

BRUNO BRKANović

**»INSPEKCIJSKI NADZOR JAHTI ZA SPORT , RAZONODU
I REKREACIJU U CRNOJ GORI«**

>>SPECIJALISTIČKI RAD <<

Predmet: Agencisko poslovanje
Mentor: Doc. Dr Radovan Orlandić

Student: Bruno Brkanović
Studiski program: Nautički turizam I upravljanje marinama

Matični broj: 0708958230012
Broj indexa: S40/13

Tivat, 2015. godine

Spisak slika, šema i tabela

1. Uvod

Slika br. 1.1- Jahta Rumija kralja Nikole [1]

Slika 1.2, - Sunborn [8]

2. IMO-Međunarodna pomorska organizacija

Slika br. 2.1. IMO struktura[13]

Slika br. 2.2. Znaci u pomorstvu[13]

3. Najznačajnije IMO konvencije

Slika br. 3.1 Prikaz vodene linije [15]

Slika br. 3.2 Struktura projekta [16]

5. Podjela jahti

Slika br.5.1 Motorna jahta [17]

Slika br.5.2. Jahta na jedra [17]

10. Zaključak

Prilog 10.1 -Karta Bokokotorskog zaliva sa separacionim zonama i opremom[21]

Sadržaj:

1. Uvod.....	4
1.1.Pojam jahte , kratak istorijat i pojava jahting industrije u Crnoj Gori	
1.2.Moderno doba i nastanak Mega jahti	
1.3.Uvodne osnove i zadaci inspekcijuskog nadzora u Crnoj Gori	
2. IMO- Međunarodna pomorska organizacija.....	9
2.1. IMO konvencije	
2.2. Podrška za Milenijumsku deklaraciju UN-a	
2.3 . Crna Gora i Međunarodna pomorska organizacija-IMO	
2.4. Međunarodne konvencije	
3. Najznačajnije IMO konvencije.....	12
3.1. SOLAS	
3.2. LL66	
3.3. TONNAGE 69	
3.4. COLREG	
3.5. CSC 7	
3.6. IMMARSAT	
3.7. STCW	
3.8. SAR	
3.9. SALVAGE	
3.10. MARPOL	
4. EMSA...Evropska agencija za pomorsku sigurnost.....	19
5. Podjela jahti.....	20
6. Opremljenost jahti.....	21
7. Ovlašćenje inspektora.....	23
7.1. Inspekciski nadzor sigurnosti plovidbe	
7.2. Inspekciski nadzor sigurnosti plovidbe u Crnoj Gori	
8. Inspekciski pregled jahti za sport i rekreaciju.....	25
9. Uprava pomorske sigurnosti CrneGore.....	30
9.1.Statutarna sertifikacija jahti	
9.2.Tehnički pregled jahte	
9.3.Pregled jahte radi utvrđivanja njene sposobnosti za obavljanje probne plovidbe	
9.4.Baždarenje jahte	
9.5.Sertifikat o registraciji jahte	
9.6.Primjena	
10. Zaključak.....	35
Literatura.....	37

1. UVOD

1.1.Pojam jahte , kratak istorijat i pojava jahting industrije

Prema Zakonu o jahtama Crne Gore (2007) definicija za jahtu glasi:

Jahta je plovni objekat namijenjen za razonodu, sport i rekreaciju, dužine veće od 7 metara, a koja nije angažovana u međunarodnoj trgovini; U istom zakonu definicija za stranu jahtu je: Strana jahta je jahta koja ima stranu državnu pripadnost; [24]

Jahta (eng., fr., ital. i nem. Yacht, rus.Jahta), brod za razonodu, sport i turizam. naziv potiče od holandske riječi Jaght kojom se u XVII veku nazivao manji brzi jedrenjak sa 1 ili 2 jarbola, u floti upotrebljavan kao kurirski brod. Naziv se zatim preneo i na brodove građene za potrebe razonode vladara, komandanta i bogataša.

Prvi pisani podaci o plovidbi po Crnogorskom moru potiču još iz 167. g.p.n.e. kada je ovim prostorima vladao ilirski kralj Gencije. U davna vremena po moru Crne Gore i Skadarskom Jezeru se plovilo primitivnim sredstvima trupinama, izdubljenim od jednog debela drveta, šuljicama i čunovima pokretanim veslima, a nešto kasnije brodicama s jarbolom na jedra. Brodice za plovidbu po Jezeru i rijeci Bojani, pravili su vješti lokalni majstori, naročito Krajinjani i Širočani, koristeći autohtono drvo kestena, murve, košće i hrasta. Služile su za prevoz tereta i ljudi i ribarenje okolnom stanovništvu, a često i u borbama za odbranu od brojnih osvajača.

Krajem XIX vijeka počinju da plove prve crnogorske jahte i parobrodi knjaževske porodice Petrović.

Čuvena jahta kralja Nikole Petrovića "Rumija" nalazi se potopljena u barskom akvatoriju.

"Rumija" je bila ponos i najljepši brod crnogorske flotile, jahta na par, na vijak, sa dva jarbola, duga 47,78 metara, a široka 6,10 metara. Kupio ju je sultan Abdul Hamit u Engleskoj i darovao kralju Nikoli. Pod imenom "Zaza", jahta je sa turskom posadom stigla pod Pristan za Novu 1905. godinu. [1]

Jahta "Rumija" je u Balkanskom ratu sarađivala sa kopnom vojskom u Medovi i prevozila potrebni ratni materijal .



Slika br.1.1

Jahta Rumija Kralja Nikole. [1]

Uvijek je razlika između putničkog broda i jahte bila u tome što se kod jahti ne uzima u obzir rentabilnost; prostorije su udobnije, brodska konstrukcija je čvršća a raspored prostorija i opreme izveden prema zahtjevima vlasnika i podređena razonodi. Zato se u brodograđevnoj industriji govori proizvodnji manjih i super jahti a kada se govori o mega jahtama tada se ne govori o proizvodnji već o gradnji jahte. Cijene jahti danas kreću se od nekoliko stotina hiljada dolara do nekoliko miliona ili nekoliko desetina miliona dolara. Po broju i kompleksnosti ugrađenih sistema spadaju u jedne od složenijih sredstva.

Crna Gora postaje luksuzno jahting odredište i odmaralište, a to dokazuju i bogati gosti koji dolaze u našu zemlju morskim putem. Na obale Crne Gore pristižu i luksuzne jahte i megajahte a

infrastruktura za prijem i prihvat ovog i ovakvog oblika turizma svaki dan je sve bolja i bolja izgradnjom i proširivanjem Porto Montenegro kao vodeće marine u ovom dijelu Jadrana kao i početak radova na Porto Novom u Kumboru i velike planirane marine na poluostrvu Luštica. Svakako treba naglasiti da je sama Crnogorska obala vrlo atraktivna destinacija za jahting turizam u ljetnjem periodu i da geografski položaj, naročito Boke Kotorske, nautičarima na jahtama daje dodatnu sigurnost i bezbjednost u plovidbi.

1.2. Moderno doba i nastanak Mega jahti

Moderno doba donosi nove preokrete u jahting industriji. Otvaraju se nova brodogradilista, a zatvaraju stara. Pojavljuju se brokerske firme koje donose novi način poslovanja ali i unapredjuju 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 zemljama postoji "buyer's commission" koju plaća kupac brokeru da mu pronađe odgovarajuće plovilo. Brokerske kuće najviše posluju 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 chartera: 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% [2])

Posao ovih firmi je da, kada dobiju zahtjev od klijenta, pronađu najbolju jahtu koja odgovara njegovim potrebama, budžetu i broju gostiju. Kada se rezerviše termin, lokacija i jahta, sledeći korak je popunjavanje "Charter Preference" obrazca. Tu se klijent izjašnjava o ličnim preferencama vezanim za hranu i piće, pa osoblje 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 posjetiti. [3]

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 umješnosti i sposobnosti charter brokera. [4]

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. [5] Danas posluju na pet

različitih sektora:

1. Jedrilice od 40 do 60 m

2. Jahte preko 60 m

3. Jedrilice za regate i takmicenja

4. Brze jedrilice

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 konkurencija 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 tržištu, ulaze nove firme a neke od postojećih zahvaljujući inovacijama i dobrom menadžmentu, postaju još jace ili zauzimaju vodeću ulogu. Dvije dominantne kompanije iz tih godina koje i danas posluju veoma uspješno, su „Burger Boat Company“ i „Benetti Yachts“. Tokom godina depresije u Americi u XX vijeku, Burger se specijalizovao za izradu čeličnih brodova i tako stekao popularnost na tržištu. 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 uvođenje 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 doživljavaju ogroman rast i grade brodove i jahte koje se mogu vidjeti u lukama širom svijeta. Takođe osvajaju značajne nagrade na sajmovima nautike zapošljavaju najbolje dizajnere i inženjere i stalno podizu standard u kvalitetu i inovacijama. Danas predstavljaju temelj američkog jahting iskustva i spadaju u najuglednije proizvođače jahti u Americi. Druga kompanija koja doživljava ekspanziju u modernom dobu je Benetti Yachts, koja postoji od 1873 godine. Osamdesetih godina izbijaju u prvi plan veoma kompleksnog i zahtjevnog italijanskog tržišta 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. Specijalizovao za izgradnju čeličnih i aluminijskih jahti u rasponu od 50 do 70 metara. Konstanto 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 različitim oblastima i sferama dizajna. Glavna kabina je na gornjoj palubi sa panoramskim pogledom, što daje osjećaj kontinuiteta između vanjskog i unutrašnjeg prostora. Moderna tehnologija

takodje osigurava uspjeh Benetti flote[6] Između 1997 i 2008 došlo je do rasta u broju, veličini, i popularnosti velikih privatnih ili super luksuznih jahti veličine preko 24 metra.[6] 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 narocito isplative 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 charter 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 odredjenom vremenskom periodu. Superjahte su veličine preko 65 metara, obično imaju četiri palube iznad i dvije ispod linije vode, heliodrom, jednu ili više 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 inženjering 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 mnogi brodski dizajneri rade u automobilskoj industriji ili se bave arhitekturom.[7]

Posada mega jahti se sastoji od kapetana, glavnog i pomoćnog inženjera, šefa palube, kuvara i šefa kuhinje, stjuardesa i stjuarta i mornara. Vecina 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 najljepšim lokacijama u svijtu. Ovaj koncept luksuza svoje klijente smješta na najbolje lokacije, u najfinijem i najluksuznijem smještaju koji se trenutno može ponuditi.[8]



Slika 1.2, Sunborn Gibraltar.[8]

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 Abramoviča i 180 metara dug „Azzam“ dragulj kompanije Lurssen Yachts, su najveće jahte na svijetu. Njemacka 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 takodje proizvodi samo remek djela medju jahtama, a jedno od njih je i „Solange“, trenutno najpoznatija jahta na svjetskom tržištu. 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 fantastična jahta u sebi sadrži sve elemente luksuznih jahti. Prema Forbsovoj listi najbogatijih ljudi na svijetu iz 2013, postoji više milijardera nego ikada. [9] Ranij su na toj listi bili pretežno Amerikanci, međutim, danas, ona je više internacionalna. Broj bogatih a i slavni sve više raste, a medju ovom elitnom klijentelom vlasništvo nad jahtama se podrazumijeva, međutim njihovi zahtjevi postaju veći i sofisticiraniji 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 medju današnjim bogatim slojem drustva. Iznajmljivanje (čarter) je takodje opcija, jer pruža jedinstveno iskustvo i zadovoljava sve prohtjeve za avanturom, luksuzom i privatnošću. Sa čarter jahtama, svjetske najsajnije destinacije su na dohvat ruke, od Australijskog Velikog Koralnog Grebena do Italijanske rivijere ili tropskih Bahama. Iznajmljivanje omogućava i vlasnicima da nadoknade troškove održavanja.

1.3. Uvodne osnove i zadaci inspeksijskog nadzora u Crnoj Gori

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 brodovima.

Inspeksijski nadzor stranih i domaćih brodova u lukama Crne Gore sprovode inspektori sigurnosti plovidbe. [25]

U ovom specijalističkom radu obuhvaćene su svjetske pomorske organizacije kao što su: IMO - Međunarodna pomorska organizacija, Međunarodne konvencije, SOLAS, LL66, Tonnage 69, COLREG, CSC 72, INMARSAT, STCW, SAR, Salwage, MARPOL.

Posebna pažnja posvećena je radu inspektora i njihovim ovlašćenjima. Lučko-inspeksijski 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 osvrta na sadašnje važeće zakone i pravila koja se primjenjuju na inspeksijski pregled brodova i jahti i buduće planove shodno Evropskim regulativama i Paris Memorandumu (Paris MoU). Poznato je da je Crna Gora pridruženi član Paris MoU-a. Planira se da u narednoj godini naša zemlja postane punopravni član gdje će se inspeksijski poslovi, naravno sa aspekta sigurnosti i bezbjednosti, podići na još veći nivo i pratiti kroz procedure koje sada već važe za punopravne članice Memoranduma. Takođe, inspektori u Lučkim kapetanijama u Kotoru i Baru su dobili smjernice, kad je u pitanju program THETIS koji se sprovodi kroz Paris MoU. [10]

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.

2. IMO – MEĐUNARODNA POMORSKA ORGANIZACIJA

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, dakle, potreba za međunarodnim standardima za regulisanje utovara - koji mogu biti usvojeni i prihvaćeni od strane svih. Prvi pomorski ugovori datiraju iz 14. vijeka[11]. 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.

2.1 IMO konvencije

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, mjerenjima tonaže, 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-je.

IMO usvaja međunarodne pomorske propise, kao odgovornost vlada za primjenu tih propisa. IMO je razvio program za integrisanu tehničku saradnju, koji je osmišljen kako bi se pomoglo vladama kojima nedostaje tehničko znanje i resursi, koji su potrebni za rad pomorstva.[12]

Misija IMO-je je integrisanje 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.

2.2 Podrška za Milenijumsku deklaraciju Ujedinjenih Nacija

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.

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 sprovođenje šeme dobrovoljnije revizije.

Na svojoj 25. sjednici 2007. godine, Skupština, je usvojila rezoluciju A.1006 na "Povezivanje između Integrisanih 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.[13]

2.3. Crna Gora i Međunarodna pomorska organizacija (IMO)

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 prihvatila 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 uspješno funkcionisanje pomorske privrede.[14]

2.4. Međunarodne konvencije

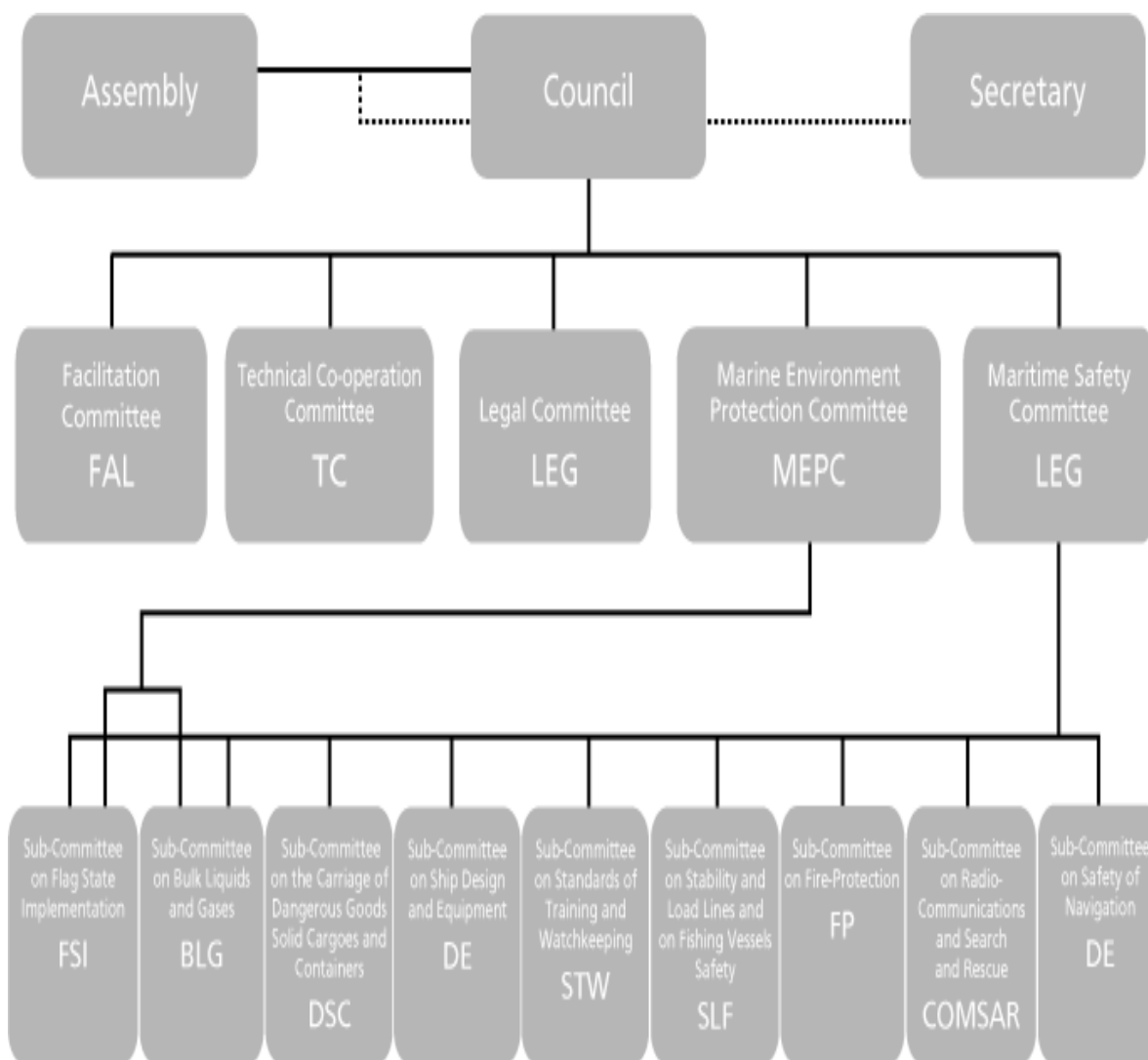
U cilju internacionalizacije i objedinjavanja svih napora u obezbjeđenju veće sigurnosti i ekološke zaštite u pomorstvu, Ujedinjen Nacije su 1948 godine osnovale Međunarodnu Organizaciju za More (IMO).

