



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
Snezana Đurković, načelnica Direkcije za sigurnost i bezbjednost plovidbe i zaštitu od zagađenja sa plovnih 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, Udruženje 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 nacrtu zakona, odnosno strategije:

Direktorat za pomorsku i unutrašnju plovidbu

Potpis ministra, odnosno rukovodioca organizacione jedinice ministarstva koja je odgovorna za pripremu nacrtu zakona, odnosno strategije



DRŽAVNI SEKRETAR

Jovan Šečić

- ✓ 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 plovidbe.
- ✓ 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	<p>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.“</p> <p><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 plovidbe. iako ima je i Zakonom o lukama propisana nadležnost za kontrolu obavljanja ove koncesione djelatnosti. Zbog navedenog je potrebno precizirati navedenu odredbu na predloženi način kako bi se obezbijedila izričita primjena propisa Države Crne Gore u ovoj oblasti.</p>	<p>Komentar</p> <p>Zakonom o sigurnosti pomorske plovidbe 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.</p> <p>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).”</p>
2	<p>Član 91. stav I Predloga Zakona treba da glasi: „Zbog sigurnosti plovidbe, zaštite ljudskih života na moru, sprječavanja zagadenja 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 plovidbe kroz tiesnac Verige u Bokokotorskom zalivu.“</p> <p><u>Obrazloženje</u> - Predloženi tekst izmjene 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 uplovljavaju 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</p>	<p>Komentar</p> <p>Član 91 Nacrta je izmijenjen i prilagođen osnovnom cilju, poboljšanju sigurnosti plovidbe 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.</p> <p>Bliži uslovi upotrebe tegljača biće uređeni podzakonskim aktom koji proizilazi iz ovog zakona.</p>

<p>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 plovidbu u dijelu Bokokotorskog zaliva od Veriga do operativne obale luke Kotor. Naime, ukoliko bi se, kako je sada postavljena u nacrtu Zakona o sigurnosti plovidbe primjenjivala citirana norma, ista bi u praksi dovela do istovremene upotrebe većeg broja tegljača propisane snage, što bi dovelo do značajnog produženja trajanja operacija uplovljenja i splovljenja iz luke Kotor, samim tim i kraći boravak u Crnoj Gori turista koji je posjećuju preko krucera 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 kategorija koja bi uzrokovala dodatne otkaze dolazaka. U odnosu na predlog izmjena teksta Člana 91 stav 3, predlažemo izmjenu u terminologiji, jer bi zamjenom riječi „Izuzetno od stava 1 • u ovom smislu značilo izuzeće Stava 1, a ne njegovu dodatnu primjenu.</p>	
--	--


„SEA STARS“ Kotor - Vasilije Đuričković

<p>1 Tačka 4. Analiza uticaja</p> <p><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 plovidbe 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</p>	<p>Ne prihvata se</p> <p>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 plovih objekata. Obezbeđenjem svih elemenata koji su vezani za sigurnost plovidbe za cilj se ima, prije svega, zaštita ljudskih života na moru, zaštita mora od zagađenja, kao i zaštita imovine na moru. Intezitet saobraćaja plovih objekata i njihova koncentracija u pojedinim djelovima Bokokotorskog zaliva u značajnoj mjeri povećava i mogućnost nezgode. Evidentna je sve veća opasnost od</p>
---	---

	<p>tržištu, već se kompletna jedna grana privrede u Boki gasi.</p> <p>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 vođitelja 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.</p>	<p>eventualne nezgode zbog povećanja ljudskih aktivnosti na moru.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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. Definisane plovne puteve riješilo bi brojne probleme u Bokokotorskom zalivu, jer bi se posebno regulisao režim plovidbe u uskim kanalima, Kumbor i Verige.</p>
2	<p>Tačka 5. Procjena fiskalnog uticaja</p> <p>Sugestija na obrazloženje "Implementacijom zakona ostvariće se određeni prihodi za budžet Crne Gore i to po osnovu primjene kaznenih odredbi."</p> <p><u>Obrazloženje:</u> "Implementacijom zakona ostvariće se određeni prihodi za budžet Crne Gore i to po osnovu primjene kaznenih odredbi."</p> <p>Što je zakon neusklađeniji sa realnom situacijom i ima drastična odstupanja od načina poslovanja realnih djelatnosti u privredi, to je mogućnost primjene kaznenih odredbi u velikoj mjeri</p>	<p>Ne prihvata se</p> <p>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</p>

	<p>povećana. Direktna uticaj na način demotivisanje privrednih subjekata.</p> <p><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."</p> <p>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.</p>	
3	<p>Tačka 6. Konsultacije zainteresovanih strana</p> <p><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 plovīdbe uz brzinu od 14 čvorova, na gotovo izvjesnu devastaciju obale Boke. Takođe, procjenu zagađenja mora i negativnog uticaja na morski biodiverzitet u zalivu.</p> <p>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 kupaće da mirno uživaju.</p>	<p>Prihvata se</p> <p>Tekst zakona u formi Predloga biće dostavljen Institutu za biologiju mora.</p>
4	<p>Primjedba/predlog/sugestija 1: Primjedba na nacrt Zakona u cjelini. Cjelokupna jedna kategorija plovila je izostavljena, odnosno ostala nedefinisana.</p> <p><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 plovību je potrebno kroz kategorizaciju definisati i dalje njihovu plovību 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 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</p>	<p>Ne prihvata se</p> <p>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</p> <p>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.</p>

	<p>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.</p>	
5	<p>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.</p> <p><u>Objašnjenje 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 24 metra i tenderi od krucera, 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:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. Direktna uticaj na očuvanje obale i morskog biodiverziteta. 2. Najmanja potrošnja goriva pri brzini glisiranje što opet znači manja zagađenost mora i okoline. 3. Povećama sigurnost i udobnost putnika pri brzini glisiranja nego pri „kopenju mora“ na 10, 14 ili 16 čvorova. <p>Jako bitno definisati plovni put će 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.</p> <p>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.</p> <p>Svako kršenje zakona selektivno najstrožije kazniti.</p>	<p>Ne prihvata se</p> <p>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</p> <p>Studija sigurnosti plovidbe sa procjenom rizika biće osnov za buduće regulisanje pomorske plovidbe u zalivu. To uključuje definisanje plovnih puteva za različite kategorije plovila.</p> <p>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.</p>
	<p>Primjedba/predlog/sugestija 3: Član 182. - Drugi član posade nepotreban za „Mala brza plovila“</p> <p><u>Objašnjenje 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 metara će je mornar-motorista na tako malom plovilu sasvim dovoljan član posade zbog male veličine</p>	<p>Ne prihvata se</p> <p>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, kao i za rutinske operacije veza, odveza, ukrcaja i iskrcaja putnika.</p>

	plovila i lakoće upravljanja i manevrisanja istim, te može osigurati maksimalnu bezbjednost plovidbe i sigurnost putnika na tako malom plovilu.	
6	<p>Primjedba/predlog/sugestija 1: Primjedba na nacrt Zakona u cjelini. Cjelokupna jedna kategorija plovila je izostavljena, odnosno ostala nedefinisana.</p> <p><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.</p> <p>„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.</p> <p>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.</p>	<p>Ne prihvata se</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
		
	Slike 1. i 2. Marinello Eden 18 i Barracuda 545	



<p>Primjedba/predlog/sugestija 2:</p> <p>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.</p> <p>Obrazloćenje primjedbe/predloga/sugestije 2:</p> <p>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.“</p> <p>Nakon izvršene kategorizacije plovila, odnosno definisanja „malih brzih plovila“ velićine do 7 metara kao zasebne kategorije, jer se evidentno ne ponašaju 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“.</p> <p>„Mala brza plovila“ se optimalno ponašaju pri brzini između 18 i 20 ćvorova, a to znaći :</p>	<p>Ne prihvata se</p> <p>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 uvođenje plovnog puta, šeme odvojene plovībe kao i instalacija pomorske signalizacije. Plovni put riješiće brojne probleme u Bokokotorskom zalivu, posebno bi se regulisao rećim plovībe u uskim kanalima Kumbor i Verige.</p> <p>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.</p>
<p>7</p> <p>- 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 biodiverziteta.</p> <p>- Najmanja potrošnja goriva pri brzini glisiranja što opet znaći manja zagaćenost mora i okoline.</p> <p>- Povećana sigurnost i udobnost putnika pri brzini glisiranja nego pri „kopanju mora“ na 10, 14 ili 16 ćvorova.</p> <p>- Rasterećenost drumskog saobraćaja</p> <p>Detaljno obrazloćenje</p> <p>1) Tehnićke karakteristike plovila i brzina potrebna za glisiranje</p> <p>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.</p>	<p>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</p>

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

	<p>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 plovībe u Boki.</p> <p><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 hercegrovskom 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.</p> <p>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.</p>	
8	<p>Primjedba/predlog/sugestija 3: Član 182. - Drugi član posade nepotreban za „Mala brza plovila“</p> <p><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</p>	<p>Ne prihvata se</p> <p>Analzom 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 slućajeve hitnih i vanrednih događaja n.pr. onesposobljenosti jedinog člana posade,</p>

metara će 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 šef pilotske službe 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 lučkog Kapetana a nikako nekim privatnim firmama. U suprotnom ako vase zamisli unesete u zakon kako ste zamislili, onda se ponovo vratamo u vrijeme dok je DPS bio na vlasti, ili to radi te pod nečijim pritiskom. Pa zar nije bolje da pare idu u državni budžet nego da idu u privatne džepove. Jako bih volio da me pozovete da dodjem u ministarstvo jer bi smo imali o crnu 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 Udruženje vlasnika glise Kotor, želimo da izrazimo zahvalnost na vašem razumijevanju i na odgovorima tokom zasjedanja 4. marta na okruglom stolu. Cijenimo što ste nas primili i uvazili stavove koje smo iznosili tokom i prije rasprave. Želimo da naglasimo da nas stav ostaje nepromijenjen - prijedlog 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.	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 plovno put, 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 Želim da uputim par sugestija i primjedbi na nacrt zakona o sigurnosti plovidbe koji se tiču člana 16. Mislim da taj član pogodja najviše privrednike iz Kotora, tačnije vlasnike plovila kao i skipere istih. U članu 16 piše da je maksimalna dozvoljena brzina u Bokokotorskom zalivu 10 čvorova. Sa tom brzinom se gliseri mogu kretati ali ne mogu "izglisirati" i u toj brzini stvaraju veće talase, dolazi do ostacene i opterećenja motora također. Moja sugestija je da se brzina poveća, 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 plovno put, šeme odvojene plovidbe kao
--	--

<p>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 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.</p> <p>Broj je zaista veliki, slozicete se?</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Jasno je da država mora da se usaglasa sa EU, njihovim zakonima i slicno, ali isto tako mora da vodi brigu o svojim gradjanima i interesima istih.</p>	<p>i instalacija pomorske signalizacije. Plovni put riješice brojne probleme u Bokokotorskom zalivu, posebno bi se regulisao režim plovidbe u uskim kanalima Kumbor i Verige.</p> <p>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.</p> <p>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</p>
---	--

Udruženje pomorskih agenata Crne Gore

1	<p>Izmjeniti Član 57</p> <p>Dodati: Putničkom brodu na kružnom putovanju se Odobrenje za slobodan saobraćaj i Odobrenje za isplovljenje izdaje elektronskim putem preko NMSW</p> <p><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</p> <p>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</p> <p>3.20 Standard.</p> <p>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.</p>	Prihvata se
2	Izmjeniti Član 57 Stav 3	Prihvata se

	<p>Brod iz luke ili sidrišta za stranu luku može isploviti samo na osnovu Odobrenja za isplovljenje Lučke kapetanije.</p> <p>Dodati: Brod iz luke ili sidrišta <u>za domaću luku</u> može isploviti na osnovu prijave isplovljenja nadležnoj Lučkoj kapetaniji preko NMSW</p> <p><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</p> <p>Uvođenje NMSW pruža mogućnost elektronske dostave podataka, u kom slučaju papirne kopije nisu potrebne-FAL konvencija.</p>	<p>Sistem NNSW ce biti ažuriran u dijelu koji se odnosi na prijavu.</p>
3	<p>Izmjeniti član 59</p> <p>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 iskrcala dok se brod nalazio u luci, odnosno na sidrištu kao i podatak iz čl. 53 i 61 ovog zakona.</p> <p>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.</p> <p><u>Obrazloženje:</u> Uvođenje NMSW pruža mogućnost elektronske dostave podataka, u kom slučaju papirne kopije nisu potrebne-FAL konvencija.</p>	<p>Ne prihvata se</p> <p>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.</p>
4	<p>Član 61 – izbrisati, jer sva dolje pobrojana dokumenta se već nalaze u NMSW i mogu se koristiti od strane Lučke kapetanije, a shodno FAL konvenciji. Vjerujemo da je ovo i svrha NMSW</p> <p>Brod u međunarodnoj plovidbi koji namjerava da uplovi u luku ili isplovi iz luke ili njenog sidrišta dužan je da Lučkoj kapetaniji preda:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. <p><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</p>	<p>Djelimično se prihvata</p> <p>Potrebna dokumenta unose se u NMSW i nije potrebna posebna dostava lučkoj kapetaniji.</p>
5	<p><u>Izmjeniti član 67 (rasprema)</u> U smislu odredbi ove glave zakona pomorski objekat je pomorski objekat crnogorske državne</p>	<p>Prihvata se</p>

	<p>pripadnosti ili pomorski objekat koji vije stranu zastavu države članice Europske unije, koji se nalazi u unutarašnjim morskim vodama Crne Gore.</p> <p>Zašto se mogućnost raspreme 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 raspremi bili skoro pa jedini izvor prihoda cjelokupne pomorske privrede Crne Gore skoro 2 godine. Niti jedan brod u raspremi nije bio EU.</p>	
6	<p><u>Izmjeniti član 80 (pilotaža)</u></p> <p>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</p> <p><u>Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 6</u></p> <p>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</p>	<p>Djelimično se prihvata</p> <p>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.</p>
7	<p><u>Izmjeniti član 91 (Upotreba tegljača)</u></p> <p>Dodati: Odredba stava 1 ovog člana ne primjenjuje se na brodove bruto tonaže do 1.500 BT, odnosno RO-RO putničke brodove koji plovo na redovnoj pomorskoj liniji, brodove koji koriste sidrište luke, odnosno jahte bez obzira na veličinu i BRT.</p> <p>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.</p> <p><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.</p> <p>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?</p>	<p>Djelimično se prihvata</p> <p>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.</p> <p>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.</p>

	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	<p><u>Izmjeniti član 158 (Uplovljenje stranih jahti)</u></p> <p>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</p> <p><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.</p>	<p>Komentar</p> <p>Zakon o jahtama ostaje poseban zakon.</p>

Jadro Pilot and Tug Services DOO, 85000 Bar

1	<p>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.</p> <p><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.</p>	<p>Prihvata se</p> <p>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</p>
2	<p>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.</p>	<p>Ne prihvata se</p> <p>Cijenimo da će pilotsko društvo u skladu sa svojim potrebama sprovesti obuku adekvatnog broja pilota.</p>
3	<p>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 „čutanja administracije“ da bude oslobođen od pilotaže.</p> <p>Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 3:</p>	<p>Komentar</p> <p>S obzirom da Zakon o jahtama ostaje poseban zakon, predmetni stav 5 člana 81 je brisan.</p>

	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	<p>Član 91 – Upotreba tegljača</p> <p>U stavu 3 piše da kroz tjesnac Verige, svaki brod preko 100m mora da ima pratnju tegljača minimalne vučne snage 100t.</p> <p>Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 3:</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>Prihvata se</p> <p>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.</p>

Bojan Drakić

1	<p>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 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!</p>	<p>Ne prihvata se</p> <p>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.</p>
---	--	---

Denis Vukašinić

1	<p>Članom 91, definiše se obavezna pratnja tegljača prilikom prolaska brodova kroz tjesnac Verige, međutim nije obuhvaćen istim i tjesnac Kumbor.</p> <p>Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 1: Tjesnac Kumbor je prilično uzak i predstavlja navigacijski izazov za veće brodove, posebno u nepovoljnim vremenskim uslovima, pri gusto pomorskoj 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 plovidbe, smanjenju rizika od nasukavanja i sudara, kao i zaštiti morskog ekosistema i obale. S obzirom na stratešku važnost ovog pomorskog prolaza, pravovremena</p>	<p>Komentar</p> <p>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 plovidbe su srazmjerno manji u tjesnacu Kumbor.</p> <p>Ova odredba svakako ne uskraćuje pravo brodu da angažuje tegljač u tjesnacu Kumbor u slučaju potrebe.</p> <p>U praktičnom smislu, zbog blizine dva tjesnaca, tegljač koji je obavezan u tjesnacu Verige može u kratkom vremenskom roku stići do Kumbora.</p>
---	--	--

	regulacija i njena dosljedna primjena ključni su za očuvanje sigurnosti i efikasnosti pomorskog saobraćaja u akvatorijumu Boke Kotorske.	
2	<p>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.</p> <p>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.</p>	<p>Djelimično se prihvata</p> <p>Saglasni smo da je za posao lučkog kapetana potrebno adekvatno, dobro znanje engleskog jezika.</p> <p>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.</p>
3	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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 inspeksijskih poslova, od suštinskog je značaja da izbor bude baziran isključivo na stručnim kvalifikacijama, iskustvu, obrazovanju i profesionalnim referencama.</p> <p>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.</p> <p>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 plovidbe, zaštitu morskog ekosistema i efikasnost lučkih operacija.</p>	<p>Djelimično se prihvata</p> <p>Saglasni smo sa navodima koji se odnose na stručnost i kompetentnost lučkog kapetana.</p> <p>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.</p>
4	<p>Član 376, utvrđeni uslovi koje kandidat mora zadovoljiti za PSC inspektora su previše restriktivni i birokratski nastrojeni. Član zakona treba izmijeniti po pozoru na pomorsku državu Maltu.</p>	<p>Djelimično se prihvata</p> <p>Uslovi iz člana 376 Nacrta koje mora da zadovolji PSC Inspektor će biti izmijenjeni u</p>

<p>Obrazloženje: Kriterijumi koje postavlja Malta, kao jedna od vodećih pomorskih država u svijetu, značajno se razlikuju od previše restriktivnih uslova propisanih u Crnoj Gori.</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. <p>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.</p> <ul style="list-style-type: none"> -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. <p>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?</p> <p>U prilogu je opis posla PSC inspektora države Malte kao i kriterijumi potrebni za imenovanje:</p>	<p>skladu sa direktivom 2009/16/EU Evropskog parlamenta i vijeća od 23. aprila 2009. o nadzoru države luke, Prilog XI Minimalni uslovi za inspektore.</p>
---	---

Vukašin Mačić, direktor firme WAVECRAFT D.O.O., +38267557707

<p>1</p> <p>Izuzetak za plovila ispod 7 metara:</p> <p>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</p>	<p>Ne prihvata se</p> <p>Izuzeće od obaveze posjedovanja AIS sistema predlaže se za čamce za privredne djelatnosti bez mehaničkog pogona (n.pr. ribarski čamci na vesla).</p> <p>Ministarstvo je zauzelo jasan stav po pitanju brzina u Bokokotorskom zalivu do konačne izrade studije sigurnosti i procjena rizika plovidbe, koja će imati konkretne</p>
--	---

	<p>upravljati samo jedna osoba.</p> <p>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.</p> <p><u>Obrazloženje:</u> Smatramo da će se ovim osigurati efikasnost i sigurnost upravljanja plovilima dužine do 7 metara.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
2	<p>Kreiranje plovnog puta:</p> <p>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.</p> <p><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.</p>	<p>Komentar</p> <p>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.</p>
3	<p>Ogranicenje brzine plovidbe</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p><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</p>	<p>Ne prihvata se</p> <p>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.</p> <p>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.</p>

	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	<p>U članu 16 predlažemo, da se ograniči brzina plovidbe za sve plovne objekte na 6 čvorova kroz tjesnac Kumbor i tjesnac Verige bez obzira na njihovu dužinu</p> <p>- u Kumborskom tjesnacu, između koordinata:</p> <p>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,</p> <p>- u tjesnacu Verige, između koordinata:</p> <p>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,</p> <p>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.</p>	<p>Ne prihvata se</p> <p>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.</p>
2	<p>Takodje, u istom članu 16 stav 1. dajemo sugestiju, da umjesto "međunarodnim pravilima o sigurnosti plovidbe" stoji: „međunarodnim pravilima o izbjegavanju sudara na moru ili u skladu sa Pravilnikom o izbjegavanju sudara na moru“.</p>	<p>Prihvata se</p>
3	<p>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 ovlaštenja za vođitelja čamca</p> <p>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 ovlaštenje za vođitelja čamca, usled čega je nastala pomorska nesreća sa smrtnim posledicama, gdje je data sigurnosna preporuka uvođenja praktičnog dijela obuke za sticanje ovlaštenja za vođitelja čamca nakon Izvještaja o sprovednoj sigurnosnoj istrazi</p>	<p>Prihvata se</p>
4	<p>U članu 193 dajemo sugestiju da u Dozvoli za plovidbu čamca pored navedenog sadrži i namjenu čamca (privredna djelatnost, prevoz putnika, privredni ribolov, lične potrebe, javne svrhe)</p> <p>Obrazloženje: Smatramo navedenu sugestiju neophodnom radi utvrđivanja svih relevantnih</p>	<p>Komentar</p> <p>Dozvola za plovidbu čamca, između ostalog sadrži i podatak o namjeni čamca.</p>

	činjenica prilikom kontrole plovnih objekata ili nekih vanrednih događaja	
5	<p>U članu 232 stoji: Pomorska nesreća je događaj ili silijed događaja koji za posljedicu ima:</p> <p>a) smrt ili ozbiljnu povredu lica, koja je uzrokovana ili je u vezi sa "izradom" ili upotrebom plovnog objekta...</p> <p><u>Sugestija:</u> Riječ "izradom" trebalo bi zamijeniti u vezi sa „radom broda“</p>	Prihvata se
6	<p>U članu 233 stav 1 tačka 2 stoji: Odredbe ove glave zakona ne primjenjuje se na pomorske nezgode i nesreće u kojima učestvuju isključivo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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" <p><u>Sugestija:</u> U tački 2 boldovani dio teksta trebalo bi pojasniti, kako se ne bi dvosmisleno tumačio</p>	Prihvata se
7	<p>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 sprovođenju datih korektivnih mjera, a ako korektivne mjere nijesu ili su djelimično sprovedene, dužni su da obavijeste Komisiju za istraživanje o razlozima njihovog nesprovođenja“</p> <p><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 sprovođenju datih korektivnih mjera, a ako korektivne mjere nijesu ili su djelimično sprovedene, dužni su da obavijeste Komisiju za istraživanje o razlozima njihovog nesprovođenja.</p> <p><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.</p>	Prihvata se

