donijeti preciznu odluku o promjeni lokacije i tačnog vremena operacije.
- Na rijekama i jezerima posebno u planinskim predjelima i zonama gdje nema gustog saobraćaja VHF javljanje tehnički je neizvodljivo, fiksno najavljivanje komplikuje procedure i potpuno je suvišno.
- U vazdohoplovnim trening organizacijama širom svijeta, obuka pilota hidroaviona se sprovodi uz fleksibilnija pravila, jer je metodologija sletanja takva da se u pravcu letjenja može obavljati i po 20 sletanja i poletanja za redom u toku jedne maršute i prijavljivanje svakog polijetanja i slijetanja je praktično nemoguće.

6	Primjedba i sugestija 6: Član 27, stav 5 - Omogućavanje noćnih operacija Trenutni tekst (Član 27, stav 5) : "Slijetanje i polijetanje dopušteno je samo danju uz dobru vidljivost i povoljne meteorološke uslove." Predložena izmjena: "Slijetanje i polijetanje dopušteno je samo danju uz dobru vidljivost, osim ako je operativna zona prilagođena noćnim letovima i opremljena adekvatnom opremom, signalizacijom i navigacijskim svjetlima." Obrazloženje: Moderna navigacijska oprema omogućava noćne operacije hidroaviona. Ova praksa se već primjenjuje.	Prihvata se
7	Zaključak Predložene izmjene omogućavaju: 1. Jasnije preciznije definicije procedura i sigurnije i efikasnije hidroavionske operacije. 2. Usklađivanje sa EU regulativama i međunarodnim standardima. 3. Fleksibilniji sistem obavljanja operacija. 4. Ograničavanjem površina se limitira bezbjednost operacija. Sa predloženom dopunom procedure daje se veći izbor površina za poletanje i sletanje koji zavisi od trenutnog stanja na površini a koje ne može da se predvidi može da se utvrdi samo u toku izvršenja leta. 5. Predloženim izmjenama i doradama ovog Zakona Crna Gora se pozicionira kao lider u razvoju hidroavijacije, uz poštovanje istorijske tradicije, sigurnosti izvođenja operacija i modernih tehnoloških rješenja. 6. Omogućiti Zakon o sigurnosti plovībe koji obezbeđuje razvoj hidroavijacije kao turističke i saobraćajne grane u Crnoj Gori. Crna Gora ima dugu i značajnu istorijsku povezanost sa hidroavijacijom, koja traje više od 112 godina. Kao kolijevka hidroavijacije, sa bogatim praktičnim iskustvom u testiranju svih vrsta i kategorija hidroaviona kroz međunarodnu hidroavio regatu MONTADRIA, Crna Gora je u poziciji da postane lider u razvoju ove vazduhoplovne grane. Predložene izmjene zakona omogućile bi usklađivanje sa savremenim međunarodnim standardima, povećale bezbjednost i uklonile nelogičnosti koje trenutno ograničavaju operacije hidroaviona. Hidroavijacija u Crnoj Gori ima ogroman potencijal, ne samo za razvoj turizma, već i za ekološke i sigurnosne misije, uključujući brzo otkrivanje zagađenja, gašenje požara, nadzor granica, monitoring nacionalnih parkova, potragu i spašavanje, medicinske evakuacije i	Komentar Ministarstvo je pristupilo detaljnoj analizi pristiglih komenatara. Isti će biti predmet podzakonskog akta koji će proizaći iz budućeg Predloga zakona.

	povezivanje udaljenih područja. Savremeni hidroavioni već primjenjuju najviše ekološke standarde, s motorima koji značajno nadmašuju brodске i automobilske norme, dok se ubrzano razvijaju i nove generacije amfibijskih letjelica sa vodonik-električnim pogonom i nultom emisijom štetnih gasova. Integracijom hidroaviona u crnogorsku infrastrukturu može se podići nivo turističke ponude, smanjiti saobraćajne gužve i omogućiti brža i održivija transportna rješenja, čime bi Crna Gora postala još atraktivnija destinacija za investitore i posjetioce.	
--	--	--

Capt. Miodrag Krsanac, Executive Director "SEAPIONEER MONTENEGRO"

Jova Dabovica 1; HERCEG NOVI; MONTENEGRO; Phone:+382 69 04 05 00

1	U 90% slučajeva nema značenja kratica na engleskom jeziku. Primjer: Član 8. MARPOL (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships) – Međunarodna konvencija za sprečavanje zagađenja s brodova. Od 2.novembra 1973. godine na snazi.	Prihvata se Definicije izraza upotrebljenih u Nacrtu zakonu su adekvatno korigovane. U konačnom tekstu Predloga zakona isti će biti usaglašen sa pravno-tehničkim pravilima za pisanje propisa, te će se voditi računa da se jasno navedu nazivi konvencija
2	U Nacrtu zakona nigdje nisu pomenuti brodovi na solarni pogon koji se već uveliko koriste na pomorskom tržištu.	Prihvata se Definicije – značenje izraza upotrebljenih u zakonu obuhvata one termine koji su zastupljeni u pojedinim članovima zakona. Solarni brodovi će biti obuhvaćeni podzakonskim aktom i tehničkim pravilima.
3	Seaman ID card (pomorska identifikaciona kartica) je dokument koji se izdaje pomorcima kao dokaz njihovog statusa i identiteta. Ova isprava trenutno nije predviđena Zakonom o sigurnosti plovīdbe i upravo zbog toga naši pomorci dobijaju kazne zbog neposjedovanja iste.	Komentar SID je predmet kako važećeg Zakona o sigurnosti pomorske plovīdbe i Nacrta zakona, tako i budućeg Predloga zakona. Usvojen je Pravilnik o identifikacionoj ispravi pomoraca ("Sl. List CG", broj 10/2024), kojim je između ostalog propisan sadržaj i obrazac identifikacione isprave pomoraca. Projekat SID je u finalnoj fazi, i uskoro će početi izdavanje pomorske identifikacione kartice.
4	Član 11. plovni put kroz Bokokotorski zaliv deset godina je već u planu. Do današnjeg dana rješenje nije donijelo i plovni put nije ucrtan. Velika količina novca se svake godine koristi za light dues (naknada za upotrebu svijetala u navigaciji), cc 2 miliona eura godišnje.	Komentar Nakon završene studije sigurnosti plovīdbe i procjene rizika, plovni put u Bokokotorskom zalivu će biti definisan i ucrtan na pomorsku kartu.
5	Član 12. nigdje u članu nisu spomenuta podvodna arheološka nalazišta.	Komentar Zone zabranjenog sidrenja obuhvatiće i prepoznata podvodna arheološka nalazišta.
6	Član 16. određeno je ograničenje brzine na 6 čvorova u tjesnacima Verige i Kumbor. Ova odredba nije praktična jer u mnogim situacijama megajachte nisu u mogućnosti da smanje na brzinu od 6 čvorova ili manje.	Komentar Cijenimo sugestiju. U članu 16 zakona predviđene su okolnosti kada plovni objekti mogu ploviti brzinom većom od 6 čv.
7	Član 45. prema zakonu, lučke kapetanije i Ispostave moraju se Obavještavati putem VHF-a na kanalu 16. Međutim, u praksi ih nema, a ni lica	Komentar

	koja bi mogla raditi s ovim stanicama nemaju odgovarajuće kvalifikacije (položen ispit).	Lučke kapetanije vrše službu radio straže na VHF kanalu 16.
8	Član 55. Ministarstvo pomorstva ne određuje radni kanal VHF-a već Agencija za elektronske medije i poštanske usluge.	Prihvata se
9	Član 77. Osiguranje brodova od odgovornosti prema trećim licima kod brodova duge plovidbe (Crnogorske i Barske plovidbe), koji su u posljednjih deset godina dva puta imali ticanje u luke Crne Gore, plaća se redovno.	Komentar Član 77 zakona je u skladu sa Protokolom iz 1996. na Međunarodnu konvenciju o ograničenju odgovornosti za pomorska potraživanja iz 1976
10	Član 84. Smatramo da zapovjednik odnosno kapetan duge plovidbe preko 3000BT može biti kandidat za pilota, ali ne i prvi oficir koji nema iskustva u manevrisanju.	Komentar Dodatno zahtjev će biti 36 mjeseci plovidbenog staža u svojstvu prvog oficira palube na brodovima većim od 3000 BT.
11	Oslobađanje pilotaže zn zapovjednike koji su pet puta ulazili u Bokokotorski zaliv je nelogično ako se već za polaganje pilotskog ispita zahtjeva minimum 50 asistencija.	Komentar Predmetni član brisan iz zakona.
12	Polaganje za vođitelja čamca i dalje se odvija prema staroj praksi, prema kojoj svako može savladati teoretski dio, dok praktični dio ispita i dalje ne postoji. S obzirom na broj čamaca koji plove unutrašnjim morskim vodama Bokokotorskog zaliva, kao i na veliki broj incidenata, smatramo daje neophodno uvesti ove izmjene.	Komentar Posebna pažnja će biti posvećena propisnom izvođenju praktičnog dijela ispita za sticanje ovlaštenja o posebnoj osposobljenosti vođitelj čamca .
13	Kaznene odredbe. U slučaju zagađenja i izlivanja zauljenih voda u more, kazna je manja od troška servisa za njihovo odvoženje.	Komentar Kaznenim odredbama novog zakona o zaštiti mora od zagađenja sa pomorskih objekata uvodi se strožija kaznena politika.

**ZELJKO DJUROVIC KOJI OBAVLJA PRIVREDNU DJELATNOST POMORSKI I PRIOBALNI PREVOZ
PU"TNIKA SEA HORIZON" - KOTOR, +38209390053, info@seahorizon.me**

1	Primjedba/predlog/sugestija I: Primjedba na nacrt Zakona u cjelini. Cjelokupna jedna kategorija plovila je izostavljena, odnosno ostala nedefinisana. Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije I : Nacrtom Zakona nisu obuhvaćena, odnosno prepoznata „Mala brza plovila“ kojih u Boki ima preko 300 registrovanih u privredne svrhe. To su mali brzi gliseri do 7 metara dužine koje je Zakon svrstao u kategoriju „Plovila do 24 metra.“. To znači da su „Mala brza plovila“ u istoj kategoriji kao velika brza plovila veličine od 7m do 12m, jahte do 12,16,24m, tenderi kruzera, ostali brodovi do 24 metra, što nije dobro detinisano niti uskladen sa realnom situacijom u Boki. Zakon je potrebno prilagoditi realnosti da se u Boki nalazi preko 300 registrovanih „Malih brzih plovila“ veličine do 7 metara čiju plovidbu je potrebno kroz kategorizaciju definisati i dalje njihovu plovidbu urediti. „Mala brza plovila“ su redovni, odnosno svakodnevnici učesnici u saobraćaju i najbrojniji po tipu plovila (DO 7 METARA DUŽINE) i zavrijeduju pažnju i pažljivo ureden način plovidbe kako bi se osigurala sigurnost na moru, kao i obezbijedilo što manje	Ne prihvata se Odredba zakona kojom je propisano da plovni objekti dužine do 24 metara mogu ploviti brzinom do četiri čvora iznad propisane brzine zamjenjuju se sa plovnim objektima do 12 metara. Nova odredba uvodi obavezu za plovne objekte do 12m da plove u zoni uz sredinu zaliva koja se nalazi s njihove desne strane, što će udaljiti takve plovne objekte od obale i smanjiti uticaj valova na obalnu zonu.
---	---	--

	oštećenje obale i što veći stepen očuvanja morskog biodiverziteta. Stavljanjem tolikog broja plovila u kategoriju „Plovila do 24 metra“ direktno utiče na ogromnu devastaciju obale, ogromno zagađenje Boke i smanjenju sigurnost plovīdbe. Neophodna je kategorizacija i definisanje posebne kategorije za NAJBROJNIJE SVAKODNEVNE UČESNIKE (mala brza plovila (dužine do 7 metara) u pomorskom saobraćaju.	
2	Ptimjedba, predlog sugestija: 2, Članom 16. navedenog zakona je brzina plovīdbe je definisana na način da su sva plovila do 24 metra u jednoj kategoriji. Potrebna je promjena i regulisanje brzine na brzinu po jasno definisanim kategorijama plovila. Образложение примједбе/предлога/сугестије 2: „ПЛОВНИ ОБЈЕКТИ ДО 24 МЕТРА МОГУ ПЛОВИТИ БРЗИНОМ ДО ЧЕТИРИ ЧВОРА ИЗНАД БРЗИНЕ ПРОПИСАНЕ У СТАВУ 2 ТАЧКА 1 I ТАЧКА 2 АЛ. 1 I 2 ОВОГ ЧЛАНА“ Nakon izvršene kategorizacije plovila, odnosno definisanja „Malih brzih plovila“ veličine do 7 metara kao zasebne kategorije, jer se evidentno ne ponašaju „Mala brza plovila“ na moru isto kao velika brza plovila (iznad 7 metara), jahte, brodovi do 24m i tenderi od kružera, potrebno je posebno regulisati i brzinu za „Mala brza plovila“. „Mala brza plovila“ se optimalno ponašaju pri brzini između 18 i 20 čvorova, a to znači : ZBOG SVOJE KONSTRUKCIJE PLOVILA (GLISERA) NAJMANJI TALAS PRAVE NA TOJ BRZINI ŠTO „ČUVA“ OBALU OD RAZARANJA KOJA BI SE MOGLA DESITI UKOLIKO 300 PLOVILA „ZAKOPAJU MORE“ PRI BRZINI OD 10, 14 ILI 16 ČVOROVA. DIREKTAN UTICAJ NA OČUVANJE OBALE I MORSKOG BIODIVERZITETA NAJMANJA POTROŠNJA GORIVA PRI BRZINI GLISIRANJA ŠTO OPET ZNAČI MANJA ZAGAĐENOST MORA I OKOLINE POVEĆANA SIGURNOST I UDOBNOŠT PUTNIKA PRI BRZINI GLISIRANJA NEGO PRI „KOPANJU MORA“ NA 10, 14 ILI 16 ČVOROVA Jako bitno definisati plovni put gdje je moguće glisirati (voziti 18 ili 20 čvorova) u Boki. Od Sv.Matije u Kotoru do Sv.Đorđa u Perastu, pa od restorana Adriatica do Marine Porto Novi i od srednjeg podmorničkog tunela do Mamule, pa na dalje. Na taj način bi se omogućio nesmetan i bezbjedan prevoz putnika na moru uz jasan zakonski okvir koji prepoznaje „Mala brza plovila“ kao posebnu kategoriju učesnika u pomorskom saobraćaju. Svako kršenje zakona NESELEKTIVNO najstrožije kazniti.	Ne prihvata se Ministarstvo je zauzelo jasan stav po pitanju brzina u Bokokotorskom zalivu do konačne izrade studije sigurnosti i procjena rizika plovīdbe u zalivu koja će imati konkretne zaključke u cilju smanjivanja rizika i poboljšanja sigurnosti plovīdbe. U skladu sa rezultatima studije, u planu je uvođenje plovnog puta, šeme odvojene plovīdbe kao i instalacija pomorske signalizacije. Plovni put bi riješio brojne probleme u Bokokotorskom zalivu, posebno bi se regulisao režim plovīdbe u uskim kanalima Kumbor i Verige. Nova odredba uvodi obavezu za plovne objekte do 12m da plove u zoni uz sredinu zaliva koja se nalazi s njihove desne strane, što će udaljiti takve plovne objekte od obale i smanjiti uticaj valova na obalnu zonu.
3	Pfimjedba predlog sugestija 3: Član 182. - Drugi Član posade nepotreban za „Mala brza plovila“ Образложение примједбе/предлога/сугестије 3:	Ne prihvata se Analzom operacija te procjenom rizika od identifikovanih opasnosti na čamcima za privrednu djelatnost sa aspekta sigurnosti plovīdbe konstatovano je da je jedan član

