

**FAKULTET ZA MEDITERANSKE POSLOVNE STUDIJE
TIVAT**

Željko Lompar

**INSPEKCIJSKI NADZOR KOMERCIJALNIH JAHTI
U CRNOJ GORI**

SPECIJALISTIČKI RAD

Tivat, 2015.

**FAKULTET ZA MEDITERANSKE POSLOVNE STUDIJE
TIVAT**

**INSPEKCIJSKI NADZOR KOMERCIJALNIH JAHTI
U CRNOJ GORI**

SPECIJALISTIČKI RAD

Predmet: **Projektovanje, konstrukcija i održavanje jahti**

Mentor:

Doc. dr Andrija Lompar

Student: **Željko Lompar**

Smjer: **Nautički turizam**

i upravljanje

marinama

Broj indeksa: **S45/13**

Tivat, Jun, 2015. godine

Sadržaj:

1. Uvod	2
2. POJAM, RAZVOJ I NADZOR JAHTI.....	4
2.1. Pojam jahte, kratak istorijat i pojava jahting industrije.....	4
2.2. Pojava jahting industrije	7
2.3. Nadzor jahti	11
3. MEĐUNARODNE POMORSKE I DRUGE ORGANIZACIJE	13
3.1. Međunarodna pomorska organizacija - IMO	13
3.1.1. Crna Gora i Međunarodna pomorska organizacija	14
3.1.2. IMO - konvencije, preporuke i pravilnici	14
3.2. Međunarodne organizacije: ILO (International Labor Organization); FAO (Food and Agriculture Organization); i ISO (International Standard Organization).....	21
3.3. Evropska agencija za pomorsku sigurnost - EMSA	22
3.3.1. Program i baza podataka - THETIS.....	24
4. INSPEKCIJSKI NADZOR KOMERCIJALNIH JAHTI U CRNOJ GORI.....	26
4.1. Inspekcijski nadzor nad stranim komercijalnim jahtama	27
4.2. Ovlašćenje inspektora.....	31
4.3. Inspekcijski nadzor sigurnosti plovidbe u Crnoj Gori.....	31
4.4. Pregledi komercijalnih jahti i uskladjivanje zakona i pravila sa pravilima Evropske Unije	33
4.4.1. Osnovni pregled komercijalnih jahti.....	33
4.4.2. Redovni pregled komercijalnih jahti.....	37
4.4.3. Godišnji pregled komercijalnih jahti.....	38
4.4.4. Medupregled komercijalnih jahti	40
4.4.5. Obnovni pregled komercijalnih jahti	41
4.5. Odabir broda za vršenje inspekcijskog nadzora u lukama Crne Gore otvorenim za Međunarodni saobraćaj.....	46
4.6. Kratak osvrt na način primjene novog režima inspekcijskog nadzora u zemljama Evropske Unije	48
5. UPRAVA POMORSKE SIGURNOSTI CRNE GORE.....	49
5.1. Statutarna sertifikacija jahti (Pravila UPS-a Crne Gore).....	49
5.2.Tehnički pregled jahte	50
5.3. Pregled jahte radi utvrđivanja njene sposobnosti za obavljanje probne plovidbe.....	51
5.4. Baždarenje jahte	51
5.5. Sertifikat o registraciji jahte	52
5.6. Primjena pravila	53
5.7. Ukupni dozvoljeni broj osoba na komercijalnoj jahti	53
6. ZAKLJUČAK	54
Literatura:	55

1. Uvod

Crna Gora sa svojim prirodnim ljepotama, geografskim položajem i izgradnjom modernih infrastrukturnih sadržaja u marinskom i jahting turizmu postaje vodeća na Jadranu i Mediteranu. To svakako nameće obavezu jače kontrole sigurnosti i bezbjednosti svih plovila koja posjećuju marine i luke Crne Gore i borave u teritorijalnom moru Crne Gore. Najave posjete preko četiristotine kruzera i više od pet hiljada privatnih i komercijalnih jahti u 2015. godini svrstava Crnu Goru u najposjećenije turističke destinacije Evrope u pogledu nautičkog turizma. Sva plovila, posade i putnici moraju biti sigurni i bezbjedni dok borave na moru i lukama i marinama Crne Gore.

Pred inspektorima sigurnosti pomorske plovidbe je velika obaveza, zadatak i odgovornost da u skladu sa crnogorskim zakonima i međunarodnim konvencijama sprovode i vrše nadzor nad sprovođenjem sigurnosti, ljudi, plovila, luka i marina u Crnoj Gori. Komplikovanost posla olakšavaju zakoni, konvencije, pravila i na osnovu njih procedure koje omogućavaju brz, jasan i siguran inspekcijski nadzor i na moru i u marinama i lukama.

Obradom teme se želi pokazati potreba i obaveza države Crne Gore da kroz inspekcijski nadzor i kontrolu nad komercijalnom jahtom koja boravi u lukama, marinama i moru Crne Gore bez obzira koju zastavu vijori vodi brigu o sigurnosti i zaštiti ljudskih života na moru, zaštiti mora od zagađenja i svim ostalim preuzetim i potpisanim međunarodnim konvencijama. Kroz zakonske regulative crnogorskih zakona i od države Crne Gore preuzetih međunarodnih obaveza predstavljeno je trenutno stanje zakonske regulative koje je približavanjem Crne Gore Evropskoj Uniji sve jasnije i bolje definisano.

Inspekcijski nadzor koji se tiče pregleda stranih brodova i stranih komercijalnih jahti prikazan je prije svega kroz sigurnost na moru, zaštitu mora od zagadjenja sa plovnih objekata i svih ostalih zakona, pravila i odredbi a sve u svrhu sigurne i bezbjedne plovidbe i boravka u teritorijalnom moru i lukama Crne Gore. Glavni ciljevi inspekcije sigurnosti i bezbjednosti plovidbe obrađeni su kroz prizmu procedura za inspekcijski pregled komercijalne jahte, poteškoća sa kojima se susreću inspektori sigurnosti pomorske plovidbe kod inspekcijskih pregleda stranih komercijalnih jahti za vrijeme boravka u teritorijalnom moru Crne Gore.

Objašnjeni su uslovi i zahtjevi koje je Crna Gora ispunila kako bi stigla na vrata ulaska u Pariski Memorandum, udruženje koje kroz džentlmenski sporazum predstavlja skup država Evrope, Kanadu i Rusiju a tiče se kontrole brodova na području i u lukama tih država. Pariski Memorandum kroz svoja pravila i procedure komercijalne jahte tretira kao putničke brodove i tako ih i obrađuje i prati kroz svoj program Thetis. Kroz obradu teme objašnjen je Thetis program i kalkulacija izbora za pregled komercijalnih jahti i nadležnosti i obaveze Inspektora sigurnosti pomorske plovidbe Crne Gore kao i obuke i kursevi koje su prošli inspektori kako u Crnoj Gori tako i u EMSI i Paris Memorandumu a tiče se i pregleda komercijalnih jahti.

Pojašnjena su prava i obaveze inspektora koja su u Crnoj Gori ozakonjena kroz Pravilnik o posebnim uslovima koje treba da ispunjavaju inspektori sigurnosti pomorske plovidbe i postupku vršenja inspekcijskog nadzora a sve na osnovu Zakona o sigurnosti pomorske plovidbe.

Usklađivanje pravila i zakonodavstva Crne Gore sa pravilima Paris MoU, Evropske Unije i međunarodnim konvencijama je stalno. Oni se mijenjaju i dopunjaju kroz amandmane skoro svakodnevno i može se reći da su „živa su materija“, ali ponekad se javljaju kašnjenja i inertnost administracije što zna da dovede inspektore sigurnosti u nezavidan položaj.

Kroz ovu temu obrađena je i statutarna sertifikacija domaćih jahti koje se koriste u komercijalne svrhe. Statutarna sertifikacija objašnjava vrste pregleda kao i opremu komercijalnih jahti stavljajući naglasak na sigurnost i siguran boravak ljudi na komercijalnoj jahti.

Inspeksijski nadzor komercijalne jahte koja se gradi u Crnoj Gori počinje od njene gradnje. Inspektorji Uprave Pomorske sigurnosti su obavezni da kroz statutarna pravila nadgledaju i kontrolišu gradnju jahte čitavo vrijeme.

Kasnije završetkom gradnje propisuju sigurnosnu i svu drugu tehničku opremu u zavisnosti od zone plovidbe za koju je jahta predviđena.

Zadatak ove teme jeste i osvrt na procedure i obaveze iz ugla inspeksijskog nadzora koje proizilaze iz Zakona o jahtama Crne Gore.

Glavni okvir prilikom inspeksijskog nadzora svih plovila pa tako i komercijalnih jahti je crnogorski Zakon o sigurnosti pomorske plovidbe iz 2013. godine. Odredbe ovog zakona naročito su važne i kod pisanja ovog specijalističkog rada jer iz sigurnosnog ugla dozvoljava inspektorima samostalnost i profesionalnost kod donošenja odluka.

Inspeksijski nadzor komercijalnih jahti koje vijore zastave drugih država zahtijeva od inspektora sigurnosti pomorske plovidbe visoki profesionalizam kroz komunikaciju i objašnjavanje crnogorskih pomorskih zakona i procedura naročito kod kršenja zakona i propisa. Tada su na testu osim profesionalizma i procedure pariškog memoranduma o ponašanju PSC inspektora. Inspekcija sigurnosti pomorske plovidbe Crne Gore obučena je i upoznata sa svim procedurama.

2. POJAM, RAZVOJ I NADZOR JAHTI

2.1. Pojam jahte, kratak istorijat i pojava jahting industrije

„Jahta (holand. jaghte lov), svaki brod (jedrenjak) ili brodić (jedrilica) namijenjen za odmor, razonodu ili sport pojedinca ili grupe ljudi. Velike jahte grade se za pojedine ličnosti (šefove država, predsjednike vlada) za reprezentativne svrhe ili ih drže vlasnici velikih brodarskih i drugih kompanija za vlastitu razonodu ili reprezentaciju. Posebna vrsta jahti su jahte za krstarenje i regatne jahte, namijenjene za jedriličarska natjecanja. Konstrukcija i oprema regatnih jahti prilagođene su osnovnom cilju: postizanju što veće brzine makar na štetu udobnosti posade i putnika.“¹

„Jahta (eng., fra., njem. i italijanski yacht, rus. Jahta), brod za razonodu, sport i turizam. Naziv potiče od holandske riječi JAGHT kojom se u XVII vijeku nazivao manji brzi jedrenjak sa 1 ili 2 jarbola, u floti upotrebljavan kao kurirski brod. Naziv se zatim prenio i na brodove građene za potrebe razonode vladara, komandanta i bogataša.“²

„Jahta je plovni objekat za razonodu, sport i rekreaciju, pogodan za duži boravak na moru, dužine veće od 7 metara.“³

„Komercijalna Jahta; jahta koja se komercijalno koristi za sport i razonodu, a koja prevozi ne više od 12 putnika.“⁴

Takođe, „jahta je plovni objekat namijenjen za razonodu, sport i rekreaciju, dužine veće od sedam metara, a koja nije angažovana u međunarodnoj trgovini.“⁵

„Mega Jahta je plovilo za sport, razonodu i rekreaciju duža od 24 metra. Superjahta je mega jahta preko 45 metara koja ima tri palube. Giga jahta je termin koji se pojavljuje 2000-tih zbog pojave sve većeg broja jahti dužine oko 90 metara i preko. Termin Superjahta i Giga jahta označavaju isto plovilo, s tim da riječ Superjahta preovladava u Evropi, a Giga jahta u Americi. Tvorac ova dva termina je čuveni broker George Nicholson za magazin Power & Motoryacht u jednoj od svojih kolumni.“⁶ Cijene jahti kreću se od nekoliko desetina hiljada dolara do nekoliko miliona ili desetina miliona dolara.

Plovidba je oduvijek bila sastavni dio u ljudskoj evoluciji i igrala je veoma važnu ulogu u zadovoljavanju ljudske potrebe za istraživanjem i otkrivanjem. Plovidba iz zadovoljstva stara je kao i plovidba sama po sebi. Već 3000. godina p. n. ere, egipatski faraoni su sahranjivani uz makete elegantnih jedrilica s namjerom da ih nose preko nebeskog svoda u njihovom zagrobnom životu. One su bile izgrađene u istom stilu kao kraljevski brodovi kojima su plovili i krstarili Nilom. Kako se civilizacija razvijala i napredovala, tako su i brodovi mijenjali svoj izgled, karakteristike i mogućnosti.

¹ Pomorska enciklopedija, Tom 3 (I - Ko), Jugoslovenski leksikografski zavod, Zagreb, 1976, str. 214.

² Vojna enciklopedija Drugo izdanje, Tom 3, VIZ, Beograd, 1971, str. 797 i 798.

³ Zakon o jahtama RCG, član 2. stav 1.

⁴ Zakon o jahtama RCG, član 2. stav 2.

⁵ Zakon osigurnosti pomorske plovidbe Crne Gore, član 6. stav 11., Podgorica 2013.

⁶ www.powerandmotoryacht.com



Slika 1. Kleopatrina jahta.⁷

Termin „jahting“ (eng. Yachting) potiče od holandske riječi „jaght“ kojom se u XVII vijeku nazivao manji brzi jedrenjak sa 1 ili 2 jarbola a doslovni prevod riječi ima značenje „uloviti“. Vjekovima, Holandija je zavisila od plovnih puteva i njihov primarna namjena bila je prevoz roba i ljudi. Uspješno otvaranje trgovačkih puteva u Indiju donijelo je ogromno bogatstvo cijelom holandskom društvu, tako je bilo prirodno da se ono uloži i u brodogradnju. Čak i prije „velikog booma“, ranih 1600-ih, holanđani su koristili polu-otvorene čamce za razonodu i zadovoljstvo a ne samo za prevoz roba, progres je doveo do izgradnje kabine u sredini broda ili na provi. Kako je broj bogatih stanovnika rastao, sve je više i više tih malih brodova građeno isključivo za užitak. Do 1620. godine, stotine jahti su plovile Holanskim kanalima, neke od njih su bile u vlasništvu holandske kompanije „East India“ i njenih službenika, ali mnoge od njih i u vlasništvu dioničara. Organizovane su trke brodova (regate), najčešće između susjednih gradova i one su postale glavna zabava među holanđanima.



Slika 2. Klasična holandska jahta iz XVII vijeka

Engleski kralj Čarls II Stjuart je po povratku u Englesku iz Holandije, gdje je bio u izgnanstvu, doveo sa sobom jahtu koja je bila poklon holandske vlade. Jahta je bila duga 16 metara i mogla da primi 20 ljudi, a kralj je u čast svoje sestre Meri, jahtu nazvao njenim imenom „Marry“.

Istovremeno, termin „jaght“ ulazi u engleski jezik i postaje „yachting“. Kralj je naručio još nekoliko jahti, kao i njegov brat Džejms, vojvoda od Jorka i tako je počelo kraljevsko pokroviteljstvo u sportu koje traje do modernog vremena. Kraljevu strast prema jedrenju dijelili su i njegovi dvorjani, a unuk jednog od njih je 1720 osnovao „The Royal Cork Yacht Club“, najstariji jahting klub na svijetu koji postoji i danas, a obuhvata široku paletu jedriličarskih aktivnosti.

⁷ Various articles at the National Maritime Museum, London and Greewich, 1995, str. 277.

Tokom XVII vijeka, jedrenje je počelo cvjetati širom Evrope. Plovila svih vrsta bila su izrađivana za bogate i moćne pripadnike evropskog društva, od malih otvorenih brodova do malih fregata. Pomoću jahti su otkrivene nove zemlje i branjeni vitalni plovni putevi. Jahte su služile i kao rekreacijska plovila i kao radni brodovi, noseći ljudе i poruke brzo i komforno od obale do obale. Osim toga, do danas, ljudи širom svijeta uživaju u ovom sportu „kraljeva“, kako na malim jezerima i rijekama tako i na otvorenom moru. Važna godina za razvoj jahtinga je 1850, kada su dva škotlandjanina, Čarls Randolph i Džon Elder patentirala sistem za pokretanje motora pomoću pare. Od jedra do pare i od vesla do propeler-a, nakon 1860 godine dolazi do monumentalnih promjena, industrijske revolucije koja najavljuje dolazak dizel motora. To je vrijeme poznato kao „Zlatno doba jahtinga“ („The Golden Years“).⁸

Nathanael Greene Herreshoff ili „Captain Nat“, kako su ga još zvali, bio je američki brodski inženjer, koji unosi revoluciju u dizajn jahti. Zajedno sa svojim bratom je 1878 formirao “Herreshoff Manufacturing Company“. Rani projekti ove firme bili su usresređeni na plovila na parni pogon, da bi se 1890 fokusirali na dizajn jahti, a kapetan Net tada dobija još jedan nadimak čarobnjak iz Bristola. Proizvodio je jahte za američku elitu, riješen da one budu najvišeg kvaliteta. Herreshoff se smatra jednim od najinovativnijih jahting dizajnera svih vremena. Njegovi radovi su bili posebno graciozni, naučno projektovani i brzi. Zbog svojih brojnih postignuća, Herreshoff je bio među malim brojem ljudi koji su bili počasni članovi New York Yacht Club-a. Njegova slava se proširila po svijetu a razdoblje njegove najveće aktivnosti 1890-1920 je postalo poznato kao „Era Herreshoff“.⁹

On je kreirao razne vrste brodova, od jedrilica za obuku djece do „Behemoth Reliance“, s površinom jedara od 16.000 kvadratnih metara. Takođe, on je dobio prvi američki patent za jedrenje katamaranom. Dizajnirao je preko 2000 jahti a mnoge od njih danas su visoko cijenjene među poznavacima klasičnih jahti. Njegove jedrilice „S“ klase dizajnirane 1919. godine, gradile su se do 1941. godine, i još uvijek su aktivne u regatama u „Narragansett Bay“ i „Buzzards Bay“.



Slika 3. Kapetan Netova jahta Kolumbija.

Godine od 1917 do 1945 smatraju se slavnim, uprkos ratu i depresiji, jer na scenu stupa čuvena „J klasa“ jedrilica, koje karakteriše manji dizel motor, veća jedra i nestanak parne mašine. Sir Thomas Lipton, vlasnik kompanije koja se bavila uvozom čaja iz Indije, je 1929 naručio izgradnju prve jahte J klase što je označilo početak nove ere u dizajnu i evoluciju u

⁸ Various articles at the National Maritime Museum, London and Greewich, 1995, str. 277 – 290.

⁹ Richard V. Simpson, Herreshoff yachts; The History Press; Charleston, South Carolina 2007.

regatama. Pravilom koje je stupilo na snagu 1930 određeno je da se veličina jahte mjeri po dužini vodene linije, a to se iskazivalo po abecednom popisu. „J“ je značilo jahte dužine vodene linije između 75 - 87 stopa. Tipičan predstavnik ove klase je kapetan Netova jahta Kolumbija. Ovako građene jahte su se koristile u najstarijoj regati na svijetu: „The America's Cup.“ Ubrzo potom, jahte su dizajnirane da budu sve veće i veće, stvara se nova klasa „Big Boat“ prema kojoj J klasa izgleda kao patuljak. Ovaj period obilježio je i II svjetski rat, pa je neke jahte, poput „Sea Cloud II“, prvo bitno napravljene kao privatne (koristila ih je Obalska Straža Sjedinjenih Država), a potom su bile prebačene u mornaricu. Nakon rata, Sea Cloud je vraćena u privatno vlasništvo, a povremeno je služila kao predsjednička jahta u Dominikanskoj Republici. Brod plovi trenutno u Evropi i na Karibima, kao dio flote „Sea Cloud Cruises GmbH“ iz Hamburga. U poslijeratnom razdoblju talas inovacija i promjena stupa na jahting scenu. Proizvođači jahti proširuju svoje ambicije, i sve više se okreću luksuzu. „Christina O“ je privatna motorna jahta, napravljena 1943, sa svojih 99 m dužine bila je tada jedna od najvećih jahti na svijetu. Učestvovala je u bitci na Atlantiku a kasnije je kupio grčki brodovlasnik Aristotel Onassis i pretvorio u luksuznu superjahtu. Osim Onazisa mnogi bogati i slavni ljudi tog doba su plovili na njoj.¹⁰ Jahting postaje sve više stvar prestiža i životnog stila.

Jedan od najpoznatijih brodova na svijetu, „The Royal Yacht Britannia“, takođe datira iz tog perioda, tačnije iz 1953 kada je napravljena u brodogradilištu Džona Brauna, kao anonimni brod broj 691. U aprilu iste godine engleska kraljica joj daje ime „Britannia“, nakon čega počinje njen život na Karibima, Pacifiku, Evropi i širom svijeta. Ona je jedan od najboljih primjera za to koliko su kriterijumi i prohtjevi podignuti na mnogo veći nivo nakon II svjetskog rata. Ima tri jarbola od kojih je najveći visok 42 m a ona je duga 126 metara sa kapacitetom da primi 250 gostiju. Takođe je mogla da se pretvori u bolnički brod, ali ta mogućnost nikada nije korištena. Danas, ona je turistička atrakcija, nakon što je prestala sa plovidbom 1997. godine.¹¹



Slika 4. Kraljevski brod (ili jahta) „Britannia“ i Onazisova jahta „Christina“

2.2. Pojava jahting industrije

Moderno doba donosi nove preokrete u jahting industriji. Otvaraju se nova brodogradilišta a zatvaraju stara. Pojavljuju se brokerske firme koje donose novi način poslovanja ali i unapređuju profesionalnost u industriji. To su firme koje posreduju pri kupovini ili prodaji jahte, vode pregovore i prisustvuju isporuci. Za svoje usluge dobijaju ugovorenu proviziju od transakcije. Slično kao i u drugim industrijama, proviziju plaća najčešće prodavac jahte i ona obično iznosi 10%. U nekim evropskim zamljama, postoji „buyer's commission“ koju plaća kupac brokeru da mu pronađe odgovarajuće plovilo. Brokerske kuće najviše posluju

¹⁰ Pregled povijesti pomorstva, Bare Poparić, Matica Hrvatska, Zagreb, 1932, str 65-112.

¹¹ Megayachts: the rebirth of Christina O, John Lassiter, 2002, str. 98-99.

tamo gdje su najbliži plovni putevi, npr. na Mediteranu ili duž Američke zapadne i istočne obale. Osim toga, pojavljuju se i charter brokeri, koji iznajmljuju određenu jedrilicu ili jahtu, obično radi odmora svojih klijenata. Postoje dvije vrste čartera: charter sa posadom i bez posade. Nekada se iznajmljuje samo jahta sa skiperom ali bez posade. Pored toga charter brokeri nude i uslugu obuke klijenata za plovidbu, odnosno osnovni kurs navigacije. Tržište plovila za iznajmljivanje zadnjih godina doživljava vrtoglavi rast (u zadnjih pet godina preko 300%).¹²

Posao ovih firmi je da, kada dobiju zahtjev od klijenta, pronadju najbolju jahtu koja odgovara njegovim potrebama, budžetu i broju gostiju. Kada se rezerviše termin, lokacija i jahta, sledeći korak je popunjavanje u "Charter Preference" obrazca. Tu se klijent izjašnjava o ličnim preferencama vezanim za hranu i piće, pa osobljje i šef kuhinje mogu formirati personalizovani meni. Osim toga, popunjavaju se informacije o gostima na jahti i dodatnim aktivnostima koje bi željeli da imaju na samoj jahti i lokacijama krstarenja. Charter kompanija je tu da posavjetuje klijenta o najatraktivnijim rutama i mjestima za posjetu.¹³

Cijena iznajmljivanja jahte varira zavisno od vrste usluge, klase broda i dužine, pa se kreće u rasponu od nekoliko hiljada do nekoliko stotina hiljada sedmično. Na prvi pogled se može zaključiti da je ulaganje novca u kupovinu broda za iznajmljivanje, prilično sigurna investicija, međutim, charter tržište je podložno uticaju mnogih faktora, između ostalog: zakonu ponude i tražnje, državnih zakona i propisa ali i umještosti i sposobnosti charter brokeri. Osim toga dolazi i do segmentacije tržišta i stvaranja tržišnih niša na koje se brokeri i brodograditelji fokusiraju. Počinje prava utakmica i borba za ciljno tržište, a kompanije se usavršavaju u svim oblastima koje su povezane sa jahtingom kako bi izbile u prvi plan. Jedna od njih je „Perini Navi“ osnovana 1983, koja je podijeljena na dva segmenta, sa dva različita imena. Prva je „Perini Navi“ koja proizvodi jedrilice, a druga „Picchiotti“ za proizvodnju jahti i mega jahti. Sa jasno postavljenim ciljevima, maksimalnim korištenjem kapaciteta i prekovremenim radom, oni su vremenom osvajali tržište.¹⁴ Danas posluju na pet različitih niša (sektora):

1. Jedrilice od 40 do 60 m,
2. Jahte preko 60 m,
3. Jedrilice za regate i takmicenja,
4. Brze jedrilice, i
5. "Picchiotti" motorne jahte i mega jehte.