Preduzetnik Ivan Peulić Barba Boats Herceg Novi +38269196272

		Komentar
1	<p>Primjedba se odnosi na značenje izraza Član 8, pojam čamac (125) „čamac je plovni objekt namijenjen za plovidbu morem koji je registrovan za prevoz naviše 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;”</p> <p>Primjedba se odnosi na definisanje čamca,</p>	<p>Pristigli komentari su predmetom dodatne analize i sagledavanje cjelokupne situacije s aspekta sigurnosti plovidbe od strane Tehničkog inspektorata Organa uprave.</p>

predlažem da definicija ostane ista kao u važećem zakonu

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

Obrazloženje:

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. 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 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 plovidbe 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
---	---	----------------

	<p>ostala nedefinisana.</p> <p>Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 1:</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>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.</p> <p>Napominjemo da je odredba važećeg Zakona kojom je propisano da plovnih objekata dužine do 24 metra mogu ploviti brzinom do četiri čvora iznad propisane brzine, u Nacrtu se zamjenjuju sa plovnim objektima do 12 metara.</p> <p>Nova odredba uvodi obavezu za plovnih objekte do 12m da plove u zoni uz sredinu zaliva koja se nalazi s njihove desne strane, što će udaljiti takve plovnih objekte od obale i smanjiti uticaj valova na obalnu zonu.</p>
2	<p>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.</p> <p>Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 2:</p> <p>„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“.</p> <p>„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 ZAGADENOST MORA I OKOLINE 3. POVEĆANA SIGURNOST I UDOBNOST PUTNIKA PRI BRZINI GLISIRANJA NEGO PRI „KOPANJU</p>	<p>Ne prihvata se</p> <p>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.</p> <p>Napominjemo da je odredba važećeg Zakona kojom je propisano da plovnih objekata dužine do 24 metra mogu ploviti brzinom do četiri čvora iznad propisane brzine, u Nacrtu se zamjenjuju sa plovnim objektima do 12 metara.</p> <p>Nova odredba uvodi obavezu za plovnih objekte do 12m da plove u zoni uz sredinu zaliva koja se nalazi s njihove desne strane, što će udaljiti takve plovnih objekte od obale i smanjiti uticaj valova na obalnu zonu.</p>

	<p>MORA^a NA 10, 14 ILI 16 ČVOROVA</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Svako kršenje zakona NESELEKTIVNO najstrožije kazniti.</p>	
3	<p>Član 182. - Drugi član posade nepotreban za „Mala brza plovila“</p> <p>Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 3:</p> <p>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.</p>	<p>Ne prihvata se</p> <p>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</p>

Agencija za elektronske komunikacije i Poštansku djelatnost (ekip)

1	<p>Opšta primjedba koja se odnosi na usaglašavanje termina.</p> <p>Obrazloženje:</p> <p>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 naznačiti da li se radi o brodskoj (stanici na plovilu) ili obalnoj radio stanici.</p>	Prihvata se
2	<p>Primjedba/predlog/sugestija 2:</p> <p>Član 8, stav 1 tačka 84. Predlažemo preformulaciju tako da ova tačka glasi:</p> <p>radio straža 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;</p> <p>Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 2:</p> <p>Preciznija formulacija odredbe i njena usaglašenost sa regulativom iz oblasti elektronskih komunikacija i radiokomunikacija.</p>	Prihvata se
3	<p>Primjedba/predlog/sugestija 3:</p> <p>Član 8, stav 1 tačka 101. Predlažemo preformulaciju tako da ova tačka glasi:</p>	Prihvata se

	<p>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;</p> <p>Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 3: Preciznija formulacija odredbe i njena usaglašenost sa regulativom iz oblasti elektronskih komunikacija i radiokomunikacija</p>	
4	<p>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;</p> <p>Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 4: Preciznija formulacija odredbe i njena usaglašenost sa regulativom iz oblasti elektronskih komunikacija i radiokomunikacija</p>	Prihvata se
5	<p>Primjedba/predlog/sugestija 5: Član 9, stav 1 tačka 5. Predlažemo preformulaciju tako da ova tačka glasi: f) radio službu putem obalne radio stanice;</p> <p>Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 5: Preciznija formulacija odredbe i njena usaglašenost sa regulativom iz oblasti elektronskih komunikacija i radiokomunikacija.</p>	Prihvata se
6	<p>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.</p> <p>Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 6: Preciznija formulacija odredbe i njena usaglašenost sa regulativom iz oblasti elektronskih komunikacija i radiokomunikacija.</p>	Prihvata se
7	<p>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.</p>	Prihvata se

	<p>Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 7: Preciznija formulacija odredbe i njena usaglašenost sa regulativom iz oblasti elektronskih komunikacija i radiokomunikacija.</p>	
8	<p>Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 8: Preciznija formulacija odredbe i njena usaglašenost sa regulativom iz oblasti elektronskih komunikacija i radiokomunikacija.</p> <p>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 stanicama 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.</p>	Prihvata se
9	<p>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 stanicama 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.</p> <p>Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 9: Preciznija formulacija odredbe i njena usaglašenost sa regulativom iz oblasti elektronskih komunikacija i radiokomunikacija.</p>	Prihvata se
10	<p>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.</p> <p>Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 10: Preciznija formulacija odredbe i njena usaglašenost sa regulativom iz oblasti elektronskih komunikacija i radiokomunikacija.</p>	Prihvata se
11	<p>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:</p> <p>Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 11: Preciznija formulacija odredbe i njena usaglašenost sa regulativom iz oblasti elektronskih</p>	Prihvata se

	komunikacija i radiokomunikacija.	
12	<p>Primjedba/predlog/sugestija 12: Član 48, stav 2 tačka a. Predlažemo preformulaciju tako da ova tačka glasi:</p> <p>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;</p> <p>Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 12: Preciznija formulacija odredbe i njena usaglašenost sa regulativom iz oblasti elektronskih komunikacija i radiokomunikacija.</p>	Prihvata se
13	<p>Primjedba/predlog/sugestija 13: Član 52 stav 1. Predlažemo preformulaciju tako da ovaj stav glasi:</p> <p>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:</p> <p>Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 13: Preciznija formulacija odredbe i njena usaglašenost sa regulativom iz oblasti elektronskih komunikacija i radiokomunikacija.</p>	Prihvata se
14	<p>Primjedba/predlog/sugestija 14: Član 53 stav 1. Predlažemo preformulaciju tako da ovaj stav glasi:</p> <p>Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 14: Preciznija formulacija odredbe i njena usaglašenost sa regulativom iz oblasti elektronskih komunikacija i radiokomunikacija.</p>	Prihvata se
15	<p>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:</p> <p>Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 15: Preciznija formulacija odredbe i njena usaglašenost sa regulativom iz oblasti elektronskih komunikacija i radiokomunikacija.</p>	Prihvata se
16	<p>Primjedba/predlog/sugestija 16: Član 55. Predlažemo preformulaciju tako da ovaj član glasi:</p> <p>VHF kanale za VTS usluge u vodama Crne Gore propisuje nezavisno regulatorno tijelo nadležno za upravljanje radio-frekvencijskim spektrom uz prethodnu saglasnost Ministarstva.</p> <p>Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 16:</p>	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	<p>Primjedba/predlog/sugestija 17:</p> <p>Član 94, stav 4. Predlažemo preformulaciju tako da ovaj stav glasi:</p> <p>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.</p> <p>Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 17:</p> <p>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</p>	Prihvata se
18	<p>Primjedba/predlog/sugestija 18:</p> <p>Član 145 stav 2, komentar na stav:</p> <p>Organ uprave donosi rješenje o određivanju, pozivnog znaka i MMSI broja jahte.</p> <p>Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 18:</p> <p>Član 229 propisuje da za sve pomorske objekte PZ i MMSI broj održuje „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.</p>	<p>Komentar</p> <p>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.</p>
19	<p>Primjedba/predlog/sugestija 19:</p> <p>Član 165, stav 1, tačka 7, komentar:</p> <p>- dozvola za radio stanicu na plovilu;</p>	<p>Komentar</p> <p>Uvidom u cjelokupnu pravnu regulativu koja se odnosi na jahte i potrebu obezbjeđivanja povoljnog nautičkog ambijenta Ministarstvo</p>

	<p>Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 19:</p> <p>Dozvola za radio stanicu na plovilu ili dozvola za brodsku radio stanicu? Usaglasiti terminološki sa članom 93 stav 1.</p>	<p>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.</p>
20	<p>Primjedba/predlog/sugestija 20:</p> <p>Član 229, stav 2. Predlažemo preformulaciju ovog stava tako da glasi:</p> <p>Pozivni znak i MMSI broj za radio uređaje na pomorskim objektima određuje nezavisni regulatorni organ u čijoj nadležnosti je upravljanje radio-frekvencijskim spektrom.</p> <p>kao i da se dodaju dva nova stava:</p> <p>Pozivni znak i MMSI broj se briše iz evidencije o pozivnim znakovima i MMSI brojevima ispisom pomorskog objekta iz odgovarajućeg upisnika.</p> <p>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.</p> <p>Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 20:</p> <p>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.</p>	<p>Prihvata se</p>

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	<p>Naša najbitnija tačka neslaganja je u vezi obaveznog korišćenja remorkera za brodove veće od 100 metara tokom plovidbe kroz Verige(Član 91):</p> <p><i>Obrazloženje</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 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 raspolu ganju što odlaže ulazak plovilima i direktno se kosi 	<p>Ne prihvata se</p> <p>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.</p> <p>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 plovidbenim operacijama ili otkaz navigacijske ili mašinske opreme može da</p>
---	--	---

<p>sa odavno ustanovljenim, preciznim, načinom rada kruzing kompanija.</p> <p>3. Brodovi sa 330+ metara dužine i širine do 40 su uspješno prolazili kroz verige bez remorkera godinama.</p> <p>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.</p> <p>5. Tjesnac Verige je dovoljno uzak i bez dodatnih plovila(U ovom slučaju remorkera).</p> <p>Pored toga bih se dotakao i zahtjeva sa podnošenje plana putovanja na odobrenje(Član 40):</p> <p>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.</p> <p>2. VTS ima pristup NMSW-u, shodno tome i cijelom planu putovanja plovila.</p> <p>3. Čini se da je ovaj proces odvojen od procesa opšteg obavještanja o dolasku i odlasku a za time nema potrebe.</p> <p>Ukoliko ima potrebe, 24/7 smo na raspolaganju na istaknutim brojevima telefona.</p> <p>Hvala na mogućnosti davanja predloga kao i izdvojenom vremenu za uzimanje u obzir istog,</p>	<p>dovede do katastrofalnih posljedica, naročito u Bokokotorskom zalivu.</p> <p>Upravo iz tog razloga, a vodeći se namjerom i željom da se potencijalni rizik svede na najmanju mjeru cijenimo da je upotreba tegljača opravdana.</p> <p>Izmijenjeni predmetni stav propisuje 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.</p> <p>Prilikom donošenja i stupanja na snagu zakona vodiće se računa da se u prelaznim odredbama propiše razuman odloženi period primjene.</p> <p>U pogledu člana 40, predložena odredba ne dovodi se u vezu sa NMSW.</p> <p>VTS služba obavlja poslove organizacije plovidbe i upravljanja pomorskim saobraćajem kako bi se spriječio razvoj mogućih opasnih saobraćajno-plovidbenih situacija i omogućila sigurna i nesmetana plovidba plovnih objekata.</p> <p>VT služba takođe daje plovidbene savjete i podršku u plovidbi pomorskim objektima vodama Crne Gore kako bi se omogućilo zapovjedniku, odnosno licu koje upravlja plovnim objektom, donošenje odluka kojima se ostvaruju plovidbeni zadaci sigurno i bez ugrožavanja plovnog objekta, ljudskih života ili okoline.</p> <p>Odobranje plana putovanja je uobičajena praksa u pomorstvu.</p>
--	---

Aleksa Mijanovic, Tide and Wave DOO Kotor +38267286533

1	<p>Clan 8 - Dio 128 i 129</p> <p>U navedenom dijelu potrebno je dodati definiciju za mala brza plovila do 7 metara. Kao argument, u Boki postoji vise od 200 ovakvih vozila, te da nema realnog smisla da navedena plovila budu u istoj kategoriji kao brodovi, jahte i tenderi do 24m.</p>	<p>Ne prihvata se</p> <p>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 plovnim objektima do 12 metara.</p> <p>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.</p>
2	<p>Clan 16 - Paragraf 5 - Najveća dozvoljena brzina plovidbe</p> <p>Novim Zakonom, članom 16. je predviđeno</p>	<p>Ne prihvata se</p> <p>Ministarstvo je zauzelo jasan stav po pitanju brzina u Bokokotorskom zalivu do konačne izrade studije sigurnosti i procjena</p>

	<p>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 većom 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.</p> <p>Sugestije na član 16</p> <ul style="list-style-type: none"> - Definisati plovni put sredinom zaliva, kojem bi ovoj kategoriji plovila bila dozvoljena kretanja većom brzinom bez ugrozavanja 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 	<p>rizika plovibe koja će imati konkretne zaključke u cilju smanjivanja rizika i poboljšanja sigurnosti plovibe. U skladu sa rezultatima studije, u planu je uvođenje plovnog puta, šeme odvojene plovibe kao i instalacija pomorske signalizacije.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
3	<p>Član 128 - Pragraf 3 - Posada čamca i ispit za voditelja čamca</p> <p>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 čamca".</p> <p>Sugestija na član 128</p> <p>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 čamca", 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".</p>	<p>Ne prihvata se</p> <p>Analzom operacija te procjenom rizika od identifikovanih opasnosti na čamcima za privrednu djelatnost sa aspekta sigurnosti plovibe konstatovano je da je jedan član posade nedovoljan za slučajeve hitnih i vanrednih događaja n.pr. onesposobljenosti jedinog člana posade</p>

Aleksandar Mijailović broj telefona: +38268068849

1	<p>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 špijle.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>Ne prihvata se</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
---	--	--

Igor Andrić, Direktor, LIMITLESS SPEED BOAT KOTOR, Dobrota bb 85330, Kotor Montenegro, tel: +382 68 709 709 www.speedboatmontenegro.com

1	<p>Član 8 Definicije 128) i 129)</p> <p>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.</p>	<p>Komentar</p> <p>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.</p>
---	---	--

2	<p>Član 16 Najveća dozvoljena brzina plovidbe 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 veći 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.</p>	<p>Ne prihvata se</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Nova odredba uvodi obavezu za plovnne objekte do 12m da plove u zoni uz sredinu zaliva koja se nalazi s njihove desne strane, što će udaljiti takve plovnne objekte od obale i smanjiti uticaj valova na obalnu zonu.</p>
---	---	--

3	<p>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 ukrčan 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 utiče na sigurnost plovidbe u unutrašnjoj plovidbu. 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 plovidbe brodicai jahti, Članak 17. Dio 3, definicija IIIc, koji za sobom implicira Članak 74. (B - Brodice za gospodarske namjene) - citirano - „Brodica za prijevoz putnika u području plovidbe 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.</p>	<p>Ne prihvata se</p> <p>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</p>
---	---	--

Antonio Perušini / br. Tel. 069-515-818

1	<p>Član 16, Član 182</p> <p>PRIMJEDBA/PREDLOG/SUGESTIJA: Potreba za jasno definisanom kategorijom „Malih brzih plovila” i regulacijom njihove brzine u skladu s realnim stanjem na terenu.</p> <p>OBRAZLOŽENJE: 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:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Nepotrebnog ograničavanja efikasnosti i sigurnosti plovidbe – Manja plovila, zbog svoje konstrukcije, optimalno funkcionišu pri većim brzinama od propisanih za ovu kategoriju, što im omogućava sigurniju i stabilniju plovidbu. Ograničavanje njihove 	<p>Ne prihvata se</p> <p>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</p>
---	--	--

	<p>brzine ne samo da otežava plovību, već može ugroziti sigurnost putnika i posade.</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 plovíbe malih glisera ne utiču na obalu kao plovídba 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 – Plovídba ispod optimalne brzine kod malih plovila dovodi do veće potrošnje goriva, što znači i povećano zagađenje mora i okoline. Omogućavanje pravilne plovídbe 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 plovíbe smanjilo bi mogućnost nesreća i poboljšalo organizaciju saobraćaja na moru. Takođe je zbog lakoće upravljanja plovilom dovoljan jedan član posade sa sertifikatom Mornar-Motoridta <p>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.</p> <p>Svako kršenje zakona potrebno je sankcionisati na odgovarajući način kako bi se obezbijedila njegova dosljedna primjena.</p>	
--	--	--

Zdravko Radic, Direktor „Golden wave company“ 069272556

1	<p>Obraćamo vam se u ime “Golden Wave company”, povodom usvajanja novog zakona o sigurnosti plovíbe, 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</p>	<p>Ne prihvata se</p> <p>Ministarstvo je zauzelo jasan stav po pitanju brzina u Bokokotorskom zalivu do konačne izrade studije sigurnosti i procjena rizika plovíbe koja će imati konkretne zaključke u cilju smanjivanja rizika i poboljšanja sigurnosti plovíbe. U skladu sa rezultatima studije, u planu je uvođenje</p>
---	--	---

<p>pronalaženju optimalnog rješenja, dostavljamo vam naš prijedlog koji smatramo da bi omogućio balans između sigurnosti, ekoloških standarda i održivosti poslovanja.</p> <p>Molimo vas da razmotrite naše sugestije i otvoreni smo za dalju diskusiju u cilju pronalaženja najboljeg rješenja za sve učesnike u industriji.</p>	<p>plovnog puta, šeme odvojene plovidbe kao i instalacija pomorske signalizacije.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
---	---

Petar Grdinic, Predsjednik i Trener Sahovskog Kluba "Kotor" i jedan od Kotorskih skipera

<p>1</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Broj je zaista veliki, slozicete se?</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Jasno je da drzava mora da se usaglasa sa EU, njihovim zakonima i slicno, ali isto tako mora da vodi brigu o svojim gradjanima i interesima istih.</p>	<p>Ne prihvata se</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
--	--

Udruženje malih brodara Kotor – Ivica Popović

1	U nastavku, Udruženje malih brodara dostavlja	Komentar
---	---	----------

<p>primjedbe na Nacrt Zakona o sigurnosti plovidbe, u okviru javne rasprave koju je pokrenulo Ministarstvo pomorstva.</p> <p>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-</p> <p>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 dođe, neposredno negativno uticala na obavljanje djelatnosti slobodnog prevoza putnika.</p> <p>Kako bi bliže pojasnili kakve posljedice 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 ljetne 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.</p> <p>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.</p> <p>Podsjećamo i da je ostalim strateškim dokumentima koje je Vlada Crne Gore donijela jasno prepoznata potreba promovisanja unutrašnjeg pomorskog saobraćaja.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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)</p>	<p>Pristigli komentari su predmetom dodatne analize i sagledavanje cjelokupne situacije s aspekta sigurnosti plovidbe od strane Tehničkog inspektorata Organa uprave.</p>
--	---

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 plovnim 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 objekat 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 ukrcavanja 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 detaljni 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 lijepo, 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 posledice 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	<p>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 plovidbe naših glisera iz člana 16. Zakona o pomorskoj plovidbi, konkretno:</p> <p>1. Povećanje brzine plovidbe sa 10 čvorova na 18 čvorova u Bokokotorskom zalivu (član 16, stav 2, tačka 1); uz ucrtavanje plovnog puta</p> <p>2. Povećanje brzine plovidbe sa 6 čvorova na 10 čvorova u Kumborskom tjesnacu i tjesnacu Verige (član 16, stav 2, tačka 2).</p> <p>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 plovidbu. Plovidba pri nižim brzinama od ove pragovne vrijednosti dovodi do povećane potrošnje goriva, većeg stvaranja talasa koji mogu ugroziti obalu i druge učesnike u plovidbi, te otežava upravljanje plovilom, čime se umanjuje i sigurnost na moru.</p> <p>Shodno tome, ljubazno Vas molimo da razmotrite ovaj zahtjev i preispitate mogućnost uvođenja izmjena u pravilnik o dozvoljenim brzinama plovidbe, uzimajući u obzir kako sigurnosne aspekte, tako i potrebe privrednika i turista koji posjećuju našu obalu.</p>	<p>Ne prihvata se</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
---	---	--

Aleksandar Pešikan / Izvršni direktor "Seaspark DOO"

1	<p>Primjedba/predlog/sugestija 1 :</p> <p>Primjedba na nacrt Zakona u cjelini. Cjelokupna jedna kategorija plovila je izostavljena, odnosno ostala nedefinisana.</p> <p>Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 1 :</p> <p>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 uskladen sa realnom situacijom u Boki.</p> <p>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</p>	<p>Ne prihvata se</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
---	---	---

<p>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 plovidbe kako bi se osigurala sigurnost na moru, kao i obezbijedilo što manje oštećenje obale i što veći stepen očuvanja morskog biodiverziteta.</p> <p>Stavljanjem tolikog broja plovila u kategoriju „Plovila do 24 metra” direktno utiče na ogromnu devastaciju obale, ogromno zagađenje Boke i smanjenu sigurnost plovidbe.</p> <p>Neophodna je kategorizacija i definisanje posebne kategorije za NAJBROJNIJE SVAKODNEVNE UČESNIKE (mala brza plovila dužine do 7 metara) u pomorskom saobraćaju.</p>	<p>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.</p>
<p>2</p> <p>Primjedba/predlog/sugestija 2:</p> <p>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.</p> <p>Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 2:</p> <p>„PLOVNI OBJEKTI DO 24 METRA MOGU PLOVITI BRZINOM DO ČETIRI ČVORA IZNAD BRZINE PROPISANE U STAVU 2 TAČKA 1 I TAČKA 2 AL. 1 12 OVOG ČLANA”</p> <p>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”.</p> <p>„Mala brza plovila” se optimalno ponašaju pri brzini između 18 i 20 čvorova, a to znači :</p> <p>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</p> <p>NAJMANJA POTROŠNJA GORIVA PRI BRZINI GLISIRANJA ŠTO OPET ZNAČI MANJA ZAGAĐENOST MORA I OKOLINE</p> <p>POVEĆANA SIGURNOST I UDOBNOŠĆ PUTNIKA PRI BRZINI GLISIRANJA NEGO PRI „KOPANJU MORA” NA 10, 14 ILI 16 ČVOROVA</p> <p>Jako bitno definisati plovni put de je moguće glisirati (voziti 18 ili 20 čvorova) u Boki. Od Sv.Matije u Kotoru do Sv.Đorda u Perastu, pa od restorana Adriatica do Marine Porto Novi i od srednjeg podmorničkog tunela do Mamule, pa na dalje.</p> <p>Na taj način bi se omogućio nesmetan i bezbjedan prevoz putnika na moru uz jasan</p>	<p>Ne prihvata se</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>