Nakon izvršene kategorizacije plovila i prepoznavanje kategorije „Mala brza plovila“ koja su registrovana u privredne svrhe potrebno je omogućiti upravljanje plovilom samo jednom članu odnosno mornar-motoristi zbog lakoće upravljanja plovilom dužine do 7 metara de je mornar-motorista na tako malom plovilu sasvim dovoljan član posade zbog male veličine plovila i lakoće upravljanja i manevrisanja istim, te može osigurati maksimalnu bezbjednost plovidbe i sigurnost putnika na tako malom plovilu.	posade nedovoljan za slućajeve hitnih i vanrednih događaja n.pr. onesposobljenosti jedinog člana posade
--	--

UDRUŽENJE POMORSKIH KAPETANA CRNE GORE

III POSLOVI SIGURNOSTI PLOVIDBE Poslovi od javnog interesa Član 9 Radi zaštite ljudskih života i sigurnosti plovidbe u unutrašnjim morskim vodama, teritorijalnom moru i unutrašnjim vodama, Crne Gora obezbjeđuje obavljanje poslova od javnog interesa kako slijedi: a) uređivanje i održavanje plovinih puteva; b) postavljanje i održavanje objekata sigurnosti plovidbe; c) obavljanje hidrografske i meteorološke djelatnosti; d) traganje i spašavanje lica na moru; e) nadzor i upravljanje pomorskim saobraćajem; f) radio-službu na obalnoj radio stanici; g) pomorsku meteorološku i hidrografsku službu; h) poslove predviđanja, sprećavanja, ogranićavanja, spremnosti za reagovanje na iznenadna zagađenja mora; i) inspekcijiski nadzor nad primjenom ovog zakona, i j) druge usluge sigurnosti plovidbe utvrđene međunarodnim ugovorima. Poslove iz stava 1 tać. a), b), d), e), f), g) i h) ovog člana obavlja Organ uprave. Poslove iz stava 1 taćka c) ovog člana obavlja organ uprave nadležan za hidrografsku i meteorološku djelatnost u skladu sa zakonom. Poslove iz stava 1 taćka i) ovog člana obavlja Ministarstvo putem Lućkih kapetanija, odnosno Inspektora sigurnosti plovidbe i PSC inspektora. Upravni nadzor nad sprovođenjem poslova iz stava 2 ovog člana vrši Ministarstvo. Organ uprave iz stava 2 ovog člana dužan je svake godine dostaviti Ministarstvu godišnji program rada za sledeću godinu i godišnje izvještaje o realizaciji plana rada i stanju sigurnosti plovidbe za prethodnu godinu. Izuzetno od stava 2 ovog člana plovne puteve koji se nalaze u lućkim područjima, u skladu sa zakonom, održava i uređuje organ uprave nadležan za upravljanje lukama, odnosno pravno lice koje upravlja morskim dobrom, prema	Prihvata se
--	--------------------

	dubinama iz službenih pomorskih navigacijskih karata i publikacija.	
2	Naknada za sigurnost plovīdībe i zaštitu mora od zagađēnīja Član 10 Za obavljanje poslova od javnog interese iz člana 9 stav 1 tač. d), e) i h) ovog zakona vlasnici ili korisnici jahti i čamaca plaćaju naknadu za sigurnost plovīdībe i zaštitu mora od zagađēnīja kada plove ili borave u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Crne Gore. Naknada iz stava 1 ovog člana koja se utvrđuje u odnosu na kategoriju, vrstu, veličinu i namjenu, kao i vrstu i snagu pogonskog motora plovnog objekta, utvrđuje Vlada Crne Gore (u daljem tekstu: Vlada). Izuzetno od stava 1 ovog člana, naknadu za sigurnost plovīdībe i zaštitu mora od zagađēnīja ne plaćaju plovni objekti koji koriste pravo neškodljivog prolaska teritorijalnim morem bez uplovljavanja u luke i na sidrišta Crne Gore, plovni objekti u vanrednim okolnostima, odnosno u okolnostima koje nijesu redovna plovīdība, strani plovni objekti koji učestvuju u akcijama ili vježbama traganja i spašavanja lica na moru. Sredstva ostvarena od naknade iz stava 2 ovog člana prihod su budžeta Crne Gore (u daljem tekstu: Budžet) od čega se 50% iznosa koristi namjenski za uređenje i održavanje plovnih puteva i objekata sigurnosti plovīdībe i za opremu za zaštitu mora od zagađēnīja iz stava 1. ovog člana.	Prihvata se
3	Plovni put Član 11 Plovni put u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Crne Gore je morski pojas dovoljno dubok i širok za sigurnu plovību plovnog objekta, koji je po potrebi i označen, osim ako to nije drugačije uređeno ovim zakonom. Obavezan plovni put, šemu odvojene plovīdībe, sistem javljanja pomorskih objekata, kao i način upravljanja pomorskim saobraćajem radi sigurnosti plovīdībe u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Crne Gore, propisuje organ državne uprave nadležan za poslove pomorstva (u daljem tekstu: Ministarstvo). Propisi iz stava 2. ovog člana moraju se donositi na osnovu procjene rizika za sigurnost plovīdība, ljudskih života i imovine na moru. Plovni putevi se uređuju i održavaju u skladu sa propisima koje donosi Ministarstvo. Uređenje i održavanje plovnih puteva koji se nalaze u lučkom području dužno je da obavlja provredno društvo koje upravlja lukom prema dubinama iz službenih pomorskih navigacionih karata i publikacija. U svrhu sigurnosti plovīdībe, zaštite mora od zagađēnīja, sprečavanja ugroženosti morskog biodiverziteta, kao i radi smanjenja opasnosti od većih pomorskih nezgoda, Ministarstvo može	Prihvata se

	zabraniti plovību u pojedinim dijelovima unutrašnjih morskih voda ili teritorijalnog mora za određene vrste i veličine plovniĥ objekata, odnosno za brodove koji prevoze određenu vrstu tereta. Plovni putevi i šeme odvojene plovíbe iz stava 2 ovog člana mogu se propisati u posebno zaštićenim dijelovima prirode uz suglasnost organa državne uprave nadležnog za poslove zaštite prirode. Plovni put, šema odvojene plovíbe i sistem javljanja pomorskih objekata iz stava 2 ovog člana ucrtavaju se u pomorske navigacijske karte koje izdaje organ uprave nadležan za hidrografsku djelatnost i objavljuje u skladu sa zakonom. Nautičke ili pomorske karte i publikacije bilo da su papirne ili elektronske moraju se ažurirati u redovnim sedmičnim intervalima u skladu sa važećim Oglasima za pomorce (Notices to mariners), kako one nacionalne tako i međunarodne, između ostalog i sa podacima vezanim za karakteristike plovnog puta, a posebno uspostavljenim separacionim zonama, tačkama javljanja, područjima zabranjenim za plovību i/ili sidrenje, bilo da se radi o povremenim, privremenim ili trajnim oglasima.	
4	Objekti sigurnosti plovíbe Član 13 Objekti sigurnosti plovíbe postavljaju se u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Crne Gore kako bi se osiguralo sigurno odvijanje pomorskog saobraćaja. Organ uprave postavlja objekte sigurnosti plovíbe i održava njihov ispravan rad. Izuzetno od stava 2 ovog člana, objekte sigurnosti plovíbe koji se nalaze u lučkim područjima, u skladu sa zakonom, dužno je postaviti i održavati pravno lice kome je lučko područje dato u koncesiju, zakup odnosno korišćenje. Izuzetno od st. 2 i 3 ovog člana, objekte sigurnosti plovíbe kojima se obilježavaju objekti, sredstva ili drugi zahvati na moru ili na obali koji predstavljaju stalne ili privremene prepreke na plovnom putu (mostovi, kablovi, potonuli objekti, objekti za istraživanje i proizvodnju ugljovodonika i sl.) dužan je postaviti i održavati investitor, vlasnik ili korisnik tog objekta ili sredstva odnosno nosilac poduhvata uz saglasnost organa uprave. Na objekte sigurnosti plovíbe iz stava 1 ovog člana zabranjeno je postavljati natpise, uništavati i neovlašćeno postavljati, uklanjati, zamjenjivati ili mijenjati njihovo značenje. Za postavljanje i održavanje objekata sigurnosti plovíbe, kao i poslove od javnog interesa iz člana 9 stava 1 tač. a) i f) plovni objekti kada plove ili borave u vodama Crne Gore plaćaju naknadu za upotrebu objekata sigurnosti plovíbe.	Prihvata se

	Naknada iz stave 6 ovog člana koja se utvrđuje u odnosu na kategoriju, vrstu, veličinu i namjenu plovnog objekta, utvrđuje Vlada. Izuzetno od stava 7 ovog člana naknadu ne plaćaju brodovi koji koriste pravo neškodljivog prolaska teritorijalnim morem bez uplovljavanja u luke i na sidrišta Crne Gore, javni brodovi, ratni brodovi, kao i čamci, jahte i drugi plovni objekti u vanrednim okolnostima odnosno okolnostima koje nijesu redovna plovība. Sredstva ostvarena od naknade iz stava 6 ovog člana prihod su Budžeta od čega se 50% iznosa koristi namjenski za uređenje i održavanje objekata sigurnosti plovība iz stava 1. ovog člana. Uređivanje, održavanje i označavanje plovnog puta i šema odvojene plovība propisuje Ministarstvo. Nautičke ili pomorske karte, bilo da su papirne ili elektronske, moraju se ažurirati u redovnim sedmičnim intervalima u skladu sa važećim Oglasima za pomorce (Notices to mariners), kako one nacionalne tako i međunarodne, između ostalog i sa podacima vezanim objekte sigurnosti plovība.	
5	Obilježavanje prepreka Član 20 Investitor, vlasnik ili korisnik objekata ili sredstava postavljenih uz odobrenje Ministarstva, koji predstavljaju stalne ili privremene prepreke na plovnom putu i u luci (mostovi, kablovi, potonuli objekti, vjetrogeneratori, konvertori energije talasa i sl.) dužan je da na njima postavi i održava svjetla i znakove za obilježavanje tih prepreka, radi obezbjeđenja sigurnosti plovība, a na način kako to propiše Organ uprave odnosno kako propisuje IALA („Regija A“) međunarodni sistem plovniñ oznaka. O uslovima i promjenama plovība, kao i o trajanju radova na plovnom putu i u luci iz stava 1 ovog člana Organ uprave je dužan da obavijesti učesnike u plovību na tom plovnom putu, odnosno luci putem radio-službe (radio oglasa) obalne radio stanice odnosno putem nacionalnih Oglasa za Pomorce (Notices to mariners) bilo da se radi o povremenim, privremenim ili trajnim oglasima.	Prihvata se
6	Prostor namijenjen za sport, rekreaciju i razonodu Član 21 Na određenom dijelu plovnog puta mogu se održavati sportska takmičenja i priredbe, u zavisnosti od intenziteta pomorskog saobraćaja, a na osnovu odobrenja Organa uprave. Odobrenje iz stava 1 ovog člana izdaje se na osnovu zahtjeva organizatora sportskog takmičenja, odnosno priredbe, koji se podnosi najkasnije 15 dana prije početka održavanja takmičenja, odnosno priredbe.	Prihvata se

	Odobrenjem iz stava 1 ovog člana za sportsko takmičenje u podvodnom ribolovu ili drugoj aktivnosti pod vodom određuje se prostor za takmičenje i način označavanja prostora za takmičenje. O održavanju sportskog takmičenja, odnosno priredbe, Organ uprave je dužan da preko pomorskog operativnog centra (radio oglasa) obavijesti učesnike u pomorskom saobraćaju putem nacionalnih Oglasa za Pomorce (Notices to mariners) bilo da se radi o povremenim, privremenim ili trajnim oglasima, najkasnije osam dana prije početka takmičenja, odnosno priredbe.	
7	Vršenje aktivnosti pod vodom Član 24 Lice koje obavlja podvodni ribolov, podvodna istraživanja ili druge aktivnosti pod vodom dužno je da za vrijeme ronjenja po vodenoj površini za sobom povlači žuti ili narandžasti balon (bovu), prečnika najmanje 60 cm. Na plovnom objektu sa kojega je lice iz stava 1 ovog člana započelo podvodni ribolov, podvodna istraživanja ili druge aktivnosti mora se nalaziti drugi član ili članovi posade, koji će održavati početnu poziciju tih aktivnosti i isticati dnevnu, odnosno noćnu signalizaciju u skladu sa međunarodnim ugovorima. Lice koje obavlja podvodni ribolov, podvodna istraživanja ili druge aktivnosti pod vodom dužno je da za vrijeme ronjenja po vodenoj površini za sobom povlači narandžastu ili crvenu plutacu (bovu), prečnika najmanje 60 cm, koja je konopom spojena na pojas s olovnicama ili tijelo ronioca. Strogo je zabranjen prolaz a narocito glisiranje svim plovilima/brodovima na 100 m od ronilacke plutace. Sportski Podvodni Ribolov smije se obavljati isključivo danju, od izlaska do zalaska sunca. Za obavljanje podvodnog sportskog ribolova potrebna je dozvola (jednodnevna, višednevna ili godisnja) koju izdaje lokalno Ribarsko privredno društvo koje je registrovano odnosno ovlasćeno od strane Ministarstva. Sportski Podvodni ribolov smije se obavljati samo ronjenjem na dah. Zabranjena je upotreba bilo kakve naprave koja roniocu omogućava disanje pod morem, jednako kao i tegljenje ribolovca ili korištenje podvodnog skutera u svrhe podvodnog ribolova. U sportskom podvodnom ribolovu dozvoljena je upotreba podvodne puške (osobama starijima od 16 godina), bez upotrebe ronilačkih aparata.	Djelimično se prihvata Prihvataju se predlozi koji se odnose na način obilježavanja i zabranu glisiranja. Predlog koji se odnosi na obavljanje sportskog ribolova je predmet zakona koji se odnosi na morsko ribarstvo