Stvaraju se novi standardi koji se primjenjuju kroz dizajn, izbor materijala i proces izrade. Isto tako, sve kompanije koje žele da ostanu u igri ili da se pozicioniraju na tržištu moraju da pažljivo planiraju i osmisle strategiju, jer konkurenčija postaje sve izraženija, a kreativnost i inovativnost stalno evoluiraju, ne ostavljajući prostor za improvizaciju, neprofesionalnost i greške. Sve oblasti u jahting industriji, počev od radionica u brodogradilištima do vizionara i projektantskog tima, moraju pružiti savršenstvo i najveći nivo kvaliteta koji će zadiviti klijente.

Sedamdesetih i osamdesetih godina XX vijeka dolazi do reorganizacije na tržistu, ulaze nove firme a neke od postojećih zahvaljujući inovacijama i dobrom menadžmentu, postaju još jače ili zauzimaju vodeću ulogu. Dvije dominantne kompanije iz tih godina, koje i danas posluju veoma uspjesno, su „Burger Boat Company“ i „Benetti Yachts“. Tokom godina depresije u Americi u XX vijeku, Burger se specijalizovao za izradu čeličnih brodova i

¹² www.pomorci.com

¹³ Iz intervjua sa manadžerkom World Yacht Group-a, Milenom Berić, magazin Nautika%Turizam, 2011. (broj izdanja 128, 11.10 i str. 52-54.)

¹⁴ [www.nautica.it,biblioteca di bordo \(23.01.2015. 19:06\)](http://www.nautica.it,biblioteca di bordo (23.01.2015. 19:06))

tako stekao popularnost na tržistu. Za vrijeme II svjetskog rata izradjivao je brodove za Ratnu mornaricu i stekao odličnu reputaciju. Ranih 60-tih se reorganizuje i prebacuje fokus na izgradnju luksuznih aluminijskih motornih jahti.

Prosperitet se nastavlja i tokom perioda između 1985 i 1990, 47% svih registrovanih motornih jahti preko 80 metara izgrađenih u SAD-u su gradili „Burger Boat Company“.

Nažalost, neočekivani gubitak nekoliko velikih pomorskih ugovora, i uvodjenje poreza na luksuz dovode do zatvaranja firme 1990 god. Biznismeni David Ross i Jim Ruffolo 1993 kupuju imovinu Burger Boat Company i ponovno otvaraju brodogradilište, nastavljajući tradiciju započetu 1863. Opet dozivljavaju ogroman rast i grade brodove i jahte koje se mogu vidjeti u lukama širom svijeta. Takodje, osvajaju značajne nagrade na sajmovima nautike, zapošljavaju najbolje dizajnere i inžinjere i stalno podižu standard u kvalitetu i inovacijama. Danas predstavljaju temelj američkog jahtinga i skupljuju u najuglednije proizvođače jahti u Americi. Druga kompanija koja doživljava ekspanziju u modernom dobu je „Benetti Yachts“, koja postoji od 1873 godine. Osamdesetih godina izbjijaju u prvi plan veoma kompleksnog i zahtjevnog italijanskog tržista mega jahti. Specijalizovani su za izgradnju luksuznih mega jahti i superjahti, čija je klasa, stil i dizajn na najvećem nivou. Tokom godina su proizveli veliki broj superjahti, pa ih danas ima mnogo dostupnih za luksuzne čartere. „Azimut-Benetti Group“, kako se danas zove, sa sjedištem u Italiji, je najveći proizvođač luksuznih jahti na svijetu. Specijalizovan za izgradnju čeličnih i aluminijskih jahti u rasponu od 50 do 70 metara. Konstantno proizvode najbolje jahte za najam i prodaju. Uspjeh dolazi od vještine i graditeljskog iskustva tradicionalnih brodogradilišta. Klasična Benetti linija ima vrlo prostran eksterijer i enterijer, za jahte te dužine, i to bez žrtvovanja elegancije, stila i performansi. To je zbog pametnog koncepta koji podrazumijeva razvoj u razlicitim oblastima i sferama dizajna. Glavna kabina je na gornjoj palubi sa panoramskim pogledom, što daje osjecaj kontinuiteta izmedju vanjskog i unutrasnjeg prostora. Moderna tehnologija takodje osigurava uspjeh Benetti flote.¹⁵ Između 1997 i 2008 došlo je do rasta u broju, veličini, i popularnosti velikih privatnih ili super luksuznih jahti veličine preko 24 metra. Luksuzne jahte, Mega, ili Superyachts obično nemaju pravu matičnu luku, ali moraju biti registrovane u luci u zemlji pod čijom zastavom plove. Popularne države gdje se obično registruju su Maršalska, Kajmanska i Britanska djevičanska ostrva. Ove jahte su naročito isplativе u Sredozemnom moru tokom ljeta i u Karipskom moru tokom zime gdje se iznajmljuju i za milion dolara sedmično. Preko 1500 mega jahti je raspoloživo za čarter tokom sezone na Mediteranu. Tipične destinacije na Španskoj i Francuskoj i Italijanskoj rivijeri su Cannes, Antibes, St. Tropez, Monte Carlo, Portofino, Porto Cervo, Puerto Banus, Puerto Portals, Palma, Mallorca, iako sve više luksuznih jahti krstari i udaljenijim područjima na svijetu. Antigua je jedna od glavnih egzotičnih luka, kao i Windward Islands na Karibima.

Neke od ovih jahti koriste se za najam, druge služe isključivo svojim vlasnicima, a neke se iznajmljuju samo u određenom vremenskom periodu. Superjahte su veličine preko 65 metara, obično imaju četiri palube iznad i dvije ispod linije vode, heliodrom, jednu ili više (very important person) Vip kabina, saune, kozmetičke salone, diskoteku, ambulantu, bioskop, restorane i barove.

Dizajneri ovih jahti suočavaju se sa različitim izazovima koji zahtijevaju poznavanje i kompetentnost u različitim oblastima kao što su brodski inžinjeri i aeronautika, arhitektura i industrijski dizajn. U prostoru za ukrcavanje i motor, dizajn igra ključnu ulogu, prije svega zbog morfoloske i stilske strukture enterijera. Nije slučajno što to mnogi brojni dizajneri rade u automobilskoj industriji ili se bave arhitekturom.¹⁶

¹⁵ www.burgerboat.com, www.charterworld.com

¹⁶ <http://www.fms-tivat.me/predavanja4god/Week4>

Posada mega jahti se sastoji od kapetana, glavnog i pomoćnog inžinjera, šefa palube, kuvara i šefa kuhinje, stjuardesa i stjuarta i mornara. Većina posade živi na brodu.

„Sunborn Gibraltar“, dug 142 metra je prva super jahta koncipirana kao hotel sa pet zvjezdica. Ima 189 apartmana, a 90% njih ima i terasu, uz sve moguće sadržje koje ima jedan hotel sa pet zvjezdica, izlazi u susret zahtjevima svojih gostiju i rastućoj tražnji za luksuzom. Predstavlja u potpunosti novi koncept luksuza – plutajuću hotelsku flotu, koja je postavljena na najtraženijim i najlepšim lokacijama u svijetu. Ovaj koncept luksuza svoje klijente smješta na najbolje lokacije, u najfinijem i najluksuznijem smještaju koji se trenutno može ponuditi.¹⁷



Slika 5. „Sunborn Gibraltar“

Superjahte predstavljaju vrhunac uspjeha. One nude avanturu, udobnost, privatnost, sigurnost i prestiž. Bez obzira na njihovu veličinu, svi vlasnici uživaju u njima. Neki naročito vole da pomjeraju tehnološke i estetske granice. Sa svojih 163,5 metara „Y Eclipse“ koju je izgradio „Blohm & Voss“ za ruskog biznismena Romana Abramovića i 180 metara dug „Azzam“ dragulj kompanije „Lurssen Yachts“, su najveće jahte na svijetu. Njemačka kompanija Blohm & Voss je stara 137 godina, proizvodi jahte za ljude sa jedinstvenom vizijom, koji nisu spremni na kompromis i zahtijevaju izuzetan graditeljski kvalitet. Lurssen takođe proizvodi samo remek djela medju jahtama, a jedno od njih je i „Solange“, trenutno najpoznatija jahta na svjetskom tržistu. Koncipirana je kao porodična jahta, namenjena zadovoljstvu i uživanju, a velika pažnja posvećena je detaljima. U slučaju Solange jahte genijalni tim koji je na njoj radio sastoji se od Ričarda Mastersa koji je bio menadžer projekta, dizajnera eksterijera Espen Oeino, čuvenog dizajnera enterijera Ajlin Rodriguez i naravno, projektantskog tima Lurssen brodogradilišta. Ova jahta u sebi sadrži sve elemente luksuznih jahti.

Prema Forbsovoj listi najbogatijih ljudi na svijetu iz 2013, postoje više milijardera nego ikada.¹⁸ Ranije su na toj listi bili pretežno Amerikanci, međutim, danas, ona je više internacionalna. Broj bogati a i slavnih sve više raste, a među ovo elitnom klijentelom vlasnistvo nad jahtama se podrazumijeva, međutim njihovi zahtjevi postaju veći i sofisticirani nego ikad. Prosječna veličina superjahti dramatično je porasla u posljednjih nekoliko godina, a klijenti preusmjeravaju svoje želje prema novim i većim jahtama. Danas postoji više velikih brodova u izgradnji nego ikad prije. Izgradnja vlastite jahte postaje novi trend i neprocjenjiva avantura među današnjim bogatim slojem drustva. Iznajmljivanje (čarter) je takođe opcija, jer pruža jedinstveno iskustvo i zadovoljava sve prohtjeve za avanturom, luksuzom i privatnošću. Sa čarter jahtama, svjetske najsjajnije destinacije su na dohvrat ruke, od Australijskog Velikog Koralnog Grebena do Italijanske rivijere ili tropskih Bahama. Iznajmljivanje omogućava i vlasnicima da nadoknade troškove održavanja.

¹⁷ www.burgerboat.com, www.charterworld.com

¹⁸ <http://www.fms-tivat.me/predavanja4god/Week4>

2.3. Nadzor jahti

Inspeksijski nadzor obuhvata nadzor nad sprovođenjem propisa koji se odnose na sigurnost i bezbjednost plovidbe, zaštitu morske sredine i životne i radne uslove posade na svim plovilima. Naravno, počevši od gradnje jahte pa sve do njenog porinuća i stavljanja u funkciju. Nadzor nad gradnjom komercijalne jahte ima istu ozbiljnost i odgovornost kao nadzor nad gradnjom putničkog broda. Komercijalne jahte osim što moraju zadovoljiti i ispuniti zahtjeve svih pomorskih konvencija koje precizno govore o sigurnosti posade, putnika i jahte naročito vode računa i o uslovima boravka putnika na brodu, sadržaju i prostoru koji mora zadovoljavati konforne standarde. „Razlika između putničkog broda i jahte jeste u tome što se kod jahti ne uzima u obzir rentabilnost; prostorije su udobnije, brodska konstrukcija je čvršća a raspored prostorija i opreme izведен prema zahtjevima vlasnika i podređena razonodi.“¹⁹

Upravljanje brodom-jahtom-komercijalnom jahtom ima tri važna aspekta: vodjenje nadzora oko tri njegove osi/gibanje broda/, zavisnost o plovidbenim uslovima što u širem smislu obuhvata unutrašnji i vanjski izgled broda sa stanovišta jačine i čvrstoće konstrukcije, veza što obuhvata, zapovjedno informacijski brodski sistem i administraciju što obuhvata brodsko poslovanje.

U svim administracijama kroz pomorske zakone određene su tačne kategorije plovidbe koje direktno utiču na kvalitet i konstrukcije gradnje plovila. Za komercijalne jahte naročito je važno da vlasnik predvidi kategoriju plovidbe i u velikom procentu kod gradnje odlučuje se na kategoriju kod koje komercijalna jahta nema nikakvih ograničenja. Prema članu 15 Zakona o jahtama RCG.

Jahti se u odnosu na područje plovidbe, izdavanjem Sertifikata i Privremenog sertifikata o registraciji, određuje jedna od sljedećih kategorija:

- 1) A - plovidba bez ograničenja;
- 2) B - plovidba do 200 nautičkih milja od luke zaklona;
- 3) C1 - plovidba do 60 nautičkih milja od luke zaklona i 25 nautičkih milja od obale;
- 4) C2 - plovidba do 20 nautičkih milja od luke zaklona i 6 nautičkih milja od obale;
- 5) C3 - plovidba, za vrijeme dnevne svjetlosti i u povoljnim vremenskim uslovima, do 20 nautičkih milja od luke zaklona i 6 nautičkih milja od obale.

Uprava pomorske sigurnosti Crne Gore kroz rad inspektora pregledom novoizgrađene komercijalne jahte ili preregistracijom komercijalne jahte utvrđuje sposobnost jahte za određenu plovidbu i na osnovu konstrukcijskih i tehničkih sposobnosti izdaje plovidbenu dozvolu za određenu vrstu plovidbe. O tom prvom inspekcijskom nadzorom biće riječi u kasnijem poglavljju Statutarna sertifikacija jahti (UPS).

U ovom specijalističkom radu obuhvaćena je IMO - Međunarodna pomorska organizacija, Međunarodne konvencije, SOLAS, LL66, Tonnage 69, COLREG, CSC 72, INMARSAT, STCW, SAR, Salvage, MARPOL.

Posebna pažnja posvećena je radu inspektora sigurnosti pomorske plovidbe i njihovim ovlašćenjima. Lučko-inspekcijski poslovi obuhvataju nadzor nad domaćim i stranim brodovima u pogledu kontrole svih djelova broda, opreme, sertifikata kao i ovlašćenja članova posade u skladu sa konvencijama.

Hipoteza ovog rada je osvrt na sadašnje važeće zakone i pravila koja se primjenjuju na inspekcijski pregled brodova i komercijalnih jahti i buduće planove shodno Evropskim regulativama i Paris Memorandumu (Paris MoU). Poznato je da je Crna Gora pridruženi član

¹⁹ www. FMS/Projektovanje,konstrukcija i održavanje jahti Doc. dr Andrija Lompar Mr Oto Iker

Paris MoU-a. Planira se da u narednoj godini naša zemlja postane punopravni član gdje će se inspekcijski poslovi, naravno sa aspekta sigurnosti i bezbjednosti, podići na još veći nivo i pratiti kroz procedure koje sada već važe za punopravne članice Pariskog Memoranduma. Takođe, inspektorji u Lučkim kapetanijama u Kotoru i Baru su dobili smjernice, i pravo korišćenja, kad je u pitanju program THETIS²⁰ koji se sprovodi kao program za nadgledanje i praćenje svih brodova pa tako i komercijalnih jahti koje borave u zemljama članicama Paris MoU.

Cilj ovog rada je prikaz i približavanje implementacije svega što nalažu određene evropske agencije i institucije, koje Crna Gora primjenjuje u praksi, sa zadatkom da se izjednači sa ostalim zemljama Evropske Unije i ubrza svoje evropske integracije.

²⁰ www.emsa.europa.eu/

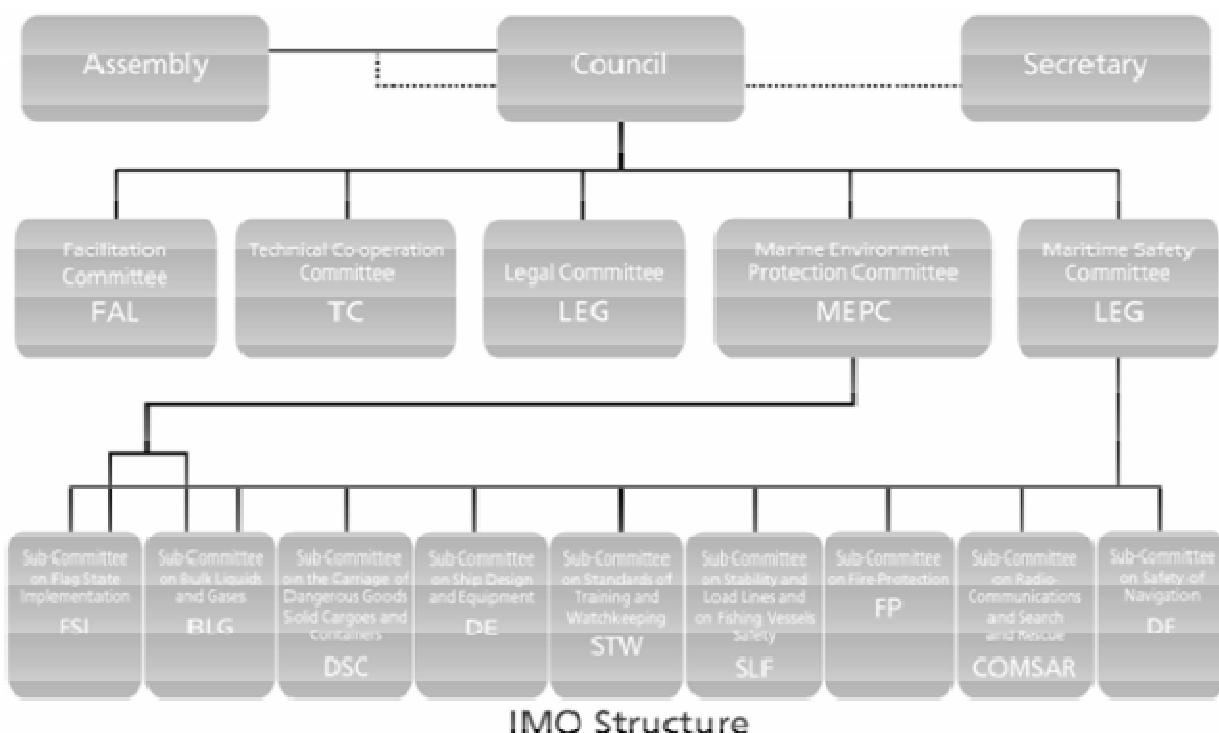
3. MEĐUNARODNE POMORSKE I DRUGE ORGANIZACIJE

3.1. Međunarodna pomorska organizacija - IMO

Međunarodna pomorska organizacija je specijalizovana agencija Ujedinjenih Nacija zadužena za sigurnost plovidbe i sprječavanje zagađenja mora od strane brodova. Prevoz tereta morskim putem je jedna od najvećih međunarodnih industrija, više od 90% svjetske trgovine prevozi ogromne količine tereta. Vlasništvo i upravljanje brodovima može obuhvatiti mnoge zemlje i njihovo kretanje između različitih jurisdikcija, često daleko od zemlje registra. Tu je, potreba za međunarodnim standardima za regulisanje utovara - koji mogu biti usvojeni i prihvaćeni od strane svih.

Dakle u cilju internacionalizacije i objedinjavanja svih napora u obezbjeđenju veće sigurnosti i ekološke zaštite u pomorstvu, Ujedinjene Nacije su 1948 godine osnovale Međunarodnu Organizaciju za More (IMO).

Sjedište IMO-a je u Londonu i ona ima 155 članova, kao i dva člana u pridruživanju. Na čelu organizacije je Skupština koja se sastaje svake četvrte godine, a u međuvremenu organizacijom upravlja Savjet u kojem se nalaze predstavnici 36 zemalja članica koje bira Skupština. Organizacija IMO prikazana je na slici 6.



Slika 6. „IMO struktura“²¹

Organizacija svoje aktivnosti sprovodi preko pet komiteta od kojih najveći značaj i objedinjavajući ulogu imaju:

- Komitet za sigurnost plovidbe - MSC (Maritime Safety Committee).
- Komitet za zaštitu mora – MEPC (Maritime Environment Protection Committee) čiji je glavni zadatak prevencija zagađenja mora od strane brodova. U okviru ova dva komiteta funkcioniše veliki broj podkomiteta.

I tri stalna komiteta:

²¹ Slika preuzeta sa IMO oficijelnog sajta <http://www.imo.org/en/.aspx>

- Pravni komitet (Legal Committee) koji se bavi svim pravnim stvarima u okviru organizacije,
- Komitet za tehničku kooperaciju (Technical Co-operation Committee) koji je odgovoran za koordinaciju u okvirima tehničke pomoći članicama Organizacije i
- Komitet za unapređenje (Facilitation Committee) čiji je glavni zadatak da unaprijedi, odnosno učini efikasnijim pomorski saobraćaj, odnosno smanji i pojednostavi formalnosti, procedure i dokumentaciju koja prati pomorski saobraćaj.

3.1.1. Crna Gora i Međunarodna pomorska organizacija

Crna Gora je 10. oktobra 2006. godine deponovala instrument o pristupanju Konvenciji Međunarodne pomorske organizacije i njenim amandmanima, i time postala 167. članica IMO. Prijem Crne Gore je ozvaničen na 97. sjednici Savjeta IMO, održanoj u Londonu, 17. novembra 2006. godine. Prijemom u članstvo IMO, Crna Gora je prihvatile konvencije i protokole, kao i prava i obaveze koje članstvo u toj organizaciji podrazumijeva. Shodno tome, jedan od glavnih ciljeva Crne Gore je da naročitu pažnju posveti jačanju pravnog i administrativnog okvira, u cilju podizanja nivoa sigurnosti i bezbjednosti, zaštite mora od zagađenja i ekološkoj zaštiti u lukama, marinama i brodogradilištima. Prihvatanje konvencija i standarda omogućava i korišćenje kooperativnih programa, koji su projektovani da pomognu zemljama kojima nedostaje stručni kadar i oprema za uspešno funkcionisanje pomorske privrede.²²

3.1.2. IMO - konvencije, preporuke i pravilnici

Prvi pomorski ugovori datiraju iz 14. vijeka.²³ Kasnije, katastrofa koja je zadesila Titanik, uticala je na usvajanje prve međunarodne regulative o sigurnost života na moru (SOLAS – Konvencija), koja je još uvijek najvažniji ugovor o sigurnosti na moru.

Većina konvencija usvojenih pod pokroviteljstvom Organizacije, spadaju u tri glavne kategorije: Prva grupa se bavi pomorskom sigurnosti, druga grupa se bavi sprječavanjem zagađenja mora, a treća grupa se odnosi na odgovornosti i naknade, pogotovo u odnosu na štetu zbog zagađivanja. Izvan ove glavne grupe postoji veliki broj drugih konvencija koje se bave olakšicama, mjerljima tonaze, nezakonitih djela protiv utovara i spašavanja, itd.

Odbor za zaštitu Morskog dobra (MEPC) je veće tehničko tijelo od IMO-je koje se bavi pitanjima zagađenja mora. Odbor za zaštitu Morskog dobra je pomagao u radu pododbora IMO-a.

IMO usvaja međunarodne pomorske propise, kao odgovornost vlada za primjenu tih propisa. IMO je razvio program za integriranu tehničku saradnju, koji je osmišljen kako bi se pomoglo vladama kojima nedostaje tehničko znanje i resursi, koji su potrebni za rad pomorstva.²⁴

Misija IMO-je je integrisne programa o tehničkoj saradnji.

Da bi se pomoglo zemljama u razvoju potrebno je poboljšati njihovu sposobnost da se prilagode međunarodnim pravilima i standardima, koji se odnose na pomorske sigurnosti i prevencije i kontrole pomorskog zagađenja, dajući prednost programima tehničke pomoći da se fokusiraju na razvoj ljudskih potencijala i institucionalnog kapaciteta.

IMO je na svojoj 24. sjednici 2005. godine usvojila je rezoluciju A. 986 (24) o „Važnosti i finansiranju tehničke saradnje kao sredstva za podršku Milenijumske deklaracije Ujedinjenih Nacija i razvojnih ciljeva“. Naglasak za tehničke aktivnosti saradnje se stavlja na ispunjavanju posebnih potreba Afrike.