Sjedište organizacije je u Londonu i ima 155 članova, kao i dva prisajedinjena člana. 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[15] svoje aktivnosti sprovodi preko pet komiteta od kojih najveći značaj i objedinjavajuću ulogu ima:

- 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 funkcionišu veliki broj podkomiteta.
- I tri stalna komiteta:
- 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 članicarna Organizacije i
- Komitet za unapređenje (Facilitation Committee) čiji je glavni zadatak da unaprijedi i, odnosno učini efikasnijim pomorski saobraćaj, odnosno smanji i pojednostavi formalnosti, procedure i dokumentaciju koja prati pomorski saobraćaj.

Od svog postojanja IMO je usvojio oko 40 konvencija i protokola, preko 800 Pravilnika i Preporuka koje se odnose na sigurnost pomorstva, 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 poštuju 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 poštuju i inkorporira u svoju nacionalnu pravnu infrastrukturu.



IMO Structure

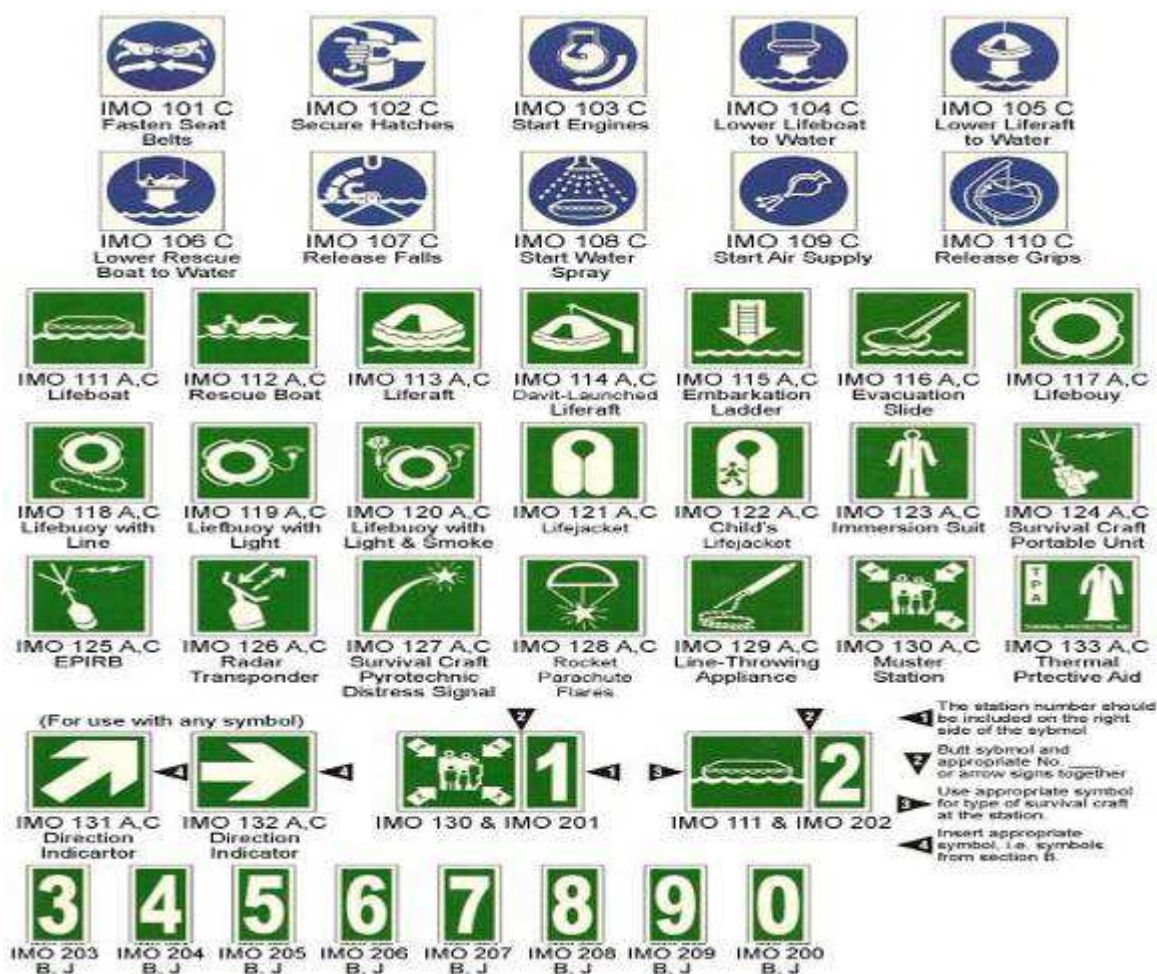
Slika br. 2.1. IMO struktura .[12]

Konvencije za sigurnost gradnje i eksploatacije broda i zaštitu okoline, stavljaju 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 konvencije²⁰ su dužne da koriste propisne znake u pomorstvu, prikazane na slici br. 2.2.[13]



Slika br. 2.2. Znaci u pomorstvu

3. NAJZNAČAJNIJE IMO KONVENCIJA

3.1. SOLAS

Najznačajnija od svih IMO-ovih konvencija odnosi se na sigurnost života na moru i poznata je pod skraćenim nazivom SOLAS (Safety Of Life At Sea) ¹⁴ 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 oštećenom stanju brodova za prevoz generalnog tereta, stupili na snagu 1992. godine,
- 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, naplavljenost i stabilitet, mašinske i električne instalacije,
- Glava II-2: Konstrukcija --Protivpožarna zaštita, protivpožarna detekcija i gašenje požara,
- Glava III: Uređaji 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.

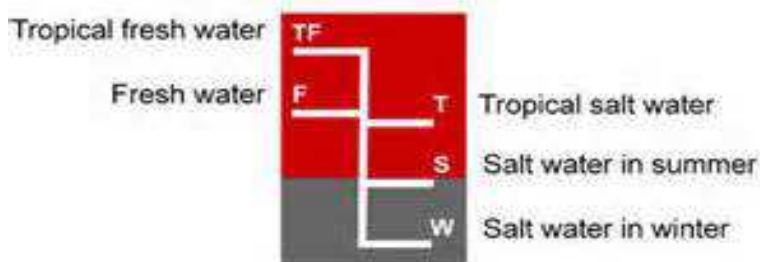
Za manje brodove i za brodove koji plove nacionalnim vodama, države potpisnice konvencije mogu zahtijevati i blaže standarde od onih koji su definisani SOLAS-om.

3.2. LL66

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.) .[15]

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 nadvođe (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 godišnjm sezonama.



Slika3.1-Prikaz vodene linije[15]

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.

3.3. Tonnage 69

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

Ova konvencija je unificirala postupke mjerenja 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 direktne sigurnosne zahtjeve, ona u suštini određuje koji se zahtjevi na koji brod odnose i stoga je bitna.