	Ribolov podvodnom puškom dozvoljen je isključivo u sportskom ribolovu, te je po jednom ribolovcu dozvoljeno upotreba do dva komada podvodne puške.	
8	Približavanje obali Član 27 Lična plovila na vodeni mlazni pogon (skuter, jet-ski i sl.) – udaljenost od obale odnosno kupalista nijesu definisana	Prihvata se Udaljenost ličnih plovila na vodeni mlazni pogon od obale odnosno kupališta će biti propisan
9	DODATI NOVI ČLAN KOJI ĆE SE ODNOSITI NA RED U LUCI	Ne prihvata se Red u luci je predmet Zakona u lukama
10	Poglavlje III. – Poslovi sigurnosti plovībe - Plovni put, šeme odvojene plovībe iz člana 11. Moraju se donositi na osnovu procjene rizika za sigurnost plovībe. - Uređenje i održavanje plovni puteva koji se nalaze u lučkom području dužno je da obavlja provredno društvo koje upravlja lukom. - Obavještenja o obilježavanju prepreka i prostora namijenjenog za sport, rekreaciju i razonodu dodatno pojašnjen. Takođe, pojašnjen način kako se obilježavaju prepreke. - Vršenje aktivnosti pod vodom – podvodni ribolov nije dovoljno propisan. Predložili smo konkretne zahtjeve. - Približavanje obali ličnih plovila na vodeni mlazni pogon (skuter, jet-ski i sl.) – udaljenost od obale odnosno kupalista nijesu definisana. - Red u luci/marini je neodvojiv dio sigurnosti plovībe. U važećem ZSP je bio definisan Red u luci dok ih u Nacrtu nema Predlažemo da odredbe koje se odnose na Red u luci ili uvrstite u ovo ili otvorite novo poglavlje. Tražimo da se definišu pristaništa posebno za čamce i lična plovila na vodeni mlazni pogon (vodeni skuter).	Komentar Određene sugestije prethodno komentarisane. Pristaništa će biti predmet novog Zakona o lukama i pristaništima
11	IV NADZOR I UPRAVLJANJE POMORSKIM SAOBRAĆAJEM Pred-ulazni izvještaj Izvještaj o najavi dolaska Član 49	Prihvata se
12	Pred-odlazni izvještaj, Izvještaj o najavi odlaska Član 53	Prihvata se
13	AIS uređaj Član 35 Brod koji plovi unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Crne Gore, kao i plovni objekat registrovan za privrednu djelatnost (prevoz putnika, privredni ribolov, pilotski plovni objekat, jahte za sport i razonodu) mora da bude opremljen AIS uređajem u skladu sa zahtjevima poglavlja V SOLAS konvencije, odnosno u skladu sa zahtjevima koje propisuje Ministarstvo.	Prihvata se

	Zapovjednik broda, odnosno lice koje upravlja plovniim objektom iz stava 1 ovog člana odgovoran je za stalan i neprekidan rad AIS uređaja, osim u slučajevima kada je međunarodnim sporazumima, ugovorima ili normama predviđena zaštita navigacionih podataka. Stalnim i neprekidnim radom AIS uređaja iz stava 2 ovog člana smatra se automatsko emitovanje tačnih podataka odgovarajuće opremljenim obalnim stanicama, drugim brodovima, vazduhoplovima, uključujući identitet broda, vrstu, položaj, kurs, brzinu, navigacijski status i druge informacije koje se odnose na sigurnost, razmjena podataka sa obalnim stanicama, kao i korištenje u skladu sa Rezolucijom IMO-a A.917(22). Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije: Prijedlozi se odnose na promjenu naziva izvještaja i koji su u skladu sa terminologijom koja je dugo u pomorskoj praksi. - AIS uređaj da bude obavezan i za pilotske plovne objekte jer i ta plovila podliježi propisima o brzini.	
14	IX POSADA BRODA NOVI ČLAN Minimalni broj članova posade Član XY Za vršenje poslova kojima se obezbjeđuje plovidba, odnosno prilikom uplovljenja u luku ili isplovljenja u i iz luke brod crnogorske državne pripadnosti mora da ima minimalni broj članova posade sa odgovarajućim ovlašćenjem o osposobljenosti i posebnoj osposobljenosti. Minimalni broj članova posade broda crnogorske državne pripadnosti prema kategoriji plovidbe, veličini i namjeni broda, snazi mašinskog postrojenja, stepenu automatizacije pogona i vremenu trajanja plovidbe propisuje Ministarstvo.	Prihvata se Dva predložena stava sadržana su u članu 360 Nacrta.
15	Ovlašćenje o osposobljenosti i ovlašćenje o posebnoj osposobljenosti Član 284 Član posade broda koji vrši poslove kojima se obezbjeđuje plovidba može da bude pomorac koji je stekao odgovarajuće zvanje i ima odgovarajuće ovlašćenje o osposobljenosti za vršenje poslova toga zvanja i ovlašćenja o posebnoj osposobljenosti, kao i pripravnik za sticanje zvanja. Zvanje člana posade broda I jahte može steći lice koje ispunjava uslove u pogledu stručne sprema i plovidbenog staža, ima završeno odgovarajuće obrazovanje i ima završenu odgovarajuću obuku i položen ispit za sticanje odgovarajućeg zvanja. Član posade broda I jahte koji je stekao odgovarajuće zvanje i dobio odgovarajuće ovlašćenje o osposobljenosti, mora da ima i	Prihvata se

	odgovarajuća ovlaštenja o posebnoj osposobljenosti. Ovlaštenja o posebnoj osposobljenosti stiču se nakon završenog obrazovanja ili završene obuke i položenog ispita za sticanje odgovarajućeg ovlaštenja o posebnoj osposobljenosti. Ovlaštenja o osposobljenosti i ovlaštenja o posebnoj osposobljenosti izdaju se na period od pet godina, osim ovlaštenja o osposobljenosti za: VHF DSC radio operator (CEPT 31-04E), brodskog mehaničara i brodskog kuvara koja se izdaju na neodređeno vrijeme. Pomorac je ovlašten da na brodu obavlja brodske poslove onog nivoa odgovornosti za koje je osposobljen i za koje je stekao zvanje i dobio ovlaštenje o osposobljenosti, kao i sve brodske poslove koji se obavljaju na nižem nivou odgovornosti u okviru iste službe. Ovlaštenje za obavljanje poslova na nižem nivou odgovornosti u okviru iste službe, izdaje se na period važenja ovlaštenja na osnovu kojeg se izdaje to ovlaštenje. Zahtjevi Međunarodne konvencije o standardima za obuku, izdavanje uverenja i vršenju brodske straže pomoraca (STCW Konvencija) koji se odnose na vrste zvanja članova posade broda i jahte, vrste ovlaštenja o osposobljenosti i posebnoj osposobljenosti, bliže uslove u pogledu stručne spremlje i plovībenog staža za sticanje zvanja, radi izdavanja ovlaštenja o osposobljenosti i posebnoj osposobljenosti, program obrazovanja, način i program obuke, opereme i polaganja ispita za sticanje zvanja, i polaganja ispita o posebnoj osposobljenosti, obrascima ovlaštenja, način izdavanja ovlaštenja i evidencija izdatih ovlaštenja utvrđuje se propisom Ministarstva.	
16	Priznavanje ovlaštenja o osposobljenosti i posebnoj osposobljenosti Član 287 Priznavanje ovlaštenja o osposobljenosti i posebnoj osposobljenosti članova posade broda koja su izdata u drugoj državi priznaju se u Crnoj Gori pod uslovom uzajamnosti, odnosno na osnovu potpisanog memoranduma, odnosno sporazuma o razumijevanju, u skladu sa odredbama Propisa I/10 STCW konvencije. Priznavanje iz stava 1 ovog člana vrši Lučka kapetanija izdavanjem ovjere – indosament. Izuzetak od priznavanja ovlaštenja o posebnoj osposobljenosti članova posade broda iz stava 1. ovog člana priznanje se može obaviti i bez uslova uzajamnosti pod uslovom da je ovlaštenje o posebnoj osposobljenosti izdato od Centra za obuku pomoraca iz zemalja Evropske unije u skladu sa odredbama Propisa I/10 STCW konvencije.	Ne prihvata se Predložena odredba nije u skladu sa Direktivom 2008/106/EZ kako je izmjenjena i dopunjena Direktivom 2012/35/EU i Direktivom 2019/1159. Na osnovu Direktive nije moguće ovlastiti centre za obuku van teritorije države samo uz obrazloženje da je isti centar priznat od strane EU. Ako se neki centar želi ovlastiti van teritorija države, onda se mora sprovesti sav postupak za odobrenje i nadzor tog centra kao da se nalazi na teritoriji te države.

	Bliže uslove priznavanja i poništavanja ovlaštenja o osposobljenosti i posebnoj osposobljenosti članova posade broda iz stave 1. I stava 3. ovog člana utvrđuje Komisija koju imenuje Ministarstvo. Za priznavanje iz stava 2. 4. ovog člana plaća se naknada, koja je prihod Budžeta, čiju visinu naknade iz stava 3 4. ovog člana utvrđuje Vlada. Naknada iz stava 4. ovog člana se uplaćuje u državni Budžet od čega se 50% iznosa se koristi namjenski za pokriće troškova komisije i troškova naknade za članove komisije.	
17	Oduzimanje ovlaštenja o osposobljenosti Član 288 Lučka kapetanija će donijeti rješenje kojim se proglašava ništavnim ovlaštenje o osposobljenosti i posebnoj osposobljenosti, i pomorcu oduzima ovlaštenje o osposobljenosti i posebnoj osposobljenosti ako : 1) pomorac ne ispunjava uslove godina života za sticanje ovlaštenja o osposobljenosti i posebnoj osposobljenosti; 2) pomorac stekne ovlaštenje o osposobljenosti i posebnoj osposobljenosti na osnovu krivotvorenih ili neistinitih dokumenata potrebnih za sticanje ovlaštenja o osposobljenosti i posebnoj osposobljenosti; i 3) je pomorac trajno zdravstveno nesposoban za obavljanje odgovarajućih poslova. 4) se pravosnazno utvrdilo (u saradnji sa Ministarstvom pravde) da se pomorac bavio kriminalnim radnjama tokom boravka na brodu ili tokom boravka u državi/inostanstvu. Ako okolnosti iz stava 1 tačka 3 ovog člana nastupe nakon izdavanja ovlaštenja o osposobljenosti i posebnoj osposobljenosti, Lučka kapetanija će donijeti rešenje o oduzimanju predmetnih ovlaštenja. Ako se u prekršajnom ili kaznenom postupku pomorcu izreče mjera o oduzimanju ovlaštenja o osposobljenosti i posebnoj osposobljenosti, odgovarajuća bilješka će se unijeti u elektronsku bazu podataka Ministarstva.	Prihvata se
18	Obrazovanje pomoraca za sticanje zvanja i ovlaštenja o posebnoj osposobljenosti Član 290 Obrazovanje pomoraca radi sticanja ovlaštenja o osposobljenosti i ovlaštenja o posebnoj osposobljenosti iz člana 284. ovog Zakona obavljaju pomorske školske ustanove koje	Prihvata se Prihvataju se primjedbe u pogledu kontrole pomorsko školskih ustanova i centara za obuku pomoraca. Prihvata se sugestija da Ministarstvo formira komisiju za nadzor pomorskih

imaju licencu u skladu sa zakonom o obrazovanju. Nastavni planovi, programi, oprema i kadar pomorskih školskih ustanova za obrazovanje pomoraca iz stava 1. ovog člana, moraju biti usaglašeni sa zahtjevima člana 284 stav 7 ovog Zakona Međunarodne konvencije o standardima za obuku, izdavanje uverenja i vršenju brodske straže pomoraca (STCW Konvencija) i modelima kurseva Međunarodne pomorske organizacije (u daljem tekstu: IMO Model). Ministarstvo prati izmjene STCW konvencije i IMO modela kurseva, obavještava pomorske školske ustanove i centre za obuku pomoraca o izmjenama i uskladjuje ih sa nacionalnim propisima. Ministarstvo obavještava pomorske školske ustanove, centre za obuku pomoraca i pomorce o donošenju i izmjenama zahtjeva iz stava 2 ovog člana. Obavješćavanje iz stava 2 ovog člana vrši se putem službenog dopisa, elektronske komunikacije ili objavom na službenoj internet stranici Ministarstva. Saglasnost za ispunjavanje uslova iz stave 2. ovog člana izdaje se Pomorskoj školskoj ustanovi iz stave 1. ovog člana na osnovu prethodno podnijetog zahtjeva koji sadrži sve podatke iz stave 2. ovog člana. Komisija koju obrazuje Ministarstvo utvrđuje ispunjenost zahtjeva iz stava 1 i 2 ovog člana i izdaje odobrenje na period od pet godina za utvrđivanje ispunjenosti uslova iz stava 1 i 2 ovog člana. Za utvrđivanje ispunjenosti zahtjeva iz stave 2 ovog člana Pomorska školska ustanova, izuzev onih koji se finansiraju iz državnog budžeta, plaća naknadu. Naknada iz stava 4. ovog člana su uplaćuje u državni Budžet od čega se 50% iznosa se koristi namjenski za pokriće troškova komisije i troškova naknade za članove komisije. Bliže uslove rada, sastav, izbor i imenovanja članova postupke za ostvarivanje izdavanje ovlaštenja Komisije i druga pitanja od značaja, propisuje Ministarstvo donošenjem podzakonskog akta. Pomorske školske ustanove su obavezne da uvedu i održavaju sistem upravljanja kvalitetom standarda kvaliteta u skladu sa međunarodno prihvaćenim standardom, koji obuhvata sve aspekte obrazovanja, uključujući nastavne planove, programe, opremu i kadar. Ovlašćena sertifikaciona organizacija, odobrena od strane Ministarstva nadležnog	školskih ustanova i centara za obuku pomoraca. Saglasni smo sa komentarom da su IMO modeli samo preporuke koje državama potpisnicama STCW konvencije omogućavaju adekvatnu organizaciju obrazovanja i obuke pomoraca. Međutim, smatramo da su kao takvi, IMO modeli u našim uslovima i najbolja osnova za usklađivanje sa zahtjevima Konvencije. U pogledu naknade, komisiji pripada naknada za rad koju utvrđuje Ministarstvo uz saglasnost Ministarstva finansija. Bliže uslove u pogledu sastava i načina rada komisije propisuje Ministarstvo.
--	---

	državnog ili međunarodnog akreditacionog tijela (u daljem tekstu: akreditovana sertifikaciona organizacija), utvrđuje ispunjenost standarda sistema upravljanja kvalitetom kvaliteta iz stava 5 7 ovog člana i izdaje sertifikat o upravljanju kvalitetom sistemu standarda kvaliteta. Bliže uslove oko odobravanja ovlašćenih sertifikacionih tijela iz stava 8. ovog člana propisuje Ministar. Pomorska školska ustanova, pored licence u skladu sa zakonom, mora da ima i odobrenje iz stava 4. ovog člana i sertifikat iz stava 6 8 ovog člana. Potvrda o stečenoj kvalifikaciji izdata od pomorske školske ustanove koja ne posjeduje isprave iz stava 7 ovog člana neće biti priznata u postupku sticanja zvanja i izdavanja ovlašćenja. Priznavanje diploma odnosno nastavnih planova, programa, opereme i stručnog kadra školskih ustanova iz drugih zemalja, u skladu sa zahtjevima Međunarodne konvencije o standardima za obuku, izdavanje uverenja i vršenju brodske straže pomoraca (STCW Konvencija), obavlja Komisija koju obrazuje Ministarstvo. Nadzor nad nacionalnom pomorskom administracijom i pomorskim školskim ustanovama u pogledu obrazovanja pomoraca periodično vrše evropska agencija za pomorsku sigurnost (EMSA) i specijalizovana agencija evropske komisije. Nadzor nad pomorskim školskim ustanovama iz stava 1. i ovlašćenih sertifikacionih organizacija iz stava 9. ovog člana vrši Komisija koju imenuje Ministarstvo. Bliže uslove rada, sastav, izbor i imenovanja članova Komisije iz stava 4., 7. i 8. ovog člana propisuje Ministarstvo donošenjem podzakonskog akta.	
19	NOVI ČLAN Prestanak saglasnosti za obrazovanje pomoraca za sticanje zvanja i ovlašćenja o posebnoj osposobljenosti Saglasnost iz člana I 290 ovog zakona prestaje: 1) istekom roka na koje je izdato; 2) poništavanjem; 3) prestankom obavljanja djelatnosti obrazovanja pomoraca. Ako Ministarstvo u sprovođenju nadzora utvrdi da pomorska školska ustanova ne ispunjava uslove na osnovu kojih je izdato odobrenje za obrazovanje ili se utvrdi nepravilnost u radu pomorske školske ustanove donijeće rješenje za	Prihvata se Sugestije su predmet predloženih čl. 292 i 293 Nacrta od strane NORMONTE.