²² <http://www.mvpei.gov.me/> - Pristup, 15.02 2015 u 15.28 časova.

²³ www.pravst./.../pravo_osiguranja_ugovor.

²⁴ <http://www.imo.org>

U rezoluciji se navodi finansiranje aranžmana za tehničku saradnju Fonda i potvrđuje da je tehnička saradnja sastavni dio organizacije rada kako bi se postigla globalna ratifikacija i implementacija IMO-je i instrumenata za uspješno sproveođenje šeme dobrovoljnje revizije.

Na 25 - toj sjednici 2007. godine, Skupština, je usvojila rezoluciju A. 1006 na „Povezivanje između Integriranih tehnički kooperacionih programa i Milenijumskih ciljeva razvoja“. Države članice i donatorske organizacije treba da prepoznaju važnost izgradnje pomorskih kapaciteta u postizanju Milenijskih ciljeva razvoja, da bi se osiguralo uključivanje pomorskog sektora u program službene razvojne pomoći. Države članice mogu dobrovoljno koristiti „Pomorski Kontrolni popis“, i „Pomorsku analizu“, analizirati i procijeniti nivo pomorskog kapaciteta napretka u razvoju pomorskih kapaciteta tokom vremena.²⁵

Od svog postojanja IMO je usvojio oko 40 konvencija i protokola, preko 800 Pravilnika i Preporuka koje se odnose na sigurnost pornorstva, zaštitu okoline i druga - srodna područja. Konvencije, Protokoli, Pravilnici ili Preporuke se obično iniciraju od zemalja članica, odnosno od njihovih predstavnika u komitetima i podkomitetima, ali isto tako i od drugih subjekata i aktera na pomorskom tržištu. Poslije stupanja dokumenta na snagu, sve zemlje članice su dužne da poštaju konvencije i protokole i da njihove elemente uvrste u svoje nacionalne pravne sisteme. Pravilnici i Preporuke koje su usvojene od IMO-a nisu obavezne za sve članice, ali u vezi sa značajem koje imaju najveći broj zemalja ih poštaje i inkorporira u svoju nacionalnu pravnu infrastrukturu.

Konvencije za sigurnost gradnje i eksploatacije broda i zaštitu okoline, stavljaaju odgovornost na:

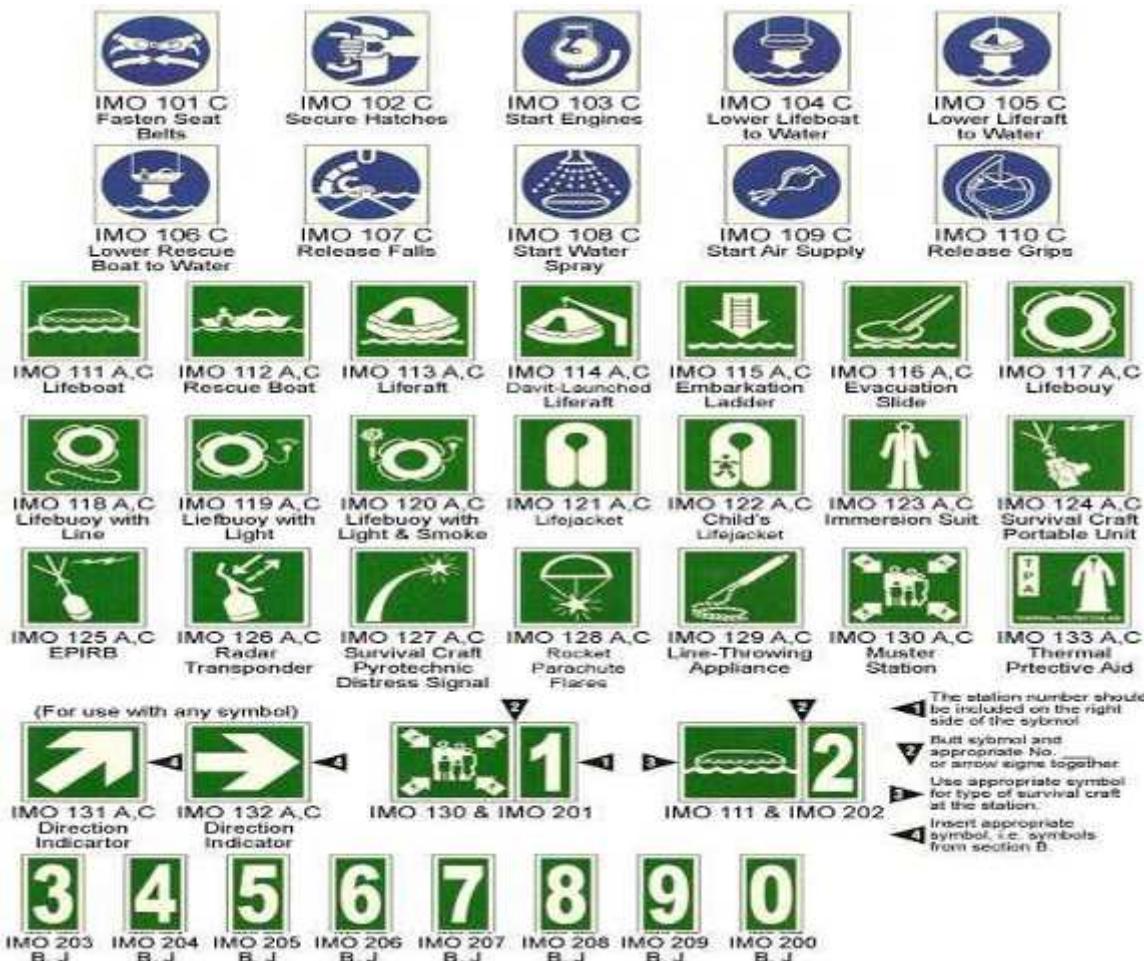
- zemlju koja brodu daje zastavu,
- zemlju koja obezbeđuje posadu broda i
- zemlju u čije luke brod svraća.

U sve tri uloge, zemlje potpisnice konvencije su dužne da kroz proces kontrole i pregled broda, obezbijede da brodovi zadovoljavaju sigurnosne i ekološke standarde propisane tim konvencijama.

Zemlje potpisnice konvencije²⁶ su dužne da koriste propisane znake u pomorstvu, prikazane na slici 7.

²⁵ <http://www.imo.org/>

²⁶ <http://www.imo.org/>



Slika 7. „Znaci u pomorstvu“²⁷

Neke od najznačajnijih IMO konvencija su:

- **SOLAS (Safety Of Life At Sea)**

Najznačajnija od svih IMO-ovih konvencija odnosi se na sigurnost života na moru i poznata je pod skraćenim nazivom SOLAS.²⁸ Rad na konvenciji je započeo odmah nakon osnivanja IMO-a, odnosno 1948. godine, da bi prva konvencija koja je imala obavezujući značaj bila donešena 1960. godine, zbog čega je i nosila ime SOLAS '60.

Nakon što je u narednom periodu doživjela veliki broj, izmjena i dopuna, 1974. godine stvorena je nova verzija, poznata pod imenom SOLAS '74. Konvencija je u nakon 1974. godine dobila i dva Protokola. Protokol iz 1978. godine definisao je proceduru pregleda i inspekcije brodova, a Protokol iz 1988. godine uveo je i harmonizovani sistem pregleda brodova.

SOLAS '74 je stupio na snagu 25. maja 1980. godine. Neki od najznačajnijih amandmana su:

- April 1988. godine, sigurnost ro-ro putničkih brodova, stupili na snagu 1989. godine,
- Oktobar 1988. sigurnost putničkih brodova (stabilitet brodova u oštećenom stanju), stupili su na snagu 1990. godine,
- 1988. godine, Amandmani u vezi sa uvođenjem globalnog pomorskog sistema za opasnost i sigurnost (GMDSS), stupili na snagu 1992. godine,
- 1990. godine amandmani u vezi sigurnosti pregrađivanja i stabiliteta u oštećenorn stanju brodova za prevoz generalnog tereta, stupili na snagu 1992. godine,

²⁷ Izvor <http://www.imo.org/en/.aspx>

²⁸ <http://www.imo.org/.../International-Convention>

- 1994. godine amandmani koji su konvenciji dodali još 3 glave: Menadžment za sigurni rad brodova (ISM), Sigurnost brzih jedinica i Posebne mjere u cilju unapređenja sigurnosti. Amandmani su stupili na snagu 1996. godine.
- Novembar 1995. godine, stabilitet putničkih ro-ro brodova,
- Novembar 1997. godine, dodata je još jedna glava konvenciji koja se bavi sigurnošću brodova za prevoz rasutih tereta.

SOLAS konvencija se sastoji od 12 glava, odnosno pokriva 12 oblasti koje se tiču sigurnosti broda i to:

- Glava I: Generalne napomene,
- Glava II-1: Konstrukcija - struktura, naplavljivost i stabilitet, mašinske i električne instalacije,
- Glava II-2: Konstrukcija - Protivpožarna zaštita, protivpožarna detekcija i gašenje požara,
- Glava III: Uredaji i sistemi za spašavanje života,
- Glava IV: Radiokomunikacije,
- Glava V: Sigurnost navigacije,
- Glava VI: Prevoz tereta,
- Glava VII: Prvoz opasnih tereta,
- Glava VIII: Brodovi na nuklearni pogon,
- Glava IX: Upravljanje u cilju sigurne eksploatacije broda (ISM),
- Glava X: Sigurnosne mjere za brza plovila,
- Glava XI: Posebne mjere u cilju unapređenja pomorske sigurnosti,
- Glava XII: Dodatne sigurnosne mjere za brodove za prevoz rasutog tereta.

SOLAS Konvencija se odnosi na sve putničke brodove bez obzira na veličinu i na sve teretne brodove preko 500 BRT na međunarodnim putovanjima.

Za manje brodove i za brodove koji plove nacionalnim vodama, države potpisnice konvencije mogu zahtijevati i blaže standarde od onih koji su definisani SOLAS-om.

- LL66 (Load Lines, 1966.)

U cilju povećanja sigurnosti brodova, IMO je 1966. godine inovirao raniju konvenciju iz 1930. godine koja se bavila slobodnim nadvođem i usvojio Međunarodnu konvenciju o teretnoj liniji (International Convention on Load Lines, 1966.).²⁹

Konvencija je stupila na snagu 1968. godine. Ova konvencija definiše ograničenja u pogledu gaza na kojem brod može ploviti na međunarodnim putovanjima, odnosno definiše minimalno slobodno nadvode (freeboard) koji brod mora imati da bi se obezbijedio dovoljan stabilitet i da ne bi došlo do preopterećenja brodske konstrukcije.

Ova konvencija isto tako definiše zahtjeve u pogledu obezbjeđenja nepropusnosti broda (vodonepropusna vrata, otvore na brodu, itd.), broj pregrada na brodu i stabilitet u oštećenom stanju. Konvencija definiše razne opasnosti sa kojima se brod susreće i to u različitim zonama plovidbe i u različitim godišnjim sezonom.

²⁹ www.msa.gov.cn/2010-07-09-16-08-04

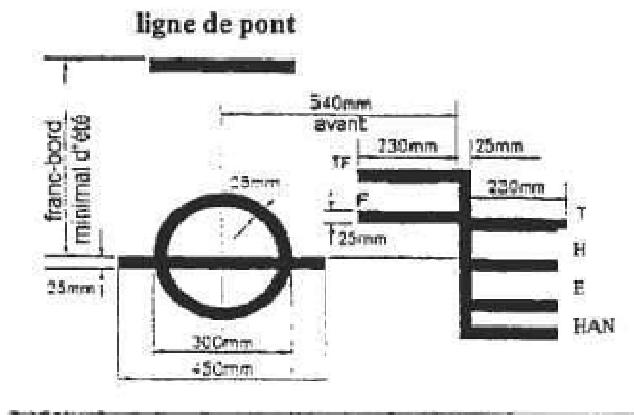


Figure 6.1. – Marque de franc-bord et lignes utilisées avec cette marque.

Slika 8. „Prikaz vodene linije“³⁰

Konvencija se odnosi na sve trgovačke brodove na međunarodnim putovanjima, osim za brodove dužine kraće od 24 m, brodove građene prije stupanja konvencije na snagu sa manje od 150 BRT, jahte koje ne obavljaju komercijalne poslove i ribarice.

- Tonnage 69 (International Convention on Tonnage Measurement of Ships)

Kao logičan slijed LL 66 konvencije i s obzirom da je mjerjenje tonaže brodova predstavljalo veliki problem u međunarodnom pomorskom saobraćaju, IMO je 1969 godine usvojio Međunarodnu konvenciju o mjerenu nosivosti brodova (International Convention on Tonnage Measurement of Ships).

Ova konvencija je unificirala postupke mjerjenja BRT i NRT brodova, a stupila je na snagu tek 1982. godine.

Konvencija se odnosi na trgovačke brodove dužine preko 24 m. Iako ova konvencija nema direktnе sigurnosne zahtjeve, ona u suštini određuje koji se zahtjevi na koji brod odnose i stoga je bitna.

- COLREG (Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972)

Uvidjevši da su sudari brodova predstavljali jedan od najčešćih uzroka nesrećama na moru; IMO je ovom pitanju posvetio pažnju već u SOLAS '60 konvenciji. Međutim rezultati su izostali jer SOLAS '60 nije nikada stupio na snagu. Zato je IMO 1972. godine usvojio posebnu konvenciju Konvenciju o međunarodnim pravilima za sprečavanje sudara na moru - COLREG (Convention on International Regulations for Preventing Collision at Sea).

Konvencija je definisala pravila o izbjegavanju sudara i uvela za odredena području u kome je pomorski saobraćaj veoma gust, posebne separacione šeme.

Konvencija je Stupila na snagu 1977. godine i od tada je usvojeno nekoliko amandmana koji se uglavnom odnose na pitanje separacionih šema.

- CSC 72 International Convention for Safe Containers

Globalni proces kontejnerizacije u kasnim 60-tim, kao i veliki broj problema u pogledu kvaliteta kontejnera, dimenzija kontejnera, slaganja kontejnera itd., uslovio je da 1972. godine IMO usvoji jednu konvenciju koja se bavila sigurnosnim aspektom prevoza robe u kontejnerima.

Međunarodna Konevncija o Sigurnim Kontejnerima (International Convention on Safe Containers) usvojena je 1972. godine, a stupila je na snagu 1977. godine.

³⁰ http://reglementation-polmer.chez-alice.fr/Textes/lignes_de_charge_1966/annexe1-1.htm

- INMARSAT (Convention on the International Maritime Satellite Organization)

Konvencija o Međunarodnoj Pomorskoj Satelitskoj Organizaciji INMARSAT je usvojena 1976. godine, a stupila je na snagu 1979. godine.

Ona je omogućila stvaranje nove međunarodne organizacije (INMARSAT) sa sjedištem u Londonu, njen cilj je unaprijeđenje satelitske komunikacije u pomorstvu.

- STCW (Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers)

Konvencija koja je izazvala posebnu pažnju u pomorstvu ticala se obuke, obrazovanja i držanja straže na brodovima. Veliki broj pomorskih nezgoda i nesreća imao je uzrok u nedovoljnoj obučenosti pomoraca, a na međunarodnom tržištu pomorske radne snage vladala je velika konkurenca i šarolikost sistema obuke i obrazovanja.

Konvencija o standardima obuke, certificiranjima i držanja straže - STCW je usvojena 1978. godine. Konvencija je revidirana i amandmanski dopunjena 1995. godine, a stupila je na snagu 1997. godine.

U skladu sa ovom konvencijom sve zemlje su bile dužne da prilagode svoje sisteme obuke i certifikacije novim zahtjevima konvencije.

- SAR (International Convention on Maritime Search and Rescue)

U cilju efikasnijeg izvršavanja operacija traganja i spašavanja na mom nakon pojave pomorske nezgode ili nesreće, IMO je 1979 godine usvojio: Međunarodnu konvenciju o traganju i spašavanju na moru - SAR .

- Salwage (International Convention on Salvage)

Međunarodna konvencija o spašavanju je usvojena 1989. i stupila je na snagu 1996. godine.

- MARPOL (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships)

Pored poboljšanja sigurnosti u pomorstvu, IMO ima i zadatku da spriječi zagadenje mora i okoline sa brodova. U ovom segmentu takođe je nastao veliki broj konvencija od kojih je najznačajnija: Međunaordna Konvencija o sprečavanju zagadenja sa brodova - MARPOL

Konvencija je usvojena 1973. godine, nakon čega je 1978. godine uslijedilo i usvajanje protokola konvencije. Konvencija i protokol predstavljaju jedinstveni instrument poznat kao MARPOL 73/78 koji je stupio na snagu 1983. godine.

Konvencija postavlja minimalne tehničke standarde koji treba da u najvećoj mjeri spriječe zagadenje sa brodova. Odnosi se na sve brodove osim na ratne brodove i ne odnosi se na zagadenja koja nastaju u vezi sa istraživanjem i eksploatacijom morskog dna, kao i na uklanjanje otpada bacanjem u more.

Konvencija ima 6 aneksa koji obrađuju razne vrste zagadenja sa brodova:

- Aneks I: Sprečavanje zagadenja od ulja (goriva),
- Aneks II: Kontrola zagadenja od strane tečnih opasnih materija koje se prevoze u bulk-u,
- Aneks III: Sprečavanje zagadenja od opasnih materija koje se prevoze u pakovanom obliku,
- Aneks IV: Sprečavanje zagadenja od otpadnih voda sa broda,
- Aneks V: Sprečavanje zagadenja sa brodova smećem i
- Aneks VI: Sprečavanje zagadenja vazduha sa brodova.

Pored MARPOL 73/78 konvencije koja se bavi tehničkim pitanjima sprečavanja zagadenja sa brodova, postoji i jedan broj konvencija koje regulišu pravni okvir u ovoj oblasti:

- Konvencija o uspostavaljanju međunarodnog fonda za kompenzaciju u slučajevima šteta od zagadenja (Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage) koja je stupila na snagu 1978 godine,

- Međunarodna konvencija o javnoj odgovornosti za štete od zagađenja uljem (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage) koja je stupila na snagu 1975. godine,
- Međunarodna konvencija o intervencijama na otvorenom moru u slučajevima zagađenja uljem (International Convention on High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties) koja je stupila na snagu 1975.,
- Međunarodna konvencija o spremnosti za otklanjanje posledica od zagađenja uljem i kooperaciji,
- OPRe, (International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Cooperation),
- Međunarodna konvencija o odgovornosti i nadoknadama za štete u vezi sa prevozom opasnih supstanci morem (International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea) itd.

Pored Konvencija, kao instrumenti unapredjenja i poboljšanja u pomorstvu pojavljuju se i Preporuke, Uputstva i Pravilnici. Oni obično nisu obavezujući za zemlje članice IMO-a i predstavljaju uputstva koja se koriste u stvaranju nacionalnih propisa, međuregionalnih propisa, industrijskog pravnog okvira itd.

Najveći broj zemalja inkorporira ove Pravilnike, Uputstva i Preporuke u svoj pravni sistem i na taj način oni postaju dio i međunarodnih pravnih okvira. Neki od Pravilnika, Uputstava i Preporuka koji imaju veliki značaj su:

- Međunarodni pravilnik o opasnim teretima – IMDG Code (International Maritime Dangerous Goods Code), usvojen po prvi put 1965. godine. Ovaj pravilnik reguliše prevoz opasnih tereta, daje njihovu međunarodnu klasifikaciju, vrste pakovanja, segregaciju određenih tereta, način obilježavanja, teretnicu i sl.
- Pravilnik o sigurnoj praksi prevoza čvrstih tereta u rasutom stanju - BC Code (Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes),
- Pravilnik o konstrukciji i opremi brodova koji prevoze opasne hemikalije u rasutom stanju,
- BCH Code (Code for the Construction, and equipment of Ships Carrying Dangerous chemicals in Bulk), usvojen 1971. godine,
- Međunarodni signalni kodeks (International Code of Signals), usvojen 1965. godine,
- Pravilnik o sigurnoj praksi za brodove koji prevoze drvo na palubi (Code of Safe Practice for Ships Carrying Timber Deck Cargoes), usvojen 1973. godine,
- Pravilnik o konstrukciji i opremi brodova koji prevoze ukapljene gasove u bulk - LPG (Code for the Construction and Equipment of ships Carrying Liquified Gases in Bulk), usvojen 1975. godine,
- Pravilnik o brodovima koji prevoze gas – IGC Code (International Gas Carrier Code), usvojen 1983. godine,
- Međunarodni pravilnik o hemikalijama u rasutom stanju – IBC Code (International Bulk Chemicals Code), usvojen 1983. godine,
- Međunarodni pravilnik o sigurnom upravljanju brodovima – ISM Code (International Safety Management Code), usvojen 1993 godine, koji je postao sastavni dio SOLAS konvencije itd.

Isto tako IMO povremeno donosi i tehnička uputstva kao što su npr.:

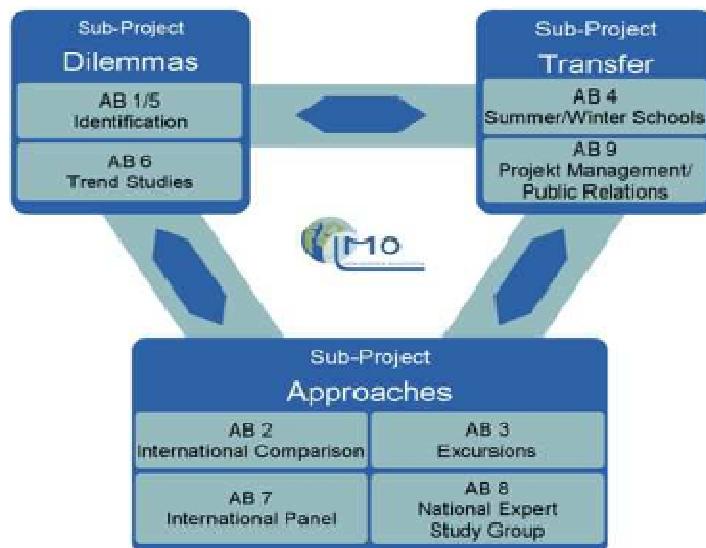
- Standardni pomorski navigacioni rečnik (Standard Marine Navigational Vocabulary),
- Uputstvo za službu traganja i spašavanja (Search and Rescue Manual),
- Uputstvo u slučajevima zagađenja mora (Manual on Oil Pollution) i slično.

U slučajevima kada brodovi ne zadovoljavaju standarde pojedinih konvencija ili nacionalnih propisa, lučke vlasti u lukama u kojima brodovi svraću imaju pravo zadržavanja brodova, dok se eventualne nesaglasnosti ne otklone. Iako ovakve mjere imaju velike ekonomske posledice, odnosno štete za brodare i vlasnike tereta, one su neminovne ukoliko se želi postići povećanje sigurnosti svih aktera u pomorskom transportu.

3.2. Međunarodne organizacije: ILO (International Labor Organization); FAO (Food and Agriculture Organization); i ISO (International Standard Organization)

Pored IMO-a, sigurnošću i ekološkim aspektom pomorstva bave se u pojedinim segmentima i druge međunarodne organizacije. Tako se npr. ILO se bavi pitanjima uslova rada pomoraca na brodovima i zaštitnim mjerama na radu. ILO ima veći broj konvencija koje regulišu ovu oblast, od kojih su najpoznatije Konvencija o minimalnim standardima u trgovačkoj mornarici iz 1976. godine (Merchant Shipping Minimum Standards Convention) koja postavlja standarde u vezi sa zdrastvenim i socijalnim standardima pomoraca i Konvencija o minimalnoj dobi (Minimum Age Convention) iz 1973. godine.

Svjetska organizacija za hranu i poljoprivredu – FAO se bavi između ostalog i pitanjima vezana za segment ribarsrva, Međunarodna organizacija za standarde – ISO definiše razne aspekte u pogledu gradnje i eksploatacije brodova u vezi sa kvalitetom materijala koji se koriste u gradnji brodova, goriva koje se upotrebljava na brodovima, postupcima mjerena i kontrole itd.