3.4. COLREG

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 određena područja 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.

3.5. CSC 72

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

3.6. INMARSAT

Konvencija o Međunarodnoj Pomorskoj Satelitskoj Organizaciji INMARSAT (Convention on the International Maritime Satellite Organization) 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 regulacija i tem u Londonu unaprijeđenje satelitske komunikacije u pomorstvu.

3.7. STCW

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 konkurencija i šarolikost sistema obuke i obrazovanja.

Konvencija o standardima obuke, certificiranjima i držanja straže - STCW (Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers) usvojena je 1978. godine. Konvencija je revidirana i amandmansi 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.

3.8. SAR

U cilju efikasnijeg izvršavanja operacija traganja i spašavanja na moru nakon pojave pomorske nezgode ili nesreće, IMO je 1979. godine usvojio: Međunarodnu konvenciju o traganju i spašavanju na moru - SAR (International Convention on Maritime Search and Rescue).

3.9. Salvage

Međunarodna konvencija o spašavanju (International Convention on Salvage) je usvojena 1989. i stupila je na snagu 1996. godine.

3.10. MARPOL

Pored poboljšanja sigurnosti u pomorstvu, IMO ima i zadatak da spriječi zagađenje mora i okoline sa brodova. U ovom segmentu također je nastao veliki broj konvencija od kojih je najznačajnija: Međunarodna Konvencija o sprečavanju zagađenja sa brodova - MARPOL (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships).

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 zagađenje sa brodova. Odnosi se na sve brodove osim na ratne brodove i ne odnosi se na zagađenja 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 zagađenja sa brodova:

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

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

- Konvencija o uspostavljanju međunarodnog fonda za kompenzaciju u slučajevima šteta od zagađenja (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 posljedica od zagađenja uljem i kooperaciji
- OPR, (International Convention 011 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 unapređenja 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, međuregionainih 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 Cod (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 Solide 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 hemicals 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 - u (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.

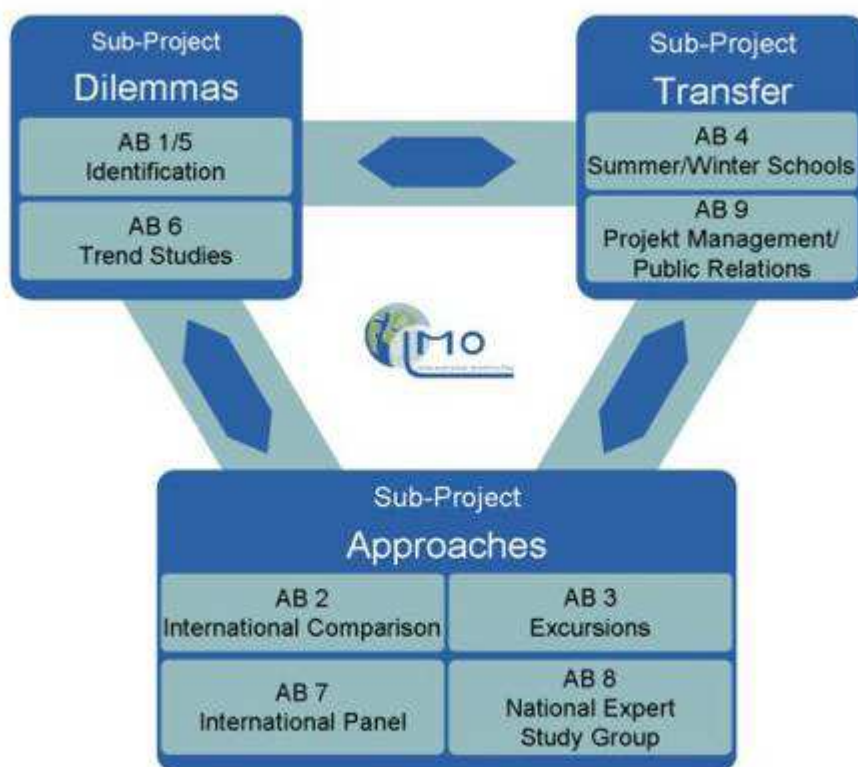
Isto tako IMO povremeno donosi i tehnička uputstva kao što su npr.:

- 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 lukarna 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 li pomorskom transportu.

Pored IMO-a, sigurnošću i ekološkim aspektom pomorstva bave se u pojedinim segmentima i druge međunarodne organizacije. Tako se npr. ILO (International Labor Organization) 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 zdravstvenim i socijalnim standardima pomoraca i Konvencija o minimalnoj dobi (Minimum Age Convention) iz 1973. godine.

Svjetska organizacija za hranu i poljoprivredu – FAO (Food and Agriculture Organization) bavi se između ostalog i pitanjima vezana za segment ribarsrva, Međunarodna organizacija za standarde – ISO (International Standard Organization) 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 mjerenja i kontrole itd.



Slika br. 3.2 Struktura projekta [16]

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 pomorstvu kao što su:

- Međunarodna brodarska komora - ICS (International Chamber of Shipping),
- Međunarodna brodarska federacija – ISF (International Shipping Federation),
- Međunarodna organizacija menadžera u brodarstvu - ISMA (International Ship Managers' Association),
- 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 dogovorom između jednog broja Evropskih zemalja da unaprijede preglede 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 MOA) koji je potpisan 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 saraduju i razmjenjuju iskustva i informacije.

Njihovi izvještaji, periodično analizirani i obrađivani, daju sliku o praksi aktera na pomorskom 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.

4. EVROPSKA AGENCIJA ZA POMORSKU SIGURNOST - EMSA

Evropska agencija za pomorsku sigurnost (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 sprovede sa pozitivnim propisima EU. EMSA ima sjedište u Lisabonu.

EMSA ima sledeći zadatak[16] da:

- pomaže Komisiji u pripremanju zakonodavstva EU u području sigurnosti plovidbe i sprječavanje zagađenja brodova

- pomaže Komisiji u uspješnom sprovođenju zakonodavstva EU-a o sigurnosti plovidbe i pomorske sigurnosti, posebno praćenje i cjelokupnog funkcionisanja inspeksijskog režima države luke u EU,
- organizuje stručno osposobljavanje, razvoj tehničkih rješenja i pruža tehničku pomoć u vezi sa sprovođenjem 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 saraduje 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 trajekt Estonija i tankera Erika i Prestige. Smatralo se da je potrebna specijalizovna tehnička agencija za pregled sprovođenja ovog zakona.

5. PODJELA JAHTI

Plovni objekti nautičkog turizma su plovni objekti s motorom ili bez njega, prikladni za krstarenje na moru, rijekama jezerima i kanalima radi razonode, zabave i rekreacije. Razlikuje se 6 osnovnih vrsta plovila: turistički brod, jahta, jedrilica, gliser, čamac i ostala plovila. Motorna jahtaje plovilo na motorni pogon koji služi za razonodu, sport ili rekreaciju, a koje raspolaže sa kabinom sa najmanje dva ležaja, prostorom za kuvanje i sanitarnim čvorom.

Osnovne podjele jahte stoga bi mogle biti prema više parametara I to [17]:

- prema veličini,
- prema vrsti pogona ,
- prema namjeni
- I prema drzavnoj pripadnosti.

Podjela prema veličini je na : jahte I mega jahte.

Prema vrsti pogona jahte se dijele na : motorne I jahte na jedra I kombinovane

Prema namjeni podjela je na: komercijalne jahte I jahte za lične potrebe.

Prema državnoj pripadnosti(zastavi koju vije) na: strane jahte I domaće jahte.

Osim ovih podjela jahte se jos mogu dijeliti I prema vrsti I materijalima od kojih su gradjene na: drvene,metalne,betonske I najzastupljenije plastične jahte.

Svakako treba napomenuti da su najzastupljenije plastične jahte na motorni pogon a odmah poslije njih ,plastične jahte na kombinovani jedro motorni pogon.