	otklanjanje utvrđenih nepravilnosti i odrediti rok koji ne može biti duži od 90 dana. Ako se nepravilnosti ne otklone u roku iz stava 2 ovog člana, Ministarstvo će poništiti odobrenje o obuci i prije isteka njegovog važenja. U slučaju poništavanja odobrenja iz stava 2 ovog člana, pomorska školska ustanova može podnijeti novi zahtjev za isti program obuke, tek nakon isteka roka od najmanje šest mjeseci od dana poništavanja odobrenja.	
20	Obuka za sticanje zvanja i ovlaštenja o posebnoj osposobljenosti Član 291 Obuku za sticanje zvanja i ovlaštenja o posebnoj osposobljenosti članova posade brodova u skladu sa članom 284. ovog Zakona u sa Međunarodnom konvencijom o standardima za obuku, izdavanje uvjerenja i vršenju brodske straže pomoraca (STCW konvencija) može da vrši pomorska školska ustanova i pravno lice koje je upisano u Centralni registar privrednih subjekata za obuku pomoraca (u daljem tekstu: Centar za obuku pomoraca), na osnovu odobrenja za obuku pomoraca koje izdaje Ministarstvo. Odobrenje za obuku pomoraca izdaje se na period od pet godina.	Ne prihvata se Cijenimo da nije suvišno da se u tekstu člana nalazi poziv na određene konvencije u ovom slučaju STCW Konvencija čime slijedimo usvojenu tehniku pisanja zakona.
21	Odobrenje za obuku pomoraca Član 291 PONAVLJA SE BROJ Odobrenje za obuku pomoraca izdaju se Pomorskoj školskoj ustanovi i Centru za obuku koji ispunjava uslove u pogledu planova i programa, tehničke opremljenosti, prostornih kapaciteta, stručnog kadra (instruktora, predavača i provjerivača) utvrđenih članom 284. ovog Zakona Međunarodnom konvencijom o standardima za obuku, izdavanje uvjerenja i vršenju brodske straže pomoraca (STCW konvencija) i IMO Modela kurseva, na osnovu podnijetog zahtjeva. Ispunjenost uslova iz stava 1 ovog člana utvrđuje Komisija koju obrazuje Ministarstvo. Ispunjenost uslova za odobrenje za obuku pomoraca koja nijesu utvrđena članom 284. ovog Zakona Međunarodnom konvencijom o standardima za obuku, izdavanje uvjerenja i vršenju brodske straže pomoraca (STCW konvencija) i odnosnih IMO Modela kurseva utvrđuje komisija iz stava 2 ovog člana. Bliže uslove iz st. 1 i 3 ovog člana za sticanje odobrenja i obnovu odobrenja propisuje Ministarstvo Bliže uslove rada, sastav, izbor i imenovanja članova, postupke za ostvarivanje ovlaštenja Komisije i druga pitanja od značaja, propisuje Ministarstvo donošenjem pozakonskog akta.	Prihvata se Komentar vezano za poziv na konvenciju dat prethodno. Predlog koji se odnosi na standard kvaliteta se prihvata. Isti će biti obuhvaćen podzakonskim aktom

	Za utvrđivanje ispunjenosti uslova iz st. 1 i 3 ovog člana Pomorska školska ustanova i Centar za obuku plaćaju naknadu. Pomorska školska ustanova i centar za obuku pomoraca pored uslova iz stava 1 ovog člana moraju da uvedu i održavaju sistem standarda kvaliteta u skladu sa međunarodno prihvaćenim standardom, koji obuhvata sve aspekte obuke, uključujući nastavne planove, programe, opremu i kadar. Ovlašćena sertifikaciona organizacija, odobrena od strane Ministarstva utvrđuje ispunjenost standarda sistema kvaliteta iz stava 7. ovog člana i izdaje sertifikat o sistemu standarda kvaliteta. Bliže uslove oko odobravanja ovlašćenih sertifikacionih tijela iz stava 8. ovog člana propisuje Ministarstvo. . posjeduju sertifikat o upravljanju kvalitetom, koji izdaje akreditovana sertifikaciona organizacija, u skladu sa zakonom. Pomorske školske ustanove su obavezne da uvedu i održavaju sistem upravljanja kvalitetom standarda kvaliteta Nadzor nad nacionalnom pomorskom administracijom, pomorskim školskim ustanovama i centrima za obuku u pogledu obuke pomoraca periodično vrše evropska agencija za pomorsku sigurnost (EMSA) i specijalizovana agencija evropske komisije. Nadzor nad pomorskim školskim ustanovama i pravnim licima koji su upisani u Centralni registar privrednih subjekata za obuku pomoraca i nadzor nad ovlašćenim sertifikacionim organizacijama iz stava 8 ovog člana vrši Komisija i koju imenuje Ministarstvo. Bliže uslove rada, sastav, izbor i imenovanja članova Komisije za nadzor iz stava 10 ovog člana propisuje Ministarstvo donošenjem pozakonskog akta.	
22	BRISATI – PROPISANO U ČL. 284. OVE DETALJE PROPISATI PRAVILNIKOM NAPOMENA Naknada iz stava 2.. ovog člana se uplaćuje u državni Budžet od čega se 50% iznosa se koristi namjenski za pokriće troškova komisije i troškova naknade za članove komisije.	Komentar Komisiji pripada naknada za rad koju utvrđuje Ministarstvo uz saglasnost Ministarstva finansija. Bliže uslove u pogledu sastava i načina rada komisije propisuje Ministarstvo.
23	BRISATI – PROPISANO U ČL. 284. OVE DETALJE PROPISATI PRAVILNIKOM	Komentar Smatramo da je opšte odredbe o Ispitnoj komisiji potrebno propisati zakonom.

		Bliže uslove u pogledu sastava i načina rada Ispitne komisije propisuje Ministarstvo podzakonskim aktom.
24	BRISATI – PROPISANO U ČL. 284. OVE DETALJE PROPISATI PRAVILNIKOM NAPOMENA Naknada iz stava 3. ovog člana se uplaćuje u državni Budžet od čega se 50% iznosa se koristi namjenski za pokrivanje troškova komisije i troškova naknade za članove komisije.	Komentar Komisiji pripada naknada za rad koju utvrđuje Ministarstvo uz saglasnost Ministarstva finansija. Bliže uslove u pogledu sastava i načina rada komisije propisuje Ministarstvo.
25	BRISATI – PROPISANO U ČL. 284. OVE DETALJE PROPISATI PRAVILNIKOM	Komentar Smatramo da je opšte odredbe o Ispitnoj komisiji potrebno propisati zakonom. Bliže uslove u pogledu sastava i načina rada Ispitne komisije propisuje Ministarstvo podzakonskim aktom.
26	Izdavanje pomorske knjižice, dozvole za ukrcavanje i identifikacione isprave Član 304 Pomorska knjižica izdaje se licu koje je: - navršilo 16 godina života; - dostavilo dokaz da nije evidentirano u krivičnoj evidenciji suda za organizovani kriminal; 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 podnjetog zahtjeva. Uz zahtjev iz stava 3 ovog člana podnosi se sljedeća dokumentacija: - izvod iz matične knjige rođenih ili lična karta; - uvjerenje o zdravstvenoj sposobnosti; - ovlaštenje 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 koja se uplaćuje u državni Budžet od čega se 50% iznosa se koristi namjenski za pokrivanje troškova izdavanja pomorske knjižice, dozvole za ukrcavanje i identifikacione isprave.	Prihvata se
27	Održavanje reda i sigurnosti Član 318 Zapovjednik broda ovlašten je i dužan da svim licima na brodu izdaje naređenja kojima se obezbjeđuje brod, plovība i održavanje reda na brodu i da nadzire izvršenje izdatih naređenja.	Prihvata se

	Radi održavanja reda i sigurnosti na brodu zapovjednik broda može da drži na brodu vatreno oružje, dok Zapovjednik broda i članovi posade broda ne smiju na brodu da imaju vatreno ili bilo koje drugo oružje.	
28	<u>Komentari:</u> - Nacrt ZSP u mnogim poglavljima sadrži članove koji bi morali biti predmet podzakonskih akata – pravilnika i uredbi. Dosadašnja vrlo gorka i negativna praksa nas uči da u Nacrtu ZSP treba da se nađu samo generalne odrednice koje će se razrađivati podzakonskim aktima MP. Podzakonska akta, za razliku od ZSP, možemo i moramo brzo i efikasno prilagoditi potrebama, međunarodnim standardima, zahtjevima pomorske privrede, itd. - Donošenjem novog ZSP se moraju donijeti i nova podzakonska akta, pravilnici i uredbi u kojima bi trebali da učestvuju ili makar da se konsultuju i pomorski subjekti na koje se odnose ti propisi. - U svim poglavljima odnosno članovima u kojima se određuje naknada koja se uplaćuje u Budžet tražimo da se od te uplate 50% namjenski iskoristi tj. da se vrate u sistem na koji se ta naknada odnosi. Ovim stvaramo uslove za održiv rad pomorske administracije, obezbjeđivanja sredstava za obaveze proistekle iz STCW zahtjeva, poslova i održavanja sigurnosti plovība, itd. Ovo je jedan od najvažnijih uslova na kojima se baziraju naši prijedlozi i zahtijevamo od MP da se za ovaj zahtjev izbore. - U svim članovima u kojima se propisuje komisija, a odnosi se na zahtjeve STCW (orbazovanje, obuka, ispiti pri Lučkim kapetanijama, davanje saglasnosti na nastavne planove, programe, opremu, kadar i inspekcijski nadzor, priznavanje stranih pomorskih školskih ustanova i CZOP, itd) koju treba da oformi Ministarstvo tražimo da to bude jedna (državna) komisija čiji sastav i rad treba da se propišu u Pravilniku o zvanjima. Troškove za rad komisije i troškove naknade članovima komisije treba da bude namjenski obezbijeđena iz dijela koji se odvaja za budžet. Kao što smo i u uvodu naveli cilj je da ovaj važan segment bude samoodrživ jer je to jedan od najvažnijih uslova da dobijemo kvalitet i profesionalan odnos u radu ove komisije. Takođe, da zbog važnosti i obimnosti posla članovi komisije budu dobro plaćeni. - Nedostaje propis za minimalnim brojem članova posade za brodove crnogorske državne pripadnosti. - Dopuniti zahtjev za Oduzimanje ovlašćenja o osposobljenosti ako se pravosnazno utvrdilo (u saradnji sa Ministarstvom pravde) da se pomorac	Komentari Prethodno dati u načelu odgovori

bavio organizovanim kriminalnim radnjama tokom boravka na brodu ili tokom boravka u državi/inostanstvu. Isto se odnosi na izdavanje Pomorske knjižice. Naravno, ako je <u>pravno izvodiivo</u>. - Ovlašćenja o posebnoj osposobljenosti koja se stiču nakon završenog obrazovanja (npr. Osnovna sigurnost) nije obuhvaćen propisima. Predlažemo da učenici treba da dobiju potvrdu od pomorske školske ustanove da su se ispunili svi zahtjevi STCW odnosno Pravilnika o zvanjima koji se odnose na npr. Osnovnu sigurnost i da su u obavezi da polažu ispit pred Lučkom kapetanijom. Ovo je zahtjev STCW da kandidat za sticanje ovlašćenja o posebnoj osposobljenosti da mora da položi ispit(e) ispred nezavisne komisije. Takođe, ovim bi trebalo da se podigne i nivo kvaliteta nastave u pomorskim školskim ustanovama. - Priznavanje ovlašćenja, propisano je da bude samo na osnovu uzajamnosti. Tražimo da izuzetak od priznavanja na osnovu uzajamnosti obuka za ovlašćenja o <u>posebnoj osposobljenosti</u>, bude priznanje obuke koje se može obaviti i bez uslova uzajamnosti. Ovo da se odnosi na obuke koje kod nas, iz raznih razloga, ne mogu proći. Uslovom bi morao da bude da je obuka za ovlašćenje o posebnoj osposobljenosti izdata od Centra za obuku pomoraca iz zemalja Evropske unije u skladu sa odredbama Propisa I/10 STCW konvencije I da je komisija Ministarstva obavila inspekcijski nalaz tog Centra za obuku pomoraca za konkretne obuke. Primjer za to su bili ovlašćenja propisana IGF pravilnikom kada smo značajno kasnili sa omogućavanjem pomorcima da tu obuku obave kod nas. - Obrazovanje pomoraca. Tražimo da se naglasi da obrazovanje pomoraca radi sticanja ovlašćenja o osposobljenosti i ovlašćenja o posebnoj osposobljenosti obavljaju pomorske školske ustanove koje imaju licencu u skladu sa zakonom o obrazovanju. Zahtjevi ovog zakona (Pravilnikom o zvanjima), koje moraju ispuniti moraju se definisati u članu 284. - Ovlašćenje o osposobljenosti i ovlašćenje o posebnoj osposobljenosti. Pored licence od Min. nadležnog za obrazovanje, Pomorske školske ustanove moraju podnijeti zahtjev Ministarstvu, sa svim relevantnim podacima, za saglasnost o ispunjenosti uslova koje propisuje ovaj zakon odnosno Pravilnik o zvanjima. Nakon primitka zahtjeva komisija Ministarstva provjerava ispunjenost zahtjeva koji se odnose na nastavne planove i programe, opermu i kadar i obilaskom pomorske školske ustanove.	
---	--