	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 rieke 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 rieke Morače — nema ograničenja maksimalne brzine kretanja plovila.	Ne prihvata se Upravo ovi lokaliteti - kanal Rieke Crnojevića i rieke 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

	<p><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.</p> <p>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.</p>	<p>Na otvorenom jezeru brzina nije ograničena na 4 čvora.</p> <p>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.</p> <p>Ova odredba je predmetom analize od strane Inspektora sigurnosti plovibe i Tehničkog inspektorata Organa uprave.</p>
3	<p><u>Zaključak:</u> Za Udruženje privrednih ribara "Skadarsko jezero" sporna su ograničenja brzine kretanja u predjelima koji su prethodno istaknuti.</p> <p>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 plovība 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.</p> <p>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</p>	

<p>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 zagadenja, što je dodatni razlog koji potvrđuje da je ograničenje na 4 čvora neopravdano.</p> <p>U konačnom, 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.</p> <p>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.</p> <p>Stoga, insistiramo da predstavnici lokalnog stanovništva i našeg Udruženja budu pozvani na učešće u radu radne grupe za pripremu ovog zakona.</p> <p>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.</p>	
--	--

CRNOGORSKO UDRUŽENJE ZA POMORSKO PRAVO ("CUZPP")

MONTENEGRIN MARITIME LAW ASSOCIATION ("MMLA")

E-mail: president.cuzpp@mmla.me, Reg.br: 10448, PIB:11086578

	Komentar
<p>1</p> <p>Dodatno, članovi 330-340 su sasvim izostali iz Nacrta.</p> <p>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</p>	<p>Nacrt zakona će biti dopunjen prelaznim, završnim i kaznenim odredbama i iste će biti predmetom analize Sekretarijata za zakonodavstvo, drugih ministarstava i Evropske komisije.</p>

	<p>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“).</p> <p>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 nacrtu zakona, odnosno strategije koji je na javnoj raspravi. Član 15 dalje propisuje da se uz javni poziv iz stava 1 ovog člana objavljuju tekst nacrtu zakona, odnosno strategije sa obrazloženjem i program javne rasprave.</p> <p>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.</p>	
2	<p>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.</p> <p>U svakom slučaju i nezavisno od eventualnog opredjeljenja predlagača da pristupi stvaranju uslova za izradu nacrtu 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.</p> <p><u>Obrazloženje:</u> Opšte je poznata činjenica da je Crna Gora još 2007. godine odustala od</p>	<p>Komentar</p> <p>Cijenimo stavove i sugestije i upravo je iz tog razloga Ministarstvo dodatno izvršilo analizu i odlučilo da jahte ostanu predmet posebnog Zakona o jahtama.</p>

	<p>zakonika, odnosno zakona kojima je bilo kodifikovano pomorsko pravo i pravo unutrašnje plovidbe. Ovdje se misli na Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi iz 1998, koji je prvi put stupio na snagu davne 1977. godine, a kojim je po prvi put u bivšoj Jugoslaviji uređena i unutrašnja plovidba. Važno je napomenuti da se na izradi nacrtu Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi iz 1977. radilo više od decenije upravo zbog kompleksnosti materije koju navedeni zakon uređuje.</p> <p>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.</p> <p>Međutim, Nacrt zakona predstavlja svojevrsni zaokret u tom pristupu, a predlagač nije pružio bilo kakva obrazloženja zašto se opredijelio da pravo pomorske plovidbe i pravo unutrašnje plovidbe reguliše jedinstvenim pravnim aktom. Isto tako, predlagač nije obrazložio zašto postojeći Zakon o jahtama sada inkorporira u Nacrt zakona, gotovo bez bilo kakvih izmjena.</p> <p>Navedeno se posebno ističe jer koncept regulisanja pomorskog prava i prava unutrašnje plovidbe jedinstvenim pravnim aktom nije lako postići s obzirom da pojedini pravni instituti moraju regulisati posebnim normama za pomorsko, a posebnim za pravo unutrašnje plovidbe. 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.</p>	
3	<p>Podržavamo napor predlagača da pravo unutrašnje plovidbe uskladi sa pravom Evropske unije, ali predlažemo da se ova materija uredi posebnim zakonom (vidjeti i primjedbu/predlog/sugestiju br. 1 gore).</p> <p>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 plovidbe upravo iz razloga što se sva materija koju sada reguliše Zakon o</p>	<p>Komentar</p> <p>Cijenimo stavove i sugestije i upravo je iz tog razloga Ministarstvo dodatno izvršilo analizu i odlučilo da jahte ostanu predmet posebnog Zakona o jahtama.</p>

	<p>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).</p> <p><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.</p> <p>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.</p>	
4	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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</p>	

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.

Obrazloženje:

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 poretom 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“.

	<ul style="list-style-type: none"> - "Brodar i/ili kompanija broda crnogorske državne pripadnosti", bez pominjanja plovnih 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	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Obrazloženje:</p> <p>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.</p> <p>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</p>	<p>Komentar</p> <p>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.</p>

	<p>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.</p>	
6	<p>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.</p> <p>Ovo zapažanje najviše proističe iz predložene legislativne razrade uloge Crne Gore kao države zastave, budući da se Nactrom 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.</p> <p>Stoga nije dovoljno tek uzgred pomenuti u Nactru zakona da se na brodove angažovane u međunarodnoj plovidbi primjenjuju međunarodne konvencije, jer se stiče pogrešan utisak da se na iste ne primjenjuje Nactr zakona kao jedinstven propis kojim se reguliše pitanja pomorske sigurnosti u zemlji. Uz to, nije potrebno naročito naglašavati da su subjekti međunarodnog prava i nosioci međunarodnih obaveza države, a ne brodovi.</p> <p>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</p>	<p>Komentar</p> <p>Analizom odredbi Nacrta zakona uzete su u obzir dostavljene sugestije o tri vrste međunarodne jurisdikcije koju država Crna Gora sprovodi u odnosu na brodove.</p>

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.

Obrazloženje:

Članom 1 Nacrta Zakona ("Predmet") propisano je da se zakonom uređuje sigurnost pomorske i unutrašnje plovidbe u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Crne Gore i unutrašnjim vodama Crne Gore i druga pitanja kojima se obezbjeđuje sigurnosti pomorske i unutrašnje plovidbe.

Dalje, shodno članu 4 Nacrta zakona sigurnost plovidbe koja se istim uređuje se odnosi na osnovne uslove koje moraju da ispunjavaju: plovni putevi i objekti sigurnosti plovidbe 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, plovidba i pilotaža na moru.

Dakle, uloga države Crne Gore kao države zastave brodova koji viju 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 plovidbe 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 plovidbi".

Međutim, najviše je nerazumljiva odredba čl. 93 Nacrta zakona koja isključivu nadležnost za utvrđivanje sposobnosti broda crnogorske državne pripadnosti uposlenog u međunarodnoj plovidbi za plovidbu, odnosno upotrebu, dodjeljuje priznatoj organizaciji. U tom smislu, predlagač sasvim previđa da je tehnički nadzor (ali i administrativni i socijalni) brodova koji viju 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.

	<p>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.</p>	
7	<p>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“.</p> <p><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 (imovinskopravna 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.</p>	<p>Prihvata se</p> <p>Analizom odredbi Nacrta zakona uzete su u obzir dostavljene sugestije u pogledu materije imovinskog prava..</p>
8	<p>Nejasna i nedosljedna logika kojom su sistematizovane norme kao i obuhvatnost svake od njih.</p> <p>Kao dobar primjer valja navesti čl. 4 Nacrta koji definiše sigurnost plovidbe i u kom se u negativnom smislu izdvajaju stavovi 2 i 3.</p> <p>Predlog je da se isti obrišu.</p> <p><u>Obrazloženje:</u> U pomenutom čl. 4, st. 2 i 3 propisano je:</p> <p>“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).</p> <p>Vlada Crne Gore donosi Strategiju razvoja pomorstva Crne Gore.”</p> <p>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.</p> <p>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</p>	

	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Saglasno Uredbi, kreiranje i sprovođenje pomorskih politika je po važećim propisima u rukama organa uprave nadležnog za poslove pomorstva, odnosno resornog ministarstva.</p> <p>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.</p>	
9	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Izraz „plovilo“ u kontekstu definicije plovnog objekta brisati kako bi se obezbijedila ujednačenost upotrebe ovog termina u drugim zakonima crnogorskog pravnog poretka.</p> <p><u>Obrazloženje:</u> Za ovu primjedbu nije potrebno davati posebno obrazloženje.</p>	Prihvata se

10	<p>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.</p> <p><u>Obrazloženje:</u> Pravni subjekti na koje se zakon odnosi dužni su da slijede odrebe zakona, a ako to ne učine primjenjuju se kaznene odredbe. Nadzor nad sprovođenjem zakona vrši po pravilu organ uprave koji upravlja resorom i inspeksijski organi.</p>	Prihvata se
11	<p>Definicija pomorskog broda nije u skladu sa važećim odredbama Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi ("ZPUP"), niti odgovara nomenklaturi svojstvenoj međunarodnim konvencijama.</p> <p><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 plovnim 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.</p> <p>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.</p>	Prihvata se
12	<p>Član 8 – Plovidbena knjižica</p> <p><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.</p>	Prihvata se
13	<p>Član 8 – Izmijeniti definiciju plovidbenog staža</p> <p><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 raspri.</p>	Prihvata se

14	<p>Primjećujemo da se Nacrtom vrši implementacija Konvencije o spašavanju iz 1989. godine (tzv. Salvage Convention). Međutim, pomenutom konvencijom se uređuju imovinskopravni odnosi između spasioca i brođara 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.</p> <p>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).</p> <p>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.</p> <p><u>Obrazloženje:</u> Za ovu primjedbu nije potrebno davati posebno obrazloženje.</p>	Prihvata se
15	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p><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</p>	Prihvata se

	<p>sa specifičnim režimom odgovornosti vlasnika/brodara i osiguravača za lociranje, označavanje i uklanjanje olupina.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	
16	<p>U članu 11 potrebno je bliže definisati pojam plovnog puta.</p> <p><u>Obrazloženje:</u> Definicija plovnog puta sadržana u Nacrtu zakona ne doprinosi rješavanju aktuelnih problema nastalih primjenom važećih propisa.</p>	<p>Komentar</p> <p>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.</p>

	<p>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.</p> <p>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.</p>	
17	<p>Čl. 13 Nacrta (“Objekti sigurnosti plovidbe”) 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 plovidbe” propisana i sadrži pregled naknada u novčanim iznosima.</p> <p>Potrebno je obrisati čl. 164 i naknade za upotrebu objekata sigurnosti plovidbe 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.</p> <p>Dodatno, predlog je da se dio plaćenih naknada koristi za potrebe uređenja i održavanja objekata sigurnosti plovidbe, što takođe treba da bude naznačeno u tekstu ovog člana.</p> <p><u>Obrazloženje:</u> Nije potrebno davati posebno obrazloženje.</p>	Prihvata se
18	<p>Član 13 ne sadrži odredbu koja zabranjuje vezivanje plovnih objekata za objekte sigurnosti plovidbe.</p> <p><u>Obrazloženje:</u> U kontekstu predmeta Nacrta zakona, potrebno je zabraniti korišćenje objekata sigurnosti plovidbe 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 plovidbe, što je dodatan razlog da se ovaj predlog uvaži.</p>	Prihvata se
19	<p>Član 16 ne prepoznaje dio Bokotorskog zaliva od ponte Sv. Matija do Luke Kotor kao područje visokog rizika s aspekta sigurnosti plovidbe.</p> <p><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</p>	Djelimično se prihvata U dijelu Bokotorskog 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 plovni objekata potencijalno može predstavljati rizik za sigurnost plovidbe.	
20	Zadnji stav člana 16 navodi da se prekoračenje brzine plovnog objekta utvrđuje VTMISS sistemom. <u>Obrazloženje:</u> Neophodno je dodati da prekoračenje brzine može utvrditi i Inspektor sigurnosti plovidbe 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 istraživanja ili drugih aktivnosti pod vodom, u skladu sa primjerima i problemima koje je iznjedrila praksa. <u>Obrazloženje:</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 dužinu potrebnu za manevrisanje plovni 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 može predstavljati rizik po sigurnost plovidbe. <u>Obrazloženje:</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 dužinu potrebnu za manevrisanje plovni objektom, podrazumijeva 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 odredba člana 4 u skladu sa Zakonom o upravnom postupku i što podržavamo pojednostavljenje administrativnih procedura, njena primjena može potencijalno ugroziti sigurnost pomorske plovidbe usljed nedovoljnih administrativnih kapaciteta. Shodno tome, predmetnu odredbu treba brisati ili mijenjati, odnosno prilagoditi stvarnim administrativnim kapacitetima Lučkih kapetanija. U tom smislu, ukoliko Lučka kapetanija ne odgovori potencijalno velikom broju zahtjeva, može nastupiti haotično stanje van kontrole nadležnih organa, što će direktno negativno uticati na sigurnost plovidbe.	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>Obrazloženje:</u> Bliže definisanje načina nadzora i upravljanja pomorskim saobraćajem je praktičnije urediti podzakonskim aktima, kako bi zakon bio koncizniji i primjenjiv.	Prihvata se
24	Član 34 koji propisuje dužnost zapovjednika, člana posade broda ili lica koje upravlja čamcem ili jahtom ili člana posade čamca ili jahte ili zapovjednika hidroaviona da postupaju po	Prihvata se

	<p>preporukama, savjetima i nalogu VTS službe je potrebno doraditi.</p> <p><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 ovlašćen da donosi odluke za koje odgovornost nosi brodar. Stoga ova odredba treba da bude revidirana.</p>	
25	<p>Komentar na čl. 35 Nacrta Zakona koji propisuje obaveznu upotrebu AIS uređaja između ostalog i za plovne objekte za privrednu djelatnost.</p> <p><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.</p>	Prihvata se
26	<p>Član 35 se poziva na Rezoluciju IMOa A.917(20) koja je opozvana, odnosno koja više nije na snazi.</p> <p><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</p>	Prihvata se
27	<p>Član 91 propisuje upotrebu tegljača tip 2, ali takav tegljač nije definisan odgovarajućim odredbama zakona.</p> <p><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.</p>	Prihvata se
28	<p>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 plovnih objekata koji su u državnoj svojini mora da ima potvrdu o osiguranju odgovornosti za pomorska potraživanja u skladu sa Međunarodnom konvencijom o ograničenju odgovornosti za pomorska potraživanja iz 1976, do iznosa osiguranja utvrđenih Protokolom iz 1996 na tu Konvenciju.</p> <p>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".</p> <p><u>Obrazloženje:</u></p>	Prihvata se

	<p>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.</p> <p>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).</p> <p>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 plovidbe iz 2013.</p>	
29	<p>Nacrt zakona zadržati 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.</p> <p>Kako je već apostrofirano, st. 1 čl. 93 po kojem sposobnost za plovidbu, odnosno upotrebu, broda crnogorske državne pripadnosti uposlenog u međunarodnoj plovidbi, 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.</p> <p><u>Obrazloženje:</u> Vidjeti obrazloženje pod primjedbe/predloga/sugestije br. 6 gore.</p>	Prihvata se
30	<p>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.</p> <p><u>Obrazloženje:</u> Nije potrebno posebno obrazlagati.</p>	Prihvata se
31	<p>Sve odredbe Nacrta zakona koje su preuzete iz drugih zakona (ne misli se na Zakon o jahtama, Zakon o sigurnosti pomorske plovidbe i Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi) i podzakonskih akata treba brisati. Ovdje se primjera radi navodi</p>	Prihvata se

	<p>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.</p> <p><u>Obrazloženje:</u> Nije potrebno posebno obrazlagati.</p>	
32	<p>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 plovidbe. Na taj način će biti stvoren i pravni osnov za donošenje daljih pravilnika, uredbi, kolektivnih ugovora i odluka.</p> <p>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.</p> <p>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).</p> <p>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.</p> <p><u>Obrazloženje:</u> Nije potrebno posebno obrazlagati.</p>	Prihvata se
33	<p>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.</p> <p><u>Obrazloženje:</u> Nije potrebno posebno obrazlagati.</p>	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	<p>„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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p><u>Obrazloženje:</u></p> <p>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</p>	<p>Zakon o jahtama ostaje poseban zakon i jahte neće biti posebno tretirane ovim zakonom osim eventualno u posebnim slučajevima.</p>

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, plovnih 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

<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Ukoliko je predlagač, neke definicije samo djelimično preuzeo iz Pomorskog zakonika Republike Hrvatske, a čini se da jeste, onda valja ukazati na sljedeće:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. <p>Republika Hrvatska se odlučila za takvu definiciju jahte upravo radi unaprjeđenja 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:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Potpunu digitalizaciju Upisnika jahti Republike Hrvatske, - Uvođenje poreza po tonaži za jahte, <p>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.</p>	
---	--

2	<p>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:</p> <p>Registar jahti</p> <p>Član 146</p> <p>Upis jahti u Registar jahti vrši Organ uprave.</p> <p>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.</p> <p>Uvjerenje iz stava 3 ovog člana je javna isprava.</p> <p>Za izdavanje uvjerenja iz stava 3 ovog člana plaća se naknada koja je prihod Budžeta Crne Gore (u daljem tekstu:</p> <p>Budžet).</p> <p>Visinu naknade iz stava 5 ovog člana utvrđuje Vlada Crne Gore (u daljem tekstu: Vlada).</p> <p>Bliži način vođenja Registra jahti propisuje Ministarstvo.</p> <p>Član 151 je potrebno prilagoditi navedenom, odnosno brisati.</p> <p><u>Obrazloženje:</u></p> <p>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.</p>	<p>Komentar</p> <p>Zakon o jahtama ostaje poseban zakon i jahte neće biti posebno tretirane ovim zakonom osim eventualno u posebnim slučajevima.</p>
3	<p>Član 147 koji sada glasi:</p> <p>U Registar se upisuje jahta koja nije upisana u drugi registar.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Za upis jahte u Registar iz stava 3 ovog člana potrebno je, osim dokumenata iz člana 152 ovog zakona, dostaviti i originalna dokumenta:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) bareboat charter; 2) saglasnost vlasnika za upis u Registar. <p>Prava i obaveze vlasnika jahte koja je upisana u skladu sa stavom 3 ovog člana prenose se na unajmitelja jahte.</p> <p>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:</p>	<p>Komentar</p> <p>Zakon o jahtama ostaje poseban zakon i jahte neće biti posebno tretirane ovim zakonom osim eventualno u posebnim slučajevima.</p>

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.

Obrazloženje:

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	<p>Odredbe čl. 167 i 168 Nacrta Zakona je potrebno u cjelosti izmijeniti, ali se predlagač 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.</p> <p><u>Obrazloženje:</u></p> <p>Odredbe člana 167 i 168 tek stvaraju zabunu, sve bez obzira što su one preuzete iz važećeg Zakona o jahtama. Dakle, Nacrta zakona sadrži tri termina: bareboat charterer, unajmitelj i iznajmljivač što dovodi do potpune konfuzije u primjeni zakona.</p> <p>Najprije, radi se odredbama obligaciono-pravnog karaktera kojima nije mjesto u Zakonu o sigurnosti plovidbe (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.</p> <p>Ako se predlagač, 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 plovidbe, 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.</p> <p>Napominjemo da je potrebno praviti razliku između zakupa i najma jahte u smislu primjene člana 147 Nacrta zakona (vidjeti komentar pod tačkom 3 gore).</p> <p>Odredbe Pomorskog zakonika kojima je normiran ugovor o najmu jahte daju se u nastavku:</p> <p><i>Ugovor o najmu jahte i brodice (charter) Članak 673.a</i></p> <p><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></p> <p><i>Jahta ili brodica daje se u najam za plovidbu u svrhu rekreacije.</i></p>	<p>Zakon o jahtama ostaje poseban zakon i jahte neće biti posebno tretirane ovim zakonom osim eventualno u posebnim slučajevima.</p>

Ugovor o najmu može uključivati uslugu smještaja na brodici ili jahti.

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 brodarka, pri čemu se ne isključuje postojanje zakonom propisane odgovornosti vlasnika jahte ili brodice ako to nije ista osoba.

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 brodarka.

Članak 673.b

(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.

Najmodavac ostaje odgovoran za redovito i izvanredno održavanje brodice ili jahte i tijekom trajanja ugovora o najmu.

(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

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

Jahta ili brodica može se dati u najam s posadom ili bez nje.

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 voditelja brodice, odnosno zapovjednika jahte te da bude ukrcaj dovoljan broj osoba osposobljenih i ovlaštenih za obavljanje poslova posade sukladno važećim propisima.

Ako najmodavac ne ispunjava svoje obveze iz stavka 2. ovoga članka, najmoprimac ima pravo raskinuti ugovor i tražiti naknadu štete.

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 brodarka, u skladu s

odredbom članka 673.a stavka 5. ovoga Zakonika.

Ako se brodica 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 proteka 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 rabio 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 najmninu o dospelosti, najmodavac može raskinuti ugovor.

Odredba stavka 1. ovoga članka ne utječe na pravo najmodavca na naknadu štete.

	<p><i>Članak 673.e</i></p> <p><i>Ugovor o najmu brodice ili jahte sklapa se na određeno vrijeme. Članak 673.f</i></p> <p><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></p> <p><i>Ako najmoprimac ne vrati najmodavcu brodicu ili jahtu u ugovorenom roku, dužan je platiti naknadu u visini dvostruke najamnine razmjerno razdoblju zakašnjenja.</i></p> <p><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></p> <p><i>Članak 673.h</i></p> <p><i>Nagrada za spašavanje koje je obavljeno unajmljenom brodicom ili jahtom pripada najmodavcu.</i></p> <p><i>Članak 673.i</i></p> <p><i>Najmoprimac može dati brodicu ili jahtu u podnajam samo na temelju suglasnosti najmodavca.</i></p>	
9	<p>Posebno o članu 167 koji reguliše iznajmljivanja jahti</p> <p>Posebna primjedba na član 167 Nacrta odnosi se na uslov za obavljanje djelatnosti iznajmljivanja jahti.</p> <p>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,</p> <p>– Odobrenje za kabotažu bi bilo vremenski</p>	<p>Komentar</p> <p>Zakon o jahtama ostaje poseban zakon i jahte neće biti posebno tretirane ovim zakonom osim eventualno u posebnim slučajevima.</p>

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.