Slika 9. „Struktura projekta“³¹

Kod ISO standarda svaki projekat je podijeljen u tri potprojekta Dileme, Transfera i Pristupa, koji se sastoje od različitih područja djelovanja. Linija komunikacije između potprojekata osigurava najbolje moguće proizvodne rezultate.

U postizanju i obezbjeđenju većih standarda sigurnosti eksploatacije brodova i zaštiti okoline svoj doprinos daje i veliki broj asocijacija aktera u pornorstvu kao što su:

- Međunarodna brodarska komora - ICS (International Chamber of Shipping),
- Medunarodna brodarska federacija – ISF (International Shiping Federation),
- Medunarodna organizacija menadžera u brodarstvu - ISMA (Internaional Ship Managers' Association),

³¹ http://www.iso.org/iso/home/news_index/news_archive/news.htm?refid=Ref1080

- Međunarodni sindikat radnika u transportu – ITF (International Transport Workers Federation),
- Međunarodna asocijacija luka i pristaništa – IAPH (International Association of Ports and Harbours),
- INTERTANKO,
- INTERCARGO,
- BIMCO (Baltic & International Maritime Conference) i dr.

Jedan od najefikasnijih sredstava za obezbjeđenje zadovoljavanja sigurnosnih i ekoloških standarda na brodovima pojavio se 1982. godine. On je nastao dogovorom između jednog broja Evropskih zemalja da unaprijede pregledne brodova. Koji dolaze u njihove luke, te da o tim pregledima vode evidenciju i jedna drugu obavještavaju.

Na osnovu ovog dogovora nastao je tzv. Pariski Memorandum, (Paris MoU) koji je potписан od strane 18 zemalja. U lukama ovih zemalja pregledaju se brodovi, odnosno njihova saglasnost sa međunarodnim konvencijama i obezbjeđuje eliminacija neusklađenosti.

Kasnije su na regionalnom principu stvorene i druge asocijacije lučkih kontrola kao npr.: Tokijski Memorandum, Mediteranski Memorandum, Memorandum Indijskog Okeana, Crnomorski Memorandum, Karipski Memorandum, Abuja Memorandum itd. Ove regionalne asocijacije međusobno sarađuju i razmjenjuju iskustva i informacije.

Njihovi izvještaji, periodično analizirani i obrađivani, daju sliku o praksi aktera na pomorskem tržištu, bilo da se radi o zemljama čiju zastavu brodovi viju, klasifikacionim društvima, udruženjima ili pojedinačnim brodarima, te ih na taj način dodatno stimulišu u pogledu obezbjeđenja standarda sigurnosti i ekološke zaštite.

3.3. Evropska agencija za pomorsku sigurnost - EMSA

EMSA je agencija Evropske unije zadužena za smanjenje rizika od pomorskih nesreća, zagađenja mora sa brodova i gubitka ljudskih života na moru, pomažući da se sproveđe sa pozitivnim propisima EU. EMSA ima sjedište u Lisabonu.

EMSA ima sledeći zadatak:³²

- pomaže Komisiji u pripremanju zakonodavstva EU u području sigurnosti plovidbe i sprječavanje zagađenja sa brodova,
- pomaže Komisiji u uspješnom sprovođenju zakonodavstva EU-a o sigurnosti plovidbe i pomorske sigurnosti, posebno praćenje i cijelokupnog funkcionisanja inspekcijskog režima države luke u EU,
- organizuje stručno ospozobljavanje, razvoj tehničkih rješenja i pruža tehničku pomoć u vezi sa sprovodenjem propisa EU,
- pomaže razvoj zajedničke metodologije za ispitivanje pomorske nesreće,
- pruža podatke o sigurnosti na moru i zagađenju sa brodova i poboljšava identifikaciju i nezakonitu izradu brodova i nelegalnih ispusta ulja i nečistoća,
- pri tome, EMSA sarađuje sa pomorskim servisnim uslugama država članica.

EMSA je osnovana 2002. godine, kada je EU usvojila paket zakona koji se odnosi na pomorsku sigurnost od brodskih nesreća u evropskim vodama, kao što su one koje uključuju

³² Parafrazirano iz članka br. 2 of the Regulation (EC) No 1406/2002 of the European Parliament and of the Council of 27 June 2002 establishing a European Maritime Safety Agency, OJ L 208, 5.8.2002, p.1, as amended by the Regulation (EC) No 724/2004 of the European Parliament and of the Council of 31 March 2004 establishing a European Maritime Safety Agency, OJ L 129, 29.4.2004, p.1

trajekt „Estonija“ i tankera „Erika“ i „Prestige“. Smatralo se da je potrebna specijalizovna tehnička agencija za pregled sprovodenja ovog zakona.

Novi režim inspekcijskog nadzora uključuje primjenu evropske direktive 2009/16/EC i RO-Pax Direktivu 1999/35/EC.

Od Januara 2011. godine na snazi je novi režim Port State Control-a (u daljem tekstu PSC) koji selekciju i intezitet pregleda brodova u zemljama EU određuje na osnovu procjene rizika broda (Risk Ship Profile) i procjene rizika kompanije (Član 10 i Dodatak 1 i 2 nove PSC Direktive 2009/16/EC).

Brodovi se na osnovu ove procjene dijele na:

- Low Risk Ship - brodovi niskog rizika
- Standard Risk Ship - brodovi srednjeg standardnog rizika
- High Risk Ship - brodovi visokog rizika

Parametri koji se koriste u vršenju proračuna su sledeći:

			Points
1	Ship Type - tip broda	Chemical, Gas, Oil, Bulk, Passenger Ship	2
		Other	0
2	Ship Age - starost broda	>12 yrs	1
		<12 yrs	0
3	Flag State-zemlja zastave	Black list (VHR, HR and MR to HR Flag)	2
		Black list (MR)	1
4	Pozicija priznate organizacije od strane FS	Very Low or Low	1
5	Pozicija Kompanije	Very Low or Low	2
		Medium	0
6	Detentions in previous 36 months Nepravilnosti u proteklih 36 mjeseci	≥2	1

Slika 10. Parametri za proračun kod pregleda brodova³³

Ukoliko za primjer uzmem brod sledećih performansi:

- Tip - putnički brod,
- starost - 10 godina,
- zastava - Crna lista (VHR ili HR - vrlo visoko rizični ili visoko rizični),
- priznata organizacija - nema ili je ista na veoma niskom ili niskom nivou,
- kompanija - na srednjem nivou,
- zadržavanje u luke Paris MoU (EU luke) u poslednjih 36 mjeseci - 1.

Ovaj brod je skupio 5 poena što ga već dovodi na listu HRS - vrlo visoko rizičnih brodova (svi brodovi koji imaju ≥ 5 poena idu na listu HRS). To znači da će gore navedeni brod morati biti pregledan u periodu od 5 do 6 mjeseci od poslednjeg pergleda. Kada brod uđe u peti mjesec postaje Prioritet 2 zemlje članice EU i ona ga može ali ne mora u tom mjesecu pregledati.

³³ <http://emsu.europa.eu/sc-main/thetis.html>

Ukoliko taj isti brod ne bude pregledan kao Prioritet 2 ulaskom u šesti mjesec postaje Prioritet 1 i onda ga zemlja članica EU mora pregledati ili joj slijede sankcije od strane Evropske komisije i Evropskog suda pravde.

Ovaj period pregleda i Prioriteta za brodove okarakterisane kao SRS je između 10-tog i 12-tog mjeseca, a za brodove okarakterisane kao LRS-brod niskog rizika - izeđu 24-tog i 36-tog mjeseca.

Ukoliko gore navedeni primjer broda (HRS) bude zadržan u luci EU (Detention-nedostatak) ili mu se zabrani prevoz tereta (Prohibition of Operation) tri puta u periodu od 36 mjeseci, brodu će se zabraniti uplovljenje (Banning) u narednih 3 mjeseca u sve zemlje EU.

Ako nakon isteka tromjesečne zabrane brod ponovo zadržan u neku od luka EU brodu slijedi zabrana uplovljenja za narednih 12 mjeseci.

Ako nakon isteka dvanaestomjesečne zabrane brod ponovo bude zadržan u neku od luka EU brodu slijedi zabrana uplovljenja (Permanent Banning).

Do Januara 2011. godine brodovi sa HRS profilom su i mogli nekako da izbjegnu inspekcijski nadzor u lukama država članica EU zahvaljujući predhodnom režimu PSC koji se zasnivao na obavezi pregleda 25% individualnih svraćanja brodova.

Novim režimom se prati svaki brod posebno (informacije čuvaju u THETIS - Paris Mou bazi podataka) i ukoliko na bude pregledan od države članice EU toj državi slijede sankcije evropskog suda pravde.

Direktiva 1999/35/EC poznata kao „RO-RO Pax“ direktiva predstavlja obavezujući sigurnosni pregled ferry - putničkih brodova i brzih putničkih plovnih objekata prije započinjanja novog servisa (strana zemlja sa zemljama EU ili unutar zemalja EU za brodove koji se udaljavaju više od 20 NM od obale) ili u redovnim intervalima broda koji je već na jednom od navedenih servisa. prilikom pregleda Država domaćin (EU država) provjerava validnost Statutarnih svjedočanstava države zastave, provjerava da li su ista izdata u skladu sa važećim procedurama i upustvima, utvrđuje da li se brod pridržava važećih standarda priznate organizacije itd.

Vrste pregleda koje obavlja država domaćin su:

- Početni specijalni pregled,
- Godišnji specijalni pregled,
- Godišnji servisni pregled i
- Povremeni pregled.

Nakon obavljenog specijalnog početnog pregleda koji je uslov započinjanja servisa broda/komercijalne jahte/, država domaćin u periodu od 12 mjeseci mora obaviti dvije vrste pregleda i to godišnji specijalni pregled i godišnji servisni pregled. Povremeni pregled se obavlja nakon većih popravki i prepravki na brodu/komercijalnoj jahti/ ili promjene zastave ili klase broda/komercijalne jahte/.

Izvještaji o ovim pregledima se takođe unose u THETIS bazu podataka.

3.3.1. Program i baza podataka - THETIS

Thetis je program i baza podataka Port State Control (PSC) Inspekcije sigurnosti pomorske plovidbe zemalja članica Paris Memoranduma. Kako je već više puta navedeno Crna Gora je pridruženi član Paris MoU a i kao takvoj našim inspektorima sigurnosti pomorske plovidbe dostupna je baza podataka Thetis kao i sve informacije koje ona pruža.

Komercijalna jahta je kroz program Thetis-a tretirana kao putnički brod i kao takvu je inspektorji unose u program. Kako je problem komercijalnih jahti što vrlo često mijenjaju

svoju namjenu prelazeći iz komercijalne u privatnu i obrnuto, jahta ako jednom uđe u program pod tim imenom i tim IMO brojem ostaje u Thetis program za stalno.

PSC- inspektori sigurnosti pomorske plovidbe Crne Gore već unose pregledе stranih brodova i komercijalnih jahti koje izvrše u lukama Crne Gore. Takođe je oformljen od strane EMSE i Montenegro Thetis Training program gdje je predviđeno da mlađi inspektori uvježbavaju unos podataka i pregled zamišljenih brodova. Korisnost baze podataka i procedure Thetisa je višestruka jer sam program našim inspektorima nudi već obrađene prioritete pregleda brodova koji tiču naše luke te stoga olakšavaju inspektorima planiranje pregleda. Takođe su tu uključena i prava kao i tačne procedure koje prati istorija ranijih pregleda svakog broda posebno.

Thetis program kroz planiranje pregleda određenom brodu osim prioriteta pregleda traži i organizaciju gdje se zahtijeva sinhronizovani rad pomorskih agenata, policije, carine i inspekcije sigurnosti plovidbe. Sve je obuhvaćeno kako bi se što prije došlo unaprijed do tačno određenog vremena za pregled broda od strane inspektora. Vrlo važna karika je Montenegro Nacional Thetis Administrator koji je takođe već odobren i verifikovan od strane Paris MoU-a.

4. INSPEKCIJSKI NADZOR KOMERCIJALNIH JAHTI U CRNOJ GORI

Nadzor nad sprovođenjem Zakona o sigurnosti pomorske plovidbe,Zakona o jahtama,Zakona o lukama,Zakona o moru i svih ostalih pomorskih zakona i konvencija vezanih za more i propisa donijetih na odnovu njih vrše na svom području lučke kapetanije u Baru i Kotoru preko inspektora sigurnosti pomorske plovidbe.

Prema Zakonu o sigurnosti pomorske plovidbe Član 186 glasi:

“U obavljanju inspekcijskog nadzora nad stranim brodovima shodno odredbi člana 185 stava 1 tačka 1 ovoga zakona, provjerava se ima li brod važeće isprave u skladu sa odredbama:

- 1) Međunarodne konvencije o zaštiti ljudskih života na moru;
- 2) Međunarodne konvencije o teretnim linijama;
- 3) Međunarodne konvencije o sprečavanju zagađivanja mora s brodova;
- 4) Međunarodne konvencije o standardima za obuku, izdavanju uvjerenja i vršenju brodske straže pomoraca;
- 5) Međunarodne konvencije o minimalnim standardima na trgovачkim brodovima;
- 6) Konvencije o međunarodnim pravilima o izbjegavanju sudara na moru;
- 7) Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog zagađivanja uljem;
- 8) Međunarodne konvencije o baždarenju brodova;
- 9) Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog zagađivanja pogonskim uljem, 2001;

Poslove inspekcijskog nadzora iz člana 209 ovog zakona vrši Inspekcija sigurnosti plovidbe (u daljem tekstu: Inspekcija) u skladu sa zakonom.

Poslove Inspekcije mogu obavljati i stručni saradnici Ministarstva u okviru posebnog ovlaštenja kojeg daje ministar.

Određene poslove Inspekcije mogu obavljati i policijski službenici u okviru posebnog ovlaštenja koje daje ministar.

Stručnu spremu, ispite i ostale posebne uslove koje mora ispunjavati Inspekcija odnosno ovlašćeni službenici iz st. 1, 2 i 3 ovog člana kao i obrazac legitimacije inspekcije propisuje Ministarstvo.³⁴

„Inspeksijski poslovi obuhvataju vršenje inspekcijskog nadzora nad:

- 1) stranim brodovima u crnogorskim lukama;
- 2) crnogorskim pomorskim objektima u pogledu njihove sposobnosti za plovidbu ili upotrebu;
- 3) sprovođenjem međunarodnog režima luka u skladu s međunarodnim obvezama Crne Gore u pogledu operativnih i drugih obala, lukobrana, potrebnih dubina, uređaja, postrojenja i drugih objekata namijenjenih za sidrenje, zaštitu brodova, ukrcavanje i iskrcavanje putnika i stvari,
- 4) održavanjem i obilježavanjem plovnih puteva u teritorijalnom moru i unutrašnjim morskim vodama i objekata za sigurnost plovidbe na tim plovnim putevima,
- 5) obavljanjem radioslužbe radi sigurnosti plovidbe i zaštiti ljudskog života na moru i njihovim uređajima i opremom kao i održavanjem sredstava i radom tih službi,
- 6) plovidbom i pilotažom,
- 7) izgradnjom objekata u teritorijalnom moru i unutrašnjim morskim vodama ili na njihovim obalama u pogledu sigurnosti plovidbe;

³⁴ Zakon o sigurnosti pomorske plovidbe, Ministarstvo saobraćaja i pomorstva, Podgorica, februar 2012. godine, Član 210.

- 8) prevozom lica i stvari u pogledu zaštite ljudskih života i imovine;
- 10) obavljanjem meteorološke službe na brodovima koja služi sigurnosti plovidbe;
- 11) uslovima života i rada pomoraca na brodovima;
- 12) obavljanjem djelatnosti posredovanja pri zapošljavanju pomoraca;
- 13) ispunjavanjem uslova za obavljanje djelatnosti pomorskog agenta.

Odredba stava 1 tačka 3 ovoga člana ne odnosi se na dio luke namjenjene za potrebe odbarane i bezbjednosti.

Način i postupke obavljanja inspekcijskog nadzora sigurnosti plovidbe propisuje Ministarstvo.^{“³⁵}

4.1. Inspekcijski nadzor nad stranim komercijalnim jahtama

Inspekcijski nadzor nad stranim komercijalnim jahtama u lukama Crne Gore sprovodi se u skladu sa Zakonom o jahtama iz 2007.godine i shodno postupcima utvrđenim Pariskim memorandumom o saglasnosti o nadzoru države luke.

U obavljanju inspekcijskog nadzora nad stranim brodovima prema odredbi člana 30 Zakona o jahtama provjerava se ima li komercijalna jahta važeće isprave u skladu s odredbama:

„Na jahti upisanoj u Registar, kao i stranoj jahti koja plovi u vodama Republike, moraju se nalaziti sljedeće isprave:

- 1) sertifikat o registraciji;
- 2) dokaz da je lice koje zapovijeda jahtom i posada sposobni upravljati jahtom u skladu s nacionalnim propisima države čiju zastavu vije, a koji nijesu u suprotnosti sa STCW Konvencijom, odnosno s propisima Republike;
- 3) dokaz o osiguranju od odgovornosti za štetu pričinjenu trećim licima;
- 4) dokaz o vlasništvu ili punomoć za korišćenje jahte;
- 5) izvod iz knjige evidencije iz člana 38 stav 1 ovog zakona.

Na stranoj jahti koja plovi u vodama Republike, osim isprava iz stava 1 ovog člana, moraju se nalaziti:

- 1) vinjeta;
- 2) ovjereni popis posade i putnika, osim za jahtu iz člana 27 stava 5 ovog zakona /gdje spadaju jahte koje učestvuju na sportskim takmičenjima i regatama.

Ako državu čiju zastavu komercijalna jahta vije ne obavezuju konvencije navedene u zakonu o jahtama, inspektor provjerava da li komercijalna jahta u pogledu konstrukcije, opreme, posade, vrste, količine i smještaja tereta, broja putnika i sveukupnog opterećenja, može sigurno obaviti namjeravano putovanje. Pri ispitivanju sigurnosti plovidbe broda uzima se u obzir prvenstveno, ali ne isključivo, sadržaj konvencija koje je Crna Gora ratifikovala i usvojila. Inspekcijskim nadzorom nad stranom komercijalnom jahtom utvrđuje se sertifikacija posade i cijelokupno stanje komercijalne jahte, uključujući mašinu, prostorije za smještaj posade i higijenske uslove na jahti, pravila i standarde utvrđene međunarodnim konvencijama.^{“³⁶}

„Ako se u obavljanju inspekcijskog nadzora utvrdi da strani brod /komercijalna jahta/nema važeće isprave iz člana 212 ovog zakona, ili da položaj teretne linije, odnosno nadvođa ne odgovara podacima iz tih isprava, ili da brod nije utovaren u skladu s dobijenom teretnom linijom, odnosno nadvođem, ili da teret nije pravilno raspoređen, zabranit će se brodu da

³⁵ Zakon o sigurnosti pomorske plovidbe, Ministarstvo saobraćaja i pomorstva, Podgorica, februar 2012. godine, Član 211.

³⁶ Zakon o sigurnosti pomorske plovidbe, Ministarstvo saobraćaja i pomorstva, Podgorica, februar 2012. godine, Član 212.

isplovi iz luke sve dok ne bude mogao nastaviti plovidbu bez opasnosti za ljudske živote na brodu.

Ako se u obavljanju inspekcijskog nadzora prema odredbi člana 211 ovog Zakona utvrdi da strani brod nema važeću ispravu kojom se dokazuje ispravnost brodskih uređaja za utovar i istovar tereta, ili ako se utvrdi da stanje tih uređaja nije u skladu s podacima iz te isprave, zabraniće se utovar i istovar tereta uređajima broda.

Ako se u obavljanju inspekcijskog nadzora utvrde nedostaci iz st. 1, 2 i 3 ovog člana, o utvrđenom stanju i preduzetim mjerama obavjestiće se putem diplomatskih, odnosno konzularnih tijela nadležno tijelo čiju zastavu brod vije i Međunarodna pomorska organizacija.

Ako Inspekcija utvrdi da je na plovnom objektu ukrcano više lica ili veća količina tereta od dozvoljene, ili da je teret smješten tako da ugrožava sigurnost broda ili lica na njemu, rešenjem će mu zabraniti isplovljavanje iz luke, odnosno dalju plovidbu, dok ne otkloni utvrđene nedostatke.

Pored mjera iz st. 1- 4 ovog člana mogu se preduzeti druge mjere predviđene Pariskim memorandumom o saglasnosti o nadzoru države luke.

Odredbe st. 1– 5 ovog člana na odgovarajući način se primjenjuju i na brodove čija država zastava odnosne konvencije ne obvezuje.³⁷

„Ako se iz opravdanih razloga posumnja da stanje stranog broda bitno ne odgovara podacima navedenima u ispravama iz člana 212 st. 1 i 2 ovog zakona, ili da je strani brod ukrcao veći broj putnika od dopuštenog, ili da nema minimalan broj stručno osposobljenih članova posade, i da očigledno brod u takvom stanju, odnosno s tolikim brojem putnika ili takvim stanjem posade ne bi bio sposoban nastaviti plovidbu bez opasnosti za ljudske živote na brodu, zabraniće mu se da isplovi iz luke dok ne bude mogao nastaviti plovidbu bez opasnosti za ljudske živote na njemu.

Postupak inspekcijskog nadzora stranog broda iz stava 1 ovog člana i mjere koje se preduzimaju prema stranom brodu, sprovodiće se shodno odredbama Pariskog memoranduma o saglasnosti o nadzoru države luke.³⁸

U obavljanju inspekcijskog nadzora nad sposobnošću pomorskih objekata za plovidbu prema odredbama (člana 211 stava 1 tačke 2) ovoga zakona „provjerava se:

- 1) ima li pomorski objekt važeće propisane brodske isprave i knjige,
- 2) jesu li na plovnom objektu od dana izdavanja, odnosno potvrđivanja isprava izdatih na osnovu tehničkog nadzora nastale bitne promjene zbog kojih je očigledno da plovni objekat u takvom stanju nije sposoban ploviti bez opasnosti za lica, teret na njemu i okolinu,
- 3) ispunjava li pomorski objekat uslove koji se tiču Zakona o sigurnosti pomorske plovidbe,
- 4) je li na bokovima plovног objekta obilježena propisana oznaka teretne linije, odnosno nadvođe,
- 5) uvježbanost posade u rukovanju čamcima i ostalim sredstvima za spašavanje i uređajima za otkrivanje, sprečavanje i gašenje požara.

Inspekcijski nadzor obuhvata i provjeru ima li pomorski objekat važeći registar teretnog uređaja i odgovara li stanje uređaja za utovar i istovar tereta podacima iz registra teretnog

³⁷ Zakon o sigurnosti pomorske plovidbe, Ministarstvo saobraćaja i pomorstva, Podgorica, februar 2012. godine, Član 213.

³⁸ Zakon o sigurnosti pomorske plovidbe, Ministarstvo saobraćaja i pomorstva, Podgorica, februar 2012. godine, Član 214.

uređaja.“³⁹

Ako se u obavljanju inspekcijskog nadzora prema odredbama zakona utvrde nedostaci broda u pogledu njegove sposobnosti za plovidbu, narediće se zapovjedniku broda da u određenom roku otkloni utvrđene nedostatke.

Ako se utvrđeni nedostaci ne otklone u određenom roku, ili ako su utvrđeni nedostaci takve prirode da ugrožavaju sigurnost broda, lica i tereta na njemu i okoline, ili ako su mu tankovi otpadnih voda puni, zabraniće se brodu dalja plovidba dok se navedeni nedostaci ne otklone i oduzeće mu se isprava o sposobnosti za plovidbu.

Ako se u obavljanju inspekcijskog nadzora utvrdi da prema odredbi člana 215 stava 2 ovog zakona brod nema važeći registar teretnog uređaja ili ako stanje tih uređaja nije u skladu s registrom teretnog uređaja, zabraniće mu se da obavlja utovar, istovar ili pretovar tereta vlastitim uređajima za obavljanje tih radnji.

Inspekcijski pregled može se obaviti i van unutrašnjih morskih voda i teritorijalnog mora Crne Gore, ukoliko se ocijeni da postoji opravdana sumnja da stvarno stanje na brodu ne odgovara izdatim brodskim ispravama i knjigama ili da se do isteka važenja brodskih isprava i knjiga ne predviđa uplovljavanje broda u luke Crne Gore.