Pomorska školska ustanova koja vrši obrazovanje mora da ima uspostavljen standard sistema kvaliteta (STCW Reg. I/8 – Quality standard). Nije prikladna data formulacija "standarda sistema upravljanja kvalitetom". Ispunjenost ovog zahtjeva vrši sertifikaciono tijelo koje je <u>odobreno</u> od MP. Ovo nije i ne može biti "priznata organizacija" (Recognized organization) jer po IMO standardima to se može samo odnositi na SOLAS, Marpol I Load Line konvencije tj. statutarne zahtjeve za crnogorske brodove. Bliže uslove da propise Ministarstvo u Pravilniku o zvanjima u kojem će propisati da ovlašćena organizacija za sertifikaciju ovih zahtjeva je članica IACS-a odnosno njihov poseban standard kvaliteta koji se odnosi na sertifikaciju pomorskih školskih ustanova i CZOP odnosno zahtjeva STCW. Npr. DnV Certification of maritime education and training providers. Tražimo da, pored ministarstva obrazovanja, priznavanje diploma odnosno saglasnost nastavnih planova, programa, opereme i stručnog kadra školskih ustanova iz drugih zemalja, u skladu sa zahtjevima Međunarodne konvencije o standardima za obuku, izdavanje uverenja i vršenju brodske straže pomoraca (STCW Konvencija), obavlja Komisija koju obrazuje Ministarstvo a o kojoj sam govorio na početku. Strane pomorske školske ustanove moraju podnijeti zahtjev Ministarstvu, sa svim relevantnim podacima, za saglasnost o ispunjenosti uslova koje propisuje ovaj zakon odnosno Pravilnik o zvanjima. Nakon primitka zahtjeva komisija provjerava ispunjenost zahtjeva koji se odnose na nastavne planove i programe, opermu i kadar obilaskom strane pomorske školske ustanove. Nadzor Ministarstva nad radom pomorske školske ustanove kao i nad radom ovlašćene organizacije za standard Sistema kvaliteta treba da obavlja komisije o kojoj sam govorio na početku. Novim članom treba propisati i prestanak saglasnosti pomorskim školskim ustanovama za obrazovanje pomoraca. - Obuka pomoraca – CZOP. U vezi sa zahtjevom za uspostavljanje standarda sistema kvaliteta (STCW Reg. I/8 – Quality standard) i nadzorom Ministarstva važi isto što je rečeno i za pomorske školske ustanove koje vrše obrazovanje. - Model kurseva Međ. pomorske organizacije – ova formulacija se, po nama, mora brisati iz članova. Ono što mi moramo propisati zakonom odnosno Pravilnikom o zvanjima su tabele koje su propisane	
---	--

	za nivo znanja za određena zvanja. U tim tabelama nema Modela kurseva a to znači da nijesu ni propisana odnosno da ih ni mi u našem zakonodavstvu moramo propisati. Potvrda tome je da ni jedna pomorska zemlja ne adresira IMO model kurseva u svom zakonodavstvu. Modeli kurseva su komercijalna izdanja IMO-a. U STCW je samo navedeno: „The relevant IMO Model Course(s) may be of assistance in the <u>preparation of course</u>“. Znači, Model kurseva Međ. pom. org. (IMO Model Course) je SAMO preporuka koja može biti od pomoći pomorskim školskim ustanovama i CZOP u <u>pripremi</u> obrazovanja i obuka. Modeli kurseva su komercijalna izdanja IMO-a. Takođe, svjedoci smo da Model kurseva Međ. pom. org. (IMO Model Course) uvijek značajno kasni za već donešenim zahtjevima STCW-a. Dali to znači da će i naše pomorske školske ustanove i CZOP imati unaprijed opravdanje da nijesu mogli ispuniti zahtjeve zbog kašnjenja izdanja Modela kurseva? Brisati čl. 295, 296, 297 i 298 – obuhvatiti ih Pravilnikom o zvanjima. U Pravilniku o zvanjima propisati da članovi komisije koji vrše ispite moraju biti nezavisni tj, ne smiju biti zaposleni (u punom radnom odnosu ili honorarno) u pomorskim školskim ustanovama i CZOP - Zapovjednik broda i članovi posade broda ne smiju na brodu da imaju vatreno ili bilo koje drugo oružje. Što je sa nekonvencijskim ovlaštenjima obuhvatiti Pravilnikom o zvanjima?	
29	V PILOTAŽA Vršenje pilotaže, Član 80 Pilotažu može da vrši pravno lice koje za obavljanje ovih poslova osim uslova propisanih zakonom dobije I odobrenje Ministarstva na osnovu ovog zakona (u daljem tekstu: pilotsko društvo). NAKNADA ZA ODOBRENJE ? Ukoliko se utvrdi da pravno lice koje obavlja djelatnost pilotaže na osnovu odobrenja Ministarstva, ne zadovoljava uslove na osnovu kojih mu je izdano odobrenje, ili se utvrdi neka druga nepravilnost u radu ovog pravnog lica, Ministarstvo mu može oduzeti odobrenje. Odobrenje iz stave 1 ovog člana izdaje se pilotskom društvu na period do godinu dana, ako: 1) je registrovano u Centralnom registru privrednih subjekata za obavljanje pilotaže; 2) ima najmanje jedan pilotski plovni objekat;	Djelimično se prihvata Ministarstvo je saglasno sa predlogom da se određene oblasti koje su date u Nacrtu urede podzakonskim aktom, ali isto tako neophodno je da zakon sadrži osnovne odredbe, u konkretnom slučaju uslove, a da se podzakonskim aktom urede bliži uslovi.

	3) ima najmanje jednu fiksnu VHF radio-stanicu; 4) ima najmanje četiri pilota sa važećom pilotskom legitimacijom, koji za vrijeme važenja odobrenja moraju biti zaposleni u pilotskom društvu; 5) ima onoliki broj prenosnih VHF radio-stanica koliko ima pilota; 6) ima zaključen ugovor o osiguranju odgovornosti pravnog lica za vrijeme pilotiranja, minimalno do visine osnovne naknade predviđene tarifom za obavljenju uslugu pilotaže pomnožene faktorom 300; Ukoliko se utvrdi da pilotsko društvo više ne ispunjava jedan od uslova iz stava 2 ovog člana ili ugovor o osiguranju iz stava 2 tačka 6 ovog člana ne pokriva veličinu broda koji se pilotira, Lučka kapetanija će o tome obavijestiti Ministarstvo, koje će tom pilotskom društvu ukinuti izdato odobrenje. Pilotsko društvo iz stava 1 ovog člana dužno je da obezbijedi vršenje pilotaže 24 sata dnevno i da vodi pilotski dnevnik i obezbijedi obuku pilota. Pilotski plovni objekat mora da bude obilježen i da koristi pozivne znakove za pilotažu. Bliže uslove na osnovu kojih se izdaje odobrenje iz stava 1 ovog člana, uslove i način oduzimanja odobrenja, uslove koje mora da ispunjava pilotsko društvo koje obavlja poslove pilotaže, sadržaj i način vođenja pilotskog dnevnika, način obilježavanja pilotskih plovni objekata i korišćenja pozivnih znakova za pilotažu propisuje Ministarstvo. <u>Uslove na osnovu kojih se izdaje odobrenje iz stava 1 ovog člana, uslove i način oduzimanja odobrenja, stručnu spremu, obuku, ovlašćenja i druge uslove koje mora ispunjavati pilot, obrazac, način i uslove izdavanja pilotske legitimacije, uslove koje mora da ispunjava pilotsko društvo koje obavlja poslove pilotaže, uslove i način vršenje pilotaže, sadržaj i način vođenja pilotskog dnevnika, tehničke karakteristike i specifikaciju opereme za spašavanje i oporavak pilotskog plovnog objekta, način obilježavanja pilotskih plovni objekata i korišćenja pozivnih znakova za pilotažu propisuje Ministarstvo.</u> (PRAVILNIK O PILOTAŽI)	
30	Granica područja pilotaže Član 82 Pilotaža počinje ili završava se na granici područja pilotaže u trenutku kad po stručnim savjetima pilota započne odnosno završi vođenje broda. Ako brod mora da se priveže ili usidri, pilotaža se završava u trenutku kada se brod priveže ili usidri.	Ne prihvata se Odredba o poziciji pilotskih stanica se podrazunijeva i dio je redovne prakse organa uprave zaduženog za hidrografske i kartografske poslove.

	Ukoliko iz bilo kojeg razloga tokom obavezne pilotaže zapovjednik broda otkáže uslugu pilotaže smatrati će se da je usluga pilotaže pružena u cijelosti. Pozicije pilotskih stanica obilježavaju se na službenim pomorskom navigacionim kartama i službeno objavljuju u publikaciji Peljar i u Oglasima za pomorce.	
31	Korišćenje usluga pilotaže Član 83 Pilotaža se pruža svakom plovnom objektu pod jednakim uslovima. Najvišu visinu naknade za usluge pilotaže propisuje Ministar.	Ne prihvata se Djelatnost pružanja lučke usluge - pilotaža je predmet Zakona o lukama
32	Izdavanje pomorske pilotske legitimacije Član 84 Pilotažu može da vrši pilot koji ima pilotsku legitimaciju za određeno područje, koju izdaje Lučka kapetanija. Pilotska legitimacija se izdaje licu koje ima: — ovlašćenje o osposobljenosti za zvanje zapovjednika broda od 3000 BT ili više; — ovlašćenje o osposobljenosti za zvanje zapovjednika broda do 3000 BT; — najmanje 12 mjeseci plovidbenog staža u svojstvu prvog oficira palube ili zapovjednika broda, nakon sticanja ovlašćenja iz alineje 1 ovog stava, na brodu preko 3000 BT; — najmanje 12 mjeseci plovidbenog staža u svojstvu zapovjednika broda, nakon sticanja ovlašćenja iz alineje 2 ovog stava, na brodu do 3000 BT; — položen pilotski ispit za određeno područje lučke pilotaže; — uvjerenje o zdravstvenoj sposobnosti; — pilotsku obuku od najmanje 50 lučkih pilotaža za određeno područje lučke pilotaže, sve pod nadzorom pilota. Lice iz stava 1 ovog člana dužno je za vrijeme obavljanja pilotaže iz stava 2 tačka 5 ovog člana da vodi dnevnik kojeg ovjeravaju, za svaku pilotažu, pilot i zapovjednik pilotiranog broda. Ovjereni dnevnik lice iz stava 2 ovog člana dužno je da podnese Lučkoj kapetaniji prilikom prijave pilotskog ispita. Pilotska legitimacija iz stava 1 ovog člana izdaje se na period do pet godine.	Ne prihvata se Smatramo potrebnim da se Zakonom propišu osnovne odredbe vezane za izdavanje pilotske legitimacije.
33	BRISATI – PROPISATI PRAVILNIKOM O PILOTAŽI Pilotski ispit Član 85 Pilotski ispit, za određeno područje, može da polaže lice koje ima ovlašćenje o osposobljenosti iz člana 84 stav 2 al. 1 i 5 ovog zakona.	Ne prihvata se Smatramo potrebnim da se Zakonom propišu osnovne odredbe vezane za pilotski ispit, uz napomenu da će se isto razraditi i podzakonski aktom

	Pilotsku obuku, za određeno područje, obezbjeđuje i vrši pilotsko društvo iz člana 80 ovog zakona, licima koja imaju ovlašćenje o osposobljenosti iz člana 84 stav 2 al. 1 i 2 ovog zakona i koja imaju zaključen ugovor o zdravstvenom osiguranju za vrijeme pilotske obuke. Obavljenju pilotsku obuku, pilotsko društvo iz člana 80 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 1 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 6 ovog člana utvrđuje Vlada. Način vršenja pilotske obuke i polaganja pilotskog ispita, program za polaganje pilotskog ispita, stručnu spremu, ovlašćenja i druge uslove koje mora da ispunjava pilot, način i uslove koje treba da ispuni pilot radi izdavanja pilotske legitimacije i obrazac pilotske legitimacije pilota propisuje Ministarstvo u skladu sa IMO Res. A.960(23)) Recommendation on Training and certification of Marine Pilots other than Deep-Sea Pilots.	
34	Produženje pilotske legitimacije Član 86 BRISATI – PROPISATI PRAVILNIKOM O PILOTAŽI	Ne prihvata se Osnovne odredbe biće predmet Zakona
35	Član 87 BRISATI – PROPISATI PRAVILNIKOM O PILOTAŽI	Ne prihvata se Osnovne odredbe biće predmet Zakona
36	Član 90 Ako se naknada štete traži neposredno od pilota koji je prouzrokovao štetu, odredba člana 89 stav 2 ovog zakona primjenjuje se i na pilota, osim ako je pilot štetu prouzrokovao namjerno. Odgovornost pilota, zajedno sa odgovornošću pilotskog društva u kojem je pilot zaposlen ne može preći granice odgovornosti iz člana 89 stav 2 ovog zakona, osim ako se dokaže da je pilot štetu prouzrokovao namjerno. Pilot je dužan bez odgađanja obavijestiti nadležnu lučku kapetaniju o očiglednim nepravilnostima na brodu uočenim tokom pilotaže, a koje mogu ugroziti sigurnost plovidbe ili predstavljati opasnost od zagađenja morske sredine.	Prihvata se
37	Upotreba tegljača Član 91	Prihvata se

	Zbog sigurnosti plovīdbe, zaštite ljudkih života na moru, sprīječavanja zagađivanja mora i oštećenja morske obale, objekata i infrastrukture, zapovjednik broda je dužan da prilikom uplovljavanja i isplovljavanja iz luke, premještenja sa jedne na drugu operativnu obalu u luci, koristi odgovarajući broj tegljača. Odredba stava 1 ovog člana ne primjenjuje se na brodove bruto tonaže do 1.500 BT, odnosno RO-RO putničke brodove koji plove na redovnoj pomorskoj liniji. Izuzetno od stava 1 ovog člana, brodovi dužine preko svega 100m ili više prilikom plovīdbe kroz tjesnac Verige u Bokokotorskom zalivu obavezni su da koriste sigurnosnu pratnju tegljača tip-2 minimalne vučne snage 100t ili više prilikom plovīdbe kroz tjesnac Verige u Bokokotorskom zalivu. Bliže uslove upotrebe i karakteristike tegljača iz stava 2 i stave 3 ovog člana propisuje Ministarstvo. Odgovarajući broj tegljača, njihovu vučnu silu u odnosu na veličinu, tonažu i snagu broskog mašinskog kompleksa broda, koji koristi usluge tegljača i način vršenja vuče odnosno potiskivanja propisuje Ministarstvo. Zapovjednik broda iz stava 1 ovog člana, dužan je blagovremeno zatražiti asistenciju tegljača za namjeravani manevar plovnog objekta. Kada više plovnih objekata istovremeno traže asistenciju tegljača, a nema dovoljno tegljača, ili kada je ugrožena sigurnost plovīdbe, ljudskih života ili može doći do zagađivanja mora, Lučka kapetanija Lučki kapetan određuje redosled tegljenja, odnosno potiskivanja.	
38	- Adresirati naknadu za izdavanje odobrenja pravnom licu za obavljanje pilotaže. Kao što smo naveli 50% naknade da se vrati u sistem i namjenski iskoristi u održavanju plovnih puteva, objekata sigurnosti plovīdbe, nabavke remorkera, itd - Dio člana 80, zatim članove 84., 85., 86, 87. brisati i propisati novim pravilnikom o pilotaži. - Nakon brisanja navedenih članova u čl. 80 poslednji stavu koji se odnosi na bliže uslove za dobijanje ovlašćenja obuhvatiti redefinisati i dodati tehničke karakteristike i specifikaciju opereme za spašavanje i oporavak pilotskog plovnog objekta. - Napomena - IMO Res. A.960(23)) - Recommendations on Training and Certification and on Operational Procedures for Maritime Pilots other than Deep-Sea Pilots (resolution A.960(23)). Ovo je IMO-va preporuka koja se odnosi na standarde obuke i licenciranja pilota koje primjenjuju zemlje EU (EMPA – European	Komentar Prethodno dati odgovori