Obrazloženje:

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 stimulatивно 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 predušlov 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, ogleđao 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

	<p>izajmljivati 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,</p> <p>Odobrenje za kabotažu bi bilo vremenski ograničeno na vrijeme trajanja ugovora o zakupu u slučaju da stranu jahtu registrovanu za privrednu djelatnost</p> <p>iznajmljuje domaće pravno lice,</p> <p>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</p> <p>:</p> <p>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 prećutnu 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,</p> <p>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,</p> <p>– institut poreskog punomoćnika je uveliko zaživio u</p> <p>Crnoj Gori i već se koristi za pružanje drugih usluga.</p>	
10	<p>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 ovlašćen je za te poslove od strane Organa uprave.</p> <p>Ovaj član je potrebno revidirati posebno u dijelu ovlašćenja „surveyor“ jer on vodi u nekontrolisanu privatizaciju Registra jahti Crne Gore.</p> <p>Obrazloženje:</p>	<p>Komentar</p> <p>Zakon o jahtama ostaje poseban zakon i jahte neće biti posebno tretirane ovim zakonom osim eventualno u posebnim slučajevima.</p>

<p>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 ispektor“ ili „lice koje je ovlašćeno za pregled jahte“.</p> <p>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.</p>	
--	--

Agencija za civilno vazduhoplovstvo, Josipa Broza bb

<p>1</p> <p>Član 3 stav I</p> <p>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 plovidbe i čamac unutrašnje plovidbe), kao i svaki drugi objekat pomorske ili unutrašnje plovidbe sposoban za plovību (hidroavion u vodi nakon što je završio operaciju slijetanja i prije nego što je započeo operaciju polijetanja, ratni brod, podmornica).</p> <p><u>Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 1:</u></p> <p>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.</p> <p>Postojeći Predlog člana 3 stav I :</p> <p>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 plovidbe i čamac unutrašnje plovidbe), kao i svaki drugi objekat pomorske ili unutrašnje plovidbe sposoban za plovību (ratni brod, podmornica).</p>	<p>Prihvata se</p>
<p>2</p> <p>Član 8 stav I tačka 133</p> <p>Hidroavion je vazduhoplov nepokretnih krila konstruisan za polijetanje i slijetanje na vodu i uključuje i amfibije kada se upotrebljavaju kao hidroavioni.</p> <p><u>Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 2:</u></p> <p>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,</p>	<p>Prihvata se</p>

	<p>27/16, 6/17, 25/17, 39/18, 67/18, 21/19, 63/20, 107/20, 90/22, 63/23 i 56/24).</p> <p>Postojeći Predlog člana 8 stav 1 tačka 133: hidroavion je vazduhoplov konstruisan da može manevrisati na vodi;</p>	
3	<p>član 27 stav I Predlog:</p> <p>Plovni objekti prilikom plovidbe u vodama Crne Gore ne smiju se približavati obali i to:</p> <p>1) brodovi, jahte i hidroavioni na udaljenosti manjoj od 300 m;</p> <p>2) motorni čamci, ribarski brodovi i, izuzetno od tačke 1 ovog stava, hidroavioni koji ispunjavaju uslove ELA2 vazduhoplova, na udaljenosti manjoj od 150 m.</p> <p>Alternativni predlog, kako se ne bi morala uvoditi definicija ELA2 vazduhoplova:</p> <p>Plovni objekti prilikom plovidbe u vodama Crne Gore ne smiju se približavati obali i to:</p> <p>1) brodovi, jahte i hidroavioni na udaljenosti manjoj od 300 m;</p> <p>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.</p> <p>Alternativni predlog 2, prema definicijama motornih čamaca i ribarskih brodova:</p> <p>Plovni objekti prilikom plovidbe u vodama Crne Gore ne smiju se približavati obali i to:</p> <p>1) brodovi, jahte i hidroavioni na udaljenosti manjoj od 300 m;</p> <p>2) motorni čamci, ribarski brodovi i, izuzetno od tačke 1 ovog stava, hidroavioni dužine do 12 metara, na udaljenosti manjoj od 150 m.</p> <p><u>Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 3:</u></p> <p>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</p>	Prihvata se

	<p>plovidbenosti vazduhoplova i vazduhoplovnih proizvoda, djelova i uređaja i o odobravanju organizacija i osoblja koji obavljaju ove poslove (Sl.l. 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.l. CG br. 53/12, 10/13, 13/2014, 57/15, 12/17, 43/20 i 87/20, 97/2022, 51/23) i glasi:</p> <p>ELA2 vazduhoplov je sljedeći evropski laki vazduhoplov sa posadom:</p> <ul style="list-style-type: none"> (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, - nevektorisanim potiskom (osim povratnog potiska), - konvencionalnim i jednostavnim dizajnom strukture, sistemom komandi i sistemom baloneta, i <p>- komandama bez serva;</p> <p>(vi) veoma laki rotorkraft.”</p> <p>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.</p> <p>Postojeći Predlog člana 27 stav 1:</p> <p>Plovni objekti prilikom plovidbe u vodama Crne Gore ne smiju se približavati obali i to:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) brodovi, jahte i hidroavioni na udaljenosti manjoj od 300 m; 2) motorni čamci i ribarski brodovi na udaljenosti manjoj od 150 m. 	
4	<p>Član 27 st 2 i 3 uz dodavanje novih članova 4 i 5</p> <p>Hidroavion može sletjeti na morsku površinu odnosno poletjeti sa morske površine na udaljenosti ne manjoj od 300 m od obale.</p> <p>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.</p> <p>Izuzetno od stava 2 i 3 ovog člana, hidroavion može sletjeti odnosno poletjeti sa aerodroma i</p>	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 plovībe, 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.

Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 4:

S obzirom na činjenicu da hidroavion, prema postojećem nacrtu Zakona o sigurnosti plovībe, 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 uskladuje 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	<p>Brisati član 27 stav 4 iz nacrta.</p> <p><u>Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 5:</u></p> <p>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.</p> <p>Postojeći Predlog člana 27 stav 4:</p> <p>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.</p>	Prihvata se
6	<p>Slijetanje i polijetanje is stavova 2 i 3 ovog člana se obavlja u skladu sa VFR pravilima letenja danju.</p> <p><u>Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 6:</u></p> <p>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.</p> <p>Postojeći Predlog člana 27 stav 5:</p> <p>Slijetanje i polijetanje iz stava 4 ovog člana dopušteno je samo danju uz dobru vidljivost i povoljne meteorološke uslove.</p>	Prihvata se

„Konzorciono društvo - LP Bar Pilot & Tugboat Service Mne” — Bar

1	<p>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.</p> <p><u>Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 1:</u></p> <p>Pilotska stanica (ukrcanj Pilota — LUKA/Sidriste-BAR) se nalazi poslije sidrista ti. kroz koje treba proci. 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 informacia Pilot — Zapovjednik (godisnje doba — vremenski uslovi).</p>	<p>Ne prihvata se</p> <p>Cijenimo da je predlog konstruktivan ali da je dio uobičajene operativne prakse i procedure koju treba da sprovodi pilotsko društvo</p>
2	<p>Primjedba/predlog/sugestija 2:</p> <p>VII - PILOTAZA Član 81 stav 2 tacka 2— dodati „poznavanie jezika govornog podrucia”.</p> <p>Stav 2 tacka 3 — dopuniti ako ne prevoze opasne materije u tecnom ili ukapljeni gasove.</p> <p>Stav 2 tacka 5 — Brodovi koji se koriste za operacije istrazivanja — „obalna pilotaza' - izuzeti .</p> <p>Stav 4 — izuzeti ga u potpunosti ili zamjeniti sa BRT manjim od 500t. Takodje i STAV 5/6/7/8 (u slucaju primjene navedenog za stav 4).</p> <p><u>Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 2:</u> Stav 2 tacka 2 -Jezicka bariiera moze predstaviti</p>	Prihvata se

	<p>problem pri komunikaciji priveza — privezivačima (ljudstvo za prihvat konopa sa broda) kao i pri upotrebi privezivackog camca ili u izuzetnim uslovima pri koriscenju Tegliaca.</p> <p>Stav 2 tacka 3 — opasni materijali bez primjene pilotaze rizik u Lukama. ne moze se dozvoliti bez upopotrebe tegliaca.</p> <p>Stav 2 tacka 5 — Ako ie u clanu 79 navedena Obalna Pilotaza treba ie primieniti kao obaveznu za brodove od 1000 Brt i vece. oformiti polaganje obalne pilotaze (sea pilot . dock pilot)</p> <p>Stav 4 - ako se dopuni stav 2 tacka 2 kako je navedeno. ili navesti BRT do kojih ie neobavezna pilotaza a u ovom slucaiu je do 500 brt.</p> <p>Primjedbdpredlog/sugestija 3: Clan 84 stav 3 — Izuzeti i Zapovjednika pilotiranog Broda" zamieniti ..Pisana potvrda na memorandumu kompaniie o zavrsetku obuke.'</p>	
3	<p>Primjedbdpredlog/sugestija 3:</p> <p>Clan 84 stav 3 — Izuzeti i Zapovjednika pilotiranog Broda" zamieniti ..Pisana potvrda na memorandumu kompaniie o zavrsetku obuke.'</p> <p><u>Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 3:</u></p> <p>Clan 84 stav 3 —</p> <p>Zapoviednik pilotiranog broda (vise puta bili svjedoci) ne zeli da dozvoli uvid u detalje broda koji su potrebni za popuniti dnevnik kandidata a kamoli da ovieri dnevnik.</p> <p>U sustini Pilot je taj koji svojom ovjerom/potpisom potvrdiue prisutnost kandidata a zatim kompaniia kod koje ie zaposlen izda potvrdu na memorandumu o zavrsenoi obuci</p>	<p>Ne prihvata se</p> <p>Smatramo potrebnim da se izvrši ovjera dnevnika i od zapovijednika pilotiranog broda</p>
4	<p>Primjedba/predlog/sugestija 4:</p> <p>Clan 86 stav 3 — ..ponovno polaganje Pilotskog ispita" . zvanje je steceno jer i dalje posieduje validne dokumente po clanu 85, nece se izdati legitimaciia Pilota po ovom clanu zakona jer ne postoji uslov. traziti samo obnovu prakticnog diiela od 30 obaveznih asistencija pilotiranja. Uvesti Junior Pilot u traianiu od dvije godine sa jasnim ograničeniima za rad. Stav — 4 neiasan stav o oduzimanju. koji je kriterijum procieni i ko ce procjeniti.</p> <p><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 trazenog uslova od 5 god.. od kandidata traziti ponovnu obnovu prakticnog dijela od 30 luckih i uvesti da je iunior Pilot. „Junior Pilot" ie pocetnik po položenom ispitu i dobiianiu 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 dviie god.</p> <p>Stav 4 - ako se primjeni stav 4 u diielu Junior /senior nece biti potrebno oduzimanje legitimacija. U</p> <p>SLUCAJU primjene navedenog u stavu cija ce biti</p>	<p>Ne prihvata se</p> <p>Smatramo da je predlog člana 86 dobro koncipiran i da ga ne treba mijenjati, jer se primjenjuju standardi za sva druga uvjerenja o osposobljenosti.</p>

	<p>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 svijdas ili ne“ Moguce obrazovanje komisije od strane L/K (Bar — Kotor) od 2+2 pilota iz drustava koja obavljaju djelatnost Pilotaze u</p>	
5	<p>Primjedba/predlog/sugestija 5: Clan 80 - stav 2 tacka 6 — zamijeniti .. o osiguranju od odgovornosti pilota“</p> <p><u>Primjedba/predlog/sugestija 5:</u></p> <p>Čan 80 - stav 2 tacka 6 — zamieniti .. o osiguranju od odgovornosti pilota” .</p> <p>Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 5: stav 2 tacka 6 — pravno lice je ugovarac. zaposleni / Pilot sa stavkom osiguranika u pravnom licu od profesionalne odgovornosti.</p>	<p>Ne prihvata se</p> <p>Pilotsko društvo je nosilac posla pilotiranja, te u tom smislu i odgovara za sve nastale štete.</p>
6	<p>Primjedba/predlog/sugestija 6: Clan 91 stav 1 — 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.</p> <p><u>Primjedba/predlog/sugestija 6:</u></p> <p>Clan 91 stav 1 — 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.</p> <p>Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 6: stav 1 -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</p>	<p>Prihvata se</p> <p>Na osnovu pristiglih predloga i sugestija, član 91 je izmijenjen i prilagođen potrebama važnim za sigurnosti plovidbe.</p>

	<p>izražena u tonama a ne u KN da li ima odgovarajuće opreme na tegljenom ili potiskujućem brodu a graditelj broda je to već izgradniom predvidio. Takođe vrlo je upitno ti. Postojanje takvog tegliaca za ovu svrhu namjene od 100t VIS. Koliko je poznato postoje i veći ali to su tegljaci za off shore upotrebu. Zato se predlaže vučna snaga (BP) min 20t (STW 200Kn) pa i korišćenjem više Tegliaca biće ravnomjerno raspoređena sila na brodu pri djelovanju vuče 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 oglašavale na pozive nadležnih u ovakvim slučajevima jer su privatna društva a jedno društvo obavlja i do tri djelatnosti : Pilotazu . Tegljenje i Privez. pa postavljajući uslove da bi se odazvale.</p>	
7	<p><u>Primjedba/predlog/sugestija 7:</u></p> <p>XVII – Lucka Kapetanija Član 277- nadzor luckih kapetanija i davanjem još većih ingerencija samo može biti boljitak i pomoć u rješavanju problema našem unutrašnjem saobraćaju na moru kao i kod raznih kontrola i inspekcija koje treba unaprijediti. Član 280 stav 1/tačka 1 – dodati ili 240 kredita VII nivo kvalifikacije obrazovanja; tačka 2 – zadržati samo Pomorski fakultet ;tačka 3 – dodati ili dokaz o plovidbenom stazu; tačka 4 -dodati ili u roku od 6 mjeseci da se položi; tačka 6 – dodati ili prvog oficira palube na brodu većem od 3000BT ; tačka 7 – dodati ili u svojstvu prvog oficira palube na brodu većem od 3000BT. Stav 2 i 3 razmotriti / mandatoran i njegovo imenovanje.</p> <p><u>Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 7:</u></p> <p>Dodjeljivanjem većih ili možda reci vraćanjem ingerencija za upravljanje i kontrolu Luckim Kapetanijama rješava se brže problematichne situacije bez okretanja u krugu. Takođe 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 (član376) 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 reda zaposlenih u Luckim Kapetanijama a koje prije svega treba popuniti sa kadrom pomoraca koje bi trebalo uvesti u rad a takođe 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 tačkama 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 plovidbe .</p>	<p>Komentar</p> <p>Na osnovu pristiglih sugestija i predloga koje se odnose na čl. 277 i 280 izvršeno je usklađivanje.</p>

8	<p><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 1 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.</p> <p><u>Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 8:</u> Clan 375,stav 2 -Inspektor sigurnosti plovibe 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 plovibe.</p>	<p>Komentar</p> <p>Inspekijski nadzor ce biti dodatno uređen Predlogom zakona imajući u vidu pristigle sugestije, kao i organizaciju državne uprave i zahtjeve koje postavlja Paris MoU.</p>
9	<p><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.</p>	<p>Komentar</p> <p>Pristigle primjedbe i sugestije bitno su doprinijele jasno postavljenom cilju da se pripremi kvalitetan tekst Predloga zakona o sigurnosti plovibe.</p>

NORMONTE D.O.O.

1	<p>NOVI ČLAN</p> <p>Minimalni broj članova posade</p> <p>Član XY</p> <p>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.</p>	<p>Prihvata se</p> <p>Dva predložena stava za novi član zakona sadržana su u članu 360 Nacrta.</p>

	<p>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.</p>	
2	<p>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 spreme 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 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 plovidbenog 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</p>	<p>Prihvata se</p> <p>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.</p>

	izdavanja ovlaštenja i evidencija izdatih ovlaštenja utvrđuje se propisom Ministarstva.	
3	<p>Priznavanje ovlaštenja o osposobljenosti i posebnoj osposobljenosti Član 287</p> <p>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.</p> <p>Priznavanje iz stava 1 ovog člana vrši Lučka kapetanija izdavanjem ovjere – indosament.</p> <p>Izuzetak od priznavanja ovlaštenja o posebnoj osposobljenosti članova posade broda iz stave 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>Ne prihvata se</p> <p>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.</p>
4	<p>Oduzimanje ovlaštenja o osposobljenosti Član 288</p> <p>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 :</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 	<p>Prihvata se</p>

	<p>brodu ili tokom boravka u drzavi/inostranstvu.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	
5	<p>Obrazovanje pomoraca za sticanje zvanja i ovlaštenja o posebnoj osposobljenosti Član 290</p> <p>Obrazovanje pomoraca radi sticanja ovlaštenja o osposobljenosti i ovlaštenja o posebnoj osposobljenosti iz člana 284. ovog Zakona obavljaju pomorske školske ustanove koje imaju licencu u skladu sa zakonom o obrazovanju.</p> <p>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).</p> <p>Ministarstvo prati izmjene STCW konvencije i IMO modela kurseva, objavljuje pomorske školske ustanove i centre za obuku pomoraca o izmjenama i uskladjuje ih sa nacionalnim propisima.</p> <p>Ministarstvo objavljuje pomorske školske ustanove, centre za obuku pomoraca i pomorce o donošenju i izmjenama zahtjeva iz stava 2 ovog člana.</p> <p>Objavljavanje iz stava 2 ovog člana vrši se putem službenog depisa, elektronske komunikacije ili objavom na službenoj internet stranici Ministarstva.</p> <p>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.</p> <p>Komisija koju obrazuje Ministarstvo utvrđuje ispunjenost zahtjeva iz stava 4 2 ovog člana i izdaje odobrenje na period od pet godina za utvrđivanje ispunjenosti uslova iz stava 4-2 ovog člana. Za utvrđivanje ispunjenosti zahtjeva iz stave 2 ovog člana Pomorska školska ustanova, izuzev onih koji se finansiraju iz državnog budžeta, plaća naknadu.</p> <p>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</p>	<p>Prihvata se</p> <p>Prihvataju se primjedbe u pogledu kontrole pomorsko školskih ustanova i centara za obuku pomoraca.</p> <p>Prihvata se sugestija da Ministarstvo formira komisiju za nadzor pomorskih školskih ustanova i centara za obuku pomoraca.</p> <p>Saglasni smo sa komentarom da su IMO modeli samo preporuke koje državama potpisnicama STCW konvencije omogućavaju adekvatnu organizaciju obrazovanja i buke pomoraca.</p> <p>Međutim, smatramo da su kao takvi, IMO modeli u našim uslovima i najbolja osnova za usklađivanje sa zahtjevima Konvencije.</p> <p>U pogledu naknade, komisiji pripada naknada za rad koju utvrđuje Ministarstvo uz saglasnost Ministarstva finansija.</p> <p>Bliže uslove u pogledu sastava i načina rada komisije propisuje Ministarstvo.</p>

	<p>pitavanja od značaja, propisuje Ministarstvo donošenjem podzakonskog akta.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Bliže uslove oko odobravanja ovlašćenih sertifikacionih tijela iz stava 8. ovog člana propisuje Ministar.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Nadzor nad pomorskim školskim ustanovama iz stava 1. i ovlašćenih sertifikacionih organizacija iz stava 9. ovog člana vrši Komisija koju imenuje Ministarstvo.</p> <p>Bliže uslove rada, sastav, izbor i imenovanja članova Komisije iz stava 4., 7. i 8. ovog člana propisuje Ministarstvo donošenjem podzakonskog akta.</p>	
P6	<p>NOVI ČLAN</p> <p>Prestanak saglasnosti za obrazovanje pomoraca za sticanje zvanja i ovlašćenja o posebno osposobljenosti</p> <p>Saglasnost iz člana I 290 ovog zakona prestaje:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) istekom roka na koje je izdato; 2) poništavanjem; 3) prestankom obavljanja djelatnosti obrazovanja pomoraca. <p>Ako Ministarstvo u sprovođenju nadzora utvrdi da pomorska školska ustanova ne ispunjava uslove</p>	<p>Prihvata se</p> <p>Sugestije su predmet predloženih čl. 292 i 293 Nacrta.</p>

	<p>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.</p> <p>Ako se nepravilnosti ne otklone u roku iz stava 2 ovog člana, Ministarstvo će poništiti odobrenje o obuci i prije isteka njegovog važenja.</p> <p>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.</p>	
7	<p>Obuka za sticanje zvanja i ovlašćenja o posebnoj osposobljenosti Član 291</p> <p>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.</p> <p>Odobrenje za obuku pomoraca izdaje se na period od pet godina.</p>	<p>Ne prihvata se</p> <p>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.</p>
8	<p>Odobrenje za obuku pomoraca Član 294 PONAVLJA SE BROJ</p> <p>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.</p> <p>Ispunjenost uslova iz stava 1 ovog člana utvrđuje Komisija koju obrazuje Ministarstvo.</p> <p>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.</p> <p>Bliže uslove iz st. 1 i 3 ovog člana za sticanje odobrenja i obnovu odobrenja propisuje Ministarstvo</p> <p>Bliže uslove rada, sastav, izbor i imenovanja članova, postupke za ostvarivanje ovlašćenja Komisije i druga pitanja od značaja, propisuje Ministarstvo donošenjem pozakonskog akta.</p>	<p>Prihvata se</p> <p>Komentar vezano za poziv na konvenciju dat prethodno.</p> <p>Predlog koji se odnosi na standard kavaliteta se prihvata.</p> <p>Isti će biti obuhvaćen podzakonskim aktom.</p>

	<p>Za utvrđivanje ispunjenosti uslova iz st. 1 i 3 ovog člana Pomorska školska ustanova i Centar za obuku plaćaju naknadu.</p> <p>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.</p> <p>Ovlašćena sertifikaciona organizacija, odobrena od strane Ministarstva utvrđuje ispunjenost standarda sistema kvaliteta iz stava 7. ovog člana i izdaje sertifikat o sistemu standarda kvaliteta.</p> <p>Bliže uslove oko odobravanja ovlašćenih sertifikacionih tijela iz stava 8. ovog člana propisuje Ministarstvo.</p> <p>. posjeduju sertifikat o upravljanju kvalitetom, koji izdaje akreditovana sertifikaciona organizacija, u skladu sa zakonom.</p> <p>Pomorske školske ustanove su obavezne da uvedu i održavaju sistem upravljanja kvalitetom standarda kvaliteta</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Bliže uslove rada, sastav, izbor i imenovanja članova Komisije za nadzor iz stava 10 ovog člana propisuje Ministarstvo donošenjem pozakonskog akta.</p>	
9	<p>BRISATI – PROPISANO U ČL. 284.</p> <p>OVE DETALJE PROPISATI PRAVILNIKOM</p> <p>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.</p>	<p>Komentar</p> <p>Komisiji pripada naknada za rad koju utvrđuje Ministarstvo uz saglasnost Ministarstva finansija. Bliže uslove u pogledu sastava i načina rada komisije propisuje Ministarstvo.</p>
10	<p>BRISATI – PROPISANO U ČL. 284.</p> <p>OVE DETALJE PROPISATI PRAVILNIKOM</p> <p>Ispitna komisija Član 296 Ispitnu komisiju čine predsjednik, najmanje dva člana i sekretar.</p>	<p>Komentar</p> <p>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.</p>