Za domaće jahte ili jahte koje viju crnogorsku zastavu odredjene su kategorije podrucja plovidbe po Zakonu o jahtama Crne Gore

Jahte se u odnosu na podrucje plovidbe, izdavanjem Sertifikata i Privremenog sertifikata o registraciji, određuju po sljedecim kategorijama:

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



Slika br.5.1 Motorna jahta [17]



Slika br.5.2. Jahta na jedra [17]

6. OPREMLJENOST JAHTE I OBUKA POSADE

Drugi parametar za određivanje kategorije plovidbe jahte je opremljenost jahte. Što sve jedna jahta treba da ima da bi dobila određenu kategoriju plovidbe definisanu Zakonom o jahtama, je prikazano u kontrolnoj listi tehničkog pregleda jahte:[18]

6.1 Oprema za gašenje požara:

- Planovi protivpožarne zaštite *Firefighting plans*
- Ugrađeni protivpožarni sistemi u mašinskom prostoru *Fitted firefighting systems in the machinery space*
- Ugrađeni protivpožarni sistemi u stambenim prostorijama *Fitted firefighting systems in the accommodation space*
- Daljinsko zaustavljanje ventilatora, mašina i dovoda goriva *Remote stopping of ventilators, machinery and fuel supply*
- Stanje ventilacionih poklopaca i protivpožarnih vrata *Condition of ventilation covers and firefighting*
- Prevenција i gašenje požara u kuhinji *Prevention and firefighting in the kitchen*
- Plinski sistem za kuhinjske potrebe (smještaj boca, sigurnosni ventili...) *Gas system for cooking (stowage of tanks, safety valves)*
- Alarmni sistemi dojava požara *Fire-detection system*
- Protivpožarne pumpe *Firefighting*
- Prenosni protivpožarni aparati (pokrivenost prostorija, vrste, test pritiska boca, datum posljednjeg servisiranja...) *Portable fire extinguishers (space coverage, types, pressure testing of tanks, last servicing date...)*

6.2.Sredstva za spašavanje:

- Splav za spašavanje 1) (*Life raft*) 1) (SOLAS A)
- Kolut za spašavanje s plutajućim konopom (*Life buoy with floating rope*)
- Kolut za spašavanje sa svjetlom (*Life buoy with light*)
- Pojasevi za spašavanje za odrasle (*Life jackets for adults*)
- Pojasevi za spašavanje za djecu (*Life jackets for adults*)
- Rakete sa padobranom (*Parachute rockets*)
- Ručne baklje (*Hand flares*)
- Plutajući dimni signali (*Smoke buoys*)
- Hidro-termo zaštitna odijela (*Immersion suits*)
- Sredstva za zaštitu od gubitka toplote 2) (*Thermal protecting aids*)
- Aparat za gašenje požara (Fire-extinguisher) Shodno veličini
- Poster sa uputstvom za upotrebu sredstava za spašavnje (*LSA poster*)
- Priručnik za vježbu (*Training manual*)
- Primjerak tablice signala (*Copy of Signals Table*)

-Sigurnosni konop samo na jedrilicama (*Safe rope only on sailing yachts*)

6.3 Navigaciona oprema

- Magnetski kompas (*Magnetic compass*)
- Navigacijske karte (*Navigational charts*)
- Nautičke publikacije (*Nautical publications*)
- Navigacijski trokut (*Navigational triangle*)
- Šestar za karte (*Chart compasses*)
- Prizmatični dvogled (*Prismatic binocular*)
- Standardni IMO pomorski navigacijski riječnik (*IMO standard dictionary*)
- GNSS prijemnik (*GNSS receiver*)
- Radarski reflektor (*Radar reflector*)
- Signalna svjetiljka (*Signal lamp*)
- Međunarodni signalni kodeks (*International Signal Code*)
- Barometar (*Barometer*)
- Knjiga "Pravila za izbjegavanje sudara na moru" (*COLREG Rules book*)
- Zvučni dubinomjer (*Echo Sounder*)

6.4 Radio I GMDSS oprema

OPREMA

- VHF radio predajnik (*VHF radio transceiver*)
- VHF-DSC radio predajnik 3) (*VHF - DSC radio transceiver*)
- Prenosni VHF uređaj 4) (*Hand held VHF device*)
- MF radio instalacija 5) (*MF Radio Installation*)
- INMARSAT-C ili MF/HF sa DSC (*INMARSAT-C or MF/HF with DSC*)
- NAVTEX prijemnik 6) (*NAVTEX Receiver*)
- EPIRB (*EPIRB*)
- Radar transponder za traganje i spašavanje (*SART*)

6.5 Ostala oprema

- Sidro shodno veličini jahte (*Anchor as per size of the yacht*)
- Konopi za privez (*Mooring ropes*)
- Vitlo za privez (*Mooring winch*)
- Ručna ili električna pumpa (*Manual or electric pump*)
- Navigacijska svijetla (*Navigational lights*)
- Sirena (*Whistle*)
- Prva pomoć - zavino od područja plovidbe (*First aid kit - depends on area of navigation*)
- Baterijska lampa (*Flash light*)
- Ime i oznaka jasno ispisani (*Name and mark clearly marked*)
- Validnost Radio dozvole (*Radio license validity*)
- Pozivni znak ispisan pored Radio stanice (*Call sign marked next to Radio station*)
- Uputstvo za poziv u slučaju opasnosti (*Instruction in case of distress*)

6.6 Zaštita mora od zagađenja

- Tank fekalija (*Sewage tank*) - *MARPOL Annex IV*
- Tank zauljanih voda (*Sludge, oily water tank*) – *MARPOL Annex I*
- Kante za sakupljanje kom. Otpada (*Garbage collecting boxes*) *MARPOL Annex V*
- Oprema za sprecavanje zagađivanja vazduha (*Air pollution prevention equipment*)
MARPOL Annex VI

Tehničkim pravilima Uprave pomorske sigurnosti u Crnoj Gori se propisuje najmanji broj članova posade za sigurnu plovidbu koji moraju imati jahte državne pripadnosti Crne Gore.

Jahtom za ličnu upotrebu može upravljati lice koje shodno veličini jahte posjeduje Osnovno ovlaštenje za vođitelja jahte do 100 BT, Osnovno ovlaštenje za vođitelja jahte do 500 BT ili Osnovno ovlaštenje za zapovjednika broda.

Uz pomenuto ovlaštenje vođitelj jahte mora posjedovati osnovno ovlaštenje za GMDSS radio-operatora sa opštim ovlaštenjem, ograničenim ovlaštenjem ili Osnovnim ovlaštenjem za VHF DSC radio-operatora.

Najmanji broj članova posade jahte za iznajmljivanje predstavlja posadu koja jahti omogućava sigurnu plovidbu u odnosu na kategoriju plovidbe, veličinu jahte, snagu pogonskog uređaja, stepen(oznaku)automatizacije pogona, kao i vrijeme trajanja plovidbe.[19]

7. OVLAŠĆENJE INSPEKTORA

Pored ovlaštenja utvrđenih Zakonom o inspekcijском nadzoru, Inspekcija ima obavezu i ovlaštenje da u luci nadzire:

- 1) uplovljavanje, isplovljavanje, privezivanje, odvezivanje, sidrenje brodova, jahti, čamaca i drugih plovniх 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 plovniх 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 zagađati obalu i more.[26]

7.1 Inspekcijски nadzor sigurnosti plovidbe

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 zagađivanja. 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

7.2 Inspekcijски nadzor sigurnosti plovidbe u Crnoj Gori

Inspekcijски nadzor straniх i domaćih brodova u lukama Crne Gore sprovode inspektori sigurnosti plovidbe. Inspekcijски 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.[27]

Inspekcijски 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 plovnog 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 trgovačkih, 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 plovnog 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 odbora članova posade, opremljenosti brodske bolnice, hranom i pićem, provjeru prostorija za čuvanje i pripremanje hrane, održavanje ventilacije, grijanja, rasvjete i vodovodnog i kanizacionog 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.

Inspektori 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 otklanjanje uzroka udesa.

Inspektori sigurnosti plovidbe izvršavaju i „privremene mjere“ zabrane otuđenja ili raspolaganja brodom, čuvanja i zaustavljanja broda radi obezbjeđenja novčanog potraživanja predlagača, 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 inspektori sigurnosti plovidbe su samostalni u svom radu u okviru prava i dužnosti, odnosno u granicama ovlaštenja utvrđenim zakonom i drugim propisima.

8. INSPEKCIJSKI PREGLED JAHTI ZA SPORT I REKREACIJU

Kontrolna lista za tehnički pregled jahti predstavlja detaljan spisak oblasti koje će tehničkim pregledom biti obuhvaćene.[28]

Kontrolna lista tretira jahte koje ne podliježu statutarnoj sertifikaciji odnosno jahte koje nijesu predmet Konvencija Međunarodne pomorske organizacije (IMO) I kojima se prilikom registracije izdaje samo Sertifikat o registraciji.