	Maritime Pilot's Association) i koje i mi kao zemlja kandidat bi trebali da ispunimo. - Navesti da se pozicije pilotskih stanica obilježavaju se na službenim pomorskom navigacionim kartama i službeno objavljuju u publikaciji Peljar i u Oglasima za pomorce. - U članu 83. - korišćenje usluga pilotaže, navesti da najvišu visinu naknade za usluge pilotaže propisuje Ministar. - U članu 91. – upotreba tegljača, brisati navedene karakteristike remorkera i te i ostale karakteristike obuhvatiti Pravilnikom o pilotaži. - Nije definisano ko može da obavlja poslove tegljenja odnosno sigurnosne pratnje, bliže uslove na osnovu kojih se izdaje odobrenje, način oduzimanja odobrenja, uslove koje mora da ispunjava pravno lice koje obavlja poslove tegljenja i sigurnosne pratnje, naknadu za izdavanje ovlašćenja i raspodjelu naknade. Sve navedeno bi moralo biti definisano od strane Ministarstva.	
39	XII UNUTRAŠNJA PLOVIDBA Novi član Zapovjednik broda, članovi posade broda, lice koja upravlja brodicom ili jahtom i članovi posade brodice ili jahte te zapovjednik hidroaviona na vodi dužni su u plovībi unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnim morem Crne Gore postupati u skladu s međunarodnim i nacionalnim propisima o sigurnosti pomorske plovīdbe. Zapovjednik broda, članovi posade broda, lice koja upravlja brodicom ili jahtom i članovi posade brodice ili jahte te zapovjednik hidroaviona na vodi dužni su u plovībi unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnim morem Crne Gore primjenjivati propisane signale i oznake u skladu sa odredbama ovoga Zakona i podzakonskih propisa donesenih na osnovu ovog zakona. Zahtjevi stavki 1. i 2. ovoga člana primjenjuju se na zapovjednika i članove posade pomorskih objekata crnogorske državne pripadnosti nezavisno o području plovīdbe. Propise o sigurnosti pomorske plovīdbe u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Crne Gore iz stava 1. i 2. ovoga člana donosi ministar.	Ne prihvata se Unutrašnja plovīdba odnosi se na plovīdbu koja se obavlja na rijekama i jezerima u dijelu koji pripada Crnoj Gori, osim na Skadarskom jezeru i na rijeci Rijeka Crnojevića.
40	NOVI ČLAN Zabranjeno je na plovni put bacati predmete koje mogu ometati ili ugroziti sigurnu plovīdbu. Izuzetno, rješenjem nadležne lučke kapetanije uz prethodno mišljenje ministarstva nadležnog za zaštitu životne sredine može se dopustiti potapanje na morsko dno plovila koja neće zagaditi morskou sredinu i neće ometati sigurnost plovīdbe. Položaj potopljenog plovila određuje i unosi u	Komentar Unutrašnja plovīdba odnosi se na plovīdbu koja se obavlja na rijekama i jezerima u dijelu koji pripada Crnoj Gori, osim na Skadarskom jezeru i na rijeci Rijeka Crnojevića.

	pomorske navigacijske karte i publikacije nadležni organ za hidrografiju.	
41	NOVI ČLAN Pomorski brod koji dolazi iz inostranstva ne smije biti u komunikaciji s drugim brodovima, organima, organizacijama i licima na obali prije nego što od nadležnog organa Ministarstva dobije odobrenje za slobodan saobraćaj s obalom. Strani brod, strani ratni brod i strana jahta, kao i strana brodica dužni su viti zastavu svoje državne pripadnosti i zastavu Crne Gore dok se nalaze u teritorijalnom moru i unutrašnjim vodama Crne Gore.	Komentar Unutrašnja plovidba odnosi se na plovidbu koja se obavlja na rijekama i jezerima u dijelu koji pripada Crnoj Gori, osim na Skadarskom jezeru i na rijeci Rijeka Crnojevića.
42	XVII ŽIVOTNI I RADNI USLOVI NA BRODU Član 326 GPU / Sep-23 primjenjiv samo za pomorce ukrucane na brodovima crnogorske državne pripadnosti, a plove u međunarodnoj plovidbi. KU za crnogorske pomorce koji plove na brodovima u međ. plov. strane državne pripadnosti ???	Komentar Ministarstvo preduzima aktivnosti koje bi vodile jačanju zaštite pomoraca. Potpisivanje kolektivnog ugovora za crnogorske pomorce koji plove na brodovima strane državne pripadnosti je težnja i državne administracije i Samostalnog sindikata radnika u pomorskom brodarstvu. Neophodna je saradnja stranih brodara da bi se ispunio ovaj cilj.
43	Utvrđivanje zdravstvene sposobnosti Član 328 Bliže uslove koje mora da ispunjava ovlašćeni doktor, postupak utvrđivanja zdravstvene sposobnosti, postupak za izdavanje uvjerenja o zdravstvenoj sposobnosti, obrazac uvjerenja o zdravstvenoj sposobnosti i visinu naknade iz stava 14 ovog člana propisuje organ državne uprave nadležan za poslove zdravlja, uz saglasnost Ministarstva. Spisak odobrenih zdravstvenih ustanova iz stava 1 ovog člana zakona se objavljuje i ažiirira na zvaničnom sajtu Ministarstva.	Prihvata se
44	Obuka i osposobljavanje Član 329 Pomorac ne smije raditi na brodu ili jahti ako nije uspješno završio obuku i stekao ovlašćenja o ličnoj sigurnosti na brodu koje propisuje Ministarstvo.	Prihvata se
45	Član 330 – 339 Nema propisanih članova	
46	Posredovanje pri zapošljavanju Član 340 Posredovanje pri zapošljavanju pomoraca na brodovima crnogorske državne pripadnosti i brodovima strane državne pripadnosti vrši Zavod za zapošljavanje Crne Gore (u daljem tekstu: Zavod).	Prihvata se

	Posredovanje pri zapošljavanju pomoraca na brodovima crnogorske i strane državne pripadnosti mogu obavljati i pravna lica koja ispunjavaju posebne uslove, na osnovu odobrenja Ministarstva. Uslovi koje moraju ispunjavati pravna lica koja obavljaju posredovanje pri zapošljavanju pomoraca, procedure i način njihovog odobrenja kao i obavljanje nadzora nad njihovim radom propisuje Ministarstvo iz saglasnost ministarstva nadležnog za rad a nakon savjetovanja sa organizacijama koje predstavljaju brodare i pomorce. Odobrenje iz stava 2 ovog člana, izdaje se pravnom licu koje je registrovano za obavljanje djelatnosti zapošljavanja pomoraca u Centralnom registru privrednih subjekata i koje ispunjava sljedeće uslove: - ima zaposleno najmanje jedno lice koje ima najmanje dvije godine radnog iskustva u pomorstvu, od čega najmanje 12 mjeseci plovidbenog staža; - ima sertifikat o sistemu kvaliteta u skladu sa međunarodnim ISO standardom ili sertifikat o sistemu upravljanja u skladu sa MLC konvencijom koji izdaje priznata organizacija, koji se odnosi na posredovanje pri zapošljavanju pomoraca; - ima odgovarajući prostor i opremu. Zavodu, odnosno pravnom licu koje je registrovano za obavljanje djelatnosti zapošljavanja pomoraca zabranjeno je korišćenje bilo kakvih sredstava, mehanizama ili drugih oblika uticaja kojim bi odvratili pomorce od dobijanja zaposlenja za koje su oni osposobljeni. Za posredovanje pri zapošljavanju pomoraca pravno lice iz stava 2 ovog člana ne smije naplaćivati naknadu pomorcima. Troškove za izdavanje pasoša, pomorske knjižice, ovlašćenja o osposobljenosti, ljekarske preglede koji spadaju u obavezne preglede u skladu sa zakonom plaća pomorac. Bliže uslove u pogledu prostora i opreme iz stava 3 alineja 3 ovog člana propisuje Ministarstvo, uz saglasnost organa državne uprave nadležnog za poslove rada.	
47	Zaštita prava pomoraca pri zapošljavanju Član 341 Prilikom ukrcavanja na brod ili jahtu pomorac mora imati zaključen ugovor o radu u pisanoj formi, koji potpisuje sa brodarom, odnosno kompanijom broda ili jahte, odnosno sa pravnim licem koje posreduje pri zapošljavanju pomorca i dokaže ugovorni odnos sa brodarom, odnosno	Prihvata se

kompanijom za pružanje usluga posredovanja pri zapošljavanju pomoraca na njegovim brodovima.

Ugovor o radu iz stava 1 ovog člana pomorcu osigurava normalne radne i životne uslove na brodu u skladu sa zakonom i kolektivnim ugovorom za pomorce.

Bliže uslove za zaštitu prava pomoraca pri zapošljavanju odnosno obaveze pravnog lica koje obavlja posredovanje pri zapošljavanju pomoraca propisuje Ministar uz saglasnost organa državne uprave za poslove rada.

~~Pomorceu prije potpisivanja ugovora o radu iz stava 1 ovog člana mora biti omogućeno da prouči sadržaj predmetnog ugovora, potraži savjet o ugovoru prije njegovog potpisivanja radi upoznavanja sa svojim pravima i obavezama, prije ili u postupku zapošljavanja.~~

~~Pravno lice kojem je izdato odobrenje za posredovanje pri zapošljavanju pomoraca, na brodovima crnogorske i strane državne pripadnosti, dužno je da:~~

~~- obezbijedi da pomorac, prije upućivanja na brod, ima zaključen ugovor o radu sa brodarom ili kompanijom koji je u skladu sa zakonom, kolektivnim ugovorom i međunarodnim ugovorima;~~

~~- provjeri da li prije potpisivanja ugovora iz alineje 1 ovog stava, brodar ili kompanija kod koje se pomorac zapošljava, osigurava pomorca od povreda na radu, profesionalnih bolesti i bolesti u vezi sa radom i da li posjeduje osiguranje repatrijacije pomorca i da o tome obavijesti pomorca;~~

~~- obezbijedi da brodar, odnosno kompanija imaju sredstva za zaštitu pomoraca koji su iskrcani u stranoj luci;~~

~~- obezbijedi sistem zaštite putem osiguranja ili druge slične mjere kojom se obezbjeđuje nadoknada novčanog gubitka pomorca koji može nastati kao posljedica propusta brodara ili kompanije, odnosno pravnog lica za posredovanjem pri zapošljavanju pomoraca po ugovoru o zapošljavanju pomorca, kako bi ispunili svoje obaveze prema njemu;~~

~~- provjeri da li pomorac ispunjava uslove za ukrcavanje na brod u određenom svojstvu;~~

~~- vodi evidenciju o pomorcima koji traže zaposlenje i poslodavcima koji prijavljuju potrebu za pomorcima;~~

~~- vodi evidenciju o pomorcima koji su se zaposlili posredovanjem pravnog lica kojem je izdato odobrenje za posredovanje pri zapošljavanju pomoraca;~~

~~Evidencije iz stava 4 al. 6 i 7 ovog člana pravno lice ažurira u elektronskoj bazi podataka Ministarstva.~~

48	Obnova odobrenja za posredovanje pri zapošljavanju pomoraca Član 342 Odobrenje za posredovanje pri zapošljavanju pomoraca iz člana 340 stav 2 ovog zakona koje se izdaje za period ne duži od pet godina, obnavlja se za isti period ako pravno lice - Ispunjava uslove iz člana 340 stav 3 kao i uslove iz člana 341 ovog zakona - U arhivi Ministarstva ne postoji potvrđena prijava pomorca da je pravno lice u predhodnom periodu vršilo bilo kakav oblik uticaja kojim je pomorac odvrćen od dobijanja zaposlenja za koje je osposobljen ili je za posredovanje pri zapošljavanju naplaćivao nadnadu od pomorca; - Redovno ažurira podatke iz člana 341 stav 5 ovog zakona Ako Ministarstvo u sprovođenju nadzora utvrdi da pravno lice za posredovanje pri zapošljavanju pomoraca ne ispunjava uslove na osnovu kojih je izdato odobrenje ili se utvrdi nepravilnost u radu pravnog lica, 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 2 ovog člana, Ministarstvo će ukinuti odobrenje o posredovanju pri zapošljavanju pomoraca i prije isteka njegovog važenja. U slučaju ukidanja odobrenja iz stava 1 ovog člana, pravno lice za posredovanje pri zapošljavanju pomoraca može podnijeti novi zahtjev tek nakon isteka roka od najmanje dvije godine od dana ukidanja odobrenja. Bliži postupak potvrđivanja prijave pomorca iz stava 1 alineja 2 ovog člana propisuje Ministarstvo.	Komentar Prihvata se dodatni uslov u stavu 1 ovog člana. Ne prihvata se brisanje st. 2 i 3 ovog člana jer su direktno povezani sa stavom 4 ovog člana.
49	Politika zapošljavanja i stručnog usavršavanja pomoraca Član 361 Stručno usavršavanje pomoraca i njihovo zapošljavanje na brodovima i jahtama crnogorske i strane državne pripadnosti jedno je od osnovnih ciljeva politike Ministarstva. Priznavanje ovlaštenja o osposobljenosti i posebnoj osposobljenosti članova posade broda koja su izdata u drugoj državi priznaju se u Crnoj Gori pod uslovom uzajamnosti, potpisivanjem memoranduma, odnosno sporazuma o razumijevanju, u skladu sa odredbama Propisa I/10 STCW konvencije. Priznavanje iz stava 2 ovog člana vrši Lučka kapetanija ovjerom – indorsmentom.	Komentar Prihvata se brisanje st. 1,2,3,4,5 ovog člana, kao i dodavanje predloženih stavova 3 i 4 koji su zahtjev MLC Reg.1.4 para 5.& B1.4.1(e). Smatramo nepotrebnim ponavljanje predloženih st. 1 i 2 koji su prepisani iz člana 340.