	<p>Za pojedine predmete za polaganje ispita za sticanje zvanja i ovlaštenja o posebnoj osposobljenosti, Ministarstvo može, na predlog predsjednika Ispitne komisije, da angažuje ispitivače van sastava Komisije.</p> <p>Članovi, predsjednik i sekretar Ispitne komisije iz stava 1 ovog člana i ispitivači iz stava 2 ovog člana imaju pravo na naknadu.</p> <p>Visinu naknade iz stava 3 ovog člana utvrđuje Vlada.</p> <p>Uslove koje treba da ispunjavaju članovi Ispitne komisije i ispitivači utvrđuje Ministarstvo.</p>	
11	<p>BRISATI – PROPISANO U ČL. 284.</p> <p>OVE DETALJE PROPISATI PRAVILNIKOM</p> <p>NAPOMENA</p> <p>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.</p>	<p>Komentar</p> <p>Komisiji pripada naknada za rad koju utvrđuje Ministarstvo uz saglasnost Ministarstva finansija.</p> <p>Bliže uslove u pogledu sastava i načina rada komisije propisuje Ministarstvo.</p>
12	<p>OVE DETALJE PROPISATI PRAVILNIKOM</p> <p>Registar ovlaštenja o osposobljenosti i posebnoj osposobljenosti pomoraca</p> <p>Član 298</p> <p>Registar izdatih ovlaštenja o osposobljenosti i posebnoj osposobljenosti pomoraca (u daljem tekstu: registar) vodi Lučka kapetanija u elektronskoj formi.</p> <p>U registar se unose sljedeći podaci:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ime i prezime pomorca; - datum rođenja pomorca; - državljanstvo pomorca; - mjesto prebivališta pomorca; - broj pomorske knjižice; - broj identifikacione isprave pomorca; - jedinstveni matični broj pomorca; - plovibeni staž pomorca; - vrste ovlaštenja o osposobljenosti i posebnoj osposobljenosti pomorca. 	<p>Komentar</p> <p>Smatramo da je opšte odredbe o Registru ovlaštenja potrebno propisati zakonom.</p> <p>Bliže uslove propisuje Ministarstvo u podzakonskom aktu.</p> <p>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.</p>
13	<p>Izdavanje pomorske knjižice, dozvole za ukrcavanje i identifikacione isprave</p> <p>Član 304</p> <p>Pomorska knjižica izdaje se licu koje je:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. 	<p>Prihvata se</p>

	<p>Pomorsku knjižicu, dozvolu za ukrcavanje i identifikacionu ispravu izdaje Lučka kapetanija na period od deset godina.</p> <p>Pomorska knjižica izdaje se na osnovu podnijetog zahtjeva.</p> <p>Uz zahtjev iz stava 3 ovog člana podnosi se sljedeća dokumentacija:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. - <p>Za izdavanje pomorske knjižice, dozvole za ukrcavanje i identifikacione isprave plaća se naknada, koja je prihod Budžeta.</p> <p>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</p>	
14	<p>Održavanje reda i sigurnosti Član 318</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	Prihvata se
15	<p>NAPOMENA: Komentari:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 plovidba, 	<p>Komentar</p> <p>Prethodno obrazloženo</p>

itd. Ovo je jedan od najvažnijih uslova na kojima se baziraju naši prijedlozi i zahtijevamo od MP da se za ovaj zahtjev izbere.

- 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 inspekcijски 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 inspekcijски 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	<p>Član 326</p> <p>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.</p> <p>GKU / Sep-23 primjenjiv samo za pomorce ukrpane na brodovima crnogorske državne pripadnosti, a plove u međunarodnoj plovidbi.</p> <p>KU za crnogorske pomorce koji plove na brodovima u međ. plov. strane državne pripadnosti</p>	<p>Komentar</p> <p>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.</p>
17	<p>Utvrđivanje zdravstvene sposobnosti</p> <p>Član 328</p> <p>.....</p> <p>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</p> <p>Član 328</p> <p>.....</p> <p>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.</p> <p>Spisak odobrenih zdravstvenih ustanova iz stave 1 ovog člana zakona se objavljuje i ažirira na zvaničnom sajtu Ministarstva.</p>	<p>Prihvata se</p>
18	<p>Obuka i osposobljavanje</p> <p>Član 329</p> <p>Pomorac ne smije raditi na brodu ili jahti ako nije uspješno završio obuku i stekao ovlaštenja o ličnoj sigurnosti na brodu koje propisuje Ministarstvo.</p> <p>Član 329</p> <p>Pomorac ne smije raditi na brodu ili jahti ako nije uspješno završio obuku i stekao ovlaštenja o ličnoj sigurnosti na brodu koje propisuje Ministarstvo.</p>	<p>Prihvata se</p>

17	<p>Član 330 – 339 Član 330 – 339 Nema propisanih članova</p>	
18	<p>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).</p> <p>Posredovanje pri zapošljavanju pomoraca na brodovima crnogorske i strane državne pripadnosti mogu obavljati i pravna lica koja ispunjavaju posebne uslove, na osnovu odobrenja Ministarstva.</p> <p>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 brodate i pomorce.</p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> -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. <p>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.</p> <p>Za posredovanje pri zapošljavanju pomoraca pravno lice iz stava 2 ovog člana ne smije naplaćivati naknadu pomorcima.</p> <p>Troškove za izdavanje pasoša, pomorske knjižice, ovlaštenja o osposobljenosti, ljekarske preglede koji spadaju u obavezne preglede u skladu sa zakonom plaća pomorac.</p> <p>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.</p>	Prihvata se
19	<p>Zaštita prava pomoraca pri zapošljavanju Član 341</p>	

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 državnosti, 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

	<p>kojem je izdato odobrenje za posredovanje pri zapošljavanju pomoraca;</p> <p>Evidencije iz stava 4 al. 6 i 7 ovog člana pravno lice ažurira u elektronskoj podataka Ministarstva.</p>	
20	<p>Obnova odobrenja za posredovanje pri zapošljavanju pomoraca</p> <p>Član 342</p> <p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Bliži postupak potvrđivanja prijave pomorca iz stava 1 alineja 2 ovog člana propisuje Ministarstvo.</p>	<p>Komentar</p> <p>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.</p>
21	<p>Politika zapošljavanja i stručnog usavršavanja pomoraca</p> <p>Član 364</p> <p>Stručno usavršavanje pomoraca i njihovo zapošljavanje na brodovima i jahtama crnogorske i strane državne pripadnosti jedno je od osnovnih ciljeva politike Ministarstva.</p> <p>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.</p>	<p>Komentar</p> <p>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).</p> <p>Smatramo nepotrebnim ponavljanje predloženih st. 1 i 2 koji su prepisani iz člana 340.</p>

	<p>Priznavanje iz stava 2 ovog člana vrši Lučka kapetanija ovjerom – indorsmentom.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Posredovanje pri zapošljavanju pomoraca na brodovima crnogorske državne pripadnosti i brodovima strane državne pripadnosti vrši Zavod za zapošljavanje Crne Gore (u daljem tekstu: Zavod).</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Bliže načine prikupljanja, čuvanja i upotrebe podataka iz stava 1. ovog člana propisuje Ministarstvo.</p>	
22	<p>Brodski postupak po prigovoru pomorca Član 372</p> <p>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 kapitaniji Ministarstvu, a ako to smatra potrebnim i odgovarajućim organima u lukama pristajanja broda. ...</p>	Prihvata se
23	<p>Zaštita prava pomoraca iz radnog odnosa Član 373</p>	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	<p>Napomena:</p> <p>Komentari</p> <p>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.</p> <p>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 izbere.</p> <p>- 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.</p> <p>- Od. Člana 330. Do čl. 339 nema propisanih članova.</p> <p>- Djelovi članova 340. i 341., koji propisuju detalje, brisati odnosno ti zahtjevi da budu propisani Pravilniko o radu agencija koje posjeduju pri zapošljavanju pomoraca.</p> <p>- 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</p>	<p>Komentar</p> <p>Primjedbe su u velikoj mjeri prihvaćene.</p>

	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	
25	<p>Član 375</p> <p>Nadzor nad sprovođenjem ovog zakona i propisa donesenih na osnovu ovog zakona, kao i drugih propisa kojima se uređuje sigurnost pomorske plovidbe vrši inspektor sigurnosti plovidbe Ministarstva i lučkih kapetanija.</p> <p>Inspektor sigurnosti plovidbe koji vrši i poslove PSC inspektora,</p> <p>Inspekcijski pregled vrši inspektor, i to inspektor nad pomorskim objektima strane državne pripadnosti i njihovim posadama (u daljem tekstu: PSC inspektor), i Inspektor sigurnosti plovidbe u okviru nadležne lučke kapetanije nad pomorskim objektima crnogorske državne pripadnosti, stranim čamcima i njihovim posadama.</p> <p>Nadzor nad obavljanjem djelatnosti posredovanja pri zapošljavanju pomoraca, u skladu sa ovim zakonom, vrši organ državne uprave nadležan za rad i socijalno staranje.</p> <p>Nadzor nad obavljanjem djelatnosti posredovanja pri zapošljavanju pomoraca u skladu sa članom 340 ovog zakona, vrši inspektor sigurnosti pomorske plovidbe i organ državne uprave nadležan za rad.</p>	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.	
26	U SVIM OSTALIM ČLANOVIMA GDJE SE POMINJE PSC INSPEKTOR ZAMIJENITI SA INSPEKTOR SIGURNOSTI PLOVIDBE KOJI VRŠI I POSLOVE PSC INSPEKTORA.	Prihvata se
27	<p>NOVI Član 401</p> <p>U vršenju inspekcijaskog nadzora nad obavljanjem djelatnosti posredovanja pri zapošljavanju pomoraca u skladu sa članom 340 stav 3 ovog zakona provjerava se:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. <p>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 pl NOVI Član 402</p> <p>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 privremeno do otklanjanja nedostatka, zabraniti obavljanje djelatnosti pravnom ili privatnom licu za koju utvrdi da obavlja poslove u vezi sa posredovanjem pri zapošljavanju pomoraca.</p> <p>Rješenje iz stava 1. ovog člana izvršava se odmah pečaćenjem poslovnih prostorija, opreme za rad ili na drugi pogodan način.</p> <p>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.</p> <p>Protiv rješenja iz stava 1. ovoga člana može se podnijeti žalba a koju rješava organ državne uprave nadležan za rad.</p> <p>Ako inspektor sigurnosti plovidbe 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.</p> <p>Inspektor sigurnosti plovidbe i organ državne uprave nadležan za rad će o svakom izvršenom nadzoru i preduzetim mjerama pisanim putem obavijestiti Ministarstvo.</p> <p>ovidbe.</p>	Komentar

	Napomena:	Komentar
28	<p>KOMENTARI:</p> <p>Činjenica je da imamo hroničan nedostatak inspektora sigurnosti plovídbe. Nacrtom ovog zakona imamo dvije vrste inspektora - Inspektora sigurnosti plovídba I PSC inspektora. Tražimo da se ti poslovi objedine u zvanje Inspektora sigurnosti plovídba.</p> <p>U svim članovima gdje se pominje PSC inspektor tražimo da se to promijenu u Inspektor sigurnosti plovídbe koji vrši poslove PSC inspektora. Ovim tražimo da Inspektor sigurnosti plovídbe obavlja i dodijeljene poslove koje zahtijeva Paris MoU. Naravno, Inspektor sigurnosti plovídbe koji obavlja poslove PSC inspektora mora da ispunjava propisane uslove iz člana 376. Inspektor sigurnosti plovídba za svoje poslove odgovara Lučkom kapetanu I radi po njegovom nalogu. Inspektor sigurnosti plovídba kada obavlja poslove PSC inspektora radi po nalogu Dir. direktorata za pomorsku I unutrašnju plovību i odgovara mu za svoje poslove.</p> <p>Dodati da nadzor nad obavljanjem djelatnosti posredovanja pri zapošljavanju pomoraca vrši i inspektor sigurnosti pomorske plovídba 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.</p> <p>Propisati bliže uslove koje mora ispunjavati lice koje vrši nadzor nad agencijama koje posreduju u zapošljavanju pomoraca u pogledu stručne spremlje, iskustva, ispíte i ostale posebne uslove.</p>	<p>Primjedbe su uglavnom prihvaćene.</p>

Nacionalni parkovi Crne Gore; Služba za kadrovske, pravne i opšte poslove – Andrija Marojević

1	<p>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 plovídba na Skadarskom jezeru, daje sledeće sugestije na Nacrt Zakona o sigurnosti plovídbe.</p> <p>U članu 16 izmijeniti stav 3 i dodati stav 4 koji treba da glase:</p>	<p>Prihvata se</p>
---	--	--------------------

<p>"Na Skadarskom jezeru zabranjena je plovidba 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)."</p> <p>U kaznenim odredbama propisati kaznu za "plovidbu plovilima na Skadarskom jezeru bez odobrenja koje izdaje Agencija"</p> <p>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.</p> <p>Gore navedenim Pravilnikom je potrebno propisati bliže uslove za zaštitu prirode prilikom upotrebe plovila na Skadarskom jezeru.</p>	
---	--

PREDUZETNIK IVAN PEULIĆ BARBA BOATS HERCEG NOVI +38269196272

	<u>Primjedba/predlog/sugestija :</u>	Komentar
1	<p>Primjedba se odnosi na značenje izraza Član 8, pojam čamac (125) „čamac je plovni objekt namijenjen za plovidbu 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;"</p> <p>Primjedba se odnosi na definisanje čamca, predlažem da definicija ostane ista kao u važećem zakonu</p> <p>„Čamac je plovni objekat namijenjen za plovidbu 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-jct 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;"</p> <p><u>Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije :</u></p> <p>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.</p> <p>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 sc brodovi</p>	<p>Značenje izraza „čamac“ u članu 8 Nacrta predmetom je posebne analize Tehničkog inspektorata Organa uprave.</p>

<p>bu skladu sa zakonom brzo nabaviti.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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 plovidbe 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.</p>	
---	--

BOKA PILOT & TUG BOAT SERVICES - Bijela, Svetosavski put 32 - Tel: 068 851 151

	Komentar
<p>1 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.</p> <p>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.</p> <p>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)</p> <p>Zaključak ie da je ovaj Nacrt zakona potrebno ponovo uraditi i pri tom iskoristiri znanie i iskustvo i konsultovati veliki broi ljudi koji mogu da prenesu</p>	<p>Cijenimo predmetne primjedbe u cilju poboljšanja Nacrta zakona. U tom smislu sve utemeljene sugestije su prihvaćene.</p>

<p>svoja iskustva iz dugogodišnje prakse i koji će tai Zakon u konačnom i primienivati.</p> <p>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:</p>	
<p>Primjedba/predlog/sugestija 1: SUKOB INTERESA 1 NELOJALNA KONKURENCIJA <u>Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 1 :</u></p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>Komentar</p> <p>U Nacrtu zakona pilotaža se uređuje isključivo sa aspekta sigurnosti plovidbe.</p> <p>U članu 86 postavljaju se minimalni uslovi za produženje pilotske legitimacije.</p>
<p>Primjedba/predlog/sugestija 2: STEČENA PRAVA i PROFESIJA POMORSKI PILOT <u>Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 2:</u></p> <p>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.</p> <p>Na to bi smo nadovezali i davanje, osim kapetanima, i oficirima koji imaju želju da se profesionalno bave pilotažom mogućnost da polažu ispit.</p> <p>Do sada se posao pilota tretirao kao usputno zanimanje !!!</p>	<p>Komentar</p> <p>Uvažavamo sugestije za prelazne i završne odredbe zakona kao i komentare o profesiji pomorskog pilota.</p>
<p>Primjedba/predlog/sugestija 3: UPOTREBA TEGLJAČA <u>Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 3:</u></p> <p>U članu 91 traži se upotreba tegljača ptezne sile od 100 T.</p> <p>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</p>	<p>Prihvata se</p> <p>Sugestije za član 91 zakona su uvažene, isti je adekvatno korigovan.</p>

	<p>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.</p> <p>Jednostavno rečeno, ako ne znaš upotrebiti tegljač koji ti je na raspolaganju džaba tije i 100 i 200 tona. Iz navedenog proizilazi da bi se trebalo orjentisati na kapacitete koje je moguće obezbjediti u C.G.</p>	
<p>Primjedba/predlog/sugestija 4: POVELJA EVROPSKOG PARLAMENTA br. 352 iz 2017 god.</p> <p><u>Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 4:</u></p> <p>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.</p>	<p>Komentar</p> <p>U Nacrtu zakona pilotaža se uređuje isključivo sa aspekta sigurnosti plovidbe.</p>	

Udruženje brzih glisera

<p>Poštovani,</p> <p>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.</p> <p>Cijenimo što ste nas primili i uvažili stavove koje smo iznosili tokom i prije rasprave.</p> <p>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.</p> <p>1 Još jednom hvala na podršci i izdvojenom vremenu. Radujemo se budućoj saradnji, kao i novim idejama i dogovorima.</p> <p>S poštovanjem,</p> <p>NVU Udruženje vlasnika brzih plovila za prevoz putnika u pomorskom i priobalnom saobraćaju</p>	<p>Ne prihvata se</p> <p>Frekvencija pomorskog saobraćaja u Bokokotorskom zalivu se konstantno uvećava a time i rizik od pomorskih nesreća,</p> <p>Ministarstvo cijeni suštinskim poštovanje mjera kojima je cilj da doprinesu povećanju sigurnosti plovidbe, zaštite ljudskih života i zaštite mora od zagađenja sa plovnih objekata.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
--	--

		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	<p>Član 5 — Nadzor nad obavljanjem poslova koji se odnose na sigurnost plovidbe</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 plovidbe. <p>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.</p>	Prihvata se
2	<p>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.</p> <p>Predlažemo jasno definisanje i diferenciranje navedenih aktivnosti/službi i njihovih uloga, jer su prema nacrtu duplirani i nerazjašnjeni.</p>	Prihvata se
3	<p>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.</p> <ul style="list-style-type: none"> 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	<p>Predlažemo donošenje novog člana Zakona kojim bi se propisala obaveza uspostavljanja i vođenja Jedinstvenog centralnog registra plovila.</p> <p>Obrazloženje:</p> <p>Cilj predložene odredbe bio bi unapređenje evidencije, nadzora i pravne sigurnosti u oblasti</p>	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

	<p>izdavanja i datum prestanka važenja lične isprave;</p> <p>5. Podatke o operateru ukoliko ga ima koji bi sadržali sve podatke naveden u tački 2,3,i 4 zavisno od kategorije operatera;</p> <p>6. Opšti podaci: Ime plovila, registarski broj, država pod čijom zastavom plovi, luka upisa (matična luka);</p> <p>7. Kategorizacija plovila (teretni, putnički, ribarski, rekreativna..);</p> <p>8. Podaci o registraciji plovila;</p> <p>9. Tehničke karakteristike: Tip i namjena plovila, dužina , širina, gaz, bruto tonaža, nosivost;</p> <p>10.Osiguranje i finansije: polisa osiguranja, Hipoteke i založna prava ako postoje;</p> <p>11.Promjena vlasništva i brisanje iz registra.</p>	
--	--	--

Bojan Drakić

1	<p>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!</p> <p>Postoji jos jedan segment koji vlada trenutno u stanu ekonomskog napretka treba da razmotri. To je potrošnja 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 potrošnja se samnjuje na 90litara dnevno po plovilu. To direktno znaci 40% manje potrošnje goriva u svim kompanijama koje rade u zalivu a samim tim i manji prihodi 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!</p>	<p>Ne prihvata se</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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</p>
---	--	---

Dorđe Nikolić

1	<p>Primjedba/predlog/sugestija 1:</p> <p>Primjedba na nacrt Zakona u cjelini. Cjelokupna jedna kategorija plovila je izostavljena, odnosno ostala nedefinisana.</p>	<p>Ne prihvata se</p> <p>Napominjemo da je odredba važećeg Zakona kojom je propisano da plovni objekti dužine do 24 metra mogu ploviti</p>
---	---	--

	<p><u>Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 1:</u></p> <p>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.</p> <p>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 svakodnevnih 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.</p> <p>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.</p>	brzinom do četiri čvora iznad propisane brzine, u Nacrtu se zamjenjuju sa plovnim objektima do 12 metara.
2	<p>Primjedba/predlog/sugestija 2:</p> <p>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.</p> <p><u>Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 2:</u></p> <p>„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“.</p> <p>„Mala brza plovila“ se optimalno ponašaju pri brzini između 18 i 20 čvorova, a to znači :</p> <p>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</p>	<p>Komentar</p> <p>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.</p>

	<p>2. NAJMANJA POTROŠNJA GORIVA PRI BRZINI GLISIRANJA ŠTO OPET ZNAČI MANJA ZAGADENOST MORA I OKOLINE</p> <p>3. POVEĆANA SIGURNOST I UDOBNOŠĆ PUTNIKA PRI BRZINI GLISIRANJA NEGO PRI „KOPANJU MORA“ NA 10, 14 ILI 16 ČVOROVA</p> <p>Jako bitno definisati plovni put đe 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.</p> <p>Na taj način bi se omogućio nesmetan i bezbjedan prevozputnika na moru uz jasan zakonski okvir koji prepoznaje „Mala brza plovila“ kao posebnu kategoriju učesnika u pomorskom saobraćaju.</p> <p>Svako kršenje zakona NESELEKTIVNO najstrožije kazniti.</p>	
3	<p>Primjedba/predlog/sugestija 3: Član 182. - Drugi član posade nepotreban za „Mala brza plovila“</p> <p><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 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.</p>	<p>Ne prihvata se</p> <p>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</p>

Nacionalno udruženje proizvođača ribe Crne Gore – Marko Kise

Orjenski bataljon 9, Herceg Novi; Tel: 068/331-028

	Poštovani,	Komentar
1	<p>Na javnoj raspravi koja je održana u prostorijama Privredne komore CG sugerisao sam neke prijedloge a vi ste mi rekli da iste dostavim u pisanoj formi što sada i činim:</p> <p>U cjelini za nas ribare Zakon je dosta dobar i imamo vrlo mali broj primjedbi koje se tiču prvenstveno ribara. Odnose se prije svega na nedovoljno bavljenje problemima koji utiču na tehničke preglede i sigurnost plovila prilikom vezivanja.</p> <p>Da bi se izvršio tehnički pregled drvenih ribarskih čamacaca i brodova na suvom, a koji su duži od 10m u Crnoj Gori ne postoje uslovi za to.</p> <p>Ne postoje remnontna brodogradilišta sa sinhroliftovima ili saonicama. Podizanje drvenih</p>	<p>Definicija u važećem Zakonu je: „Ribarski brod je brod na mašinski pogon, koji je namijenjen i opremljen opremom za ulov ribe i drugih morskih organizama, čija je dužina viš od 12 metara i BT viša od 15“.</p> <p>Dakle u ovakvoj definiciji dužina i BT broda su kumulativni uslov.</p> <p>Ova definicija je predmetom dodatne analize.</p> <p>Cijenimo komentare i sugestije iz Vaše profesionalne prakse, isti će biti predmetom razmatranja Tehničkog inspektorata Organa uprave.</p>