U obavljanju inspekcijskog nadzora Inspekcija može od priznate organizacije ili organa nadležnog za poslove sigurnosti plovidbe zatražiti na uvid dokumentaciju o postupku izdavanja svjedočanstava za brod koji se nadzire.

Ako zapovjednik ne postupi po nalogu Inspekcije, Inspekcija će nakon što rješenje postane izvršno na pogodan način zabraniti plovidbu, odnosno utovar, istovar ili pretovar tereta.⁴⁰

Ako brod predstavlja ili može predstavljati opasnost za luke, plovne putove, plovidbu, iskorištavanje prirodnih bogatstava mora ili okoline, PSC inspektorji će, rešenjem narediti vlasniku broda da u primjerenom roku poduzme mjere za njegovo uklanjanje uz nadzor inspekcije.

Ako vlasnik broda ne postupi u skladu sa rešenjem inspektora, Lučka kapetanija će na trošak i rizik vlasnika organizovati uklanjanje broda posredstvom pravnog ili fizičkog lica kojoj je to poslovna djelatnost.

Ako brod predstavlja neposrednu opasnost za luke, plovne putove, plovidbu, iskorištavanje prirodnih bogatstava mora ili okoline, inspektorji i Lučka kapetanija će i bez prethodnog donošenja rešenja odlučiti o uklanjanju broda na trošak i rizik vlasnika.

Uklanjanje broda znači svaki oblik sprečavanja, ublažavanja ili otklanjanja opasnosti.

Ako se u obavljanju inspekcijskog nadzora prema utvrdi da se u lukama otvorenim za međunarodni i unutrašnji saobraćaj ne sprovodi režim koji je u skladu s međunarodnim obavezama Crne Gore ili posebnim propisima koji uređuju red u lukama ili da je stanje luka takvo da predstavlja opasnost za sigurnost plovnih objekata, narediće se korisniku luke da radi otklanjanja utvrđenih nedostataka, u određenom roku, preduzme odgovarajuće mjere ili obavi potrebne radove.

Ako mjere i radovi naređeni ne budu izvršeni u određenom roku, „Inspekcija može zabraniti:

- 1) pristajanje plovnih objekata određene veličine uz dio operativne ili druge obale za koji je utvrđen nedostatak dok ne bude omogućeno sigurno pristajanje takvih plovnih objekata,
- 2) upotrebu operativne ili druge obale ili njenog dijela, kao i sidrišta koje neposredno

³⁹ Zakon o sigurnosti pomorske plovidbe, Ministarstvo saobraćaja i pomorstva, Podgorica, februar 2012. godine, Član 215.

⁴⁰ Zakon o sigurnosti pomorske plovidbe, Ministarstvo saobraćaja i pomorstva, Podgorica, februar 2012. godine, Član 216.

ugrožava sigurnost plovnih objekata, lica i stvari prilikom utovara, istovara ili pretovara, ili ako prijeti opasnost da se zbog neispravnog uređaja zagadi okolina,

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

Ako nedostaci neposredno ugrožavaju ljudske živote, sigurnost plovidbe i zaštitu životne sredine, Inspekcija može odmah preduzeti mjere na osnovu zakona. Odredbe ovog člana na odgovarajući način se primjenjuju i na luke otvorene za unutrašnji saobraćaj.⁴¹

„Ako se u obavljanju inspekcijskog nadzora utvrdi da je stanje plovnog puta ili objekta za sigurnost plovidbe na plovnom putu takvo da ugrožava sigurnost plovidbe, narediće se:

- 1) organu uprave nadležnom za poslove sigurnosti plovidbe koje se brine o održavanju i obilježavanju plovnih puteva da privremeno obilježi smetnje na plovnom putu, odnosno da je ukloni i da postavi ili aktivira signalne oznake i svjetla ako su uklonjena ili neispravna,
- 2) privremena zabrana plovidbe ako na plovnom putu nijesu preduzete mjere za sigurnu plovidbu.

Ako se u obavljanju inspekcijskog nadzora iz stava 1 ovog člana utvrde i drugi nedostaci na plovnom putu koji mogu ugroziti sigurnost plovidbe, nalazi o tome s primjedbama i predlogom mjera dostaviće se Ministarstvu, organu uprave nadležnom za poslove sigurnosti plovidbe koje se brine o održavanju i obilježavanju plovnih puteva i organu uprave nadležnom za poslove hidrografije, radi preduzimanja odgovarajućih mjer.⁴²

„Ako se u obavljanju inspekcijskog nadzora utvrdi da održavanje radiostanica i obavljanje radioslužbe nije u skladu s propisima kojima se uređuje područje telekomunikacija, narediće se da se utvrđeni nedostaci otklone u određenom roku, odnosno da se zabrani rad radio stanice.

Ako se u obavljanju inspekcijskog nadzora utvrde takvi nedostaci koji mogu ugroziti sigurnost plovidbe, izvještaj o utvrđenim nedostacima s predlozima za njihovo otklanjanje dostavit će se Ministarstvu.⁴³

Za sve objekte koji se grade na unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru, odnosno na njihovim obalama nadležno tijelo je dužno dobiti saglasnost Lučke kapetanije u pogledu sigurnosti plovidbe.

Inspekcija će zabraniti upotrebu, pristajanje, plovidbu i sidrenje na dijelu unutrašnjih morskih voda ili teritorijalnog mora i njegovim obalama ako utvrdi da je ugrožena sigurnost plovidbe.

Ugrožavanje sigurnosti plovidbe smatra se naročito promjena dubina mora, odnosno konfiguracija obale, otežavanje pristajanja i sidrenja plovila i sl., bez saglasnosti Lučke kapetanije.

O preduzetoj mjeri Inspekcija će obavjestiti inspekciju nadležnu za izgradnju objekata.⁴⁴

Ako Inspekcija utvrdi da član posade nema ovlašćenja za obavljanje određenih poslova ili nema važeće isprave o ukrcaju, narediće da se u određenom roku ukloni utvrđeni nedostatak.

Ako član posade ne ukloni utvrđeni nedostatak, Inspekcija će naređiti zapovjedniku broda da

⁴¹ Zakon o sigurnosti pomorske plovidbe, Ministarstvo saobraćaja i pomorstva, Podgorica, februar 2012. godine, Član 217.

⁴² Zakon o sigurnosti pomorske plovidbe, Ministarstvo saobraćaja i pomorstva, Podgorica, februar 2012. godine, Član 218.

⁴³ Zakon o sigurnosti pomorske plovidbe, Ministarstvo saobraćaja i pomorstva, Podgorica, februar 2012. godine, Član 219.

⁴⁴ Zakon o sigurnosti pomorske plovidbe, Ministarstvo saobraćaja i pomorstva, Podgorica, februar 2012. godine, Član 220.

iskrca tog člana posade.⁴⁵

Ako inspektor sigurnosti plovidbe utvrđi da je plovni objekt ukrcao veći broj lica ili veću količinu tereta nego što je dozvoljeno, ili da je teret smješten tako da ugrožava sigurnost broda ili lica na njemu, zabraniće mu isplovljavanje iz luke, odnosno dalju plovidbu, dok ne ispravi utvrđeni nedostatak.⁴⁶

U obavljanju inspekcijskog nadzora nad obavljanjem djelatnosti posredovanja pri zapošljavanju pomoraca prema odredbi zakona provjerava se:

- 1) da li pravno lice koje obavlja djelatnost posredovanja pri zapošljavanju pomoraca ima izdato ovlašćenje; i
- 2) da li pravno lice kome je izdato ovlašćenje za obavljanje poslova posredovanja pri zapošljavanju pomoraca obavlja djelatnost shodno odredbama posebnog propisa i izdatom ovlašćenju.

Inspekcijski nadzor shodno odredbi stava 1 tačke 1 ovog člana sprovodi inspekcija nadležna za poslove rada, a inspekcijski nadzor shodno odredbi stava 1 tačke 2 ovog člana sprovodi Inspekcija i inspekcija nadležna za poslove rada.⁴⁷

4.2. Ovlašćenje inspektora

„Pored ovlašćenja utvrđenih Zakonom o inspekcijskom nadzoru, Inspekcija ima obavezu i ovlašćenje da u luci nadzire:

- 1) uplovljavanje, isplovljavanje, privezivanje, odvezivanje, sidrenje brodova, jahti, čamaca i drugih plovnih objekata i njihovu plovidbu;
- 2) ukrcaj, iskrcaj i transfer putnika i utovar, istovar i pretovar tereta;
- 3) održavanje čistoće u luci i na moru od zagađivanja sa plovnih objekata;
- 4) lučku pilotažu;
- 5) održavanje reda u luci, kao i da
- 6) postrojenja, uređaje, opremu i naprave smještene u luci, ako ta postrojenja, uređaji, oprema i naprave mogu ugroziti plovidbu ili zagaditi obalu i more".⁴⁸

4.3. Inspekcijski nadzor sigurnosti plovidbe u Crnoj Gori

Procedure PSC-a su jasno definisane IMO Res. A. 787 (19) koja je pretrpjela izmjene i dopune IMO res. A. 882 (21) i gdje je jasno definisano da:

Brodovi čije državne zastave nijesu potpisnice konvencija neće imati privilegovani položaj u pogledu sigurnosti i zaštite mora od zagađenja. Oficir PSC prilikom pregleda mora biti zadovoljan da brod i posada na predstavljaju opasnost za sigurnost onih na brodu i da ne predstavljaju opasnost za životnu okolinu.

Inspekcijski nadzor stranih i domaćih brodova u lukama Crne Gore sprovode inspektori sigurnosti plovidbe. Inspekcijski nadzor obuhvata nadzor nad sprovođenjem propisa koji se odnose na sigurnost i bezbjednost plovidbe, zaštitu morske sredine i životne i radne uslove posade na brodovima.

⁴⁵ Zakon o sigurnosti pomorske plovidbe, Ministarstvo saobraćaja i pomorstva, Podgorica, februar 2012. godine, Član 221.

⁴⁶ Zakon o sigurnosti pomorske plovidbe, Ministarstvo saobraćaja i pomorstva, Podgorica, februar 2012. godine, Član 222.

⁴⁷ Zakon o sigurnosti pomorske plovidbe, Ministarstvo saobraćaja i pomorstva, Podgorica, februar 2012. godine, Član 223.

⁴⁸ Zakon o izjenam a i dopunama zakona o lukama, Podgorica, februar 2012. godine, Član 15.

Inspeksijski poslovi obuhvataju posebno nadzor nad:

- stranim i domaćim brodovima ili drugim plovnim ili plutajućim objektima u pogledu njihove sposobnosti za plovidbu, ispravnost njihovih pogonskih i drugih postrojenja, uređaja, instrumenata, aparata i opreme prema stanju navedenom u njihovim ispravama,
- članovima posade broda ili drugog plovног ili plutajućeg objekta u pogledu broja, njihove osposobljenosti i ovlašćenja za obavljanje dužnosti i poslova u skladu sa brodskim ispravama,
- plovidbom, uplovljavanjem ili obavljanjem istraživanja ili drugih djelatnosti stranih trgovачkih, ribarskih, naučno istraživačkih, javnih ili ratnih brodova, jahti ili čamaca u pogledu neškodljivog prolaska, te potrebnih odobrenja nadležnih ministarstava za uplovljenje ili obavljanje određenih radova u teritorijalnom moru i unutrašnjim morskim vodama Crne Gore.
- lukama odnosno pristaništima otvorenim za međunarodni ili domaći pomorski saobraćaj u pogledu njihovih operativnih i drugih obala, lukobrana, potrebnih dubina, uređaja, postrojenja ili drugih objekata namjenjenih za pristajanje, vezivanje, sidrenje ili zaštitu brodova, kao i za ukrcavanje i iskrcavanje putnika i/ili tereta - uvidom u ispravu o najvećem dozvoljenom opterećenju izgrađene obale,
- prevozom osoba i/ili stvari u pogledu zaštite ljudskih života i imovine, u granicama dozvoljene nosivosti i stabiliteta broda ili drugog plovног ili plutajućeg objekta, kao i drugih uslova propisanih zakonom i drugim propisima (odgovara li položaj teretne linije odnosno slobodnog boka podacima iz isprava itd.),
- stranim ili domaćim brodovima ili drugim plovnim ili plutajućim objektima u pogledu zaštite mora od zagađenja, stanjem opreme za sprečavanje zagađenja mora u odnosu na isprave i knjige tih objekata,
- izdatim Statutarnim svjedočanstvima od strane države zastave ili priznate organizacije brodu (Svjedočanstvo o sigurnosti radio opreme teretnog broda, Međunarodno svjedočanstvo o sprečavanju zagađenja uljem, Međunarodno svjedočanstvo o teretnoj liniji, itd.),
- stranim i domaćim brodovima ili drugim plovnim i plutajućim objektima u pogledu udovoljavanja standardima vezano za najmanju dopuštenu životnu dob člana posade, zdravstvene sposobnosti člana posade, postojanje ugovora o zaposlenju, radnom i vremenu odmora članova posade, opremljenosti brodske bolnice, hranom i pićem, provjeru prostorija za čuvanje i pripremanje hrane, održavanje ventilacije, grijanja, rasvjete i vodovodnog i kanalizacionog sistema itd.,
- stranim i domaćim brodovima i lukama otvorenim za međunarodni saobraćaj u pogledu bezbjednosti zaštite brodova i lučkih postrojenja,
- stranim ili domaćim brodovima i/ili lukama koji ukrcavaju ili iskrcavaju teret u pogledu posjedovanja važećih isprava kojima se dokazuje ispravnost brodskih ili lučkih uređaja za ukrcavanje ili iskrcavanje tereta i je li stanje tih uređaja u skladu sa podacima isprava.

Inspektorji sigurnosti plovidbe u skladu sa Pravilnikom o ispitivanju udesa brodova i drugim propisima, vrše ispitivanje udesa brodova ili drugih plovnih ili plutajućih objekata u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Crne Gore, kao što su:

- nasukanje ili potonuće broda,
- sudar ili udar brodova,
- prevrtanje broda,
- prodor vode u brod,
- požar ili eksplozija broda,
- lom ili deformacija broda,

- pad predmeta na brodu,
- udar dijelom opreme, vijkom ili drugom vrstom porivnog sredstva, kao i drugi oblici vanrednih događaja i šteta u vezi sa brodom i plovidbom.

Pri ispitivanju udesa broda inspekcija sigurnosti plovidbe utvrđuje sve elemente udesa i sastavlja izvještaj o udesu broda koji mora da sadrži: analizu svih okolnosti pod kojima se udes dogodio, mišljenje o posrednim i neposrednim uzrocima udesa i predlog mjera za oticanje uzroka udesa.

Inspektorji sigurnosti plovidbe izvršavaju i „privremene mјere“ zabrane otuđenja ili raspolažanja brodom, čuvanja i zaustavljanja broda radi obezbjeđenja novčanog potraživanja predlagачa, donijete od strane nadležnog suda, na način kako odredi sud, a uglavnom „privremenim oduzimanjem brodskih isprava“ i/ili ukrcavanjem novih članova posade i dodatnim čuvanjem ili nadzorom.

Osim toga inspekcijski poslovi obuhvataju i razne druge upravne, tehničke i druge stručne poslove, koji su im zakonom ili drugim propisima ili nalogom stavljeni u nadležnost.

U obavljanju inspekcijskog nadzora inspektorji sigurnosti plovidbe su samostalni u svom radu u okviru prava i dužnosti, odnosno u granicama ovlaštenja utvrđenim zakonom i drugim propisima.

4.4. Pregledi komercijalnih jahti i uskladjivanje zakona i pravila sa pravilima Evropske Unije

Crna Gora je kako je već navedeno pridruženi član Pariškog memorandum i očekuje se njeno punopravno članstvo na prvoj sjednici komiteta 2016.god. Takođe je započeto i uskladjivanje i pridruživanje Evropskoj Uniji. To prije svega znači usaglašavanje zakonodavstava i svih oblasti. Oblast pomorstva zahtijeva usaglašavanje pomorskih zakona i procedura koje su već ušli u završnu fazu pa tako i inspekcijski nadzor komercijalne jahte bilo domaće zastave bilo inostrane zastave mora biti jasan i oslonjen na Evropske directive.

4.4.1. Osnovni pregled komercijalnih jahti

Osnovni pregled postojeće jahte (jahta koja je u trenutku započinjanja osnovnog pregleda upisana u upisnik neke druge države) ili nove jahte (jahta koja je u trenutku započinjanja osnovnog pregleda u postupku isporuke od strane proizvođača, odnosno graditelja) može se podijeliti kako slijedi:

1. Osnovni pregled jahte za lične potrebe.
2. Osnovni pregled jahte za komercijalne potrebe (jahte za iznajmljivanje).

Utvrđivanje tehničke prihvatljivosti za jahte za lične potrebe kao preduslov započinjanja osnovnog pregleda od strane *priznate organizacije* potrebno je dostaviti sljedeće, s time da se dolje navedeni dokumenti smatraju dovoljnim za:

a. Utvrđivanje tehničke prihvatljivosti jahte za lične potrebe:

Za postojeće jahte dužine trupa do 24 metra:

- kopiju upisnog lista, plovidbene dozvole ili nekog drugog mjerodavnog dokumenta izdanog od zemlje članice EEA kao dokaz da je postojeća jahta bila stavljen na tržiste i/ili uporabu unutar EEA, i/ili
- kopiju potvrde o tipnom odobrenju jahte u skladu s Direktivom Evropske Unije (*EC Type Examination to 94/25/EC Directive* ili *EC Type Examination to 94/25/EC Directive, as amended by 2003/44/EC Directive*), ukoliko se ista zahtijeva Direktivom s obzirom na primjenjeni postupak ocjene usklađenosti, ili, ako je ocjena u usklađenosti s provedena

prema modulu "G", kopiju potvrde o uskladjenosti (*Certificate of conformity*), kopiju Deklaracije o usklađenosti (*Declaration of Conformity to 94/25/EC Directive*)⁴⁹, prepis popisa harmoniziranih ISO standarda (*List of Applied Harmonized ISO Standards*) primijenjenih tokom projektiranja / Dodatno je potrebno dostaviti i Deklaraciju o usklađenosti pogonskog stroja sa Direktivom 95/25/EZ, s dopunama (*Declaration of Conformity for Recreational Craft Propulsion Engines to 94/25/EC Directive, as amended by 2003/44/EC*) i Izvještaj o ispitivanju buke (*Examination report*), ako je primjenjivo, i/ili kopiju *Dozvole za plovidbu* jahte.

Za nove jahte dužine trupa do 24 metra:

- kopiju Potvrde o tipnom odobrenju jahte u skladu s Direktivom 94/25/EZ, sa dopunama (*EC Type Examination to 94/25/EC Directive, as amended by 2003/44/EC Directive*), ukoliko se ista zahtjeva Direktivom s obzirom na primijenjeni postupak ocjene usklađenosti ili ako je ocjena usklađenosti sprovedena prema modulu "G", kopiju potvrde o usklađenosti (*Certificate of conformity*), kopiju deklaracije o usklađenosti (*Declaration of Conformity to 94/25/EC Directive, as amended by 2003/44/EC Directive*), kopiju popisa harmoniziranih ISO standarda primijenjenih tokom projektovanja / gradnje jahte. Dodatno je potrebno dostaviti i deklaraciju o usklađenosti pogonskog stroja sa Direktivom 95/25/EZ, sa dopunama (*Declaration of Conformity for Recreational Craft Propulsion Engines to 94/25/EC Directive, as amended by 2003/44/EC*) i Izvještaj o ispitivanju buke (*Examination report*), ako je primjenjivo.

Za nove i postojeće jahte dužine trupa preko 24 metra umjesto deklaracije o usklađenosti zahtjeva se dostava kopije Svjedočanstva o klasi (*Certificate of class*) izdane od strane priznate organizacije izvan Crne Gore.

Nove i postojeće jahte dužine trupa preko 24 metra za koje ne postoji izdano Svjedočanstvo o klasi ne smatraju se tehnički prihvatljivima za upis u Upisnik jahti Crne Gore.

b. Utvrđivanje tehničke prihvatljivosti za komercijalne jahte za iznajmljivanje.

Za jahte za iznajmljivanje kao preduslov započinjanja osnovnog pregleda od strane priznate organizacije potrebno je dostaviti sljedeće, s time da se dolje navedeni dokumenti smatraju dovoljnim za utvrđivanje tehničke prihvatljivosti

Za postojeće jahte dužine trupa do 24 metra:

- potvrdu upisnog lista i plovidbene dozvole izdane od pomorske uprave čiju je zastavu jahta do sada vijala, i
- potvrde o tipnom odobrenju jahte u skladu s Direktivom (*EC Type Examination to 94/25/EC Directive* ili *EC Type Examination to 94/25/EC Directive, as amended by 2003/44/EC Directive*), ukoliko se ista zahtjeva Direktivom s obzirom na primijenjeni postupak ocjene usklađenosti, ili, ako je ocjena usklađenosti provedena prema modulu "G", kopija potvrde o usklađenosti (*Certificate of conformity*), kopija Deklaracije o usklađenosti (*Declaration of Conformity to 94/25/EC Directive*), kopija popisa harmonizovanih ISO standarda primijenjenih tokom projektovanja i gradnje jahte.

Dodatno je potrebno dostaviti i Deklaraciju o usklađenosti pogonskog stroja sa Direktivom 95/25/EZ, s dopunama (*Declaration of Conformity for Recreational Craft*

⁴⁹ Za postojeće jahte proizvedene nakon 31. decembra 2005. godine zahtjeva se dostava preslike *Declaration of Conformity to 94/25/EC Directive, as amended by 2003/44/EC Directive*. Dodatno ovoj Deklaraciji, za jahte proizvedene nakon 31. decembra 2005., odnosno nakon 31.12. 2006. godine, u svrhu dokazivanja o udovoljavanju temeljnim zahtjevima za ispušne plinove i jačinu buke zahtjeva i se dostava kopije odgovarajućeg dokumenta (*Declaration of Conformity for Recreational Craft Propulsion Engines to 94/25/EC Directive, as amended by 2003/44/EC Directive*) (Zakon o jahtama 2006)

Propulsion Engines to 94/25/EC Directive, as amended by 2003/44/EC) i Izvještaj o ispitivanju buke (*Examination report*), ako je primjenjivo, i/ili presliku *Dozvole za plovidbu* jahte na koje se odnosi.

Za nove jahte dužine trupa do 24 metra:

- kopiju potvrde o tipnom odobrenju jahte u skladu s Direktivom 94/25/EZ, sa dopunama (*EC Type Examination to 94/25/EC Directive, as amended by 2003/44/EC Directive*), ukoliko se ista zahtjeva Direktivom s obzirom na primjenjeni postupak i ocjene usklađenosti, kopiju Deklaracije o usklađenosti (*Declaration of Conformity to 94/25/EC Directive, as amended by 2003/44/EC Directive*), kopiju popisa usklađenih ISO standarda primjenjenih tokom projektovanja / gradnje jahte, ili, ako je ocjena usklađenosti izrađena prema modulu "G", kopiju Potvrde o usklađenosti (*Certificate of conformity*).

Dodatno je potrebno dostaviti i Deklaraciju o usklađenosti pogonskog stroja sa Direktivom 95/25/EZ, sa dopunama (*Declaration of Conformity for Recreational Craft Propulsion Engines to 94/25/EC Directive, as amended by 2003/44/EC*) i Izvještaj o ispitivanju buke (*Examination report*), ako je primjenjivo.

Za nove i postojeće jahte dužine trupa preko 24 metra, kao i za jahte dužine trupa do 24 metra za koje ne postoji Deklaracija o usklađenosti, zahtjeva se dostava kopije svjedočanstva o klasi izdane od strane *priznate organizacije* ili priznate organizacije izvan Crne Gore.

Za nove i postojeće jahte dužine trupa preko 24 metra, osim svjedočanstva o klasi zahtjeva se i dostava kopije ostalih svjedočanstava, koja se trebaju navesti u statutarnu sertifikaciju u obimu koliko je primjenjivo, a zavisno o bruto tonaži i području plovidbe.

Nove i postojeće jahte za koje ne postoji izdana Deklaracija o sukladnosti ili Svjedodžba o klasi ne smatraju se tehnički prihvatljivima za upis u Upisnik jahti Crne Gore.