	Potpisivanjem memoranduma, odnosno sporazuma o razumijevanju, iz stava 2 ovog člana omogućava je priznavanje crnogorskih ovlaštenja i posebnih ovlaštenja na brodovima i jahtama strane državne pripadnosti. Za potrebe unapređenja obrazovanja, obuke i stručnog usavršavanja pomoraca, kao i potpisivanja memoranduma o razumijevanju, odnosno sporazuma iz stava 2 ovog člana, Ministarstvo obavlja konsultacije sa zainteresovanim organizacijama brodovlasnika i pomoraca. Posredovanje pri zapošljavanju pomoraca na brodovima crnogorske državne pripadnosti i brodovima strane državne pripadnosti vrši Zavod za zapošljavanje Crne Gore (u daljem tekstu: Zavod). Posredovanje pri zapošljavanju pomoraca na brodovima crnogorske i strane državne pripadnosti mogu obavljati i pravna lica, na osnovu odobrenja Ministarstva. Bliže uslove u pogledu odobrenja, načina rada i opreme pravnih lica koji obavljaju poslove posredovanja pri zapošljavanju pomoraca te obnavljanja i oduzimanja odobrenja kao i nadzora nad radom pravnog lica i nadzor nad sertifikacionog tijela koje provjerava ispunjenost uslova za standard sistema kvaliteta propisuje Ministarstvo, uz saglasnost organa državne uprave nadležnog za poslove rada. U cilju donošenja politike zapošljavanja pomoraca Ministarstvo prikuplja i analizira sve podatke o tržištu rada pomoraca, uključujući sadašnje i buduće pribavljanje pomoraca za rad kao članova posade razvrstane po starosnoj dobi, polu, položaju, stručnoj osposobljenosti i zahtjevima pomorske privreda. Sakupljeni podaci o starosnoj dobi ili polu upotrebljavaju se samo u statističke svrhe ili za korištenje u okviru programa sprečavanja diskriminacije na osnovu starosne dobi ili polu. Bliže načine prikupljanja, čuvanja i upotrebe podataka iz stava 1. ovog člana propisuje Ministarstvo.	
50	Brodski postupak po prigovoru pomorca Član 372 Član posade broda koji smatra da su mu povrijeđena prava u vezi životnih i radnih uslova na brodu ima pravo da podnese usmeni i pismeni prigovor nadređenom oficiru, zapovjedniku broda, vlasniku broda, brodaru, kompaniji ili Lučkoj-kapetaniji Ministarstvu, a ako to smatra potrebnim i odgovarajućim organima u lukama pristajanja broda. ...	Prihvata se
51	Zaštita prava pomoraca iz radnog odnosa Član 373	Prihvata se

Commented [J1]: Zahtjev MLC Reg.1.4 para 5. & B1.4.1(e)

	U inostranim lukama član posade broda koji je državljanin Crne Gore može se, radi zaštite svojih prava iz radnog odnosa, obratiti diplomatskim ili konzularnim predstavništvima Crne Gore ili Ministarstvu.	
52	Komentari Nacrt ZSP u mnogim poglavljima sadrži članove koji bi morali biti predmet podzakonskih akata – pravilnika i uredbi. Dosadašnja vrlo gorka i negativna praksa nas uči da u Nacrtu ZSP treba da se propišu samo generalne odrednice koje će se razrađivati podzakonskim aktima MP. Podzakonska akta, za razliku od ZSP, možemo i moramo brzo i efikasno prilagoditi potrebama, međunarodnim standardima, zahtjevima pomorske privrede, itd. Donošenjem novog ZSP se moraju donijeti i nova podzakonska akta, pravilnici i uredbi u kojima bi trebali da učestvuju ili makar da se konsultuju i pomorski subjekti na koje se odnose ti propisi. U svim poglavljima odnosno članovima u kojima se određuje naknada koja se uplaćuje u Budžet tražimo da se od te uplate 50% namjenski iskoristi tj. da se vrate u sistem na koji se ta naknada odnosi. Ovim stvaramo uslove za održiv rad pomorske administracije, obezbjeđivanja sredstava za obaveze proistekle iz STCW zahtjeva, poslova i održavanja sigurnosti plovība, itd. Ovo je jedan od najvažnijih uslova na kojima se baziraju naši prijedlozi i zahtijevamo od MP da se za ovaj zahtjev izbore. - Nemamo Kolektivni ugovor za crnogorske pomorce koji plove na brodovima u međ. plov. strane državne pripadnosti. Zahtjev MLC 2006. Nezavisno od Nacrta ovog zakona, MP u dogovoru sa Sindikatom, mora čim prije pokrenuti izradu i donošenje. - Od. Člana 330. Do čl. 339 nema propisanih članova. - Djelovi članova 340. i 341., koji propisuju detalje, brisati odnosno ti zahtjevi da budu propisani Pravilniko o radu agencija koje posjeduju pri zapošljavanju pomoraca. - Re-definisati čl. 361. jer sve navedeno je već spomenuto u poglavlju Posada broda. Ovaj član treba da glasi (dio teksta iz brisanog člana 340.): Posredovanje pri zapošljavanju pomoraca na brodovima crnogorske državne pripadnosti i brodovima strane državne pripadnosti vrši Zavod za zapošljavanje Crne Gore (u daljem tekstu: Zavod). Posredovanje pri zapošljavanju pomoraca na brodovima crnogorske i strane državne pripadnosti mogu obavljati i pravna lica, na osnovu odobrenja Ministarstva. Bliže uslove u pogledu odobrenja, načina rada i opreme pravnih	Komentar Obrazloženja na predloge i sugestije dati prethodno

	lica koji obavljaju poslove posredovanja pri zapošljavanju pomoraca te obnavljanja i oduzimanja odobrenja kao i nadzora nad radom pravnog lica i nadzor nad sertifikacionog tijela koje provjerava ispunjenost uslova za standard sistema kvaliteta propisuje Ministarstvo, uz saglasnost organa državne uprave nadležnog za poslove rada. Zahtjev MLC Reg. 1.4 para 5. & B1.4.1(e) : U cilju donošenja politike zapošljavanja pomoraca Ministarstvo prikuplja i analizira sve podatke o tržištu rada pomoraca, uključujući sadašnje i buduće pribavljanje pomoraca za rad kao članova posade razvrstane po starosnoj dobi, polu, položaju, stručnoj osposobljenosti i zahtjevima pomorske privreda. Sakupljeni podaci o starosnoj dobi ili polu upotrebljavaju se samo u statističke svrhe ili za korištenje u okviru programa sprečavanja diskriminacije na osnovu starosne dobi ili polu. Konvencija o radi pomoraca 2006 – MLC 2006, koja štiti interese pomoraca, zahtijeva od države potpisnice da ima uređen sistem zapošljavanja ili posredovanja pri zapošljavanju pomoraca. Kada znamo da više od 2/3 pomoraca zaposlenje nalazi preko agencija iz susjednih država onda je odgovor jednostavan. Zahtjevima ovog zakona MP i Ministarstvo rada su u obavezi da sankcionišu i sve one ilegalne pojedince koje rada u CG a vrše posredovanje pri zapošljavanju pomoraca na stranim brodovima. Takođe, zahtjev je i da MP ima podatke o svakom ukrcaju odnosno iskrcaju pomorca. Svi ovi zahtjevi se mogu i moraju ispuniti ne ugrožavajući interes pomoraca. Na MP je da krene da ispunjavaju svoje obaveze.	
53	XVIII NADZOR Član 375 Nadzor nad sprovođenjem ovog zakona i propisa donesenih na osnovu ovog zakona, kao i drugih propisa kojima se uređuje sigurnost pomorske plovībe vrši inspektor sigurnosti plovībe Ministarstva i lučkih kapetanija. Inspekcijski pregled vrši inspektor, i to inspektor nad pomorskim objektima strane državne pripadnosti i njihovim posadama (u daljem tekstu: PSC inspektor), i Inspektor sigurnosti plovībe u okviru nadležne lučke kapetanije nad pomorskim objektima crnogorske državne pripadnosti, stranim čamcima i njihovim posadama. Nadzor nad obavljanjem djelatnosti posredovanja pri zapošljavanju pomoraca, u skladu sa ovim zakonom, vrši organ državne uprave nadležan za rad i socijalno staranje. Nadzor nad obavljanjem djelatnosti posredovanja pri zapošljavanju pomoraca u skladu sa članom 340 ovog zakona, vrši inspektor sigurnosti pomorske plovībe i organ državne uprave nadležan za rad.	Prihvata se

	Bliže uslove koje mora ispunjavati lice iz stave 2. i 3. ovog člana u pogledu stručne sprema, iskustva, ispite i ostale posebne uslove propisuje Ministarstvo. POLICIJA?	
54		
55	Član 376 BRISATI OBUH VATITI PRAVILNIKOM KOMENTRI: 2) da ima najmanje pet godina plovibenog staža u svojstvu—oficira palube ili oficira mašine na upravljačkom nivou (za pomorsku struku); Inspektor sigurnosti plovibe koji vrši i poslove PSC inspektora, pored uslova ... Inspektor sigurnosti plovibe koji vrši i poslove Pomoćnika PSC inspektora iz stave... Prilikom obavljanja inspekcijaskog nadzora, Inspektor sigurnosti plovibe koji vrši poslove PSC inspektora se rukovodi ... PSC-inspektor i Inspektor sigurnosti plovibe samostalno vrše inspekcijaski nadzor, donose odluke u upravnom postupku i sprovode druge mjere iz svoje nadležnosti. PSC-inspektor i Inspektor sigurnosti plovibe ne smiju imati imovinski interes u luci inspekcijaskog pregleda na stranim plovnim objektima i plovnim objektima koji su predmet pregleda i biti zaposleni ili obavljati poslove u ime priznatih organizacija za statutarnu sertifikaciju brodova, kao i obavljati preglede potrebne za izdavanje sertifikata za brodove. PSC-inspektor i Inspektor sigurnosti plovibe poslove inspekcijaskog nadzora vrše u službenom odijelu i nose propisanu identifikacionu 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 plovibe odnosno PSC inspektora kada Inspektor sigurnosti plovibe vrši poslove PSC inspektora, propisuje Ministarstvo.	Djelimično se prihvata Uslovi iz člana 376 Nacrta koje mora da zadovolji PSC Inspektor će biti izmijenjeni u skladu sa direktivom 2009/16/EU Evropskog parlamenta i vijeća od 23. aprila 2009. o nadzoru države luke, Prilog XI Minimalni uslovi za inspektore.
56	Inspekcijaski poslovi PSC inspektora Član 378 Inspekcijaski poslovi PSC inspektora	Prihvata se

	Inspektor sigurnosti plovidbe koji vrši poslove PSC inspektora Član 378 Inspektor sigurnosti plovidbe koji vrši poslove PSC inspektora vrši obavlja 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, Inspektor sigurnosti plovidbe koji vrši poslove PSC inspektora PSC inspektor ima slobodan pristup obali i stranom plovnom objektu. Inspektor sigurnosti plovidbe koji vrši poslove PSC inspektora 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 plovnih objekata, ukrcajanje 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 plovnih objekata. Inspeksijski nadzor iz stava 3 tač. 6, 7 i 8 se vrši na osnovu obavještenja Lučke kapetanije ili Organa uprave, u cilju obezbjeđenja sigurnosti plovidbe.	
57	Član 377 Inspeksijski poslovi koji se odnose na obavljanje nadzora nad sprovođenjem odredaba ovoga zakona o sigurnosti plovidbe obuhvaćaju obavljanje inspeksijskog nadzora nad: 1) stranim plovnim objektima u lukama i na sidrištima Crne Gore; 2) pomorskim objektima crnogorske državne pripadnosti u pogledu njihove sposobnosti za plovidbu ili upotrebu; 3) sprovođenjem međunarodnog režima luka u skladu s međunarodnim obavezama Crne Gore u pogledu operativnih i drugih obala, lukobrana, potrebnih dubina, uređaja, postrojenja i drugih objekata namijenjenih za sidrenje, zaštitu brodova,	Komentar Priznate organizacije i njihova usklađenost sa IMO Rezolucijom predmet su posebnog člana

	ukrcavanje i iskrcavanje putnika i stvari i drugih uslova za sigurnost plovīdbe i zaštitu od zagađenja mora; 4) uređivanjem i održavanjem plovnosti plovniĥ puteva u vodama Crne Gore i postavljanjem i održavanjem objekata sigurnosti plovīdbe; 5) obavljanjem radiosluĹbe koja sluĹi sigurnosti plovīdbe i zaštiti ljudskog Źivota na moru, ukljuĹujući uređaje, opremu, održavanjem sredstava i rad tih sluĹbi; 6) plovīdbom i pilotaĹom, 7) gradnjom i drugim aktivnostima i promjenama u teritorijalnom moru i unutrašnjim morskim vodama ili na njihovim obalama u pogledu njihovog uticaja na sigurnost plovīdbe; 8) prevozom lica i stvari u pogledu zaštite ljudskih Źivota i imovine; 9) zaštitom mora od zagađenja sa pomorskih objekata; 10) obavljanjem meteorološke sluĹbe na brodovima koja sluĹi sigurnosti plovīdbe; 11) uslovima Źivota i rada pomoraca na brodovima; 12) obavljanjem djelatnosti posredovanja pri zapošljavanju pomoraca; 13) ispunjavanjem uslova za obavljanje djelatnosti pomorskog agenta; 14) Organom uprave, priznatim organizacijama u skladu sa međunarodnim Kodeksom za priznate organizacija (IMO Res. MSC.349(92) – The Code for recognized Organization) i ovlašćenim sertifikacionim organizacijama za ispunjenost standarda sistema kvaliteta ; 15) obavljanjem hidrografske djelatnosti; 16) stranim jahtama za privrednu djelatnost, 17) obavljanjem djelatnosti pomorskih školskih ustanova za obrazovanje pomoraca i centara za obuku pomoraca. 18) obavljanjem djelatnosti pomorskog agenta Odredba stava 1 taĹka 3 ovog Ĺlana ne odnosi se na vojne luke. NaĹin i postupke obavljanja inspekcijaskog nadzora sigurnosti plovīdbe u obavljanju inspekcijaskog nadzora utvrđuje propis Ministarstva.	
58	Vrste inspekcijaskih pregleda stranog plovnog objekta Ĺlan 380 Vrste inspekcijaskih pregleda stranog plovnog objekta u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru, ukljuĹujući luke i sidrišta Crne Gore mogu biti: osnovni, detaljni i prošireni.	Prihvata se

	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 Inspektora sigurnosti plovidbe koji vrši poslove PSC Inspektora PSC inspektora obavlja se u skladu IMO procedurama za kontrolu države luke 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.	
59	Detaljni inspekcijski pregled stranog plovnog objekta Član 382 Detaljni inspekcijski pregled stranog plovnog objekta je pregled prilikom kojeg Inspektor sigurnosti plovidbe koji vrši poslove PSC inspektora 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 381 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 381; - oblasti na koje se odnose odlučujući ili nepredviđeni faktori; - ostale oblasti izabrane od strane Inspektor sigurnosti plovidbe koji vrši poslove PSC inspektora 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	Prihvata se

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, Inspektor sigurnosti plovīdbe koji vrši poslove PSC inspektora 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, Inspektor sigurnosti plovīdbe koji vrši poslove PSC inspektora 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 5 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 Inspektor sigurnosti plovīdbe koji vrši poslove PSC inspektora PSC inspektora.

Prije obustave inspekcijskog pregleda, Inspektor sigurnosti plovīdbe koji vrši poslove PSC inspektora 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 zadržavanju mora sadržati informaciju da je inspekcijski pregled obustavljen sve dok Inspektor sigurnosti plovīdbe koji vrši poslove PSC inspektora 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 381 ovog zakona, na osnovu kojih se pristupilo obavljanju detaljnog inspekcijskog pregleda propisuje Ministarstvo.