Jahte koje podliježu Statutarnoj sertifikaciji tretiraće se po standardima navedenim u tim konvencijama (MARPOL, SOLAS, Load Line, Tonnage, ..) I njihovim pravilnicima (ISM Code, ISPS Code, LSA Code, FFA Code, ..) a tehnički pregled i izdavanje Statutarnih svjedočanstava u ime Uprave pomorske sigurnosti vršiće Priznata organizacija.

Na svakoj jahti kao i na svakom brodu postoje dvije vrste inspekcijskog nadzora.Prva inspekcija odnosi se na pregled u skladu sa zahtjevima Pravila za statutarnu sertifikaciju jahti dok je predmet ovog seminarskog rada inspekcijski nadzor inspekcije sigurnosti pomorske plovidbe koji obuhvata izmedju ostalog I provjeru sertifikata koje su izdati kod prvog certificiranja od strane države zastave.

Inspekcija sigurnosti pomorske plovidbe (PSC) ima obavezu I zadatak da u okviru opšte sigurnosti plovidbe vrši kontrolu svih plovila pa tako I jahti. Inspekcijski nadzor nad jahtama za ličnu upotrebu svodi se na provjeru vinjete ukoliko se radi o stranoj jahti ili na provjeru sertifikata koje je izdao UPS ukoliko se radi o jahti koja vije zastavu Crne Gore. Važno je napomenuti da Thetis program ne obuhvata jahte za ličnu upotrebu te stoga inspektori sigurnosti nemaju prioritete kod pregleda ovih jahti. Kod inspekcije sigurnosti pomorske plovidbe na jahtama za ličnu upotrebu traži se kontrola vinjete izdate od strane UPS u Lučkim kapetanijama Crne Gore I njihovim ispostavama.

Vinjetom se za stranu jahtu dokazuje:

- 1) prijava dolaska;
- 2) registracija i sposobnost za plovidbu;
- 3) da je lice koje zapovijeda jahtom i članovi posade sposobni da upravljaju jahtom u skladu sa nacionalnim propisima države čiju zastavu vije, a koji nijesu u suprotnosti sa STCW Konvencijom, odnosno s propisima Crne Gore[23];
- 4) da je osigurana od odgovornosti za štetu pricinjenu trecim licima;
- 5) vlasništvo ili punomoc za korišćenje;
- 6) da je placana naknada za objekte bezbjednosti plovidbe.

Kod jahti koje viore Crnogorsku zastavu postoje :

- **osnovni inspekcijski pregled** koji je provjera na jahti od strane inspektora, uslađenost sa svim međunarodnim konvencijama i propisima i uključuje najmanje provjere zahtijevane Zakonom o sigurnosti pomorske plovidbe Crne Gore I Zakonom o jahtama Crne Gore.
- **detaljni inspekcijski pregled** je provjera gdje se jahta, njena oprema i posada, u cjelini ili kako je primjenjivo, djelimično, u okolnostima navedenim u članovima Zakona o jahtama Crne Gore I Zakonu o sigurnosti pomorske plovidbe, podvrgavaju, temeljitom pregledu koji obuhvaća konstrukciju jahte, opremu, upućenost posade u sigurnosne postupke, uslove života i rada na jahti i uskladjenost s operativnim postupcima na jahti;
- **prošireni inspekcijski pregled** je inspekcijski pregled koji se primjenjuje na jahte kada se pri pregledu utvrde »očiti razlozi« ili nedostaci koji se pojave prilikom osnovnog inspekcijskog pregleda.

Godišnji pregled

Kod jahti namijenjenih za iznajmljivanje svrhe svake godine potrebno je obaviti godišnji pregled, odnosno opšti pregled stavki koje se odnose na Svjedočanstvo o sposobnosti jahte za plovidbu. Godišnji pregled može se obaviti u periodu od tri mjeseca prije do tri mjeseca nakon godišnjice dospjeća pregleda Svjedodžbe o sposobnosti jahte za plovidbu. Po zadovoljavajuće obavljenom godišnjem pregledu potvrđuje se valjanost postojećeg svjedočanstva o sposobnosti jahte za plovidbu.

Pregled opreme za gašenje požara, obuhvaća:

1. Kod jahti za iznajmljivanje dužine trupa preko 24 metra provjera dostupnosti, smještaja i upotrebljivosti planova protipožarne zaštite.
2. Pregled ugrađenog protipožarnog uređaja u strojarnici (uključujući pripadne cjevovode, ventile, itd.) i provjeru podataka o redovnom servisiranju.
3. Provjeru da li je sva prenosiva protipožarna oprema složena na za to predviđenim mjestima, te provjeru podataka o redovnom servisiranju.
4. Nasumičnu provjeru prenosivih protupožarnih aparata kako bi se utvrdilo postoje li ispražnjeni aparati.
5. Provjeru da li je daljinsko zaustavljanje ventilatora i strojeva i zatvaranje dolaznog goriva u prostorima za mašinu u ispravnom stanju (izvršiti u kontrolu koliko je izvodljivo).
6. Provjeru dostupnosti i ispravnosti prenosivih protipožarnih aparata u kuhinji.
7. Provjeru sistema za prevenciju i gašenje požara u kuhinji gdje postoji oprema 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.

Pregled radioopreme

-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 korišćenje radio stranice na jahti , te usklađenost radioopreme ugrađene na jahti s onom navedenom u sertifikat dokumentu.

-Potrebno je provjeriti da li je ugrađena bilo koja nova radiooprema, odnosno jesu li na postojećoj opremi vršene popravke 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 vizualni pregled napojnih vodova, te utvrditi da li je smještaj zadovoljavajući i ima li oštećenja ili nedostataka.

-Potrebno je obaviti vizualni pregled rezervnih izvora električne energije (akumulatorskih baterija) u svrhu otkrivanja mogućih oštećenja uključujući i sve kablove, te provjeru ugradnje i kontakte. Za jahte kod kojih je izdana Međunarodna svjedodžba o sigurnosti radioopreme teretnog broda pregled radioopreme potrebno je obaviti u skladu sa primjenjivim odredbama Pravila za statutarnu certifikaciju pomorskih brodova.

Pregled sredstava 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 napuštanja jahte, 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.

Pregled sredstava za signalizaciju i pomoćnih uređaja 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 zazvučnu signalizaciju i signalna tijela, itd.) i da li su u ispravnom stanju.

Pregled opreme za sprečavanje zagađenja mora sa jahte i zagađenja vazduha sa jahte

-Potrebno je obaviti vizualni pregled izvorna tanka za zadržavanje uljnih ostataka, te pregled pripadajuće pumpe, cjevovoda i armature s obzirom na koroziju, istrošenje i oštećenje.

-Gdje je moguće potrebno je obaviti vizuelni pregled izvorna tanka za odlaganje sanitarnih otpadnih voda, te pregled pokazivača nivoa (ako postoje), pripadajućih pumpi, cjevovoda i armature s obzirom na koroziju, istrošenje ili oštećenje.

-Gdje je moguće potrebno je pregledati ugrađene i prenosive posude za prikupljanje smeća, uključujući poklopce, te pričvršćenja za brodsku konstrukciju.

Za jahte kod kojih je izdana Međunarodna svjedodžba o sprečavanju zagađenja uljem pregled opreme potrebno je obaviti u skladu primjenjivih odredbama Pravila za statutarnu certifikaciju jahti od strane UPS-a.

Kod jahti jedrilica inspektori sigurnosti pomorske plovidbe u inspekciji pregledaju i kondiciju jarbola.

Pregled jarbola i opreme na jarbolu

Potrebno je obaviti pregled jarbola i opreme 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 dijelu koliko je primjenjivo.

Pregled strukture jarbola obuhvaća, u cjelini koliko je primjenjivo:

1. Sveobuhvatni vizualni pregled jarbola, spojnih elemenata jarbola, okolo jarbola, te gromobranske instalacije.
2. Provjeru stanja strukture u svrhu utvrđivanja moguće unutarnje korozije konstrukcije.
3. Provjeru stanja strukture donjeg dijela jarbola, spojeva s palubom i temelja jarbola.

U slučaju potrebe inspektor može zahtijevati ispitivanje metalnih jarbola nekom od metoda bez razaranja, vodeći računa o opštem ustanovljenom stanju strukture jarbolai njegovom održavanju.

