

**FAKULTET ZA MEDITERANSKE POSLOVNE STUDIJE
TIVAT**

DEJAN GOJKOVIĆ

**PRAVILA KRETANJA NA MORU
SPECIJALISTIČKI RAD**

TIVAT, 2014

**FAKULTET ZA MEDITERANSKE POSLOVNE STUDIJE
TIVAT**

**PRAVILA KRETANJA NA MORU
SPECIJALISTIČKI RAD**

**Predmet: Sigurnost i bezbjednost jahti i marina
Mentor: Prof. dr Vesna Vučković**

**Student: Dejan Gojković
Smjer: Nautički turizam i upravljanje marinama
Br. indeksa: S 30/13**

Tivat, novembar, 2014.

SADRŽAJ

U V O D	1
1. MEDJUNARODNA PRAVILA KRETANJA NA MORU	2
1.1 Opšte odredbe pravila izbjegavanja sudara na moru	3
1.2 Pravila za plovidbu i manevrisanje	5
1.3 Svjetla i znakovi.....	10
1.4 Zvučni i svjetlosni signali.....	16
2. LOKALNA PRAVILA KRETANJA NA MORU U LUKAMA I UNUTRAŠNjim MORSKIM VODAMA U KOJIMA JE PLOVIDBA OTEŽANA	20
3. SIGURNOST POMORSKE PLOVIDBE U CRNOJ GORI.....	21
Z A K L J U Č A K	39
L I T E R A T U R A	40

UVOD

Pomorski saobraćaj je djelatnost vezana za transport ljudi i robe morskim putevima i ekonomski je najisplativiji vid transporta, pa stoga čini 80 % ukupnog svjetskog prometa.

Shodno velikom intezitetu saobraćaja, a takodje porastom dimenzija i brzine brodova, nameće se pitanje da li je plovidba morima, unutrašnjim morskim vodama i lukama sigurna i bezbjedna?

Posebna pažnja posvećuje se bezbjednosti pomorske plovidbe, odnosno bezbjednoj plovidbi na plovnim putevima, na moru. Ta bezbjednost može biti *konstrukciona* - koja se odnosi na bezbjednost pri gradnji brodova i *funkcionalna* – koja se odnosi na plovidbu, prije svega, na pravila bezbjedne vožnje i izbjegavanje sudara na moru.¹

Uslov za sigurnu i bezbjednu plovidbu je poštovanje i pravilna primjena pravila koja su donijeta od strane medjunarodne pomorske organizacije, kao i pravila koja su donijeta na lokalnom nivou od strane nadležnih organa vlasti, a koja ne odstupaju od medjunarodnih već su u skladu sa njima.

Dakle, u radu će biti predočeno pitanje funkcionalne bezbjednosti i sigurnosti plovidbe kroz primjenu pravila kretanja na moru.

¹ Vučković, B., Vučković, V. (2012). *Sigurnost i bezbjednost jahti i marina*. Tivat: Fakultet za poslovne mediteranske studije Tivat., str. 5.

1. MEDJUNARODNA PRAVILA KRETANJA NA MORU

Za pravila kretanja na moru, koja se danas primjenjuju na međunarodnom planu, donijeta je Konvencija o međunarodnim pravilima za izbjegavanje sudara na moru 1972. godine (COLREG – *Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea*, 1972), na Konferenciji IMO-a održanoj u Londonu, a stupila su na snagu 15. jula 1977. godine.