1. Osnovni pregled jahte - opseg pregleda

a. Za jahtu, bez obzira na dužinu trupa i njenu namjenu, a koja nije starija od pet godina i za koju je *Priznata organizacija* izdala Potvrdu o tehničkoj prihvatljivosti i prihvatile zahtjev za obavljanjem osnovnog pregleda osnovni pregled će se obaviti u obimu godišnjeg pregleda. Za jahtu, bez obzira na dužinu trupa i njenu namjenu, a koja je starija od pet godina i za koju je *Priznata organizacija* izdala Potvrdu o tehničkoj prihvatljivosti i prihvatile zahtjev za obavljanjem osnovnog pregleda osnovni pregled će se obaviti u obimu obnovnog pregleda.

b. Za jahtu za iznajmljivanje, bez obzira na dužinu trupa, kao i za jahtu **za** lične potrebe dužine trupa preko 24 metra, za koju postoji valjano Svjedočanstvo o klasi i za koju je *Priznata organizacija* izdala Potvrdu o tehničkoj prihvatljivosti i prihvatile zahtjev za obavljanjem osnovnog pregleda, *Priznata organizacija* može prihvatiti rezultate prethodno izvršenih pregleda temeljnih stavki od strane druge priznate organizacije izvan države Crne Gore (trup, podvodni dio trupa, mjerjenje debljina, kormilo, vratilo brodskog vijka, strojni uređaj, električna oprema). Dodatno prije navedenog, sve jahte, bez obzira na namjenu i dužinu trupa moraju po završetku osnovnog pregleda udovoljavati i zahtjevima Pravila po statutarnoj sertifikaciji koju za potrebe Crne Gore propisuje organ ministarstva saobraćaja i pomorstva, UPS-uprava pomorske sigurnosti.

c. Dokumentacija koja se dostavlja *Priznatoj organizaciji*.

Prije započinjanja osnovnog pregleda jahte, bez obzira na njenu namjenu, i za koju postoji izdana Deklaracija o usklađenosti, potrebno je *Priznatoj organizaciji* na uvid dostaviti kopiju Priručnika za korišćenje plovila (*Owner's Manual*).

Prije započinjanja osnovnog pregleda jahte dužine trupa preko 24 metra, odnosno jahte dužine trupa do 24 metra za koju postoji Svjedočanstvo o klasi (jahte za koje ne postoji izdana Deklaracija o usklađenosti), bez obzira na namjenu jahte, potrebno je *Priznatoj organizaciji* na uvid dostaviti kopije dolje navedenih isprava izdanih od pomorske uprave

čiju je zastavu jahta do tada vijala (u obimu koliko je primjenjivo zavisno o bruto tonaži i namjeni jahte):

1. Svjedočanstvo o sigurnosti radioopreme teretnog broda, sa pripadnim popisom podataka;
2. Međunarodno svjedočanstvo o sprečavanju zagađenja mora uljem, sa odgovarajućim popisom podataka;
3. Međunarodno svjedočanstvo o sprečavanju zagađenja sanitarnim otpadnim vodama;
4. Međunarodno svjedočanstvo o sprečavanju zagađenja vazduha, sa odgovarajućim dodatkom;
5. Međunarodno svjedočanstvo o nadzoru štetnih sistema protiv obrastanja;
6. Međunarodno svjedočanstvo o sigurnosti konstrukcije teretnog broda
7. Međunarodno svjedočanstvo o sigurnosti opreme teretnog broda, sa pripadnim popisom podataka;
8. Međunarodno svjedočanstvo o teretnoj liniji, zajedno sa zapisom od dodjeli nadvođa (*Record on Conditions of assignment of Load Lines*);
9. Međunarodno svjedočanstvo o baždarenju (1969).

Dodatno prije navedenom *Priznatoj organizaciji* je na uvid potrebno dostaviti sljedeću dokumentaciju:

- Opšti plan.
- Glavno rebro.
- Razvoj vanjske oplate, gdje je primjenjivo.
- Uzdužni presjek s upisanim dimenzijama pojedinih elemenata strukture trupa i navedenim materijalom gradnje.
- Linije broda.
- Podaci o porivnim strojevima, reduktorima i spojkama.
- Jednopolna shema električne instalacije.
- Šeme cjevovoda kaljuže, balasta, goriva, rashladne morske i slatke vode, ulja za podmazivanje i izduvnih gasova.

Takođe prije navedenog *priznatoj organizaciji* je na odobrenje potrebno dostaviti sljedeću dokumentaciju:

1. Knjigu stabiliteta (uključujući i stanja korištenje jedara, gdje je primjenjivo). Ista mora biti izrađena sukladno IMO Rez. A.749(18), ili *Pravilima za statutarnu sertifikaciju UPS-a*
2. Popis i raspored opreme za spašavanje i sredstava za gašenje požara. Isti mora biti izrađen sukladno ISO 17631:2002, ili *Pravilima za statutarnu sertifikaciju UPS-a dio koji se treba odnositi na protivpožarnu zaštitu I sredstva za spašavanje*
3. Popis i raspored pomagala za navigaciju i sredstava za signalizaciju.
4. Popis radioopreme.
5. Popis i podaci o opremi za sprečavanje zagađenja uljem, smećem i sanitarnim otpadnim vodama.

U posebnim slučajevima, bez obzira na navedeno namjenu ili dužinu jahte, *Priznata organizacija* zadržava pravo zatražiti i kopije dodatne tehničke dokumentacije.

4.4.2. Redovni pregled komercijalnih jahti

Nakon što je završen nadzor nad gradnjom ili osnovni pregled jahte uspješno obavljen i nakon što je po prvi put izdano Svjedočanstvo o sposobnosti jahte za plovidbu, a u svrhu održavanja njezine valjanosti jahtu je potrebno pregledavati kako slijedi:

a. Jahta za lične potrebe:

1. Do datuma dospijeća pete godišnjice izdavanja Svjedočanstva o sposobnosti jahte za plovidbu, s time da ovaj pregled može započeti tri mjeseca prije datuma dospijeća, potrebno je obaviti obnovni pregled. Za obim pregleda trebalo bi detalji biti navedeni u statutarnoj sertifikaciji jahti.

b. Jahta za iznajmljivanje:

1. Unutar tri mjeseca prije ili nakon dospijeća svake godišnjice izdavanja Svjedočanstva o sposobnosti jahte za plovidbu potrebno je obaviti godišnji pregled. Obim pregleda mora stajati u odjeljku Pravilnika o statutarnoj sertifikaciji jahte.

2. U periodu od tri mjeseca prije ili tri mjeseca nakon druge ili treće godišnjice dospijeća pregleda Svjedočanstvo o sposobnosti jahte za plovidbu umjesto jednog od godišnjih pregleda potrebno je obaviti međupregled. Obim pregleda mora stajati u odjeljku Pravilnika o statutarnoj sertifikaciji jahte.

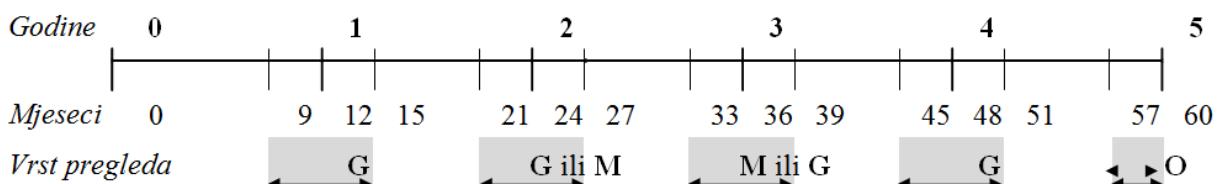
3. Dodatno gornjem, do datuma dospijeća pete godišnjice izdavanja Svjedočanstva o sposobnosti jahte za plovidbu, potrebno je obaviti obnovni pregled, s time da ovaj pregled može započeti tri mjeseca prije datuma dospijeća pregleda. Obim pregleda mora stajati u odjeljku Pravilnika o statutarnoj sertifikaciji jahte.

Napomena:

Za jahtu dužine trupa preko 24metra koja obavlja međunarodna putovanja i za koju su osim Svjedočanstva o sposobnosti jahte za plovidbu izdana i druga svjedočanstva. Trebalo bi detalji da stoje u statutarnu sertifikaciju jahti pod pregledom postojećih komercijalnih jahti.

U pogledu zahtjeva za jahte za iznajmljivanje, dužine trupa preko 24 metra, koje obavljaju međunarodna putovanja, te koje imaju izdanu Potvrdu o usklađenosti (ISM Kodeks) mora biti/trebalo bi biti/ u Pravila za statutarnu certifikaciju pomorskih brodova pod dijelom -Upravljanje bezbjednošću.

U pogledu zahtjeva za jahte za iznajmljivanje, dužine trupa preko 24 metra, koje obavljaju međunarodna putovanja, koje imaju izданo Međunarodnu svjedočanstvo o sigurnosnoj zaštiti (ISPS Kode) mora biti/trebalo bi biti/u Pravila za statutarnu certifikaciju pomorskih brodova - dio bezbjednosna zaštita broda.



Slika 11. Tabela - rokovi pregleda za komercijalne jahte⁵⁰

Objašnjenje skraćenica:

G - Godišnji pregled (mora se izvršiti unutar tri mjeseca prije ili tri mjeseca nakon dospijeća svake godišnjice izdavanja Svjedočanstva o sposobnosti jahte za plovidbu)

⁵⁰ www.hrvatskaravila.hr (www.hrvatska ravila za statutarnu sertifikaciju jahti i brodica uskladjena sa EU direktivama)

M - Međupregled (mora se izvršiti umjesto drugog ili umjesto trećeg godišnjeg pregleda i to unutar tri mjeseca prije ili nakon dospijeća drugog ili trećeg godišnjeg pregleda). Prilikom obavljanja međupregleda potrebno je obaviti i pregled trupa na suhom

O - Obnovni pregled (mora se izvršiti do dospijeća pete godišnjice izdavanja Svjedočanstva o sposobnosti jahte za plovidbu, s time da ovaj pregled može započeti tri mjeseca prije dospijeća obnovnog pregleda). Prilikom obavljanja obnovnog pregleda potrebno je obaviti i pregled trupa na suhom

4.4.3. Godišnji pregled komercijalnih jahti

Godišnji pregled obuhvaća vizualni pregled jahte, strojnog uređaja, uređaja i opreme, uključujući i odgovarajuća ispitivanja, kako bi se utvrdilo stanje jahte i da li je na zadovoljavajući način održavana.

Obim godišnjeg pregleda zavisi o opštem stanju i starosti jahte. Ukoliko se tokom obavljanja pregleda pojavi sumnja u pogledu stanja ili održavanja jahte, potrebno je prema nahođenju inspektora *Priznate organizacije* obaviti dodatno ispitivanje ili pregled.

Prije početka sprovodenja pregleda inspektor mora provjeriti potpunost i valjanost svih brodskih isprava.

Pregled trupa i opreme trupa, u obimu koliko je primjenjivo, obuhvata:

1. Opšti pregled palube i nadgrađa.
2. Pregled opreme za zaštitu osoba na jahti (ograde i rukohvate), uređaje za zatvaranje, bočna okna, sisteme za ventilaciju, odušnike, cijevi itd.
3. Opšti pregled vanjske oplate iznad vodne linije.
4. Detaljni pregled izbliza spoja trupa i balastne kobilice s unutrašnje strane (samo za jahte s pogonom na jedra i ugrađenom balastnom kobilicom).
5. Pregled sidara, sidrenih lanaca i sidrenog vitla.
6. Pregled i ispitivanje u radu (prema nahođenju inspektora) kormilarskog uređaja uključujući pripadajuću opremu i sisteme.
7. Vizuelni pregled pristupačnih dijelova jarbola, hvataljki i čelične užadi uz dodatni pregled visoko napregnutih područja oko jarbola i spojeva na palubi, prema nahođenju inspektora.

Za jahte za iznajmljivanje starosti deset godina i više i/ili čiji je trup izrađen od drva ili furnirskih ploča potrebno je obaviti pregled trupa na suhom prema detaljima koji bi trebali biti u statutarnoj sertifikaciji. Za jahte kod kojih je izdano Međunarodno svjedočanstvo o sigurnosti konstrukcije teretnog broda pregled trupa potrebno je obaviti u skladu sa primjenjivim odredbama koje bi trebale biti u pravilniku vodjeni pod - Opšti zahtjevi, pregleda postojećih jahti.

Pregled pogonskog uređaja, u obimu koliko je primjenjivo, obuhvaća:

1. Općipregled prostorije strojeva sa posebnom pažnjom na porivni sistem i opasnost od nastanka požara.
2. Provjeru pristupačnosti izlaza za slučaj nužde iz prostorije strojeva.
3. Pregled sredstava za zaštitu pri radu u prostoriji strojeva (zaštita od vrućih površina, zaštita od pokretnih dijelova, izolacija, uzemljenje, itd.).
4. Provjeru da se upućivanje strojeva na benzин, a koji su smješteni ispod glavne palube, ili u zatvorenim prostorima, ne može obaviti prije nego se prostori ventiliraju pomoću ventilatora u sigurnosnom radu.
5. Ispitivanje u radu sistema daljinskog upravljanja strojeva (za jahte dužine trupa preko 24 metra).

Za jahte kod kojih je izdano Međunarodno svječanstvo o sigurnosti konstrukcije teretnog broda pregled strojnog uređaja i električne opreme potrebno je obaviti u skladu sa primjenjivim odredbama i to bi u Pravilniku za statutarnu sertifikaciju jahte trebalo da stoji u odjeljku Opštih zahtjeva pregleda postojećih jahti.

Pregled opreme za gašenje požara, u obimu koliko je primjenjivo, obuhvaća:

1. Kod jahti za iznajmljivanje dužine trupa preko 24 metra provjera dostupnosti, smještaja i upotrebljivosti planova protipožarne zaštite.
2. Pregled ugrađenog protipožarnog sistema u strojarnicin(uključujući pripadne cjevovode, ventile, itd.) i provjeru podataka o redovnom servisiranju.
3. Provjeru dali je sva prenosiva protipožarna oprema složena na za to predviđenim mjestima, te provjeru podataka o redovnom servisiranju.
4. Nasumičnu provjeru prenosivih protipožarnih aparata kako bi se utvrdilo postoje li ispraznjeni aparati.
5. Provjeru da li je daljinsko zaustavljanje ventilatora i strojeva i zatvaranje dobave goriva u prostorima za strojeve u ispravnom stanju (izvršiti u obimu koliko je izvodljivo).
6. Provjeru dostupnosti i ispravnosti prenosivih protupožarnih aparata u kuhinji.
7. Provjeru sustava za prevenciju i gašenje požara u kuhinji gdje postoji prema za pripremu jela prženjem u dubokoj masti (friteza).
8. Opšti pregled sistema plina za kuhinjske potrebe, uključujući provjeru smještaja plinske boce za domaćinske potrebe, kao i ispravnosti plinskih potrošača.

Radiooprema:

- Potrebno je provjeriti da li se na jahti nalazi sva zahtijevana radiooprema i da li je u ispravnom stanju.
- Potrebno je provjeriti postojanje i valjanost "Dozvole za radio stanicu na plovilu", te usklađenost radioopreme ugrađene na jahti s onom navedenom u ovom dokumentu.
- Potrebno je provjeriti da li je ugrađena bilo koja nova radiooprema, odnosno jesu li na postojećoj opremi vršene prepravke koje bi mogle imati uticaja na funkcionalnost opreme.
- Potrebno je provjeriti smještaj,fizičku i elektromagnetsku zaštitu te rasvjetu svakog uređaja.
- Potrebno je provjeriti sve antene uključujući i vizuelni pregled napojnih vodova, te utvrditi da li je smještaj zadovoljavajući i ima li oštećenja ili nedostatka.
- Potrebno je obaviti vizuelni pregled rezervnih izvora električne energije (akumulatorskih baterija) u svrhu otkrivanja mogućih oštećenja uključujući i sve kablove, te provjeru ugradnje i vođenja.

Za jahte kod kojih je izdano Međunarodno svjedočanstvo o sigurnosti radioopreme pregled radioopreme potrebno je obaviti u skladu sa Pravilima statutarne sertifikacije jahti.

Sredstva za spašavanje

- Potrebno je provjeriti da li se na jahti nalaze sva zahtijevana sredstva za spašavanje za sve osobe na jahti (u slučaju da se na jahti nalaze djeca za njih dodatno mora biti osiguran dovoljan broj dječjih prsluka za spašavanje), provjeru da li su uredno složena i dostupna, te provjeru podataka o njihovom redovnom servisiranju, uključujući i signalna sredstva za slučaj pogibelji, rakete i buktinje.
- Prilikom obavljanja pregleda jahte s pogonom na jedra potrebno je provjeriti opremljenost jahte sa sigurnosnim užetom.

- Potrebno je provjeriti broj i smještaj radar-transpondera, te ispitati u radu prenosive VHF primopredajnike sredstava za spašavanje.

Za jahte kod kojih je izdano Međunarodno svjedočanstvo o sigurnosti opreme pregled sredstava za spašavanje potrebno je obaviti u skladu pravila koja treba da budu precizirana kod statutarne sertifikacije.

Sredstva za signalizaciju i pomagala za navigaciju.

Potrebno je provjeriti da li se na jahti nalaze sva zahtijevana sredstva za signalizaciju i pomagala za navigaciju (npr. radar, radar-reflektor, navigacijska svjetla, uređaji za zvučnu signalizaciju i signalna tijela, itd.) i da li su u ispravnom stanju.

Za jahte kod kojih je izdano Međunarodno svjedočanstvo o sigurnosti opreme pregled sredstava za signalizaciju i opreme za navigaciju potrebno je obavljati u skladu sa pravilnikom o statutarnoj sertifikaciji jahte.

Oprema za sprečavanje zagađenja

- Potrebno je obaviti vizuelni pregled unutar tanka za zadržavanje uljnih ostataka, te pregled pripadajuće pumpe, cjevovoda i armature s obzirom na koroziju, istrošenje i oštećenje.
- Gdje je primjenjivo potrebno je obaviti vizuelni pregled unutar tanka za odlaganje sanitarnih otpadnih voda, te pregled pokazivača razine (ako postoje), pripadajućih pumpi, cjevovoda i armature s obzirom na koroziju, istrošenje ili oštećenje.
- Gdje je primjenjivo potrebno je pregledati ugrađene i prenosive posude za prikupljanje smeća, uključujući poklopce, te pričvršćenja za brodsku konstrukciju.

Za jahte kod kojih je izdano Međunarodno svjedočanstvo o sprečavanju zagadjenja uljem pregled opreme trebalo bi obaviti u skladu sa pravilnikom o statutarnoj sertifikaciji jahte.

Za jahte kod kojih je izdano Međunarodno svjedočanstvo o sprečavanju zagađenja vazduha potrebno je obaviti pregled u skladu sa Pravilima koja treba da budu u statutarnoj sertifikaciji jahte.

4.4.4. Međupregled komercijalnih jahti

Međupregled obuhvata vizuelni pregled komercijalne jahte, strojnog uređaja, uređaja i opreme, uključujući i odgovarajuća ispitivanja kako bi se utvrdilo stanje jahte i da li je na zadovoljavajući način održavana.

Zahtjevi međupregleda smatraju se dodatnim onima navedenim za godišnji pregled koji treba da budu navedeni u Pravilima o statutarnoj sertifikaciji jahte.

Obim međupregleda zavisit će od opšteg stanja i starosti jahte. Ukoliko se tokom obavljanja pregleda pojavi sumnja u pogledu stanja ili održavanja jahte, potrebno je prema nahođenju inspektora obaviti dodatno ispitivanje ili detaljniji pregled.

Prije početka sprovođenja pregleda inspector mora provjeriti potpunost i valjanost:

1. Nadgrađa, krovova kormilarnice, silaza, pražnica ventilatora i cijevi, vidnika, palubnih nadsvjetala i drugih otvora.
2. Svi otvori na palubi sa njihovim zaštitnim poklopcima.
3. Svi otvori na bokovima, pramcu i krmi ispod glavne palube, te sredstava za njihovo vodonepropusno zatvaranje.
4. Bočnih okana, prozora i pripadnih zaštitnih poklopaca i uređaja za njihovo osiguranje.
5. Vanbrodskih izljeva, odvodnih ventila i cijevi za sondiranje.
6. Pune palubne ograde (linice), kao i otvore u njima predviđene za otjecanje vode s

palube, a posebnu pažnju posvetiti svakom otvoru koji ima klapnu - poklopac.

7. Pričvršćenja uključujući i ona kroz balastnu kobilicu.
8. Pojačanja strukture u području jarbola i spojna mjesta pripona.
9. Stanje strukturnih tankova.

Za jahte kod kojih je izdano Međunarodno svjedočanstvo o sigurnosti konstrukcije teretnog broda pregled trupa potrebno je obaviti pregled u skladu sa primjenjivim odredbama domaćeg pravilnika o statutarnoj sertifikaciji jahti.

Pregled pogonskog uređaja, u obimu koliko je primjenjivo, obuhvaća:

1. Ispitivanje u radu sistema daljinskog upravljanja strojeva.
2. Ispitivanje sistema kaljuže, uključujući provjeru rada pumpi i alarma visokog nivoa kaljuže.
3. Opštii pregled sistema plina za kućne potrebe.

Oprema za gašenje požara

- Potrebno je obaviti pregled prema odjeljku koji mora biti u Pravilima za statutarnu sertifikaciju jahti.
- Radioopremu je potrebno pregledati prema odjeljku koji mora biti u Pravilima za statutarnu sertifikaciju jahti.
- Sredstva za spašavanje je potrebno pregledati prema odjeljku koji mora biti u Pravilima za statutarnu sertifikaciju jahti.
- Sredstva za signalizaciju i pomagala za navigaciju je potrebno pregledati prema odjeljku koji mora biti u Pravilima za statutarnu sertifikaciju jahti.
- Oprema za sprečavanje onečišćenja je potrebno pregledati prema odjeljku koji mora biti u Pravilima za statutarnu sertifikaciju jahti.

Za jahte kod kojih je izdano Međunarodno svjedočanstvo o sprečavanju onečišćenja uljem pregled opreme je potrebno pregledati prema odjeljku koji mora biti u Pravilima za statutarnu sertifikaciju jahti.

Za jahte kod kojih je izdano Međunarodno svjedočanstvo o sprečavanju zagađenja vazduha potrebno je pregledati prema odjeljku koji mora biti u Pravilima za statutarnu sertifikaciju jahti.

4.4.5. Obnovni pregled komercijalnih jahti

Zahtjevi obnovnog pregleda smatraju se dodatnim onima navedenim za godišnji pregled koji treba da budu u odjeljku Pravilnika o statutarnoj sertifikaciji jahti .

Obim obnovnog pregleda zavisi o opštem stanju i starosti jahte. Ukoliko se tokom obavljanja pregleda pojavi sumnja u pogledu stanja ili održavanja jahte, potrebno je prema nahođenju inspektora obaviti dodatno ispitivanje ili pregled. U određenim slučajevima inspektor može se zahtijevati i skidanje podnica, obloga, donjeg dijela kabine, nestruktturnih tankova, krutog balasta, itd.

Trup i oprema trupa

Prilikom obavljanja obnovnog pregleda trupa i opreme trupa jahta mora biti podignuta na navoz, suhi dok, položena na potklade i sl.

Potrebno je obaviti pregled trupa na suvom.

Kod jahti s drvenim trupom potrebno je, u obimu koliko je primjenjivo, obaviti sljedeće:

- Očistiti i pregledati nadvodni dio trupa i dijelove koji su bili u dodiru s korozijom, utvrditi stanje rebara, te ako inspektor smatra potrebnim skinuti podnice i obloge, pokrov sliva uz hrptenicu, platice vanjske oplate i zaštitne limove, ukoliko postoje.