	<p>čamac 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.</p> <p>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 plovidbe u unutrašnjim morskim vodama posebno u Bokokotorskom zalivu. Ovo je najbitnija primjedba jer ovaj Zakon nije predvidio ove probleme koji bitno utiču na sigurnost plovidbe.</p> <p>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“</p> <p>Napomena:</p> <p>Do sada je ovako glasilo 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.</p> <p>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 plovnim 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.</p>
--	--

Javno preduzeće za upravljanjem Morskim dobrom Crne Gore

		Komentar
1	<p>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.</p> <p>Prema postojećem nacrtu Zakona o sigurnosti plovidbe, 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.</p>	<p>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 je trajao 28 dana. Mišljenja smo da je to bio dovoljan period da se objavljeni 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 plovidbe sve do momenta donošenja drugog propisa koji će se baviti ovim pitanjima.</p>
2	Predlažemo da se precizno definiš termin Trajekt u definicijama, u Članu 8;	Prihvata se
3	Plovidba uskim kanalom; Predlažemo da se reguliše plovidba za Trajekte, jer mi vršimo	Prihvata se

	plovību tako što presijecamo kanal (plovība 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	Rasprega; 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 rasprega otežavala i ili usporavala.	Komentar Odredbe koje se odnose na raspregu 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 ukrncani na trajekt.
7	Poglavlje IX Zapovjednik broda(član 306);uvažiti specifičnosti trajektne linije u slučaju sprječivosti , 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	<p>Primjedba 1 na odredbe Čl. 16 Nacrta: Ističemo primjedbu na ograničenje brzine na četiri čvora na lokaciji u dijelu Skadarskog jezera - kanal Rijeke Crnojevića</p> <p><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.</p> <p>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</p>	<p>Komentar</p> <p>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:</p> <p>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;</p>
---	--	--

	<p>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 — nema ogrničenja maksimalne brzine kretanja plovila.</p> <p>Takode, prihvatliivo ie da brzina od 4 čvora bude od Rieke Crnojevića do naplatne rampe Nacionalnog parka Skadarsko jezero (Lipovik). Udaljenost od Rieke Crnojevića do naplatne rampe ie 2 km.</p>	<p>ii. Mora se zabraniti korišćenje ličnih plovila (skuteri) i sve druge aktivnosti na vodi koje mogu štetiti plutajućoj vegetaciji;</p> <p>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;</p>
2	<p>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>Objasnojenje primjedbe 2 sa sugestijom:</u> Ograničenje brzine na način kako je to definisano spomim članom za otvoreni dio Skadarskog jezera smatramo u cjelosti neosnovanim.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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 sugestii je da u ovom dijelu jezera — otvorni dio Skadarskog jezera — nema ogrničenja maksimalne brzine kretanja plovila.</u></p>	<p>Ne prihvata se</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
3	<p>Primjedba 3: Izdavanje odobrenja</p> <p>Ističemo primjedbu na davanje nadležnosti za izdavanje odobrenja drugim organima, osim Lučkoj kapetaniji</p> <p><u>Objasnojenje 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</p>	<p>Komentar</p> <p>Uredbom o oraganizaciji 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.</p>

	<p>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 isključivo nadležnosti Lučke kapetanije, kao jedinom organu koji na relevantan način može utvrditi okolnosti koje su od značaja za izdavanje odobrenja.</p>	
4	<p><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.</p> <p>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.</p>	<p>Komentar</p> <p>Cijenimo predlog i isti je upućen tehničkom inspektoratu Organa uprave na razmatranje.</p>
5	<p><u>Zaključak:</u> Za Grupu građana Rijeke Crnojevića sporna su ograničenja brzine kretanja u predjelima koji su prethodno istaknuti.</p> <p>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 zaštitio 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</p>	<p>Komentar</p> <p>Ograničenje brzine na 4 čvora je zahtjev ministarstva nadležnog za poslove ekologije. Tekst Predloga zakona će biti upućem tom ministarstvu na davanje mišljenja i dodatnu analizu o potrebi da ograničenje brzine na Skadarskom jezeru i dalje ostane.</p>

<p>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.</p> <p>Dakle, ističemo 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.</p> <p>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.</p> <p>Stoga, insistiramo da predstavnici lokalnog stanovništva budu pozvani na učešće u radu radne grupe za pripremu ovog zakona.</p> <p>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.</p>	
---	--

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

<p>1</p> <p>Primjedba i sugestija 1: Član 8, stav 123 - Precizna definicija hidroaviona i tranzicije statusa</p> <p>Trenutni tekst (Član 8, stav 123): "Hidroavion je vazduhoplov konstruisan da može manevrisati na vodi."</p> <p>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,</p>	<p>Prihvata se</p>
--	--------------------

	<p>FAA, EASA) i omogućava harmonizaciju propisa.</p>	
2	<p>Primjedba i sugestija 2: Član 27, stav 1 - Prekategorizacija hidroaviona u odnosu na plovne objekte</p> <p>Trenutni tekst (Član 27, stav 1): "Plovni objekti prilikom plovidbe u vodama Crne Gore ne smiju se približavati obali i to:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. brodovi, jahte i hidroavioni na udaljenosti manjoj od 300 m; 2. motorni čamci i ribarski brodovi na udaljenosti manjoj od 150 m." <p>Predložena izmjena 2: "Plovni objekti prilikom plovidbe u vodama Crne Gore ne smiju se približavati obali i to:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. brodovi i jahte na udaljenosti manjoj od 300 m; 2. hidroavioni i motorni čamci na udaljenosti manjoj od 150 m." <p>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: hidravioni u SAD (FAA), Kanadi (Transport Canada), Skandinaviji, Italiji, Grčkoj i Španiji se tretiraju slično čamcima, uz specifične operativne uslove.</p>	<p>Prihvata se</p>
3	<p>Primjedba i sugestija 3: Član 27, stav 2 Definisanje termina "približavanje obali"</p> <p>Trenutni tekst (Član 27, stav 2): "Hidroavion može sletjeti na morsku površinu odnosno poletjeti sa morske površine na udaljenosti ne manjoj od 300 m od obale."</p> <p>Predložena izmjena 3A: "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."</p> <p>ili</p> <p>Predložena detaljnija izmjena 3B: **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</p>	<p>Komentar</p> <p>Detaljne procedure operacija hidroaviona trebaju biti obuhvaćene podzakonskim aktom. Član 27 nacrtu zakona sadrži opšte odredbe o minimalnoj udaljenosti plovnih objekata od obale.</p>

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)."

Objašnjenje:

- 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.
- Regulatorna 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:

	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<p>Primjedba i sugestija 4: Član 27, stav 3 - Primjena ograničenja samo u zoniranim područjima</p> <p>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></p> <p>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></p> <p>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.</p>	<p>Komentar</p> <p>Smatramo da je sa aspekta sigurnosti plovidbe potrebno definisati opštu najmanju udaljenost od obale.</p>
5	<p>Primjedba i sugestija 5: Član 27, stav 4 - Fleksibilniji sistem prijavljivanja letova i komplikovanje pilotskih procedura</p> <p>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></p> <p>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)</p> <p>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></p>	<p>Komentar</p> <p>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.</p>

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 informacija 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 Kontrolu 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	<p>Primjedba i sugestija 6: Član 27, stav 5 - Omogućavanje noćnih operacija</p> <p>Trenutni tekst (Član 27, stav 5) : "Slijetanje i polijetanje dopušteno je samo danju uz dobru vidljivost i povoljne meteorološke uslove."</p> <p>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."</p> <p>Obrazloženje: Moderna navigacijska oprema omogućava noćne operacije hidroaviona. Ova praksa se već primjenjuje.</p>	Prihvata se
7	<p>Zaključak</p> <p>Predložene izmjene omogućavaju:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 plovīdne koji obezbeđuje razvoj hidroavijacije kao turističke i saobraćajne grane u Crnoj Gori. <p>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.</p> <p>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</p>	<p>Komentar</p> <p>Ministarstvo je pristupilo detaljnoj analizi pristiglih komenatara. Isti će biti predmet podzakonskog akta koji će proizaći iz budućeg Predloga zakona.</p>

	<p>povezivanje udaljenih područja.</p> <p>Savremeni hidroavioni već primjenjuju najviše ekološke standarde, s motorima koji značajno nadmašuju brodske 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.</p>	
--	--	--

Capt. Miodrag Krsanac, Executive Director "SEAPIONEER MONTENEGRO"
 Jova Dabovica 1; HERCEG NOVI; MONTENEGRO; Phone:+382 69 04 05 00

1	<p>U 90% slučajeva nema značenja kratica na engleskom jeziku. Primjer: Član 8. MARPOL (Internacional Convention for the Prevention of Pollution from Ships) – Međunarodna konvencija za sprečavanje zagađenja s brodova. Od 2.novembra 1973. godine na snazi.</p>	<p>Prihvata se</p> <p>Definicije izraza upotrebljenih u Nacrtu zakonu su adekvatno korigovane.</p> <p>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</p>
2	<p>U Nacrtu zakona nigdje nisu pomenuti brodovi na solarni pogon koji se već uveliko koriste na pomorskom tržištu.</p>	<p>Prihvata se</p> <p>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.</p>
3	<p>Seaman ID card (pomorska identifikaciona kartica) je dokument koji se izdaje pomorcima kao dokaz njihovog statusa i identitet. Ova isprava trenutno nije predviđena Zakonom o sigurnosti plovidbe i upravo zbog toga naši pomorci dobijaju kazne zbog neposjedovanje iste.</p>	<p>Komentar</p> <p>SID je predmet kako važećeg Zakona o sigurnosti pomorske plovidbe 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.</p>
4	<p>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.</p>	<p>Komentar</p> <p>Nakon završene studije sigurnosti plovidbe i procjene rizika, plovni put u Bokokotorskom zalivu će biti definisan i ucrtan na pomorsku kartu.</p>
5	<p>Član 12. nigdje u članu nisu spomenuta podvodna arheološka nalazišta.</p>	<p>Komentar</p> <p>Zone zabranjenog sidrenja obuhvatiće i prepoznata podvodna arheološka nalazišta.</p>
6	<p>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.</p>	<p>Komentar</p> <p>Cijenimo sugestiju. U članu 16 zakona predviđene su okolnosti kada plovni objekti mogu ploviti brzinom većom od 6 čv.</p>
7	<p>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</p>	<p>Komentar</p>

	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'I'NIKA SEA HORIZON" - KOTOR, +38209390053, info@seahorizon.me

1	<p>Primjedba/predlog/sugestija I:</p> <p>Primjedba na nacrt Zakona u cjelini. Cjelokupna jedna kategorija plovila je izostavljena, odnosno ostala nedefinisana.</p> <p>Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije I :</p> <p>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.</p> <p>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</p>	<p>Ne prihvata se</p> <p>Određba 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.</p> <p>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.</p>
---	---	--

	<p>oštećenje obale i što veći stepen očuvanja morskog biodiverziteta.</p> <p>Stavljanjem tolikog broja plovila u kategoriju „Plovila do 24 metra“ direktno utiče na ogromnu devastaciju obale, ogromno zagađenje Boke i smanjenju sigurnost plovidbe. Neophodna je kategorizacija i definisanje posebne kategorije za NAJBROJNIJE SVAKODNEVNE UČESNIKE (mala brza plovila (dužine do 7 metara) u pomorskom saobraćaju.</p>	
2	<p>Ptimjedba, predlog sugestija: 2,</p> <p>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.</p> <p>Objasloženje 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“</p> <p>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“.</p> <p>„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 B1 SE MOGLA</p> <p>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</p> <p>Jako bitno definisati plovni put đe 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.</p> <p>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.</p> <p>Svako kršenje zakona NESELEKTIVNO najstrožije kazniti.</p>	<p>Ne prihvata se</p> <p>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 bi riješio brojne probleme u Bokokotorskom zalivu, posebno bi se regulisao režim plovidbe u uskim kanalima Kumbor i Verige.</p> <p>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.</p>
3	<p>Pfimjedba predlog sugestija 3:</p> <p>Član 182. - Drugi Član posade nepotreban za „Mala brza plovila“</p> <p>Objasloženje primjedbe/predloga/sugestije 3:</p>	<p>Ne prihvata se</p> <p>Analzom operacija te procjenom rizika od identifikovanih opasnosti na čamcima za privrednu djelatnost sa aspekta sigurnosti plovidbe konstatovano je da je jedan član</p>

<p>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.</p>	<p>posade nedovoljan za slučajeve hitnih i vanrednih događaja n.pr. onesposobljenosti jedinog člana posade</p>
--	--

UDRUŽENJE POMORSKIH KAPETANA CRNE GORE

<p>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:</p> <p>a) uređivanje i održavanje plovnih 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, sprečavanja, ograničavanja, spremnosti za reagovanje na iznenadna zagađenja mora; i) inspekcijiski nadzor nad primjenom ovog zakona, i j) druge usluge sigurnosti plovidbe utvrđene međunarodnim ugovorima.</p> <p>Poslove iz stava 1 tač. a), b), d), e), f), g) i h) ovog člana obavlja Organ uprave. Poslove iz stava 1 tačka c) ovog člana obavlja organ uprave nadležan za hidrografsku i meteorološku djelatnost u skladu sa zakonom. Poslove iz stava 1 tačka i) ovog člana obavlja Ministarstvo putem Lučkih 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 lučkim područjima, u skladu sa zakonom, održava i uređuje organ uprave nadležan za upravljanje lukama, odnosno pravno lice koje upravlja morskim dobrom, prema</p>	<p>Prihvata se</p>
--	--------------------

	dubinama iz službenih pomorskih navigacijskih karata i publikacija.	
2	<p>Naknada za sigurnost plovidbe i zaštitu mora od zagađenja Član 10</p> <p>Za obavljanje poslova od javnog interesa iz člana 9 stav 1 tač. d), e) i h) ovog zakona vlasnici ili korisnici jahti i čamaca plaćaju naknadu za sigurnost plovidbe i zaštitu mora od zagađenja kada plove ili borave u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Crne Gore.</p> <p>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).</p> <p>Izuzetno od stava 1 ovog člana, naknadu za sigurnost plovidbe i zaštitu mora od zagađenja 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 plovidba, strani plovni objekti koji učestvuju u akcijama ili vježbama traganja i spašavanja lica na moru.</p> <p>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 plovidbe i za opremu za zaštitu mora od zagađenja iz stava 1. ovog člana.</p>	Prihvata se
3	<p>Plovni put Član 11</p> <p>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, osim ako to nije drugačije uređeno ovim zakonom.</p> <p>Obavezan plovni put, šemu odvojene plovidbe, sistem javljanja pomorskih objekata, kao i način upravljanja pomorskim saobraćajem radi sigurnosti plovidbe u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Crne Gore, propisuje organ državne uprave nadležan za poslove pomorstva (u daljem tekstu: Ministarstvo).</p> <p>Propisi iz stava 2. ovog člana moraju se donositi na osnovu procjene rizika za sigurnost plovidba, ljudskih života i imovine na moru.</p> <p>Plovni putevi se uređuju i održavaju u skladu sa propisima koje donosi Ministarstvo.</p> <p>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.</p> <p>U svrhu sigurnosti plovidbe, zaštite mora od zagađenja, sprečavanja ugroženosti morskog biodiverziteta, kao i radi smanjenja opasnosti od većih pomorskih nezgoda, Ministarstvo može</p>	Prihvata se

	<p>zabraniti plovidbu u pojedinim dijelovima unutrašnjih morskih voda ili teritorijalnog mora za određene vrste i veličine plovni objekata, odnosno za brodove koji prevoze određenu vrstu tereta.</p> <p>Plovni putevi i šeme odvojene plovidbe iz stava 2 ovog člana mogu se propisati u posebno zaštićenim dijelovima prirode uz suglasnost organa državne uprave nadležnog za poslove zaštite prirode.</p> <p>Plovni put, šema odvojene plovidbe 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.</p> <p>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 plovidbu i/ili sidrenje, bilo da se radi o povremenim, privremenim ili trajnim oglasima.</p>	
4	<p>Objekti sigurnosti plovidbe Član 13</p> <p>Objekti sigurnosti plovidbe postavljaju se u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Crne Gore kako bi se osiguralo sigurno odvijanje pomorskog saobraćaja.</p> <p>Organ uprave postavlja objekte sigurnosti plovidbe i održava njihov ispravan rad.</p> <p>Izuzetno od stava 2 ovog člana, objekte sigurnosti plovidbe 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.</p> <p>Izuzetno od st. 2 i 3 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 ugljovodnika i sl.) dužan je postaviti i održavati investitor, vlasnik ili korisnik tog objekta ili sredstva odnosno nosilac poduhvata uz saglasnost organa uprave.</p> <p>Na objekte sigurnosti plovidbe iz stava 1 ovog člana zabranjeno je postavljati natpise, uništavati i neovlašćeno postavljati, uklanjati, zamjenjivati ili mijenjati njihovo značenje.</p> <p>Za postavljanje i održavanje objekata sigurnosti plovidbe, 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 plovidbe.</p>	Prihvata se

	<p>Naknada iz stava 6 ovog člana koja se utvrđuje u odnosu na kategoriju, vrstu, veličinu i namjenu plovnog objekta, utvrđuje Vlada.</p> <p>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 plovidba.</p> <p>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 plovidbe iz stava 1. ovog člana.</p> <p>Uređivanje, održavanje i označavanje plovnog puta i šema odvojene plovidbe propisuje Ministarstvo.</p> <p>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 plovidbe.</p>	
5	<p>Obilježavanje prepreka Član 20</p> <p>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 svijetla i znakove za obilježavanje tih prepreka, radi obezbjeđenja sigurnosti plovidbe, a na način kako to propiše Organ uprave odnosno kako propisuje IALA („Regija A“) međunarodni sistem plovnih oznaka.</p> <p>O uslovima i promjenama plovidbe, kao i o trajanju radova na plovnom putu i u luci iz stava 1 ovog člana Organ uprave je dužan da obavijesti učesnike u plovidbi 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.</p>	Prihvata se
6	<p>Prostor namjenjen za sport, rekreaciju i razonodu Član 21</p> <p>Na određenom dijelu plovnog puta mogu se održavati sportska takmičenja i priredbe, u zavisnosti od intenziteta pomorskog saobraćaja, a na osnovu odobrenja Organa uprave.</p> <p>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.</p>	Prihvata se

	<p>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.</p> <p>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.</p>	
7	<p style="text-align: center;">Vršenje aktivnosti pod vodom Član 24</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Strogo je zabranjen prolaz a narocito glisiranje svim plovilima/brodovima na 100 m od ronilacke plutace.</p> <p>Sportski Podvodni Ribolov smije se obavljati isključivo danju, od izlaska do zalaska sunca.</p> <p>Za obavljanje podvodnog sportskog ribolova potrebna je dozvola (jednodnevna, visednevna ili godisnja) koju izdaje lokalno Ribarsko privredno društvo koje je registrovano odnosno ovlasceno od strane Ministarstva.</p> <p>Sportski Podvodni ribolov smije se obavljati samo ronjenjem na dah.</p> <p>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.</p> <p>U sportskom podvodnom ribolovu dozvoljena je upotreba podvodne puške (osobama starijima od 16 godina), bez upotrebe ronilačkih aparata.</p>	<p>Djelimično se prihvata</p> <p>Prihvataju se predlozi koji se odnose na način obilježavanja i zabranu glisiranja.</p> <p>Predlog koji se odnosi na obavljanje sportskog ribolova je predmet zakona koji se odnosi na morsko ribarstvo</p>

	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 plovidbe - Plovni put, šeme odvojene plovidbe iz člana 11. Moraju se donositi na osnovu procjene rizika za sigurnost plovidbe. - Uređenje i održavanje plovnih 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 plovidbe. 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

	<p>Zapovjednik broda, odnosno lice koje upravlja plovnom objektom iz stava 1 ovog člana odgovoran je za stalni i neprekidan rad AIS uređaja, osim u slučajevima kada je međunarodnim sporazumima, ugovorima ili normama predviđena zaštita navigacionih podataka.</p> <p>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).</p> <p>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.</p>	
14	<p>IX POSADA BRODA NOVI ČLAN Minimalni broj članova posade Član XY Za vršenje poslova</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>Prihvata se</p> <p>Dva predložena stava sadržana su u članu 360 Nacrta.</p>
15	<p>Ovlašćenje o osposobljenosti i ovlašćenje o posebnoj osposobljenosti Član 284</p> <p>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.</p> <p>Zvanje člana posade broda I jahte može steći lice koje ispunjava uslove u pogledu stručne spreme i plovidbenog staža, ima završeno odgovarajuće obrazovanje i ima završenu odgovarajuću obuku i položen ispit za sticanje odgovarajućeg zvanja.</p> <p>Član posade broda I jahte koji je stekao odgovarajuće zvanje i dobio odgovarajuće ovlašćenje o osposobljenosti, mora da ima i</p>	<p>Prihvata se</p>

	<p>odgovarajuća ovlaštenja o posebnoj osposobljenosti.</p> <p>Ovlaštenja o posebnoj osposobljenosti stiču se nakon završenog obrazovanja ili završene obuke i položenog ispita za sticanje odgovarajućeg ovlaštenja o posebnoj osposobljenosti.</p> <p>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), brodske mehaničara i brodske kuvara koja se izdaju na neodređeno vrijeme.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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 spreme i plovidbenog 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.</p>	
16	<p>Priznavanje ovlaštenja o osposobljenosti i posebnoj osposobljenosti</p> <p>Član 287</p> <p>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.</p> <p>Priznavanje iz stava 1 ovog člana vrši Lučka kapetanija izdavanjem ovjere – indosament.</p> <p>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.</p>	<p>Ne prihvata se</p> <p>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.</p>

	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Naknada iz stava 4. 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.</p>	
17	<p>Oduzimanje ovlašćenja o osposobljenosti Član 288</p> <p>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 :</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 brodu ili tokom boravka u drzavi/inostranstvu. <p>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.</p> <p>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.</p>	Prihvata se
18	<p>Obrazovanje pomoraca za sticanje zvanja i ovlašćenja o posebnoj osposobljenosti Član 290</p> <p>Obrazovanje pomoraca radi sticanja ovlašćenja o osposobljenosti i ovlašćenja o posebnoj osposobljenosti iz člana 284. ovog Zakona obavljaju pomorske školske ustanove koje</p>	<p>Prihvata se</p> <p>Prihvataju se primjedbe u pogledu kontrole pomorsko školskih ustanova i centara za obuku pomoraca.</p> <p>Prihvata se sugestija da Ministarstvo formira komisiju za nadzor pomorskih</p>