Pregled čvrstih (fiksni) pripona obuhvaća:

1. Vizualni pregled spojnih elemenata:zatezača (stezaljki), viljuški, spojnih mjesta varova.
- 2.Vizualni pregled krajeva čelične užadi, s time da se krajevi čelične užadi moraju provjeriti na koroziju, pukotine ili puknutu užad.
3. Vizualni pregled oko 10% dužine čvrstih spojeva.Potrebno je obaviti pregled pramčane čelične užadi, pogotovo ako su ugrađeni uređaji za namotanje pramčanog jedra, kako slijedi:

1. Gornje i donje krajeve.

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

Ovisno o zatečenom stanju inspektor može zahtijevati rastavljanje jarbola i čvrstih spojki. Kod jahti za iznajmljivanje starosti deset godina i više preporučuje se da se jarboli i čvrsti spojke pregledaju u rastavljenom stanju jednom u pet godina (rastavljanje se može zahtijevati počevši od drugog i svakog sljedećeg obnovnog pregleda).Krstove 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 vizuelni pregled da bi se ustanovio mogući poprečni lom jarbola, te provesti zatvaranje svih rupa od crvotočine ili sličnih oštećenja koja ne utiču na čvrstoću, kako bi se spriječio ulazak vode.

Dodatno je potrebno pregledati sve pomične I čvrste spojke, provjeriti okove, te pregledati jedra i pomoćna jedra. Ukoliko inspektor

smatra potrebnim, treba pregledati sve pomične i čvrste spojke i okove u rastavljenom stanju.

Gdje je primjenjivo I izvodljivo jarboli se trebaju s kinuti kako bi se pregledala struktura u području prolaza kroz palubu.

Pregled pogonskog motora i elektrooprema

Pregled pogonskog uređaja, koliko je moguće, obuhvaća:

1. Provjeru stanja vidljivih dijelova vratila brodskog propelera.
2. Provjeru,sistema upravljanja brodskih propelera sa zakretnim krilima, uz ispitivanje u radu.
3. Provjeru stanje spojki i reduktora.
4. Ispitivanje u radu sistema daljinskog upravljanja motorima I uredjajima.
5. Ispitivanje sistema kaljuže, uključujući provjeru rada pumpi i alarma visokog nivoa kaljuže.
6. Opšti pregled sistema plina za kuhinjsku upotrebu I potrebe i sigurnosnih uređaja.

Pregled motora s unutrašnjim sagorijevanjem, obuhvaća:

1. Opšti pregled glavnih pogonskih motora uz ispitivanje u radu.
2. Utvrđivanje stanja glavnih pogonskih motora na temelju raspoložive dokumentacije kao što je dokumentacija o održavanju od proizvođača, podaci I zapisnici o servisiranju od strane ovlaštenog servisera, podaci o obavljenim popravkama, te dnevnicima rada.
3. U slučaju da inspektor nije zadovoljan s opštn pregledom i provjerom potrebno je otvoriti I pregledati (u načelu otvaranje, rastavljanje i mjerenja obavlja ovlašteni serviser u prisustvu inspektora):

-poklopce cilindara, glave motora, klipove, klipnjače i košuljice cilindara, rashladni prostor, ležajeve

osnace križne glave, ojnice, ležajeve,razvodno vratilo i njegov pogon,ventile, podizače,pumpe goriva, privješene pumpe,

-odrivni ležaj,

-visokotlačni cjevovod goriva,

-prekretni mehanizam,

-sistem upućivanja i upravljanja,

-cjevovode vazduha, rashladne vode, ulja i

ispušnih plinova,

-privješene strojeve i uređaje,

-turbokompresorei prigušnike vibracija,

-pričvršćenje motora za temelj.

4. Utvrđivanje ispravnog stanja izolacije izduvnog cjevovoda.

Pri pregledu osnovnih pomoćnih strojeva I cjevovoda, potrebno je provjeriti stanje osnovnih pomoćnih strojeva koji nisu spojeni s glavnim pogonskim strojevima, kao što su:

1. Motori s unutrašnjim sagorijevanjem koji služe za pogon generatora.
2. Sistemi i za podmazivanje glavnih pogonskih mašina i motori koji pogone generatore ili osnovne pomoćne strojeve.
3. Sistem rashlade morske ili slatke vode glavnih pogonskih mašina i mašine koje pogone generatore ili osnovne pomoćne strojeve.
4. Sistem goriva glavnih i pomoćnih strojeva, uključujući system za transfer goriva.
5. Sistem komprimiranog zraka, uključujući kompresore, pročistače i rashladnike.
6. Sistemi kaljuže i balasta, te odvodni sistemi, uključujući pumpe, usisne košare, filtre, ventile, pipce i sl.
7. Nestrukturni tankovi goriva.

Ako inspektor smatra potrebnim, kaljužni sistemi se moraju otvoriti, ispitati i pregledati u radu. Inspektor će odrediti vrijeme otvaranja, pregleda i ispitivanja za ostale sisteme. Potrebno je vizualno pregledati sve posude pod pritiskom (ako postoje). Ako se ne može jasno utvrditi stvarno stanje posude, potrebno se obaviti ispitivanje jednom odobrenom metodom bez razaranja, ili hidrauličkim pritiskom ispitnim pritiskom označenim na posudi ili pritiskom ne manjim od 1,3 radnog pritiska prema nahodjenju inspektora.

Pregled elektroopreme, obuhvaća:

1. Vizualni pregled električnih uređaja, izvora električne energije za nuždu, razvodne ploče i druge opreme.
2. Nasumični pregled kabla i kablovskih trasa, naročito na mjestima gdje je moguće trošenje. Kutije sa stezaljkama bitnih službi također je potrebno nasumično pregledati.
3. Pregled kako bi se utvrdilo da li su navigacijska svjetla, napajanje električnom energijom I pripadajući sastavi uzbunjivanja i sredstva za signalizaciju u ispravnom stanju.
4. Pregled kako bi se utvrdilo ispravno stanje sistema daljinskog zaustavljanja pumpi transfera goriva i ventilatora prostorija mašine.
5. Ispitivanje sredstava za zaštitu kako bi se utvrdilo da li je provedena zaštita strujnih krugova odgovarajuća i prikladna.
6. Ispitivanje elektro instalacije u radnim uslovima.
7. Mjerenje otpora izolacije glavnih električnih uređaja (za jahte dužine trupa do 24 metra samo u slučajevima kada inspektor to smatra opravdanim). Izmjereni otpor izolacije ne smije biti manji od 0,25 MΩ.
8. Pregled ploča za uzemljenje (gromobran, radiooprema i električna oprema), što je primjenjivo samo kod drvenih jahti.

Novim pravilnikom o inspekcijskom pregledu plovila u Crnoj Gori biće dvojezično uskladjivanje izvještaja na formatima koje već primjenjuje Paris Memorandum.

9. UPRAVA POMORSKE SIGURNOSTI CRNE GORE

Uprava pomorske sigurnosti vrši poslove uprave koji se odnose na:[21]

- sigurnost plovidbe u obalnom moru Crne Gore;
- uređivanje i održavanje pomorskih plovnih puteva, postavljanje objekata sigurnosti na plovnim putevima i obezbjeđivanje njihovog pravilnog funkcionisanja;
- vršenje radio službe za zaštitu ljudskih života i sigurnosti plovidbe na moru;
- utvrđivanje sposobnosti za plovidbu plovnih objekata;
- vršenje tehničkog nadzora nad građenjem ili prepravljajnjem, 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 zagađenja 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 element u inspeksijskom nadzoru komercijalnih jahti.

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

9.1. 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[22] :

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 bioinvazivnih 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 osposobljenosti i dopunskoj osposobljenosti 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 popravljiva ili prepravljiva,
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. preglede, 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

9.2.Tehnički pregled jahte

Pregledom, ocjenom i verifikacijom (u daljem tekstu: pregled) postojeće jahte utvrđuje se sposobnost jahte za plovidbu.[23]

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. Svako 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.

9.3.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

9.4. 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.[24]

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 poslije 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

9.5. Sertifikat o registraciji jahte

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.

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[25].

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 izvještaju 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 omogućí 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 dogovoru sa UPS.
2. 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

9.6.Primjena

Pravila se sastoje iz četiri dijela:

1. Dio 1. – Opšti dio

2. Dio 2. – Nadzor/ocjena usklađenosti za vrijeme gradnje čamca i jahte;
3. Dio 3. – Pregled jahte
4. 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:

1. Kabinu za sve putnike sa najmanje dva ležaja dužine ne manje od 180 cm.
2. Toaletom koji u sebi sadrži WC i umivaonik ili tuš kabinu sa slatkom vodom, povezanim sa sanitarnim čvorom;
3. Tank pitke vode;
5. Tank fekalija;
6. 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.