- Pregledati debljinu platica završnog voja i, ako inspektor smatra potrebnim, ispitati ih izvlačenjem drvenih čepova ili bušenjem.
- Pregledati glavne elemente strukture kuckanjem čekićem, izvlačenjem čepova ili bušenjem, pogotovo na mjestima gdje je slaba ventilacija.
- Pregledati izloženu palubu, a posebno trenice u području upora, na stikovima oko vitala, te na mjestima gdje se paluba naslanja na sponje i ostale veze. Prema potrebi potrebno je pregledati, i ukoliko inspektor smatra potrebnim, odstraniti dio zaštitnih obloga u lančaniku, te ustanoviti stanje strukture ispod njih.
- Na elementima strukture gdje se utvrdi prisutnost morskog crva, izjedanje ili truljenje potrebno je izvršiti djelimično ili potpuno obnavljanje na zadovoljstvo inspektora. U slučaju mehaničkog oštećenja ili istrošenja, ako je trenica izgubila 25% ili više svoje debljine, s obzirom na nominalnu vrijednost, ili je istrošenje veće od 20 mm, potrebno ju je obnoviti djelimično ili po čitavoj dužini.
- Detaljno pregledati i po potrebi obnoviti čelične spojeve kobilice s hrptenicom, spojeve pramčane statve i pramčane protustatve, krmene statve i krmene protustatve, kao i spojeve ostalih glavnih strukturalnih elemenata.
- Pregledati rašlje (zoju), pramčanu vjenčanicu, rebra, sponje (posebno na krajevima), koljena, rebra uz sidrene oči, rebra uz pramčanu statvu, krmeno zrcalo, te elemente strukture krme i pramca.
- Ukoliko čelična koljena ne prianjaju dobro uz sponje i oplatu, moraju se po potrebi obnoviti, što po potrebi uključuje i obnovu svornjaka.
- Pregledati palubne ograde, potpornje ograde, razmu i sl.
- U prostoriji strojeva pregledati stanje temelja strojeva. Čelični dijelovi temelja i strukture, te pregrade moraju se očistiti od korozije, pregledati i konzervirati.

Kod jahti kojima imaju trup izrađen od furnirske ploče sa zaštitnom oblogom ili pokrovom potrebno je obaviti i sljedeće, te prema potrebi izvršiti popravak na zadovoljstvo inspektora:

- Obratiti pažnju na stanje zaštite rubova i zaštitne obloge, te utvrditi da li postoje pukotine kroz koje bi voda mogla ući ispod zaštitne obloge.
- Utvrditi da li je došlo do delaminacije između slojeva.

Za jahte s trupom od čelika potrebno je obaviti pregled i mjerjenje debljina kako slijedi (osnovni zahtjevi za mjerjenje debljina moraju biti u odjeljku Pravilnika o statutarnoj sertifikaciji jahti):

Elementi strukture, oplata i ukrepe na kojima su uočena neprihvatljiva oštećenja ili istrošenja uslijed korozije ispod prihvatljive granice, moraju se obnoviti prema izvornoj debljini na zadovoljstvo inspektora.

Mjerjenje debljina elemenata strukture, oplate i ukrepa potrebno je obaviti kako slijedi:

Jahte starosti do 10 godina:

1. Sumnjiva područja (mjesta na kojima je uočeno istrošenje ili znatna korozija i/ili ga inspektor smatra sklonim ubrzanim trošenju) na cijeloj jahti.

Jahte starosti do 15 godina:

1. Sumnjiva područja na cijeloj jahti.
2. Glavna paluba.
3. Jedan poprečni presjek.
4. Unutrašnju strukturu u pramčanom piku, gdje je primjenjivo.

Jahte starosti preko 15 godina:

1. Sumnjiva područja na cijeloj jahti.
2. Glavna paluba.
3. Dva poprečna presjeka.
4. Unutrašnju strukturu u pramčanom i krmenom piku, gdje je primjenjivo.
5. Sve limove pojasa gaza na oba boka.
6. Sve kobilične limove, te dodatno i limove oplate dna u području strojarnice.
7. Nasumično odabrani elementi strukture, kao npr. rebara, palubnih sponja, pregrada, podveza, limova oplate pokrova dvodna, itd.

Za jahte dužine trupa do 24 metra može se odustati od mjerjenja debljina, ili se zahtijevani obim mjerjenja može smanjiti uz uslov da je inspektor zadovoljan stanjem strukture nakon pregleda izbliza i provedenog mjerjenja debljina u dovoljnom obimu kako bi se utvrdilo postojeće prosječno stanje strukture ispod zaštitnog premaza.

Za jahte s trupom od aluminijuma potrebno je obaviti pregled i mjerjenje debljina (za osnovne zahtjeve za mjerjenje debljina pravila treba da budu u statutarnoj sertifikaciji jahti) elemenata strukture, oplate i ukrepa na kojima su uočena neprihvatljiva oštećenja i istrošenja uslijed korozije ili galvanskih struja.

Mjerjenje debljina, bez obzira na starost jahte potrebno je obaviti kako slijedi:

1. Sumnjiva područja (mjesta na kojima je uočeno istrošenje ili znatna korozija i/ili ga inspektor smatra sklonim ubrzanim trošenju) na cijeloj jahti.
2. Vanjska oplata u području krme i strojarnice (samo za jahte starosti 10 godina i više).

Ukoliko su prilikom mjerjenja debljina utvrđena istrošenja ispod prihvatljivih granica istrošeni elementi strukture moraju se obnoviti prema izvornoj debljini na zadovoljstvo inspektora.

Obaviti pregled na mjestima gdje su moguća visoka naprezanja strukture, te prema potrebi obaviti ispitivanje penetrantima. U slučaju potrebe izvršiti neophodne popravke prema nahođenju i na zadovoljstvo inspektora.

Kod jahti s trupom od stakloplastike potrebno je izvršiti pažljivi i sveobuhvatni pregled trupa kako bi se uočili vidljivi znakovi u promjeni stanja površinskog sloja ili oštećenja uslijed kontakta s morskim dnom, molom ili sl., te izvršiti neophodne popravke prema nahođenju i na zadovoljstvo inspektora.

Dodatno je potrebno obratiti posebnu pažnju na mjestima gdje su moguća visoka naprezanja strukture, kutovima otvora i drugim prekidima strukture.

U posebnim slučajevima inspektor može obaviti pregled bušenjem na sumnjivim mjestima, zatražiti uzimanje uzoraka strukture ili zatražiti mjerjenje postotka vlage u strukturi trupa.

Potrebno je obaviti pregled jarbola i opute jarbola kako slijedi, s napomenom da su niže navedeni zahtjevi primjenjivi na metalne i drvene jarbole, ali se mogu primijeniti i na kompozitne jarbole u opsegu koliko je primjenjivo.

Pregled strukture jarbola obuhvaća, u opsegu koliko je primjenjivo:

- U slučaju potrebe inspektor može zahtijevati.
- Ispitivanje metalnih jarbola nekom od metoda bez razaranja, vodeći računa o općem ustanovljenom stanju strukture jarbola konstrukcije.
- Provjeru stanja strukture donjeg dijela jarbola, spojeva s palubom i temelja jarbola i njegovom održavanju.

Pregled čvrstih (fiksnih) pripona obuhvaća:

- Vizuelni pregled spojnih elemenata: zatezača (stezaljki), viljuški, spojnih mjesta pripona.

- Vizualni pregled krajeva čelične užadi, s time da se krajevi čelične užadi moraju provjeriti na koroziju, pukotine ili puknutu užad.
- Vizualni pregled oko 10% duljine čvrstih pripona.

Potrebno je obaviti pregled pramčane čelične užadi, pogotovo ako su ugrađeni uređaji za namatanje pramčanog jedra, kako slijedi:

1. Gornje i donje kraleve.

2. Područja čelične užadi gdje su postavljeni nosači uređaja za namatanje.

Ovisno o zatečenom stanju inspektor može zahtijevati rastavljanje jarbola i čvrstih pripona. Kod jahti za iznajmljivanje starosti deset godina i više preporučuje se da se jarboli i čvrste pripone pregledaju u rastavljenom stanju jednom u pet godina (rastavljanje se može zahtijevati počevši od drugog i svakog sljedećeg obnovnog pregleda). Križeve jarbola potrebno je pregledati na isti način kao i konstrukciju jarbola.

Kod drvenih jarbola potrebno je pregledati jarbole na peti ili na prolazu kroz palubu, (skinuti jedan do dva klina). Također je potrebno izvršiti detaljni vizualni pregled da bi se ustanovio mogući poprečni lom jarbola, te provesti zatvaranje svih rupa od crvotočine ili sličnih oštećenja koja ne utječu na čvrstoću, kako bi se spriječio ulazak vode. Dodatno je potrebno pregledati sve pomicne i čvrste pripone, provjeriti okove, te pregledati jedra i pričuvna jedra. Ukoliko inspektor smatra potrebnim, treba pregledati sve pomicne i čvrste pripone i okove u rastavljenom stanju. Gdje je primjenjivo i izvodljivo jarboli se trebaju skinuti kako bi se pregledala struktura u području prolaza kroz palubu.

Oprema trupa

Potrebno je obaviti pregled sljedećeg, u obimu koliko je izvodljivo:

1. Nadgrađa, krovova kormilarnice, grotala, silaza, pražnica, ventilacijskih otvora i odušnika, vidnika, palubnih nadsvjetala i drugih otvora, uključujući sredstva za njihovo zatvaranje. Posebna pažnja se mora obratiti na kutovima otvora i drugim prekidima strukture.
2. Svi otvori na palubi sa njihovim zaštitnim poklopциma.
3. Svi otvori na bokovima, pramcu i krmi ispod glavne palube, te sredstava za njihovo vodonepropusno zatvaranje.
4. Bočnih okana, prozora i pripadnih zaštitnih poklopaca i uredaja za njihovo osiguranje.
5. Vanbrodskih odvoda, odvodnih ventila i cijevi za sondiranje.
6. Pune palubne ograde (linice), kao i otvore u njima predviđene za otjecanje vode s palube, a posebnu pažnju posvetiti svakom otvoru koji ima klapnu - poklopac.
7. Pričvršćenja uključujući i ona kroz balastnu kobilicu.
8. Pojačanja strukture u području jarbola i spojna mjesta pripona.
9. Stanje strukturnih tankova.

Prilikom pripreme za pregled lančanik je potrebno očistiti, a sidreni lanci (sidrena užad) moraju se očistiti i rastegnuti na obali. Sidra se moraju očistiti i moraju biti pristupačna za pregled. Sidra i sidreni lanci moraju se vizualno pregledati, te se prema nahođenju inspektora mora izvršiti mjerjenje lanaca i vaganje sidara.

Kod komercijalnih jahti I jahti za iznajmljivanje dužine trupa do 24 metra, kao i kod jahti dužine trupa preko 24 metra bez obzira na namjenu potrebno je izvršiti mjerjenje lanaca (mjerjenje se zahtijeva za lance koji nisu izrađeni od korozijski otpornog materijala). Istrošene karike lanca treba zamijeniti. Dozvoljeno istrošenje srednjeg promjera karike sidrenog lanca iznosi do 12% od izvornog promjera. Mjerjenje se obavlja po tri karika na svakoj uzi (27,5 m) lanca i to na početku, sredini i kraju svake uze lanca. Dodatno je potrebno izvršiti i vaganje sidara. Dozvoljeno smanjenje težine sidra iznosi 10 % od izvorne težine.

Potrebno je provjeriti funkcionalnost sidrenog vitla. Kormilo je potrebno pregledati u skladu sa pravilima koja treba da su sastavni dio Pravilnika o statutarnoj sertifikaciji jahti.

Prilikom pregleda komercijalnih jahti i jahte za iznajmljivanje kormilo treba skinuti kako bi se omogućio detaljni pregled štenaca, dok se prilikom pregleda jahte za lične potrebe skidanje kormila može zahtijevati jedino ako to inspektor smatra potrebnim.

Potrebno je obaviti vizuelni pregled glavnih i pomoćnih uređaja za kormilarenje, njihovo ispitivanje u radu, sustava upravljanja, te pregled šipke i lanaca uzdi kormila, ukoliko postoje.

Potrebno je obaviti pregled vratila brodskog vijka koja treba da su u skladu sa pravilima koja detaljno moraju biti data u statutarnoj sertifikaciji jahti.

Dodatno, za sve jahte dužine trupa do 24 metra i kojima je pojedinačna snaga porivnog stroja iznad 110 kW inspektor može zahtijevati skidanje vratila brodskog vijka radi vizualnog pregleda sljedećih dijelova, u opsegu koliko je primjenjivo i izvodljivo:

1. Svi izloženih dijelova.
2. Pregledati oblogu vratila (ako postoji) odnosno radne površine.
3. Pregledati ležajeve statvene cijevi.
4. Pregledati brtvenice ulja i krom-čelične košuljice.
5. Pregledati brodski vijak te sve elemente njegovog pričvršćenja i osiguranja.
6. Izmjeriti zračnosti ležajeva prije i nakon provedenog pregleda.
7. Kontrolirati brtvljenje (propuštanje) obiju brtvenica.
8. U slučaju potrebe ispitati (jednom od odobrenih metoda ispitivanja bez razaranja) stražnji cilindrični dio vratila (od navlake, ako postoji, ili izlaza vratila iz ležaja) do otprilike 1/3 dužine konusa od šireg dijela vratila, ili do prijelaza vratila u prirubnicu (ako je spoj sa vijkom prirubnički).

Za jahte dužine trupa preko 24 metra i kojima je pojedinačna snaga porivnog stroja iznad 110 kW potrebno je skinuti vratilo brodskog vijka kako bi se izvršio pregled gore navedenih dijelova, u opsegu koliko je primjenjivo i izvodljivo.

Za ostale vrste vratila, za koje nije primjenjiv gore navedeni opseg pregleda, isti će biti određen od strane inspektora, prema potrebi u suradnji s Glavnim uredom *Priznate organizacije*.

Ostala oprema i uređaji

Ako inspektor smatra potrebnim, struktturni ili nestruktturni tankovi za morsku ili slatkou vodu moraju se testirati vodenim stupcem do razine preljeva.

Potrebno je obaviti pregled usisa mora i zaštitne rešetke, oplatne priključke i ventile i njihova pričvršćenja za trup što mora biti usklađeno sa pravilima iz Pravilnika o statutarnoj sertifikaciji jahte.

Zaštita pri radu, smještaj posade i putnika

Za komercijalne jahte i jahte za iznajmljivanje dužine trupa preko 24 metra potrebno je izvršiti pregled sljedećeg, u obimu koliko je primjenjivo:

1. Pristupni siz, utvrđivanje da li je u dobrom stanju i siguran za uporabu.
2. Prostori nastambi, uključujući i prostore za boravak putnika, te kabine za putnike, opći pregled, te da li se čisto i uredno održavaju.
3. Prostori nastambi, utvrđivanje dostatnosti i ispravnosti rasvjete.
4. Prostori nastambi, utvrđivanje ispravnosti sistema grijanja, ventilacije i klimatizacije.
5. Prostori nastambi, utvrđivanje da li su uništeni glodavci i insekti.
6. Prostori nastambi, utvrđivanje da li je kuhinja čista i prikladna za pripremu hrane.

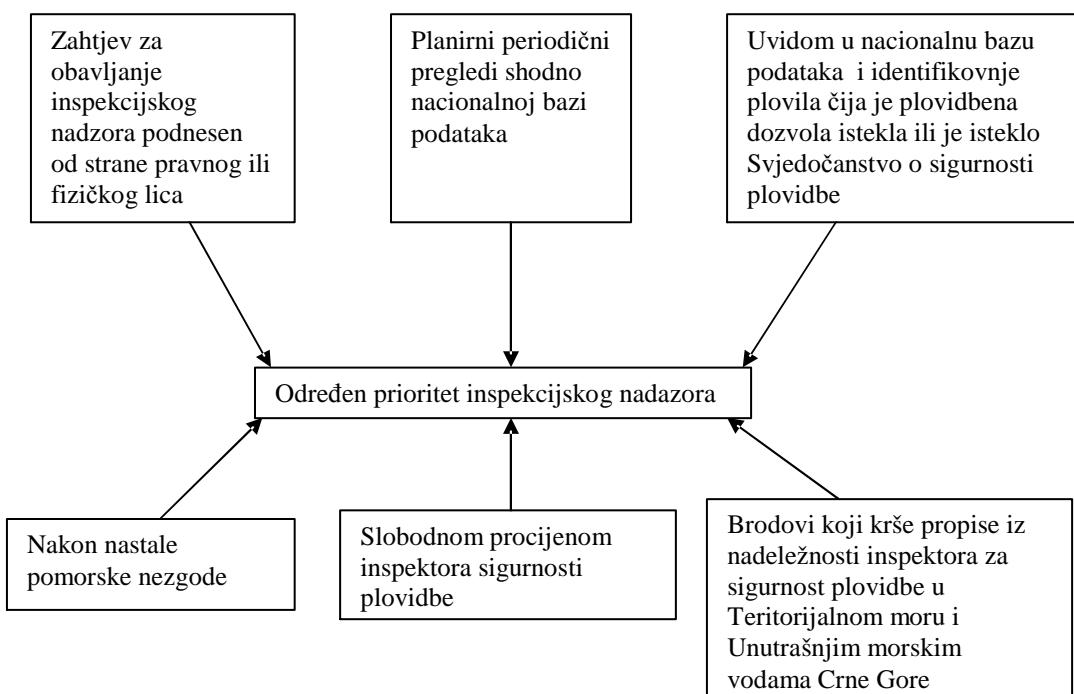
7. Prostori nastambi, utvrđivanje da li su hladnjače za hrani i zalihe čiste, odgovarajućeg kapaciteta i sposobne održavati odgovarajuću temperaturu.
8. Utvrđivanje potpunosti brodske apoteke.
9. Sanitarni prostori posade i putnika, utvrđivanje da li se čisto i uredno održavaju, te da li su kupatila, sanitарне prostorije, umivaonici i slavine pitke vode u ispravnom stanju.
10. Pregled kako bi se utvrdila prohodnost puteva i izlaza u nužnosti, te da li su isti odgovarajuće označeni i osvijetljeni.
11. Prostорије strojeva, заштита од vrućih površina, заштита od pokretnih dijelova, izolacija, uzemljenje, itd.
12. Prostорије strojeva, uključujući i prostор kormilarskog uređaja, opći pregled, te da li se uredno i čisto održavaju (bez zauljenih voda, krpa, stupe i otpada).
13. Radni prostori, utvrđivanje da li su na uređajima, opremi, vratima i opasnim zonama natpisi namjene i upozorenja od opasnosti.
14. Radni prostori, utvrđivanje da li su opremljeni odgovarajućim zaštitama od pada (ograde, rukohvati), buke i vibracija.
15. Radni prostori, utvrđivanje da li su odgovarajuće osvijetljeni.

Jahte kod kojih je izdato Međunarodno svjedočanstvo o sigurnosti konstrukcije teretnog broda i Međunarodna svjedodžba o teretnoj liniji.

Za jahte kod kojih je izdana Međunarodna svjedodžba o sigurnosti konstrukcije teretnog broda pregled trupa potrebno je obaviti u skladu s primjenjivim odredbama.

4.5. Odabir broda za vršenje inspekcijskog nadzora u lukama Crne Gore otvorenim za Međunarodni saobraćaj

U skladu sa postojećim zakonskim okvirom na osnovu izvora informisanja određuje se prioritet inspekcijskog nadzora sigurnosti plovidbe.



Šema 11. „Prioritet inspekcijskog nadzora“⁵¹

⁵¹ <http://emsu.europa.eu/sc-main/thetis.html>

Nakon utvrđenja prioriteta (broda za inspekciju) Inspektor sigurnosti plovidbe odlazi na brod i vrši inspekcijski nadzor po već utvrđenim procedurama i kontrolnim listama definisanim Zakonskim i podzakonskim aktima Crne Gore iz ove oblasti.

Postupak koji slijedi nakon toga, definisan je kao „**POSTUPAK NAKON IZVRŠENOG INSPEKCIJSKOG NADZORA**“.

Odabir plovog ili plutajućeg objekta za obavljanje inspekcijskog nadzora u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Crne Gore.

Nakon odabranog prioriteta pristupa se inspekcijskom nadzoru sigurnosti plovidbe.

Bez obzira sa kog izvora je dobijena informacija o kršenju sigurnosti plovidbe, ista prvo mora biti registrovana u nadležnoj Lučkoj kapetaniji gdje će se izvršiti odabir prioriteta. Navedenim činom odpočinje proces prikupljanja svih potrebnih informacija i redovno ažuriranje zapisnika od samog momenta dobijanja početne informacije.

Inspektori sigurnosti plovidbe po obavljenom inspekcijskom nadzoru sastavljaju zapisnik, koji predstavlja javnu ispravu i kao dokaz služi u propisanom postupku, donose rješenje, vode evidenciju i izvještavaju o svom radu, po potrebi dnevno, a obavezno mjesečno i godišnje.

Izvještaj o obavljenom inspekcijskom nadzoru takođe će unositi u Nacionalnu i THETIS bazu podataka (samo za brodove u međunarodnoj plovidbi) čime će isti biti dostupni svim članicama Paris MoU-a.

Ako inspektori sigurnosti plovidbe u obavljanju inspekcijskog nadzora utvrde nedostatke ili nepravilnosti preventivno će ukazati subjektu nadzora na iste, po potrebi izreći korektivnu mjeru putem donošenja „usmenog - viva voce“, rješenja na zapisnik u skraćenom postupku o „glavnoj stvari- predmetu postupka“, tj. o obavezi nadziranog subjekta da otkloni utvrđene nezakonitosti u određenom roku.

Ako te nezakonitosti predstavljaju neposrednu opasnost po život i zdravlje ljudi i imovinu veće vrijednosti ili kada je u pitanju zaštita drugog javnog interesa, inspektori mogu preuzeti i druge pravne mjere repersivnog karaktera, bilo proširivanjem usmenog rješenja sa raznim vrstama zabrana i/ili donošenjem „zaključka“ na zapisnik o „procesnim pitanjima“, tj. o izricanju novčanih kazni, privremenom oduzimanju predmeta radi obezbjeđenja dokaza, podnošenju zahtjeva za pokretanje prekršajnog postupka, a ako ustanovi da je učinjeno kažnjivo ili krivično djelo, podnosi prijavu nadležnom javnom tužilaštvu radi pokretanja postupka. u slučaju donošenja „usmenog - viva voce“ rješenja inspektor je dužan donijeti i pismeno rješenje u odgovarajućem roku.

Kad inspektori sigurnosti plovidbe u obavljanju inspekcijskog nadzora utvrde povedu propisa ili kad postoji osnovana sumnja da je došlo do povrede propisa, i kada ne izreknu novčanu kaznu prekršiocu ili ne donešu rješenje u skraćenom postupku, uzimaju izjavu - saslušavaju zakonskog predstavnika subjekta nadzora, po potrebi saslušavaju i svjedoče i/ili preuzimaju posebne radnje inspekcijskog postupka, radi utvrđivanja činjeničnog stanja, podnose zahtjev - prijavu odgovarajućem organu protiv odgovorne osobe u zakonskom roku. Postupak po zahtjevima i prijavama inspektora sigurnosti je hitan.

Protiv rješenja koje inspektori sigurnosti plovidbe donesu u prvom stepenu može se izjaviti žalba u zakonskom roku koji teče po primitku rješenja. žalba se preko organa inspekcije sigurnosti plovidbe podnosi Ministarstvu saobraćaja i pomorstva.

Inspektori sigurnosti plovidbe koji donose rješenje odredit će u rješenju da žalba ne odlaže izvršenje rješenja, ako bi takvo odlaganje pouzrokovalo ili moglo prouzrokovati opasnost po sigurnost plovidbe, ugroziti ljudske živote ili izazvati znatnu materijalnu štetu.

Ako inspektori sigurnosti plovidbe izreknu novčanu kaznu i ako se takva kazna naplati u roku od tri dana od učinjenog prekršaja, protiv takve naplate ne može se izjaviti žalba, odnosno nema mesta žalbi.

Ako prekršilac ne plati izrečenu mu kaznu po izdatom nalogu u ostavljenom roku, inspektori sigurnosti plovidbe donijet će rješenje u skraćenom postupku i podnijeti zahtjev za pokretanje prekršajnog postupka u roku od 48 časova.

Prvostepeni organ ima obavezu hitnog postupanja i rješavanja po zahtjevima inspektora, a na rješenje tog organa može se izjaviti žalba drugostepenom organu.

Imajući u vidu primjenu navedenog sistema kontrole, aktivnosti su usmjerene i na izbjegavanju nepotrebnog zadržavanja ili kašnjenja brodova ili drugih plovnih ili plutajućih objekata, te ako je brod ili drugi plovni ili plutajući objekat nepotrebno zadržan ili kasni, ima pravo na naknadu za svaki gubitak ili pretrpljenu štetu.