<p>imaju licencu u skladu sa zakonom o obrazovanju.</p> <p>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).</p> <p>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.</p> <p>Ministarstvo obavještava pomorske školske ustanove, centre za obuku pomoraca i pomorce o donošenju i izmjenama zahtjeva iz stava 2 ovog člana.</p> <p>Obavještanje iz stava 2 ovog člana vrši se putem službenog dopisa, elektronske komunikacije ili objavom na službenoj internet stranici Ministarstva.</p> <p>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.</p> <p>Komisija koju obrazuje Ministarstvo utvrđuje ispunjenost zahtjeva iz stava 4 2 ovog člana i izdaje odobrenje na period od pet godina za utvrđivanje ispunjenosti uslova iz stava 4—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.</p> <p>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 estvarivanje izdavanje ovlašćenja Komisije i druga pitanja od značaja, propisuje Ministarstvo donošenjem podzakonskog akta.</p> <p>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.</p> <p>Ovlašćena sertifikaciona organizacija, odobrena od strane Ministarstva nadležnog</p>	<p>školskih ustanova i centara za obuku pomoraca.</p> <p>Saglasni smo sa komentarom da su IMO modeli samo preporuke koje državama potpisnicama STCW konvencije omogućavaju adekvatnu organizaciju obrazovanja i obuke pomoraca.</p> <p>Međutim, smatramo da su kao takvi, IMO modeli u našim uslovima i najbolja osnova za usklađivanje sa zahtjevima Konvencije.</p> <p>U pogledu naknade, komisiji pripada naknada za rad koju utvrđuje Ministarstvo uz saglasnost Ministarstva finansija.</p> <p>Bliže uslove u pogledu sastava i načina rada komisije propisuje Ministarstvo.</p>
--	---

	<p>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.</p> <p>Bliže uslove oko odobravanja ovlašćenih sertifikacionih tijela iz stava 8. ovog člana propisuje Ministar.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Nadzor nad pomorskim školskim ustanovama iz stava 1. i ovlašćenih sertifikacionih organizacija iz stava 9. ovog člana vrši Komisija koju imenuje Ministarstvo.</p> <p>Bliže uslove rada, sastav, izbor i imenovanja članova Komisije iz stava 4., 7. i 8. ovog člana propisuje Ministarstvo donošenjem podzakonskog akta.</p>	
19	<p style="text-align: center;">NOVI ČLAN</p> <p style="text-align: center;">Prestanak saglasnosti za obrazovanje pomoraca za sticanje zvanja i ovlašćenja o posebnoj osposobljenosti</p> <p>Saglasnost iz člana I 290 ovog zakona prestaje:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) istekom roka na koje je izdato; 2) poništavanjem; 3) prestankom obavljanja djelatnosti obrazovanja pomoraca. <p>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</p>	<p style="text-align: center;">Prihvata se</p> <p>Sugestije su predmet predloženih čl. 292 i 293 Nacrta od strane NORMONTE.</p>

	<p>otklanjanje utvrđenih nepravilnosti i odrediti rok koji ne može biti duži od 90 dana.</p> <p>Ako se nepravilnosti ne otklone u roku iz stava 2 ovog člana, Ministarstvo će poništiti odobrenje o obuci i prije isteka njegovog važenja.</p> <p>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.</p>	
20	<p>Obuka za sticanje zvanja i ovlaštenja o posebnoj osposobljenosti Član 291</p> <p>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.</p> <p>Odobrenje za obuku pomoraca izdaje se na period od pet godina.</p>	<p>Ne prihvata se</p> <p>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.</p>
21	<p>Odobrenje za obuku pomoraca Član 291 PONAVLJA SE BROJ</p> <p>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.</p> <p>Ispunjenost uslova iz stava 1 ovog člana utvrđuje Komisija koju obrazuje Ministarstvo.</p> <p>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.</p> <p>Bliže uslove iz st. 1 i 3 ovog člana za sticanje odobrenja i obnovu odobrenja propisuje Ministarstvo</p> <p>Bliže uslove rada, sastav, izbor i imenovanja članova, postupke za ostvarivanje ovlaštenja Komisije i druga pitanja od značaja, propisuje Ministarstvo donošenjem pozakonskog akta.</p>	<p>Prihvata se</p> <p>Komentar vezano za poziv na konvenciju dat prethodno.</p> <p>Predlog koji se odnosi na standard kvaliteta se prihvata.</p> <p>Isti će biti obuhvaćen podzakonskim aktom</p>

	<p>Za utvrđivanje ispunjenosti uslova iz st. 1 i 3 ovog člana Pomorska školska ustanova i Centar za obuku plaćaju naknadu.</p> <p>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.</p> <p>Ovlašćena sertifikaciona organizacija, odobrena od strane Ministarstva utvrđuje ispunjenost standarda sistema kvaliteta iz stava 7. ovog člana i izdaje sertifikat o sistemu standarda kvaliteta.</p> <p>Bliže uslove oko odobravanja ovlašćenih sertifikacionih tijela iz stava 8. ovog člana propisuje Ministarstvo.</p> <p>. posjeduju sertifikat o upravljanju kvalitetom, koji izdaje akreditovana sertifikaciona organizacija, u skladu sa zakonom.</p> <p>Pomorske školske ustanove su obavezne da uvedu i održavaju sistem upravljanja kvalitetom standarda kvaliteta</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Bliže uslove rada, sastav, izbor i imenovanja članova Komisije za nadzor iz stava 10 ovog člana propisuje Ministarstvo donošenjem pozakonskog akta.</p>	
22	<p>BRISATI – PROPISANO U ČL. 284.</p> <p>OVE DETALJE PROPISATI PRAVILNIKOM</p> <p>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.</p>	<p>Komentar</p> <p>Komisiji pripada naknada za rad koju utvrđuje Ministarstvo uz saglasnost Ministarstva finansija. Bliže uslove u pogledu sastava i načina rada komisije propisuje Ministarstvo.</p>
23	<p>BRISATI – PROPISANO U ČL. 284.</p> <p>OVE DETALJE PROPISATI PRAVILNIKOM</p>	<p>Komentar</p> <p>Smatramo da je opšte odredbe o Ispitnoj komisiji potrebno propisati zakonom.</p>

		Bliže uslove u pogledu sastava i načina rada Ispitne komisije propisuje Ministarstvo podzakonskim aktom.
24	<p>BRISATI – PROPISANO U ČL. 284.</p> <p>OVE DETALJE PROPISATI PRAVILNIKOM</p> <p>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.</p>	<p>Komentar</p> <p>Komisiji pripada naknada za rad koju utvrđuje Ministarstvo uz saglasnost Ministarstva finansija. Bliže uslove u pogledu sastava i načina rada komisije propisuje Ministarstvo.</p>
25	<p>BRISATI – PROPISANO U ČL. 284.</p> <p>OVE DETALJE PROPISATI PRAVILNIKOM</p>	<p>Komentar</p> <p>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.</p>
26	<p>Izdavanje pomorske knjižice, dozvole za ukrcavanje i identifikacione isprave Član 304</p> <p>Pomorska knjižica izdaje se licu koje je:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. <p>Pomorsku knjižicu, dozvolu za ukrcavanje i identifikacionu ispravu izdaje Lučka kapetanija na period od deset godina.</p> <p>Pomorska knjižica izdaje se na osnovu podnijetog zahtjeva.</p> <p>Uz zahtjev iz stava 3 ovog člana podnosi se sljedeća dokumentacija:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. - <p>Za izdavanje pomorske knjižice, dozvole za ukrcavanje i identifikacione isprave plaća se naknada, koja je prihod Budžeta.</p> <p>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.</p>	<p>Prihvata se</p>
27	<p>Održavanje reda i sigurnosti Član 318</p> <p>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.</p>	<p>Prihvata se</p>

	<p>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.</p>	
28	<p><u>Komentari:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 plovidba, itd. Ovo je jedan od najvažnijih uslova na kojima se baziraju naši prijedlozi i zahtijevamo od MP da se za ovaj zahtjev izbere. - 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 	<p>Komentari</p> <p>Prethodno dati u načelu odgovori</p>

bavio organizovanim kriminalnim radnjama tokom boravka na brodu ili tokom boravka u drzavi/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 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.

<p>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".</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Novim članom treba propisati i prestanak saglasnosti pomorskim školskim ustanovama za obrazovanje pomoraca.</p> <p>- 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.</p> <p>- 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</p>	
---	--

	<p>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.</p> <p>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 <u>pripremi</u> obrazovanja i obuka.</p> <p>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?</p> <p>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</p> <p>- Zapovjednik broda i članovi posade broda ne smiju na brodu da imaju vatreno ili bilo koje drugo oružje.</p> <p>Što je sa nekonvencijskim ovlašćenjima obuhvatiti Pravilnikom o zvanjima?</p>	
29	<p>V PILOTAŽA Vršenje pilotaže, Član 80</p> <p>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).</p> <p>NAKNADA ZA ODOBRENJE ?</p> <p>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.</p> <p>Odobrenje iz stave 1 ovog člana izdaje se pilotskom društvu na period do godinu dana, ako:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) je registrovano u Centralnom registru privrednih subjekata za obavljanje pilotaže; 2) ima najmanje jedan pilotski plovni objekat; 	<p>Djelimično se prihvata</p> <p>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.</p>

	<p>3) ima najmanje jednu fiksnu VHF radio-stanicu;</p> <p>4) ima najmanje četiri pilota sa važećom pilotskom legitimacijom, koji za vrijeme važenja odobrenja moraju biti zaposleni u pilotskom društvu;</p> <p>5) ima onoliki broj prenosnih VHF radio-stanica koliko ima pilota;</p> <p>6) ima zaključen ugovor o osiguranju odgovornosti pravnog lica za vrijeme pilotiranja, minimalno do visine osnovne naknade predviđene tarifom za obavljenu uslugu pilotaže pomnožene faktorom 300;</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Pilotski plovni objekat mora da bude obilježen i da koristi pozivne znakove za pilotažu.</p> <p>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 plovnih objekata i korišćenja pozivnih znakova za pilotažu propisuje Ministarstvo.</p> <p><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 plovnih objekata i korišćenja pozivnih znakova za pilotažu propisuje Ministarstvo.</u></p> <p>(PRAVILNIK O PILOTAŽI)</p>	
30	<p>Granica područja pilotaže Član 82</p> <p>Pilotaža počinje ili završava se na granici područja pilotaže u trenutku kad po stručnim savjetima pilota započne odnosno završi vođenje broda.</p> <p>Ako brod mora da se priveže ili usidri, pilotaža se završava u trenutku kada se brod priveže ili usidri.</p>	<p>Ne prihvata se</p> <p>Odredba o poziciji pilotskih stanica se podrazumijeva i dio je redovne prakse organa uprave zaduženog za hidrografske i kartografske poslove.</p>

	<p>Ukoliko iz bilo kojeg razloga tokom obavezne pilotaže zapovjednik broda otkáže uslugu pilotaže smatrati će se da je usluga pilotaže pružena u cijelosti.</p> <p>Pozicije pilotskih stanica obilježavaju se na službenim pomorskom navigacionim kartama i službeno objavljuju u publikaciji Peljar i u Oglasima za pomorce.</p>	
31	<p>Korišćenje usluga pilotaže Član 83</p> <p>Pilotaža se pruža svakom plovnom objektu pod jednakim uslovima. Najvišu visinu naknade za usluge pilotaže propisuje Ministar.</p>	<p>Ne prihvata se</p> <p>Djelatnost pružanja lučke usluge - pilotaža je predmet Zakona o lukama</p>
32	<p>Izdavanje pomorske pilotske legitimacije Član 84</p> <p>Pilotažu može da vrši pilot koji ima pilotsku legitimaciju za određeno područje, koju izdaje Lučka kapetanija.</p> <p>Pilotska legitimacija se izdaje licu koje ima:</p> <ul style="list-style-type: none"> — 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. <p>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.</p> <p>Ovjereni dnevnik lice iz stava 2 ovog člana dužno je da podnese Lučkoj kapetaniji prilikom prijave pilotskog ispita.</p> <p>Pilotska legitimacija iz stava 1 ovog člana izdaje se na period do pet godine.</p>	<p>Ne prihvata se</p> <p>Smatramo potrebnim da se Zakonom propišu osnovne odredbe vezane za izdavanje pilotske legitimacije.</p>
33	<p>BRISATI – PROPISATI PRAVILNIKOM O PILOTAŽI</p> <p>Pilotski ispit Član 85</p> <p>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.</p>	<p>Ne prihvata se</p> <p>Smatramo potrebnim da se Zakonom propišu osnovne odredbe vezane za pilotski ispit, uz napomenu da će se isto razraditi i podzakonski aktom</p>

	<p>Pilotsku obuku, za određeno područje, obezbjeđuje i vrši pilotsko društvo iz člana 80 ovog zakona, licima koja imaju ovlaštenje 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.</p> <p>Obavljenju pilotsku obuku, pilotsko društvo iz člana 80 ovog zakona potvrđuje ovjerom pilotskog dnevnika.</p> <p>Lice koje se obučava za pilota odgovara za sopstvenu sigurnost tokom vršenja obuke za pilota.</p> <p>Pilotski ispit iz stava 1 ovog člana polaže se nakon završene pilotske obuke, po programu za polaganje pilotskog ispita pred komisijom, koju obrazuje Ministarstvo.</p> <p>Za izdavanje pilotske legitimacije plaća se naknada koja je prihod Budžeta.</p> <p>Visinu naknade iz stava 6 ovog člana utvrđuje Vlada.</p> <p>Način vršenja pilotske obuke i polaganja pilotskog ispita, program za polaganje pilotskog ispita, stručnu spremu, ovlaštenja 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.</p>	
34	<p>Produženje pilotske legitimacije Član 86</p> <p>BRISATI – PROPISATI PRAVILNIKOM O PILOTAŽI</p>	<p>Ne prihvata se</p> <p>Osnovne odredbe biće predmet Zakona</p>
35	<p>Član 87 BRISATI – PROPISATI PRAVILNIKOM O PILOTAŽI</p>	<p>Ne prihvata se</p> <p>Osnovne odredbe biće predmet Zakona</p>
36	<p>Član 90</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>Prihvata se</p>
37	<p>Upotreba tegljača Član 91</p>	<p>Prihvata se</p>

	<p>Zbog sigurnosti plovidbe, zaštite ljudkih života na moru, sprječavanja zagađenja mora i oštećenja morske obale, objekata i infrastrukture, zapovjednik broda je dužan da prilikom uplovljavanja i isplavljanja iz luke, premještenja sa jedne na drugu operativnu obalu u luci, koristi odgovarajući broj tegljača.</p> <p>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.</p> <p>Izuzetno od stava 1 ovog člana, brodovi dužine preko svega 100m ili više prilikom plovidbe kroz tjesnac Verige u Bokokotorskom zalivu obavezni su da koriste sigurnosnu pratnju tegljača tip-2 minimalne vučne snage 100t ili više prilikom plovidbe kroz tjesnac Verige u Bokokotorskom zalivu.</p> <p>Bliže uslove upotrebe i karakteristike tegljača iz stava 2 i stave 3 ovog člana propisuje Ministarstvo.</p> <p>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.</p> <p>Zapovjednik broda iz stava 1 ovog člana, dužan je blagovremeno zatražiti asistenciju tegljača za namjeravani manevar plovnog objekta.</p> <p>Kada više plovnih objekata istovremeno traže asistenciju tegljača, a nema dovoljno tegljača, ili kada je ugrožena sigurnost plovidbe, ljudskih života ili može doći do zagađivanja mora, Lučka kapetanija Lučki kapetan određuje redosled tegljenja, odnosno potiskivanja.</p>	
38	<ul style="list-style-type: none"> - 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 plovidbe, 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 	<p style="text-align: center;">Komentar</p> <p style="text-align: center;">Prethodno dati odgovori</p>

	<p>Maritime Pilot's Association) i koje i mi kao zemlja kandidat bi trebali da ispunimo.</p> <p>- Navesti da se pozicije pilotskih stanica obilježavaju se na službenim pomorskom navigacionim kartama i službeno objavljuju u publikaciji Peljar i u Oglasima za pomorce.</p> <p>- U članu 83. - korišćenje usluga pilotaže, navesti da najvišu visinu naknade za usluge pilotaže propisuje Ministar.</p> <p>- U članu 91. – upotreba tegljača, brisati navedene karakteristike remorkera I te I ostale karakteristike obuhvatiti Pravilnikom o pilotaži.</p> <p>- 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.</p>	
39	<p style="text-align: center;">XII UNUTRAŠNJA PLOVIDBA Novi član</p> <p>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 plovidbi unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnim morem Crne Gore postupati u skladu s međunarodnim i nacionalnim propisima o sigurnosti pomorske plovidbe.</p> <p>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 plovidbi 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.</p> <p>Zahtjevi stavki 1. i 2. ovoga člana primjenjuju se na zapovjednika i članove posade pomorskih objekata crnogorske državne pripadnosti nezavisno o području plovidbe.</p> <p>Propise o sigurnosti pomorske plovidbe u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Crne Gore iz stava 1. i 2. ovoga člana donosi ministar.</p>	<p style="text-align: center;">Ne prihvata se</p> <p>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.</p>
40	<p style="text-align: center;">NOVI ČLAN</p> <p>Zabranjeno je na plovni put bacati predmete koje mogu ometati ili ugroziti sigurnu plovidbu.</p> <p>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 morsku sredinu i neće ometati sigurnost plovidbe. Položaj potopljenog plovila određuje i unosi u</p>	<p style="text-align: center;">Komentar</p> <p>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.</p>

	pomorske navigacijske karte i publikacije nadležni organ za hidrografiju.	
41	<p style="text-align: center;">NOVI ČLAN</p> <p>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.</p> <p>Strani brod, strani ratni brod i strana jahta, kao i strana brodice dužni su viti zastavu svoje državne pripadnosti i zastavu Crne Gore dok se nalaze u teritorijalnom moru i unutrašnjim vodama Crne Gore.</p>	<p style="text-align: center;">Komentar</p> <p>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.</p>
42	<p style="text-align: center;">XVII ŽIVOTNI I RADNI USLOVI NA BRODU</p> <p style="text-align: center;">Član 326</p> <p>GPU / Sep-23 primjenjiv samo za pomorce ukrcane na brodovima crnogorske državne pripadnosti, a plove u međunarodnoj plovidbi.</p> <p>KU za crnogorske pomorce koji plove na brodovima u međ. plov. strane državne pripadnosti ???</p>	<p style="text-align: center;">Komentar</p> <p>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.</p>
43	<p style="text-align: center;">Utvrđivanje zdravstvene sposobnosti</p> <p style="text-align: center;">Član 328</p> <p>.....</p> <p>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.</p> <p>Spisak odobrenih zdravstvenih ustanova iz stava 1 ovog člana zakona se objavljuje i ažiirira na zvaničnom sajtu Ministarstva.</p>	<p style="text-align: center;">Prihvata se</p>
44	<p style="text-align: center;">Obuka i osposobljavanje</p> <p style="text-align: center;">Član 329</p> <p>Pomorac ne smije raditi na brodu ili jahti ako nije uspješno završio obuku i stekao ovlaštenja o ličnoj sigurnosti na brodu koje propisuje Ministarstvo.</p>	<p style="text-align: center;">Prihvata se</p>
45	<p>Član 330 – 339</p> <p>Nema propisanih članova</p>	
46	<p style="text-align: center;">Posredovanje pri zapošljavanju</p> <p style="text-align: center;">Član 340</p> <p>Posredovanje pri zapošljavanju pomoraca na brodovima crnogorske državne pripadnosti i brodovima strane državne pripadnosti vrši Zavod za zapošljavanje Crne Gore (u daljem tekstu: Zavod).</p>	<p style="text-align: center;">Prihvata se</p>

	<p>Posredovanje pri zapošljavanju pomoraca na brodovima crnogorske i strane državne pripadnosti mogu obavljati i pravna lica koja ispunjavaju posebne uslove, na osnovu odobrenja Ministarstva.</p> <p>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.</p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. <p>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.</p> <p>Za posredovanje pri zapošljavanju pomoraca pravno lice iz stava 2 ovog člana ne smije naplaćivati naknadu pomorcima.</p> <p>Troškove za izdavanje pasoša, pomorske knjižice, ovlaštenja o osposobljenosti, ljekarske preglede koji spadaju u obavezne preglede u skladu sa zakonom plaća pomorac.</p> <p>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.</p>	
47	<p>Zaštita prava pomoraca pri zapošljavanju</p> <p>Član 341</p> <p>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</p>	<p>Prihvata se</p>

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 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	<p>Obnova odobrenja za posredovanje pri zapošljavanju pomoraca Član 342</p> <p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 <p>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.</p> <p>Ako se nepravilnosti ne otklone u roku iz stava 2 ovog člana, Ministarstvo će ukinuti odobrenje o posredovanju pri zapošljavanju pomoraca i prije isteka njegegovog važenja.</p> <p>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.</p> <p>Bliži postupak potvrđivanja prijave pomorca iz stava 1 alineja 2 ovog člana propisuje Ministarstvo.</p>	<p>Komentar</p> <p>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.</p>
49	<p>Politika zapošljavanja i stručnog usavršavanja pomoraca Član 361</p> <p>Stručno usavršavanje pomoraca i njihovo zapošljavanje na brodovima i jahtama crnogorske i strane državne pripadnosti jedno je od osnovnih ciljeva politike Ministarstva.</p> <p>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.</p> <p>Priznavanje iz stava 2 ovog člana vrši Lučka kapetanija ovjerom – indorsmentom.</p>	<p>Komentar</p> <p>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).</p> <p>Smatramo nepotrebnim ponavljanje predloženih st. 1 i 2 koji su prepisani iz člana 340.</p>

	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Posredovanje pri zapošljavanju pomoraca na brodovima crnogorske državne pripadnosti i brodovima strane državne pripadnosti vrši Zavod za zapošljavanje Crne Gore (u daljem tekstu: Zavod).</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Bliže načine prikupljanja, čuvanja i upotrebe podataka iz stava 1. ovog člana propisuje Ministarstvo.</p>	
50	<p>Brodski postupak po prigovoru pomorca Član 372</p> <p>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. ...</p>	Prihvata se
51	<p>Zaštita prava pomoraca iz radnog odnosa Član 373</p>	Prihvata se

Commented [J1]: Zahtjev MLC Reg. 1.4 para 5. & B1.4.1(e)