10. ZAKLJUČAK

Zbog pojedinih djelova prilaznih puteva luci Kotor(širine prolaza)i sve većih dimenzija brodova i gustine saobraćaja plovni put djelimično zadovoljava sigurnost plovidbe i zaštite morske okoline.Zbog toga bi trebalo uvesti nadzor upravljanja i regulisanja pomorske plovidbe tj.VTS bokokotorskim zalivom.

Tjesnaci Kumbor i Verige kao i sami prilaz luci Kotor su tri crne tačke sigurnosti plovidbe u Bokokotorskom zalivu,zbog širine prolaza i gustine saobraćaja.Uvođenjem VTS osim velikih putničkih brodova i trgovačkih brodova,mogao bi se vršiti i nadzor plovila sa sport i rasonodu, jer kao što je poznato tokom ljetne sezone zalivom prođe i do 5000 takvih plovila bez ikakvog nadzora.Ovakvim nadzorom omogućavalo bi se brzo djelovanje u slučaju nezgode i u slučaju traganja i spašavanja na promatranom području.Za obavljanje poslova nadzora i upravljanja plovidbom Bokokotorskim zalivom potrebno je da sistem ima mogućnost stvaranja,primanja,obrađivanja i odašiljanja potrebnih informacija.Cjelokupna uspješnost funkcionisanja sistema bazira se na posjedovanju trenutnih informacija o stanju pomorskog saobraćaja na plovnom putu,kao i o stanju samog plovnog puta.Da bi se to sve ostvarilo potrebni su razni uređaji za prikupljanje informacija, a te informacije , u sistemima nadzora i upravljanja pomorskom plovidbom baziraju se na radarskim sistemima i sistemima automatske identifikacije AIS,itd.

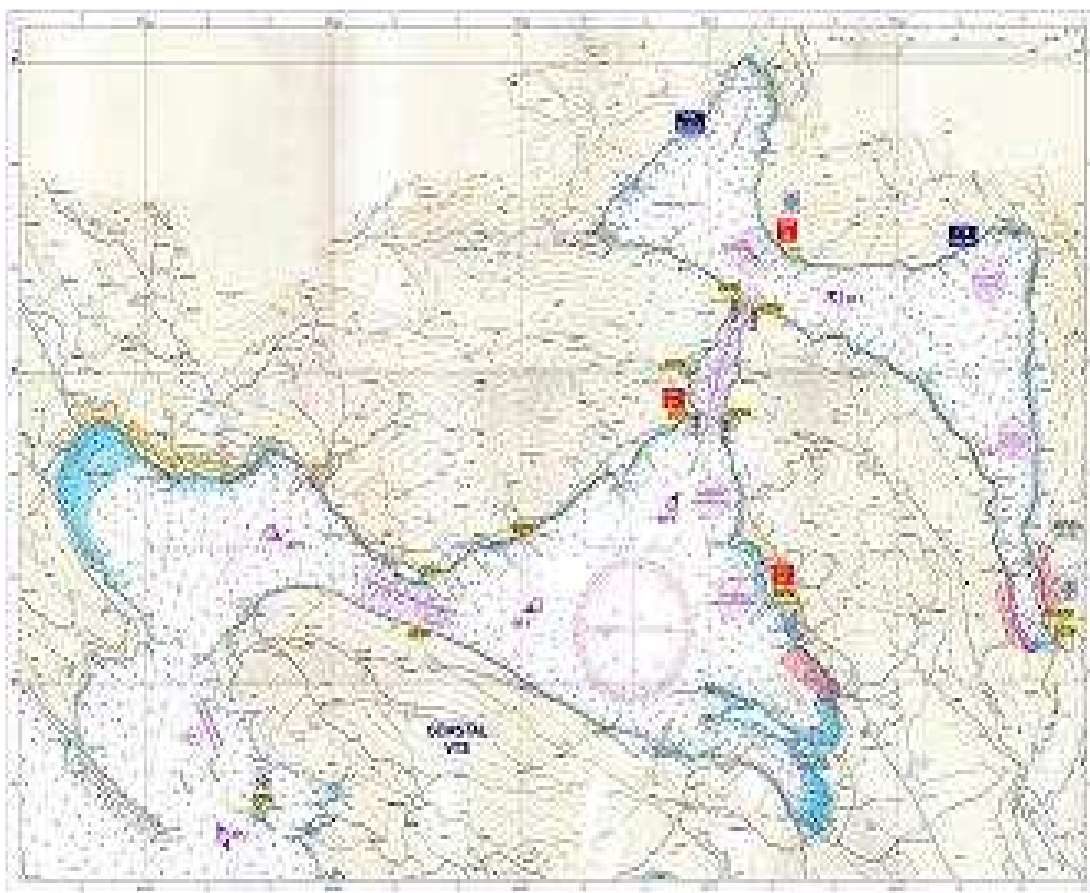
U cilju poboljšanja sigurnosti plovidbe Bokokotorskim zalivom od 22 oktobra 2014 godine počinje realizacija jednog od projekata Ministarstva saobraćaja I pomorstva sa renomiranom firmom sa Malte u čijem timu su učestvovali sksperti iz Engleske I Malte.Da bi se napravilo što bolje riješenje za sigurnu plovidbu Bokokotorskim zalivom organizovana je posjeta eksperata sa predstavnicima Lučke kapetanija Kotor kako bi dobili realnu sliku sadašnjeg stanja na terenu, i na osnovu toga bi pristupili izradi plana za Boku.Nakon svih konsultacija sa Kapetanijom Kotor eksperti sa Malte su izradili plan I izvršili prezentaciju istog u kongresnoj Sali Porto

Montenegro. Smatram da je ponuđeni plan ispunio sva naša očekivanja i da bi u potpunosti zadovoljio sigurnu plovidbu Bokotorskim zalivom. Imajući u vidu da je za 2015 godinu najavljen broj od oko 380 kruzera, i činjenice da imamo galopirajući rast nautičkog turizma smatram da je krajnje vrijeme da se ovaj plan i realizuje u što kraćem roku. [21]

Takođe akcenat ovog specijalističkog rada je stavljen na radu inspektora i njihovim ovlaštenjima prilikom inspekciskog nadzora nad jahtama za sport, rekreaciju i razonodu. Inspekcijski poslovi obuhvataju nadzor u pogledu kontrole svih djelova brodova, opreme, sertifikata kao i ovlaštenja članova posade u skladu sa konvencijama.

Kao što je poznato, 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 i sprovode ih inspektori sigurnosti plovidbe u Lučkim kapetanijama Kotor i Bar.

Cilj ovog rada bi bio prikaz 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.



10.1 Karta Bokotorskog zaliva sa separacionim zonama i opremom [21]

1. Literatura

Internet izvori:

- [1] www.barinfo.me/malbasa.wordpress.com/2011/09/27/rumija/
- [2] www.pomorci.co
- [3] www.burgerboat.com, www.charterworld.com
- [4] www.fms-tivat.me/predavanja4god/week4
- [5] www.nautica.it.
- [6] www.burgerboat.com, www.charterworld.com
- [7] www.fms-tivat.me/predavanja4god/week4
- [8] www.burgerboat.com. www.charterworld.com
- [9] www.fms-tivat.me/predavanja4god/week4
- [10] www.emsa.europa.eu
- [11] [www.pravst/.../pravo-osiguranja ugovor](http://www.pravst/.../pravo-osiguranja%20ugovor)
- [12] www.imo.org
- [13] www.mvpei.gov.me
- [14] www.imo.org
- [15] www.mvpei.gov.me
- [16] www.emsa.europa.eu
- [17] www.fms-tivat.me/predavanja4god/week4
- [18] [www.pomorstvo.me-popis opreme jahti](http://www.pomorstvo.me-popis%20opreme%20jahti)
- [19] www.pomorstvo.me
- [20] Pravilnik za tehnički nadzor pomorskih brodova Bar 2008
- [21] www.pomorstvo.me-organizacija
- [22] Pravilnik za statutarnu sertifikaciju čamaca I jahti Bar2008
- [23] Pravilnik za tehnički nadzor pomorskih brodova Bar 2008
- [24] Pravilnik o baždarenju pomorskih brodova I čamaca Bar 2004

Zakoni,Uredbe,Pravilnici:

- [25] Zakon o jahtama Crne Gore br.46/2007
- [26] Zakon o lukama Crne Gore br.51/2008
- [27]Zakon o sigurnosti pomorske plovidbe decembar 2012
- [28]Zakon o Inspekciskom nadzoru