4.6. Kratak osvrt na način primjene novog režima inspekcijskog nadzora u zemljama Evropske Unije

Obzirom da je Crna Gora postala pridruženi član Paris MoU (Jun 2011. godine) u obavezi smo da u narednom periodu približimo naše zakonske akte i procedure procedurama inspekcijskog nadzora Paris MoU u prvoj polovini 2015. godine. Kao rezultat navedenih aktivnosti dobili smo pristupnu tačku TETIS bazi podataka i punopravno učešće na sjednicama Paris MoU. Takođe smo u obavezi da periodično obavještavamo direkciju Paris MoU o napravljenom napretku ka punopravnom članstvu. Jedna od obaveza je i pravljenje ove procedure gdje smo uključili TETIS bazu podataka kao obavezujuću kariku informativnog lanca inspekcijskog nadzora brodova u Crnoj Gori.

5. UPRAVA POMORSKE SIGURNOSTI CRNE GORE

Uprava pomorske sigurnosti vrši poslove uprave koji se odnose na:

- sigurnost plovidbe u obalnom moru Crne Gore;
- uređivanje i održavanje pomorskih plovnih puteva, postavljanje objekata sigurnosti na plovnim putevima i obezbjeđivanje njihovog pravilnog funkciranja;
- vršenje radio službe za zaštitu ljudskih života i sugurnosti plovidbe na moru;
- utvrđivanje sposobnosti za plovidbu plovnih objekata;
- vršenje tehničkog nadzora nad građenjem ili prepravljenjem, kao i pregledom plovnih objekata u toku plovidbe;
- izdavanje isprava i svjedočanstva brodovima;
- organizovanje i obavljanje akcija traganja i spašavanja na moru;
- zaštita mora od zagadenja sa plovnih i plutajućih objekata;
- upis i vođenje registra jahti;
- i drugi poslovi koji su u nadležnosti Uprave.

Uprava pomorske sigurnosti je osim organizacijski i tehnički vrlo važan elemenat u inspekcijskom nadzoru komercijalnih jahti.

Kroz Statutarnu sertifikaciju jahte UPS vrlo jasno definiše sve vrste pregleda sa posebnim i naglašenim siguronosnim aspektima za komercijalno korišćenje jahti koje viore crnogorsku zastavu.Tako inspektorji pregledaju jahte prije dobijanja crnogorske zastave utvrđujući kao (FS) flag state, uslove pod kojima će jahta ploviti.

5.1. Statutarna sertifikacija jahti (Pravila UPS-a Crne Gore)

Jahta je sposobna za plovidbu u određenim kategorijama plovidbe i za određenu namjenu ako zadovoljava odredbe tehničkih pravila u vezi sa:

1. sigurnošću ljudskih života, jahte i imovine,
2. sigurnosnom zaštitom,
3. sprečavanjem zagađivanja mora sa jahti uljem, štetnim materijama, otpadnim vodama i smećem,
4. sprečavanjem zagađivanja vazduha,
5. zaštitom mora od bioinvazionih vrsta u balasnim vodama,
6. zaštitom morske okoline od štetnog djelovanja sistema protiv obrastanja trupa,
7. zaštitom na radu, smještajem posade i drugih lica zaposlenih na brodu,
8. uslovima za prevoz putnika,

Pored gore navedenih uslova jahta je sposobna za plovidbu i:

1. ako je na njoj ukrcan barem najmanji propisani broj članova posade sa odgovarajućim svjedočanstvima o sposobljenosti i dopunskoj sposobljenosti koju jahta mora imati za sigurnu plovidbu (1član posade),
2. ako je smještaj i broj ukrcanih putnika u skladu sa:
 - propisima kojima se uređuje prevoz putnika,
 - odredbama i uslovima navedenim u brodskim dokumentima, zapisima i knjigama i odobrenoj tehničkoj dokumentaciji,
3. ako je namijenjena za duži boravak na moru shodno Tehničkim pravilima,
4. ako su na jahti osigurani propisani uslovi pružanja medicinske pomoći i ako jahta ima i pravilno vodi brodsku ambulantu.

Tehnički nadzor jahte, koja se ne gradi po Direktivi Evropske Unije EU/94/25/EC, Koda federalnih propisa 33 Sjedinjenih Američkih Država, Djelovi 181 i 183 ili Kodova MGN 280 (M) i MSN 1792 (M) Pomorske agencije i Obalne straže Ujedinjenog kraljevstva, obuhvata:

1. Odobrenje tehničke dokumentacije na osnovu koje se jahta gradi popravlja ili prepravlja,
2. tipsko ili pojedinačno odobrenje pogonskih mašina, uređaja i opreme namijenjene za ugradnju u jahti,
3. nadzor nad izradom materijala, pogonskih mašina, uređaja i opreme namijenjene za ugradnju u jahtu u radionicama proizvođača,
4. odobrenje proizvođača i uslužnih organizacija,
5. nadzor nad gradnjom trupa i ugradnjom pogonskih mašina, uređaja i opreme u brodogradilištu,
6. verifikaciju sigurnosne zaštite jahte,
7. pregledi, ocjene i verifikacije postojećih jahti.

Suprotno gore navedenom za jahte koje se grade po Direktivi Evropske Unije EU/94/25/EC, Koda federalnih propisa 33 Sjedinjenih Američkih Država, Djelovi 181 i 183 ili Kodova MGN 280 (M) i MSN 1792 (M) Pomorske agencije i Obalne straže Ujedinjenog kraljevstva, prihvata se Izjava o usaglašenosti prilikom gradnje.

5.2.Tehnički pregled jahte

Pregledom, ocjenom i verifikacijom (u daljem tekstu: pregled) postojeće jahte utvrđuje se sposobnost jahte za plovidbu.

Pregled jahte može biti: osnovni, periodični i vanredni.

Osnovni pregled je obavezan pregled kojem podliježe upotrebljavana jahta i nova jahta koja ne ispunjava zahtjeve Člana 13, stav 3, Zakona o jahtama prije početka njenog upisa u upisnik jahti, izmjene namjene, izmjene granica plovidbe ili drugog svojstva jahte na koje se odnose odredbe Tehničkih pravila.

Osnovni pregled za prvu registraciju jahte koja je građena po Direktivi Evropske Unije EU/94/25/EC, Koda federalnih propisa 33 Sjedinjenih Američkih Država, Djelovi 181 i 183 ili Kodova MGN 280 (M) i MSN 1792 (M) Pomorske agencije i Obalne straže Ujedinjenog kraljevstva, nije uslov upisa u registar jahti Crne Gore a organ uprave će odrediti kategoriju plovidbe.

Periodični pregled jeste obavezan godišnji i obnovni pregled propisan Tehničkim pravilima.

Periodičnim-godišnjim pregledom obavezuju se:

1. Jahte za iznajmljivanje,
2. Jahte za ličnu upotrebu preko 24 metra.

Periodičnim-obnovnim pregledom obavezuju se jahte za ličnu upotrebu do 24 metra dužine

Osnovni i periodični pregled mogu trajati najduže 3 mjeseca od datuma podnošenja Zahtjeva za tehnički pregled.

Vanredni pregled jeste obavezan pregled kojem podliježe postojeća jahta:

1. nakon što pretrpi nesreću ili se utvrde nedostaci koji mogu uticati na sposobnost jahte za plovidbu,
2. prilikom popravki, prepravki ili obnove djelova jahte,
3. prilikom privremene promjene namjene ili područja plovidbe,

Strana jahta koja ne posjeduje sertifikat o registraciji dokazuje svoju sposobnost za plovidbu u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Crne Gore vanrednim pregledom.

Ukoliko je prilikom vanrednog pregleda značaj uočenih nedostataka takav da može ugroziti sigurnost jahte, ljudskih života ili okoline, Uprava pomorske sigurnosti će suspendovati ili povući postojeći Sertifikat i odmah zahtijevati sprovođenje popravke u luci pregleda, ili će ukoliko to zbog opravdanih razloga nije sprovodivo (npr. zbog nedostupnosti resursa za sprovođenje popravke) razmotriti uslov pod kojim će se jahti dozvoliti plovidba do prve luke gdje će se popravka obaviti.

Nakon završetka pregleda UPS dostavlja vlasniku izvještaj o obavljenom pregledu. Svakoj primjedbi postavljenoj od strane UPS tokom obavljanja pregleda, dodjeljuje se rok do kada ista mora biti otklonjena.

Jahta se mora odgovarajuće održavati i time osigurati takvo stanje jahte i njene opreme da jahta u svakom pogledu bude sposobna za plovidbu bez opasnosti za samu jahtu, lica na jahti i okolinu.

5.3. Pregled jahte radi utvrđivanja njene sposobnosti za obavljanje probne plovidbe

Pregled jahte radi utvrđivanja njene sposobnosti za obavljanje probne plovidbe je obavezan pregled kojem podliježe jahta prije polaska na probnu plovidbu.

Obim pregleda treba biti takav da se sa sigurnošću može utvrditi da jahta udovoljava posebnim uslovima propisanim za obavljanje probne plovidbe.

Gore navedeno se primjenjuje na jahti koja za vrijeme probne plovidbe vije zastavu Crne Gore ili vije zastavu druge države ako se probna plovidba obavlja u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Crne Gore.

Obim i način obavljanja osnovnog pregleda i pregleda radi utvrđivanja sposobnosti za obavljanje probne plovidbe kao i vrsta, obim i način obavljanja periodičnih pregleda propisani su Tehničkim pravilima.

5.4. Baždarenje jahte

Baždarenje jahte obavlja se radi utvrđivanja baždarskih mjera jahte.

Strano svjedočanstvo o baždarenju priznaje se pod uslovom da je jahta baždarena na način koji se bitno ne razlikuje od baždarenja propisanog Tehničkim pravilima o baždarenju čamaca i brodova UPS.

Baždarenje jahte obavlja organ uprave prema Tehničkim pravilima o baždarenju čamaca i brodova UPS.

Baždarenju podliježu:

1. Svaka jahta preko 24 metra bez obzira na namjenu koja se upisuje u Registar jahti Crne Gore,
2. Svaka jahta koja se upisuje u Registar jahti Crne Gore a koja pri upisu ne posjeduje sertifikat o gradnji ili izjavu o usaglašenosti prilikom gradnje,
3. Strana jahta koja u crnogorskoj luci podliježe plaćanju naknade čija se visina utvrđuje prema tonaži ako je baždarena prema pravilima čije se odredbe bitno razlikuju od odredbi Tehničkih pravila.

Baždarenje jahte obavlja se prije njenog upisa u registar jahti.

Ponovno baždarenje jahte obavlja se :

1. ako su poslijе baždarenja jahte nastale promjene u rasporedu, konstrukciji, kapacitetu, upotrebi prostora, broju lica koji je dopušten da se prevozi jahtom,
2. ako se posumnja u pravilnost već obavljenog baždarenja,
3. U slučaju ponovnog baždarenja, prema odredbi stava 1. tačka 1. ovog člana, zavisno od obavljenih prepravki/popravki jahti, ponovno baždarenje mora se obaviti u potpunosti ili djelimično.

Za jahte dužine do 24 metra, dužinom će se računati mjera data u Svjedočanstvu o gradnji jahte odnosno Izjavi o usklađenosti sa Direktivom/Kodovima ili Svjedočanstvu o baždarenju.

Ukoliko jahta ne posjeduje nijedan od gore navedenih dokumenata dužinu jahte će odrediti Uprava shodno Tehničkim pravilima o baždarenju čamaca i brodova Uprave pomorske sigurnosti i izdati Svjedočanstvo o baždarenju.

5.5. Sertifikat o registraciji jahte

Sertifikat o registraciji jahte se izdaje nakon uspješno obavljenog osnovnog i/ili periodičnog pregleda.

Privremeni sertifikat o registraciji jahte se može izdati nakon ispunjenja zahtjeva navedenih u osnovnom pregledu ovog dijela Tehničkih pravila i dostavljene dokumentacije navede u članu 14, stav 2 Zakona o jahtama.

Kada na jahti u vrijeme isteka Sertifikata o Registraciji jahte nije moguće obaviti periodični pregled, organ uprave može izdati Privremeni sertifikat o registraciji jahte, za period ne duži od tri mjeseca, računajući od datuma isteka važnosti Sertifikata o registraciji jahte i to razmatrajući svaki slučaj posebno, kada se ocijeni da je ispravno tako postupiti.

Periodični pregled mora se obaviti u roku važenja izdatog privremenog Sertifikata o registraciji jahte.

Kao datum početka važnosti Sertifikata o registraciji jahte smatra se:

1. Datum uspješno završenog osnovnog pregleda,
2. Datum izdavanja Privremenog sertifikata,
3. Datum uspješno završenog periodičnog pregleda u periodu do 30 dana od isteka važnosti Sertifikata o registraciji jahte.

Nakon uspješno izvršenog vanrednog pregleda važeći Sertifikat o Registraciji jahte ostaje nepromijenjen a organ uprave će na izvjestaju o pregledu jahte evidentirati izvršeni pregled i unijeti eventualne promjene nastale na jahti.

UPS, u slučajevima kada se ustanovi da nijesu ispunjeni svi zahtjevi Tehničkih Pravila, zadržava pravo da ne izda Sertifikat o Registraciji jahte punog roka važnosti, bez obzira o prethodno izdatom Privremenom Sertifikatu o Registraciji dok se ne ispune svi propisani zahtjevi, o čemu se vlasnik posebno obavještava.

Sertifikat o Registraciji jahte, izvještaj o obavljenim pregledima, kao i ostala dokumenta izdata ili ovjerena od UPS vlasnik je dužan da stalno čuva na jahti, te da omogući uvid u iste na zahtjev Ministarstva saobraćaja i pomorstva ili inspektora UPS.

Dokumenta koje je izdala ili potvrdila UPS gube važnost u sljedećim slučajevima:

1. Ako se primjedbe koje je postavila UPS ne otklone do datuma isteka, ili se njihovo otklanjanje nije dogodilo u dogовору sa UPS.

- U slučaju nepridržavanja bilo kojih uslova ili ograničenja datih u ispravama ili u bilo kojim drugim dokumentima koje je izdala ili ovjerila UPS (npr. gaz, područje plovidbe, stanje mora, snaga glavne pogonske mašine, ukupnog dozvoljenog broja osoba), odnosno nekih drugih posebnih ograničenja navedenih u Priručniku za korišćenje plovila.

5.6. Primjena pravila

Pravila se sastoje iz četiri dijela:

- Dio 1. - Opšti dio,
- Dio 2. - Nadzor/ocjena usklađenosti za vrijeme gradnje čamca i jahte,
- Dio 3. - Pregled jahte,
- Dio 4. - Minimalni broj članova posade na jahtama.

Zakonom o jahtama jasno je određena definicija jahte.

Sa tehničke strane ista mora ispunjavati standarde koji joj omogućavaju duži boravak na moru i to:

- Kabinu za sve putnike sa najmanje dva ležaja dužine ne manje od 180 cm,
- Toaletom koji u sebi sadrži WC i umivaonik ili tuš kabinu sa slatkom vodom, povezanim sa sanitarnim čvorom,
- Tank pitke vode,
- Tank fekalija,
- Fiksna VHF radio stanica.

Uz gore navedeno motorna jahta ukupne snage ugrađenih pogonskih uređaja do 110 kW može ploviti samo u kategoriji C2 ili C3, dok jahti sa ugrađenim pogonskim motorom snage preko 110 kW može biti određena bilo koja kategorija plovidbe definisana Članom 15. Zakona o jahtama.

5.7. Ukupni dozvoljeni broj osoba na komercijalnoj jahti

Kod jahte dužine trupa do 24 metra kao mjerodavan podatak o najvećem broju osoba koji se iskazuje u Svjedočanstvu o sposobnosti jahte za plovidbu uzima se najveći dopušteni broj osoba koji je naveden u Deklaraciji o usklađenosti i nije podložan dodatnim provjerama i ne može se povećavati. Pri tome je potrebno posebno voditi računa o činjenici da je u nekim slučajevima u deklaraciji o usklađenosti za različite projektne kategorije naveden različit najveći dopušteni broj osoba.

Kod jahte dužine trupa preko 24 metra najveći dopušteni broj osoba određuje se razmatrajući svaki pojedini slučaj zasebno, uzimajući u obzir odredbe iz pravilnika o sertifikaciji jahti.

Dodatno je navedeno u Pravilniku bez obzira na dužinu trupa i namjenu jahte, najveći dopušteni broj osoba koji se iskazuje u svjedočanstvu o sposobnosti jahte za plovidbu ne može biti veći od ukupnog broja osoba za koje na jahti postoji kabinski i/ili posteljni smještaj.

Takođe je dodatno navedeno da jahta za iznajmljivanje kod koje je najveći dopušteni broj osoba iskazan u svjedodčanstvu o sposobnosti jahte za plovidbu veći od 12, pored posade nije ovlašćena prevoziti više od 12 putnika.

6. ZAKLJUČAK

Crna Gora je pridruženi član Paris Memoranduma i na putu je ulaska u Evropsku Uniju. Svakako članstvo i u EU i u Paris MoU će zahtijevati od nas dodatne napore usklađivanja sa svim evropskim standardima pa tako i sa standardima inspekcijske kontrole i nadzora brodova i luka. Kroz ovaj rad obuhvaćena su i obrađena sva važeća pravila domaćeg zakonodavstva dok pravila koja ćemo morati ratifikovati i implementirati kao država od EU još uvijek su u toku. Paris Memorandum procedure prihvачene su i kao poseban pravilnik biće usvojene tako da će se ukloniti i posljednja prepreka za ulazak Crne Gore u članstvo Paris MoU-a. Treba napomenuti da inspektorji pomorske sigurnosti Crne Gore (PSC) već koriste THETIS program Paris MoU-a koji vrši odabir brodova za pregled i kroz procedure određuje vrste pregleda na osnovu više parametara. Komercijalne jahte u tim pregledima izjednačene su sa putničkim brodovima i ulaze punopravno u program kontrole i redovnog pregledavanja prije svega sigurnosne i tehničke opreme kondicije i sigurnosne opreme jahte. Ovaj rad je sublimacija domaćih zakona i novih procedura koje paralelno već rade inspektorji sigurnosti pomorske plovidbe i tako ispunjavaju obaveze preuzete od strane sekretarijata Paris MoU-a kroz trening na programima i obavještavanje o pregledima brodova u našim lukama i sidrištima.

Uporedbom naših crnogorskih zakona i pravila i Evropskih procedura i pravila koja se tiču inspekcijskog nadzora i pregleda komercijalnih jahti izdvaja se zaključak da je Crna Gora uhvatila priključak i napravila zakonske osnove za brže implementacije i usklađivanje sa EU. Svakako kadrovska i tehnička problematika koja je i problematika EU u mnogome čini da na terenu kontrole sve izgleda mnogo gore nego što je ali vidljivi su i potvrđeni od strane EU pomaci koje čini ministarstvo saobraćaja i pomorstva i na ovom planu.

Kadrovska rješenja kao i tehnički uslovi koje su za preglede komercijalnih jahti potrebni preko obuka inspektora sigurnosti plovidbe i nabavke opreme potrebne za siguran pregled i evidenciju i zapis u Thetis programu dovoljna je osnova i baza za prihvatanje Crne Gore u okrilje Pariškog memoranduma i Evropske Unije. Inertnost administracije, koja je boljka svih EU administracija, kratkim i jasnijim procedurama učiniće brže usvajanje zakona, pravila i normi za preglede komercijalnih jahti.

Ovim specijalističkim radom pokušalo se osim administrativnih upoređivanja navesti i evidentirati probleme koje inspektorji sigurnosti pomorske plovidbe imaju na terenu prilikom kontrole komercijalnih jahti. Ti problemi ne razlikuju se od inspekcijskih problema država u okruženju i inspecije su i preko administracija i preko Pariškog memoranduma i preko programa Thetis u stalnom kontaktu tako da predinspekcijsko praćenje jahte ili početak inspekcije komercijalne jahte započinje prije nego ona bude najavljenja od strane pomorskih agenata u Crnoj Gori.

To u mnogome olakšava zadatke i obaveze inspektora koji imaju dovoljno vremena da se pripreme za inspekcijski pregled komercijalne jahte.

Literatura:

1. Pomorska enciklopedija, Tom 3 (I - Ko), Jugoslovenski leksikografski zavod, Zagreb, 1976.
2. Vojna enciklopedija, Drugo izdanje, Tom 3, VIZ, Beograd, 1971.
3. Ukaz o proglašenju Zkona o Lukama, „Sl.list Crne Gore”, br.51/08 od 22.08. 2008.
4. Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, Osnovne odredbe, „Sl.list Crne Gore”, br. 19/78, 8/79, 19/87, 22/90 i 13/91.
5. Berić Milena, Intervju sa manadžerkom World Yacht Group-a, Magazin Nautika&Turizam, broj izdanja 128, 2011.
6. Lompar Andrija, Nauka o brodu, Univerzitet Crne Gore, Kotor, 2002.
7. Lassiter John, Megayachts: the rebirth of Christina O, 2002.
8. Poparić Bare, Pregled povijesti pomorstva, Matica Hrvatska, Zagreb, 1932.
9. Zakon o izjenam a i dopunama zkona o lukama, Podgorica, februar 2012.
10. „Sl.List RCG”, br. 39/03 i 76/ 09
11. Zakon o sigurnosti pomorske plovidbe, Ministarstvo saobraćaja i pomorstva, Podgorica, februar 2012.
12. Zakon o sigurnosti pomorske plovidbe Crna Gora decembar 2013.
13. Zakon o jahtama RCG.
14. Regulation (EC) No 1406/2002 of the European Parliament and of the Council of 27 June 2002 establishing a European Maritime Safety Agency, OJ L 208, 5.8.2002, p.1, as amended by the Regulation (EC) No 724/2004 of the European Parliament and of the Council of 31 March 2004 establishing a European Maritime Safety Agency, OJ L 129, 29. 4 .2004.
15. Declaration of Conformity for Recreational Craft Propulsion Engines to 94/25/EC Directive, as amended by 2003/44/EC Directive. (Zakon o jahtama 2006)
16. Justin Stares (2006-05-21), "Full steam ahead: Brussels draws up plan for 'EU navy'", Daily Telegraph, 2006.
17. Simpson V. R., Herreshoff yachts; The History Press; Charleston, South Carolina 2007.
18. Various articles at the National Maritime Museum, London and Greewich,1995.
19. "Službeni list SRJ–Međunarodni ugovori", broj 23/05
20. "Službeni list RCG", broj 4/06

Internet izvori:

1. www.powerandmotoryacht.com
2. <http://www.imo.org/>
3. http://wikipedia.org/wiki/Međunarodno_javno_pravo
4. [http://www.mvpei.gov.me/rubrike/multilateralni-odnosi/Crna-Gora-i-UN/Crna_Gora_i_Medunarodna_pomorska_organizacija IMO_/_](http://www.mvpei.gov.me/rubrike/multilateralni-odnosi/Crna-Gora-i-UN/Crna_Gora_i_Medunarodna_pomorska_organizacija IMO_/)
5. http://crna.gora.me/zakoni_i_ugovori/zakon_o_lukama

6. www.nautica.it,biblioteca di bordo
7. www.plovidba.info/propisi/zakon-o-pomorskoj-i-unutrasnjoj-plovidbi
8. www.pomorci.com
9. www.burgerboat.com,
10. www.charterworld.com
11. http://www.fms-tivat.me
12. www.fms-tivat.me /Projektovanje,konstrukcija i održavanje jahti - Doc. dr Andrija Lompar /mr Oto Iker
13. http://www.pomorstvo.me
14. www.emsa.europa.eu
15. http://www.imo.org/en/.aspx
16. http://www.mvpei.gov.me
17. www.pravst./.../pravo_osiguranja ugovor.
18. www.msa.gov.cn
19. http://reglementation-polmer.chez-alice.fr/Textes/lignes_de_charge_1966/annexe1-1.htm
20. http://www.iso.org/iso/home/news_index/news_archive/news.htm?refid=Ref1080
21. www.hrvatska ravila za statutarnu sertifikaciju jahti i brodica uskladjena sa EU direktivama.