	Utvrđivanje nedostataka Član 385	Prihvata se
60	Inspektor sigurnosti plovīdbe koji vrši poslove PSC inspektora PSC—inspektor nakon inspekcijiskog pregleda stranog plovnog objekta, zbog neispunjenosti zahtjeva relevantnih instrumenata utvrđenih nadzorom iz člana 378 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 plovīdbe stranog plovnog objekta, njegove sposobnosti za plovību, 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 nijesu 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 plovību dok se ti nedostaci ne otklone i opozvaće ispravu o sigurnosti plovīdbe i/ili dozvolu za plovību. Izuzetno od stava 3 ovog člana kada je osnov za zabranu plovīdbe 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 Inspektora sigurnosti plovīdbe koji vrši poslove PSC inspektora 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 Inspektoru sigurnosti plovīdbe koji vrši poslove PSC inspektora PSC—inspektora 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 Inspektora sigurnosti plovīdbe koji vrši poslove PSC inspektora PSC inspektora; i	

	4) je Inspektor sigurnosti plovīdbe koji vrši poslove PSC inspektora PSC-inspektor, nakon primljenog obavještenja o otklonjenim nedostacima kojima je bila ugrožena sigurnost, zdravlje ljudi ili životna sredina, potvrdio njihovo otklanjanje. Ako Inspektor sigurnosti plovīdbe koji vrši poslove PSC inspektora 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 brodskom opremom.	
61	Zapisnik o izvršenom inspekcijskom pregledu Član 386 Nakon izvršenog inspekcijskog pregleda stranog plovnog objekta, Inspektor sigurnosti plovīdbe koji vrši poslove PSC inspektora 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.	Prihvata se
62	Zabrana uplovljenja stranog plovnog objekta nakon višestrukog zadržavanja Član 387 Lučka kapetanija, na osnovu rješenja Inspektora sigurnosti plovīdbe koji vrši poslove PSC inspektora 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 svojoj 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 regionu; 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	Prihvata se

	isplovljenja stranog plovnog objekta i napuštanja luke ili sidrišta Paris MoU regiona. Zabranu uplovljenja iz st. 1 i 2 ovog člana donosi Inspektor sigurnosti plovidbe koji vrši poslove PSC inspektora PSC—inspektor rješenjem o zabrani uplovljavanja u slučaju više zabrana isplavljanja, 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 plovnom objektu po drugi put zabranjeno uplovljavanje, period zabrane uplovljavanja u Paris MoU region je 12 mjeseci nakon isplavljenja 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.	
63	Zabrana uplovljenja stranom plovnom objektu nakon drugog zabranjenog uplovljavanja Član 388 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 Inspektor sigurnosti plovidbe koji vrši poslove PSC inspektora 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	Prihvata se

	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 379 stav 9 ovog zakona; - stranim plovnim objektom upravlja kompanija visokog rejtinga u skladu sa propisom Ministarstva iz člana 379 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, Inspektor sigurnosti plovībe koji vrši poslove PSC inspektora PSC-inspektor može zahtijevati savjetovanje sa pomorskom administracijom države zastave stranog plovnog objekta.	
64	Zabrana uplovljenja stranom plovnim objektu na osnovu drugih događaja Član 389 Lučka kapetanija, na osnovu rješenja Inspektora sigurnosti plovībe koji vrši poslove PSC inspektora 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 inspekcijaskog nadzora države članice Paris MoU i nije se uputio na remont u brodogradilište, odnosno nije postupio u skladu sa članom 395 ovog zakona. Ako Inspektor sigurnosti plovībe koji vrši poslove PSC inspektora PSC-inspektor utvrdi da strani plovni objekat nema potvrdu o osiguranju odgovornosti za pomorska potraživanja ili druge	Prihvata se

	odgovarajuće finansijske garancije iz člana 77 ovog zakona i da nema osnova za zadržavanje stranog plovnog objekta, Inspektor sigurnosti plovībe koji vrši poslove PSC inspektora 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. 387, 388 i st. 1 i 2 ovog člana već uplovio u vode Crne Gore, Lučka kapetanija, na osnovu rješenja Inspektora sigurnosti plovībe koji vrši poslove PSC inspektora PSC inspektora, ima ovlaštenje 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. 387, 388 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 sprovedli odgovarajuće mjere prihvatljive za Lučku kapetaniju da bi omogućili sigurno uplovljavanje.	
65	Zabrana isplavljenja stranog plovnog objekta Član 390 Ako se inspekcijskim pregledom utvrde nedostaci koji očigledno upućuju na zaključak da strani plovni objekat neće moći da nastavi plovību bez ugrožavanja sigurnosti, života ljudi i životne sredine, rješenjem Inspektora sigurnosti plovībe koji vrši poslove PSC inspektora PSC inspektora će se zabraniti napuštanje luke, odnosno sidrišta, dok se ne obezbijede uslovi za nastavak plovībe, odnosno otklone pojedinačni ili zbirni nedostaci kojima se ugrožava sigurnost, život ljudi i životna sredina. Nedostatke iz stava 1 ovog člana i dalje postupanje na osnovu pronađenih nedostataka, utvrđuje Inspektor sigurnosti plovībe koji vrši poslove PSC inspektora PSC inspektor u skladu sa PSCO Manual-om. Mjera iz stava 1 ovog člana, sprovodi se na osnovu rješenja o zabrani isplavljanja stranog	Prihvata se

	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, Inspektor sigurnosti plovīdbe koji vrši poslove PSC inspektora PSC-inspektor postupi u skladu sa odredbama Međunarodne konvencije o standardima za obuku, izdavanje uvjerenja 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, Inspektor sigurnosti plovīdbe koji vrši poslove PSC inspektora PSC-inspektor tokom ponovne inspekcije donosi rješenje o ukidanju rješenja o zabrani isplivljavanja stranog plovnog objekta, koje se sačinjava na obrascu kojeg propisuje Ministarstvo. Ponovna inspekcija iz stava 6 ovog člana se plaća i prihod je budžeta. Visinu naknade iz stava 7 ovog člana utvrđuje Vlada. Odredbe ovog člana primjenjuju se i na strane plovne objekte koji plove pod zastavom države koja nije potpisnica konvencija Međunarodne pomorske organizacije.	
66	Zabrane isplivljavanja i obavljanja trgovačkih operacija stranog plovnog objekta na osnovu odredaba MLC konvencije Član 391 Inspektor sigurnosti plovīdbe koji vrši poslove PSC inspektora PSC-inspektor će izreći mjeru zabrane isplivljavanja 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.	Prihvata se

	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, Inspektor sigurnosti plovidbe koji vrši poslove PSC inspektora PSC-inspektor se može savjetovati sa pomorskom administracijom države zastave stranog plovnog objekta. U slučaju zabrane isplavljanja stranog plovnog objekta iz stava 1 ovog člana, Inspektor sigurnosti plovidbe koji vrši poslove PSC inspektora 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. Inspektor sigurnosti plovidbe koji vrši poslove PSC inspektora PSC-inspektor će o zabrani isplavljanja stranog plovnog objekta iz stava 1 ovog člana, bez odlaganja obavijestiti odgovarajuće organizacije pomoraca i brodovlasnika u luci ili sidrištu u kojoj je sproveden inspekcijski pregled.	
67	Zabrana trgovačkih operacija na stranim plovnim objektima Član 392 Ako Inspektor sigurnosti plovidbe koji vrši poslove PSC inspektora 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, Inspektor sigurnosti plovidbe koji vrši poslove PSC inspektora 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 Inspektor sigurnosti plovidbe koji vrši poslove PSC inspektora PSC-inspektor u skladu sa PSCO Manual-om. Mjera iz stava 1 ovog člana sprovodi 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, ispuni uslove utvrđene ovim rješenjem i u skladu sa PSCO Manual-om, Inspektor sigurnosti plovidbe koji vrši poslove PSC inspektora PSC-inspektor povlači rješenje o zabrani operacija na stranom plovnom objektu. Ako Inspektor sigurnosti plovidbe koji vrši poslove PSC inspektora PSC-inspektor, prilikom vršenja inspekcijskog nadzora iz člana 384 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.	Prihvata se

68	Posada na stranom plovnom objektu Član 393 Ako Inspektor sigurnosti plovidbe koji vrši poslove PSC inspektora 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 plovnim 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 plovnim objektom, Inspektor sigurnosti plovidbe koji vrši poslove PSC inspektora PSC inspektor će narediti zamjeniku zapovjednika broda ili zamjeniku lica koje upravlja stranim plovnim objektom da to lice udalji sa radnog mjesta. Ako Inspektor sigurnosti plovidbe koji vrši poslove PSC inspektora 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, Inspektor sigurnosti plovidbe koji vrši poslove PSC inspektora PSC inspektor će postupiti u skladu sa PSCO Manual.	Prihvata se
69	Član 394 Strani plovni objekat kojem je Inspektor sigurnosti plovidbe koji vrši poslove PSC inspektora PSC inspektor zabranio da napusti luku, za svaki naredni inspekcijски 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.	Prihvata se
70	Uslovno oslobađanje stranog plovnog objekta od zabrane isplovljavanja Član 395 Ako se nedostaci na stranom plovnom objektu kojem je rješenjem zabranjeno isplovljavanje ne mogu otkloniti u luci, Inspektor sigurnosti plovidbe koji vrši poslove PSC inspektora 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.	Prihvata se

	Strani plovni objekat iz stava 1 ovog člana se može uputiti na remont u brodogradilište u skladu sa PSCO Manual-om, uz prethodno pribavljenu saglasnost brodogradilišne luke na zahtjev Inspektor sigurnosti plovīdbe koji vrši poslove PSC inspektora PSC inspektora za prihvāt 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, Inspektor sigurnosti plovīdbe koji vrši poslove PSC inspektora 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.	
71	Žalba Član 396 Protiv rješenja Inspektor sigurnosti plovīdbe koji vrši poslove PSC inspektora 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. DALI JE ŽALBAMINISTARSTVU U SKLADU SA PARIS MOU ?	Prihvata se Žalba Ministarstvu u skladu sa propisima Crne Gore.
72	NOVI Član 401 U vršenju inspekcijaskog nadzora nad obavljanjem djelatnosti posredovanja pri zapošljavanju pomoraca u skladu sa članom 340 stav 3 ovog zakona provjerava se: - da li pravno lice koja obavlja djelatnost posredovanja pri zapošljavanju pomoraca ima izdato odobrenje; i - da li pravno lice kojem je izdato odobrenje za obavljanje poslova posredovanja pri zapošljavanju pomoraca obavlja djelatnost u skladu sa odredbama posebnog propisa iz člana 340 stav 3 i izdatom ovlašćenju. Inspekcijaski nadzor u skladu sa stavom 1 alineja 1 ovog člana vrši organ državne uprave nadležan za rad a inspekcijaski nadzor u skladu sa stavom 1. alineja 2 ovog člana vrši inspektor sigurnosti plovīdbe.	Prihvata se
73	NOVI Član 402 Ako u vršenju inspekcijaskog nadzora iz člana 401 stav 1 alineja 1 ovoga zakona organ državne uprave nadležan za rad utvrdi da fizičko ili pravno lice obavlja djelatnost posredovanja pri zapošljavanju pomoraca bez odobrenja Ministarstva, usmenim rješenjem će u zapisniku	Djelimično se prihvata Predlog će biti predmet dodatne analize od strane Ministarstva rada

	privremeno do otklanjanja nedostatka, zabraniti obavljanje djelatnosti pravnom ili privatnom licu za koju utvrdi da obavlja poslove u vezi sa posredovanjem pri zapošljavanju pomoraca. Rješenje iz stava 1. ovog člana izvršava se odmah pečaćenjem poslovnih prostorija, opreme za rad ili na drugi pogodan način. Uručenje usmenog rješenja iz stava 1. ovog člana organ državne uprave nadležan za rad je dužno predati stranci u pisanom obliku u roku od osam dana od dana izricanja zabrane usmenim rješenjem. Protiv rješenja iz stava 1. ovoga člana može se podnijeti žalba a koju rješava organ državne uprave nadležan za rad. Ako inspektor sigurnosti plovībe ili organ državne uprave nadležan za rad utvrdi da pravno lice vrši poslove u vezi sa posredovanjem pri zapošljavanju pomoraca suprotno ovlašćenju Ministarstva naložit će mu otklanjanje nedostataka ili nepravilnosti u određenom roku, koji ne može biti duži od petnaest dana, a ako nedostaci ili nepravilnosti ne budu otklonjeni u naznačenom roku predložit će Ministarstvu oduzimanje ovlašćenja. Inspektor sigurnosti plovībe i organ državne uprave nadležan za rad će o svakom izvršenom nadzoru i preduzetim mjerama pisanim putem obavijestiti Ministarstvo.	
74	KOMENTARI: Nacrt ZSP u mnogim poglavljima sadrži članove koji bi morali biti predmet podzakonskih akata – pravilnika i uredbi. Dosadašnja vrlo gorka i negativna praksa nas uči da u Nacrtu ZSP treba da se nađu samo generalne odrednice koje će se razrađivati podzakonskim aktima MP. Podzakonska akta, za razliku od ZSP, možemo i moramo brzo i efikasno prilagoditi potrebama, međunarodnim standardima, zahtjevima pomorske privrede, itd. Donošenjem novog ZSP se moraju donijeti i nova podzakonska akta, pravilnici i uredbi u kojima bi trebali da učestvuju ili makar da se konsultuju i pomorski subjekti na koje se odnose ti propisi. To je, po meni, teži zadatak za MP nego li donošenje novog ZSP koji se može relativno brzo uraditi. Zato, preporučujem MP da čim prije započne i sa tim poslovima. U svim poglavljima odnosno članovima u kojima se određuje naknada koja se uplaćuje u Budžet tražimo da se od te uplate 50% namjenski iskoristi tj. da se vrata u sistem na koji se ta naknada odnosi. Ovim stvaramo uslove za održiv rad pomorske administracije, obezbjeđivanja sredstava za obaveze proistekle iz STCW zahtjeva, poslova i održavanja sigurnosti plovība, itd. Ovo je jedan od najvažnijih uslova na kojima se baziraju naši prijedlozi i zahtijevamo od MP da se za ovaj zahtjev izbore.	Komentar Prethodno data obrazloženja

Činjenica je da imamo hroničan nedostatak inspektora sigurnosti plovībe. Nacrtom ovog zakona imamo dvije vrste inspektora - Inspektora sigurnosti plovība I PSC inspektora. Tražimo da se ti poslovi objedine u zvanje Inspektora sigurnosti plovība. U svim članovima gdje se pominje PSC inspektor tražimo da se to promijenu u Inspektor sigurnosti plovībe koji vrši poslove PSC inspektora. Ovim tražimo da Inspektor sigurnosti plovībe obavlja i dodijeljene poslove koje zahtijeva Paris MoU. Naravno, Inspektor sigurnosti plovībe koji obavlja poslove PSC inspektora mora da ispunjava propisane uslove iz člana 376. Inspektor sigurnosti plovība za svoje poslove odgovara Lučkom kapetanu I radi po njegovom nalogu. Inspektor sigurnosti plovība kada obavlja poslove PSC inspektora radi po nalogu Dir. direktorata za pomorsku I unutrašnju plovību i odgovara mu za svoje poslove. Ovaj naš zahtjev zadire i u Pravilnik za organizaciju i sistematizaciju radnih mjesta ministarstva a koji se odnosi na Direkciju za inspekcijски nadzor nad stranim objektima za koju smatramo da je rađena za zadovoljenje ličnih interesa a ne za stvarne potrebe. Međutim, pravilnik Ministar može brže i jednostavnije mijenjati odnosno prilagođavati nego li zakon. Tražimo da se Pravilnikom za organizaciju i sistematizaciju radnih mjesta ministarstva za radna mjesta Inspektora sigurnosti plovība koji vrši i poslove PSC inspektora smanje zahtjevi za kvalifikacijom jer bi time zainteresovali I privukli iskuse I dokazane pomorce za obavljanje ovih poslova. Dodati da nadzor nad obavljanjem djelatnosti posredovanja pri zapošljavanju pomoraca vrši i inspektor sigurnosti pomorske plovība a ne samo organ državne uprave nadležan za rad i socijalno staranje. Ovo iz razloga jer inspektor organa uprave nadležnog za rad I socijalno staranje nije stručan za poslove koje obavljaju agencije koje posreduju pri zapošljavanju pomoraca. Propisati bliže uslove koje mora ispunjavati lice koje vrši nadzor nad agencijama koje posreduju u zapošljavanju pomoraca u pogledu stručne sprema, iskustva, ispite i ostale posebne uslove. Žalba protiv rješenja Inspektora sigurnosti koji obavlja poslove PSC inspektora može da izjavi	
---	--

	žalbu Ministarstvu? Dali je ovo u skladu sa Paris MoU?	
--	--	--