	<p>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.</p>	
52	<p>Komentari</p> <p>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.</p> <p>Podzakonska akta, za razliku od ZSP, možemo i moramo brzo i efikasno prilagoditi potrebama, međunarodnim standardima, zahtjevima pomorske privrede, itd.</p> <p>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.</p> <p>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 zahtjevamo od MP da se za ovaj zahtjev izbere.</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 	<p>Komentar</p> <p>Obrazloženja na predloge i sugestije dati prethodno</p>

	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Kada znamo da više od 2/3 pomoraca zaposlenje nalazi preko agencija iz susjednih država onda je odgovor jednostavan.</p> <p>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.</p> <p>Takođe, zahtjev je i da MP ima podatke o svakom ukrcaju odnosno iskrcaju pomorca.</p> <p>Svi ovi zahtjevi se mogu i moraju ispuniti ne ugrožavajući interes pomoraca.</p> <p>Na MP je da krene da ispunjavaju svoje obaveze.</p>	
53	<p style="text-align: center;">XVIII NADZOR</p> <p style="text-align: center;">Član 375</p> <p>Nadzor nad sprovođenjem ovog zakona i propisa donesenih na osnovu ovog zakona, kao i drugih propisa kojima se uređuje sigurnost pomorske plovidbe vrši inspektor sigurnosti plovidbe Ministarstva i lučkih kapetanija.</p> <p>Inspekcijiski pregled vrši inspektor, i to inspektor nad pomorskim objektima strane državne pripadnosti i njihovim posadama (u daljem tekstu: PSC inspektor), i Inspektor sigurnosti plovidbe u okviru nadležne lučke kapetanije nad pomorskim objektima crnogorske državne pripadnosti, stranim čamcima i njihovim posadama.</p> <p>Nadzor nad obavljanjem djelatnosti posredovanja pri zapošljavanju pomoraca, u skladu sa ovim zakonom, vrši organ državne uprave nadležan za rad i socijalno staranje.</p> <p>Nadzor nad obavljanjem djelatnosti posredovanja pri zapošljavanju pomoraca u skladu sa članom 340 ovog zakona, vrši inspektor sigurnosti pomorske plovidbe i organ državne uprave nadležan za rad.</p>	Prihvata se

	<p>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.</p> <p>POLICIJA?</p>	
54		
55	<p>Član 376</p> <p>BRISATI</p> <p>OBUHVATITI PRAVILNIKOM</p> <p>KOMENTRI:</p> <p>2) da ima najmanje pet godina plovibenog staža u svojstvu–oficira palube ili oficira mašine na upravljačkom nivou (za pomorsku struku);</p> <p>Inspektor sigurnosti plovidbe koji vrši i poslove PSC inspektora, pored uslova ...</p> <p>Inspektor sigurnosti plovidbe koji vrši I poslove Pomoćnika PSC inspektora iz stave...</p> <p>Priilikom obavljanja inspekcijskog nadzora, Inspektor sigurnosti plovidbe koji vrši poslove PSC inspektora se rukovodi ...</p> <p>PSC inspektor i Inspektor sigurnosti plovidbe samostalno vrše inspekcijski nadzor, donose odluke u upravnom postupku i sprovode druge mjere iz svoje nadležnosti.</p> <p>PSC inspektor i Inspektor sigurnosti plovidbe ne smiju imati imovinski interes u luci inspekcijskog pregleda na stranim plovnim objektima i plovnim objektima koji su predmet pregleda i biti zaposleni ili obavljati poslove u ime priznatih organizacija za statutarnu sertifikaciju brodova, kao i obavljati preglede potrebne za izdavanje sertifikata za brodove.</p> <p>PSC inspektor i Inspektor sigurnosti plovidbe poslove inspekcijskog nadzora vrše u službenom odijelu i nose propisanu identifikacionu ispravu (u daljem tekstu: legitimacija) za vrijeme službe.</p> <p>Način i uslove za nošenje službenog odijela, službenih oznaka i obrazac legitimacije PSC inspektora i Inspektora sigurnosti plovidbe odnosno PSC inspektora kada Inspektor sigurnosti plovidbe vrši poslove PSC inspektora, propisuje Ministarstvo.</p>	<p>Djelimično se prihvata</p> <p>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.</p>
56	<p>Inspekcijski poslovi PSC inspektora</p> <p>Član 378</p> <p>Inspekcijski poslovi PSC inspektora</p>	<p>Prihvata se</p>

	<p>Inspektor sigurnosti plovidbe koji vrši poslove PSC inspektora Član 378</p> <p>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.</p> <p>Radi obavljanja poslova iz svoje nadležnosti, Inspektor sigurnosti plovidbe koji vrši poslove PSC inspektora PSC-inspektor ima slobodan pristup obali i stranom plovnom objektu.</p> <p>Inspektor sigurnosti plovidbe koji vrši poslove PSC inspektora PSC-inspektor vrši nadzor nad:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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, ukrcavanje i iskrcavanje lica i utovar i istovar tereta; 3) obavljanjem međunarodnog javnog prevoza lica ili robe pomorskim putem; 4) članovima posade stranog plovnog objekta; 5) sprovođenjem zaštite i zdravlja na radu članova posade; 6) vršenjem pilotaže; 7) plutajućim objektima namijenjenim međunarodnom pomorskom saobraćaju radi njihove sigurne upotrebe i plovnosti; 8) tegljenjem odnosno potiskivanjem stranih plovnih objekata. <p>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.</p>	
57	<p>Član 377</p> <p>Inspeksijski poslovi koji se odnose na obavljanje nadzora nad sprovođenjem odredaba ovoga zakona o sigurnosti plovidbe obuhvaćaju obavljanje inspeksijskog nadzora nad:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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, 	<p>Komentar</p> <p>Priznate organizacije i njihova usklađenost sa IMO Rezolucijom predmet su posebnog člana</p>

	<p>ukrcavanje i iskrcavanje putnika i stvari i drugih uslova za sigurnost plovidbe i zaštitu od zagađenja mora;</p> <p>4) uređivanjem i održavanjem plovnosti plovnih puteva u vodama Crne Gore i postavljanjem i održavanjem objekata sigurnosti plovidbe;</p> <p>5) obavljanjem radioslužbe koja služi sigurnosti plovidbe i zaštiti ljudskog života na moru, uključujući uređaje, opremu, održavanjem sredstava i rad tih službi;</p> <p>6) plovidbom i pilotažom,</p> <p>7) gradnjom i drugim aktivnostima i promjenama u teritorijalnom moru i unutrašnjim morskim vodama ili na njihovim obalama u pogledu njihovog uticaja na sigurnost plovidbe;</p> <p>8) prevozom lica i stvari u pogledu zaštite ljudskih života i imovine;</p> <p>9) zaštitom mora od zagađenja sa pomorskih objekata;</p> <p>10) obavljanjem meteorološke službe na brodovima koja služi sigurnosti plovidbe;</p> <p>11) uslovima života i rada pomoraca na brodovima;</p> <p>12) obavljanjem djelatnosti posredovanja pri zapošljavanju pomoraca;</p> <p>13) ispunjavanjem uslova za obavljanje djelatnosti pomorskog agenta;</p> <p>14) Organom uprave, priznatim organizacijama u skladu sa međunarodnim Kodeksom za priznate organizacija (IMO Res. MSC.349(92) – The Code for recognized Organization) i ovlaštenim sertifikacionim organizacijama za ispunjenost standarda sistema kvaliteta ;</p> <p>15) obavljanjem hidrografske djelatnosti;</p> <p>16) stranim jahtama za privrednu djelatnost,</p> <p>17) obavljanjem djelatnosti pomorskih školskih ustanova za obrazovanje pomoraca i centara za obuku pomoraca.</p> <p>18) obavljanjem djelatnosti pomorskog agenta</p> <p>Odredba stava 1 tačka 3 ovog člana ne odnosi se na vojne luke.</p> <p>Način i postupke obavljanja inspekcijskog nadzora sigurnosti plovidbe u obavljanju inspekcijskog nadzora utvrđuje propis Ministarstva.</p>	
58	<p>Vrste inspekcijskih pregleda stranog plovnog objekta Član 380</p> <p>Vrste inspekcijskih pregleda stranog plovnog objekta u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru, uključujući luke i sidrišta Crne Gore mogu biti: osnovni, detaljni i prošireni.</p>	Prihvata se

	<p>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).</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	
59	<p>Detaljni inspekcijski pregled stranog plovnog objekta Član 382</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Detaljniji inspekcijski pregled obuhvata temeljni pregled:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 <p>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</p>	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 obavješten da strani plovní 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.

	<p style="text-align: center;">Utvrđivanje nedostataka Član 385</p>	<p style="text-align: center;">Prihvata se</p>
60	<p>Inspektor sigurnosti plovidbe koji vrši poslove PSC inspektora PSC—inspektor nakon inspekcijskog 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.</p> <p>Ako PSC inspektor na stranom plovnom objektu utvrdi nedostatke iz stava 1 ovog člana u pogledu sigurnosti plovidbe stranog plovnog objekta, njegove sposobnosti za plovidbu, zaštite ljudi i zaštite životne sredine, zapovjednik broda ili lice koje upravlja stranim plovnom objektom odgovorno je za njihovo otklanjanje u određenom roku.</p> <p>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 plovidbu dok se ti nedostaci ne otklone i opozvaće ispravu o sigurnosti plovidbe i/ili dozvolu za plovidbu.</p> <p>Izuzetno od stava 3 ovog člana kada je osnov za zabranu plovidbe nastao kao rezultat slučajne štete koju je strani plovni objekat pretrpio, neće se izdati nalog o zabrani isplavljenja, pod uslovom da:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) je zapovjednik broda ili lice koje upravlja stranim plovnom objektom obavijestilo Inspektora sigurnosti plovidbe 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 plovnom objektom, prije uplovljavanja u luku ili neposredno nakon nastanka štete, dostavio Inspektoru sigurnosti plovidbe koji vrši poslove PSC inspektora PSC inspektor 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 sigurnosti plovidbe koji vrši poslove PSC inspektora PSC inspektora; i 	

	<p>4) je Inspektor sigurnosti plovidbe 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.</p> <p>Ako Inspektor sigurnosti plovidbe 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 brodom opremom.</p>	
61	<p>Zapisnik o izvršenom inspekcijском pregledu Član 386</p> <p>Nakon izvršenog inspekcijского pregleda stranog plovnog objekta, Inspektor sigurnosti plovidbe koji vrši poslove PSC inspektora PSC inspektor sačinjava zapisnik o izvršenom inspekcijском pregledu na crnogorskom i engleskom jeziku i jedan primjerak dostavlja zapovjedniku broda odnosno licu koje upravlja stranim plovnim objektom.</p> <p>Zapisnik sadrži rezultate inspekcijского pregleda, utvrđene nedostatke, kao i pojedinosti o svakoj preduzetoj mjeri i sačinjen je na obrascu kojeg propisuje Ministarstvo.</p> <p>Podaci iz zapisnika se unose u THETIS odmah nakon završetka zapisnika o izvršenom inspekcijском pregledu ili zabrani isplovljenja stranog plovnog objekta i potvrđuju se u roku od 72 sata.</p> <p>Izgled i sadržaj obrasca zapisnika iz st. 1 i 2 ovog člana propisuje Ministarstvo.</p>	Prihvata se
62	<p>Zabrana uplovljenja stranog plovnog objekta nakon višestrukog zadržavanja Član 387</p> <p>Lučka kapetanija, na osnovu rješenja Inspektor sigurnosti plovidbe 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:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. <p>Zabrana uplovljenja stranog plovnog objekta nakon trećeg zadržavanja, traje tri meseca nakon</p>	Prihvata se

	<p>isplovljenja stranog plovnog objekta i napuštanja luke ili sidrišta Paris MoU regiona.</p> <p>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 isplovljavanja, koje se sačinjava na obrascu kojeg propisuje Ministarstvo, i dostavlja Lučkoj kapetaniji na dalje postupanje.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Ako je stranom plovnom objektu po drugi put zabranjeno uplovljavanje, period zabrane uplovljavanja u Paris MoU region je 12 mjeseci nakon isplovljenja stranog plovnog objekta i napuštanja luke ili sidrišta Paris MoU regiona.</p> <p>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.</p>	
63	<p style="text-align: center;">Zabrana uplovljenja stranom plovnom objektu nakon drugog zabranjenog uplovljavanja</p> <p style="text-align: center;">Član 388</p> <p>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.</p> <p>Mjera iz stava 1 ovog člana sprovodi se na osnovu rješenja Inspektor sigurnosti plovidbe koji vrši poslove PSC inspektora PSC inspektor o zabrani uplovljavanja u slučaju treće zabrane uplovljavanja stranog plovnog objekta koje se sačinjava na obrascu kojeg propisuje Ministarstvo, i dostavlja svim zainteresovanim stranama.</p> <p>Rješenje o zabrani uplovljavanja u slučaju treće zabrane uplovljavanja stranog plovnog objekta može se poništiti samo nakon isteka</p>	Prihvata se

	<p>perioda od 24 mjeseca od datuma izdavanja takvog rješenja i samo ukoliko:</p> <ul style="list-style-type: none"> - strani plovni objekat plovi pod zastavom države čija stopa zadržavanja ne pripada crnoj ili sivoj listi Paris MoU; - su statutarna 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. <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Prije mjere odbijanja uplovljavanja, Inspektor sigurnosti plovidbe koji vrši poslove PSC inspektora PSC-inspektor može zahtijevati savjetovanje sa pomorskom administracijom države zastave stranog plovnog objekta.</p>	
64	<p>Zabrana uplovljenja stranom plovnim objektu na osnovu drugih događaja Član 389</p> <p>Lučka kapetanija, na osnovu rješenja Inspektora sigurnosti plovidbe 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 inspekcijuskog nadzora države članice Paris MoU i nije se uputio na remont u brodogradilište, odnosno nije postupio u skladu sa članom 395 ovog zakona.</p> <p>Ako Inspektor sigurnosti plovidbe koji vrši poslove PSC inspektora PSC-inspektor utvrdi da strani plovni objekat nema potvrdu o osiguranju odgovornosti za pomorska potraživanja ili druge</p>	Prihvata se

	<p>odgovarajuće finansijske garancije iz člana 77 ovog zakona i da nema osnova za zadržavanje stranog plovnog objekta, Inspektor sigurnosti plovidbe 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.</p> <p>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 plovidbe 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.</p> <p>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.</p> <p>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 sproveli odgovarajuće mjere prihvatljive za Lučku kapetaniju da bi omogućili sigurno uplovljavanje.</p>	
65	<p style="text-align: center;">Zabrana isplavljenja stranog plovnog objekta Član 390</p> <p>Ako se inspekcijskim pregledom utvrde nedostaci koji očigledno upućuju na zaključak da strani plovni objekat neće moći da nastavi plovidbu bez ugrožavanja sigurnosti, života ljudi i životne sredine, rješenjem Inspektora sigurnosti plovidbe koji vrši poslove PSC inspektora PSC inspektora će se zabraniti napuštanje luke, odnosno sidrišta, dok se ne obezbijede uslovi za nastavak plovidbe, odnosno otklone pojedinačni ili zbirni nedostaci kojima se ugrožava sigurnost, život ljudi i životna sredina.</p> <p>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.</p> <p>Mjera iz stava 1 ovog člana, sprovodi se na osnovu rješenja o zabrani isplavljanja stranog</p>	Prihvata se

	<p>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.</p> <p>Prilikom sprovođenja inspeksijskog pregleda koji se odnosi na pregled pomorskih ovlaštenja članova posade stranog plovnog objekta, Inspektor sigurnosti plovidbe koji vrši poslove PSC inspektora PSC inspektor postupa u skladu sa odredbama Međunarodne konvencije o standardima za obuku, izdavanje uvjerenja i vršenju brodske straže pomoraca (STCW konvencija) i PSCO Manual-om.</p> <p>Ako se u obavljanju inspeksijskog 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 plovn objekat vije i odgovarajuće organizacije pomoraca u slučaju neusaglašenosti sa MLC konvencijom.</p> <p>Ako strani plovn objekat kome 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 tokom ponovne inspekcije donosi rješenje o ukidanju rješenja o zabrani isplavljanja stranog plovnog objekta, koje se sačinjava na obrascu kojeg propisuje Ministarstvo.</p> <p>Ponovna inspekcija iz stava 6 ovog člana se plaća i prihod je budžeta.</p> <p>Visinu naknade iz stava 7 ovog člana utvrđuje Vlada.</p> <p>Odredbe ovog člana primjenjuju se i na strane plovne objekte koji plovo pod zastavom države koja nije potpisnica konvencija Međunarodne pomorske organizacije.</p>	
66	<p>Zabrane isplavljanja i obavljanja trgovačkih operacija stranog plovnog objekta na osnovu odredaba MLC konvencije</p> <p>Član 391</p> <p>Inspektor sigurnosti plovidbe koji vrši poslove PSC inspektora PSC inspektor će izreći mjeru zabrane isplavljanja 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.</p>	Prihvata se

	<p>Mjera iz stava 1 ovog člana ukinuće se nakon otklanjanja nedostataka ili prihvatanja plana za otklanjanje nedostataka.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	
67	<p>Zabrana trgovačkih operacija na stranim plovnim objektima Član 392</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	Prihvata se

68	<p>Posada na stranom plovnom objektu Član 393</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	Prihvata se
69	<p>Član 394</p> <p>Strani plovní objekat kojem je Inspektor sigurnosti plovidbe koji vrši poslove PSC inspektora PSC inspektor zabranio da napusti luku, za svaki naredni inspekcijski pregled kojim se utvrđuje da li su nedostaci i okolnosti koje su dovele do zabrane napuštanja luke otklonjeni, plaća troškove pregleda koje utvrdi Ministarstvo.</p> <p>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 plovní 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.</p>	Prihvata se
70	<p>Uslovno oslobađanje stranog plovnog objekta od zabrane isplavljanja Član 395</p> <p>Ako se nedostaci na stranom plovnom objektu kojem je rješenjem zabranjeno isplavljanje 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 isplavljanja i slanju stranog plovnog objekta na remont u brodogradilište, koje se sačinjava na obrascu koji propisuje Ministarstvo.</p>	Prihvata se

	<p>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 plovidbe koji vrši poslove PSC inspektora PSC inspektora za prihvat broda, koji se sačinjava na obrascu koji propisuje Ministarstvo.</p> <p>Ako strani plovni objekat ne dođe u brodogradilište iz stava 1 ovog člana do procijenjenog vremena dolaska, Inspektor sigurnosti plovidbe 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.</p>	
71	<p style="text-align: center;">Žalba Član 396</p> <p>Protiv rješenja Inspektor sigurnosti plovidbe koji vrši poslove PSC inspektora PSC inspektora može se izjaviti žalba Ministarstvu.</p> <p>Žalba ne odlaže izvršenje rješenja.</p> <p>Postupak i rokovi podnošenja žalbe su propisani zakonom o upravnom postupku.</p> <p>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.</p> <p>DALI JE ŽALBAMINISTARSTVU U SKLADU SA PARIS MOU ?</p>	<p>Prihvata se</p> <p>Žalba Ministarstvu u skladu sa propisima Crne Gore.</p>
72	<p style="text-align: center;">NOVI Član 401</p> <p>U vršenju inspekcijaskog nadzora nad obavljanjem djelatnosti posredovanja pri zapošljavanju pomoraca u skladu sa članom 340 stav 3 ovog zakona provjerava se:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. <p>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 plovidbe.</p>	<p>Prihvata se</p>
73	<p style="text-align: center;">NOVI Član 402</p> <p>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</p>	<p>Djelimično se prihvata</p> <p>Predlog će biti predmet dodatne analize od strane Ministarstva rada</p>

<p>privremeno do otklanjanja nedostatka, zabraniti obavljanje djelatnosti pravnom ili privatnom licu za koju utvrdi da obavlja poslove u vezi sa posredovanjem pri zapošljavanju pomoraca.</p> <p>Rješenje iz stava 1. ovog člana izvršava se odmah pečaćenjem poslovnih prostorija, opreme za rad ili na drugi pogodan način.</p> <p>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.</p> <p>Protiv rješenja iz stava 1. ovoga člana može se podnijeti žalba a koju rješava organ državne uprave nadležan za rad.</p> <p>Ako inspektor sigurnosti plovidbe 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.</p> <p>Inspektor sigurnosti plovidbe i organ državne uprave nadležan za rad će o svakom izvršenom nadzoru i preduzetim mjerama pisanim putem obavijestiti Ministarstvo.</p>	
<p>KOMENTARI:</p> <p>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.</p> <p>Podzakonska akta, za razliku od ZSP, možemo i moramo brzo i efikasno prilagoditi potrebama, međunarodnim standardima, zahtjevima pomorske privrede, itd.</p> <p>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.</p> <p>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 plovidba, itd. Ovo je jedan od najvažnijih uslova na kojima se baziraju naši prijedlozi i zahtijevamo od MP da se za ovaj zahtjev izbere.</p>	<p>Komentar</p> <p>Prethodno data obrazloženja</p>

<p>Činjenica je da imamo hroničan nedostatak inspektora sigurnosti plovidbe. Nacrtom ovog zakona imamo dvije vrste inspektora - Inspektora sigurnosti plovidba I PSC inspektora. Tražimo da se ti poslovi objedine u zvanje Inspektora sigurnosti plovidba.</p> <p>U svim članovima gdje se pominje PSC inspektor tražimo da se to promijenu u Inspektor sigurnosti plovidbe koji vrši poslove PSC inspektora. Ovim tražimo da Inspektor sigurnosti plovidbe obavlja i dodijeljene poslove koje zahtijeva Paris MoU. Naravno, Inspektor sigurnosti plovidbe koji obavlja poslove PSC inspektora mora da ispunjava propisane uslove iz člana 376. Inspektor sigurnosti plovidba za svoje poslove odgovara Lučkom kapetanu I radi po njegovom nalogu. Inspektor sigurnosti plovidba kada obavlja poslove PSC inspektora radi po nalogu Dir. direktorata za pomorsku I unutrašnju plovību i odgovara mu za svoje poslove.</p> <p>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 plovidba koji vrši i poslove PSC inspektora smanje zahtjevi za kvalifikacijom jer bi time zainteresovali I privukli iskusne I dokazane pomorce za obavljanje ovih poslova.</p> <p>Dodati da nadzor nad obavljanjem djelatnosti posredovanja pri zapošljavanju pomoraca vrši i inspektor sigurnosti pomorske plovidba 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.</p> <p>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.</p> <p>Žalba protiv rješenja Inspektora sigurnosti koji obavlja poslove PSC inspektora može da izjavi</p>	
---	--

	žalbu Ministarstvu? Dali je ovo u skladu sa Paris MoU?	
--	--	--