Pravila za izbjegavanje sudara na moru skup su normi kojima se regulira plovidba brodova i utvrđuje standard obaveznog (kogentnog)² ponašanja. Ujedno pravila sadrže temeljne kriterijume za utvrđivanje da li se navigatori ponašaju u skladu sa pravilima, kako nalaže pomorska vještina i iskustvo dobrog pomorca ili se ponašaju suprotno zahtjevima norme. To znači da pravila definiraju i objektivne elemente protupravnog ponašanja, odnosno određuju kriterije za utvrđivanje krivice za sudar.³

Shodno navedenoj definiciji, pomenućemo plovidbene nezgode – havarije, a to su najčešće sudari brodova, nasukanje, potonuće, brodolom i sl., i mogu da budu posljedica dejstva opasnosti mora (perils of the seas) kao što su olujni vjetrovi i talasi na moru, koje prouzrokuju razne vrste šteta brodu i teretu, ali brojnosti pomorskih havarija ponajviše doprinosi ljudski faktor, kao što su propusti zapovjednika, oficira i članova posade broda, pilota, tegljača, brodopopravljača i sl.⁴

Pravila za izbjegavanje sudara na moru su jedinstvena za sve učesnike u pomorskom saobraćaju, i u njihovoj primjeni svi učesnici se moraju ponašati u skladu s pomorskom praksom i okolnostima pojedinog slučaja.

Obzirom na sve veći broj učesnika u pomorskom saobraćaju (ne samo profesionalnih pomoraca i nautičara), od svih se traži detaljno poznavanje pravila o izbjegavanju sudara. Medjutim pravila treba dobro poznavati i primjenjivati u praksi ono što propisuju, smatrajući da će i drugi brod na isti način postupati. Praksa sudsko-arbitražnih sporova prilikom sudara u mnogim slučajevima pokazuje da je do sudara više dolazilo zbog nepoznavanja ili pogrešnog tumačenja pravila za izbjegavanje sudara nego zbog njihove nesavršenosti, a ujedno iz te prakse su vrlo bitne detaljne analize postupaka i propusta učesnika u pomorskim sudarima u svrhu pravilnih tumačenja pravila za ubuduće.

Pravila su pisana kratko i jasno, tako da će dobrom poznavaoocu istih u kritičnom trenutku sugerisati pravilan manevar.

Međunarodna pravila za izbjegavanje sudara na moru primjenjuju se na brodovima koji plove morem i unutrašnjim plovnim putevima i kanalima, a spojeni su otvorenim morem i plovni za brodove.

²Kogentan – prinudan, obavezujući; Kogentno pravo (lat. *ius cogens*) – prisilno pravo, pravna pravila koja imaju prisilan značaj, tj. obavezuju pravne subjekte da ih se bezuvjetno pridržavaju, ne dopuštajući mogućnost odstupanja (ustavno, upravno, kazneno pravo, sudski i upravni postupci). - Izvor: *Hrvatska enciklopedija*. (1999-2009). Zagreb: Leksikografski zavod Miroslav Krleža., sveska 4, str. 75.

³Sjekavica, I., Kačić, H. (1982). *Pravila izbjegavanja sudara na moru*. Zagreb: Školska knjiga., str. 5.

⁴Ivošević, B. (2011). *Pomorsko pravo*. Tivat: Fakultet za mediteranske poslovne studije Tivat., str. 151.

Osim ovih pravila, postoje i druga lokalna pravila koja su u skladu s međunarodnim pravilima o izbjegavanju sudara na moru. Lokalna pravila određuju nadležni organi vlasti država, a odnose se na sidrišta, luke, rijeke, jezera ili unutrašnje plovne puteve koji su spojeni sa morem. Pri primjeni ovih pravila treba imati u vidu postojeće opasnosti plovidbe i sudara, te posebne okolnosti i ograničenja, koje mogu zahtijevati da se od pravila odstupi i na taj način izbjegne neposredna opasnost od sudara ili drugih neželjenih opasnosti.⁵

1.1 Opšte odredbe pravila izbjegavanja sudara na moru⁶

Pravilo 1

Primjena

- a) Ova će se pravila primjenjivati na sve brodove na otvorenom moru i na svim vodama koje su spojene s otvorenim morem, a plovne su za morske brodove.
- b) Ništa što je propisano ovim pravilima ne sprječava primjenu posebnih propisa koje određuju nadležni organi vlasti u pogledu sidrišta, luka, rijeka, jezera ili unutrašnjih plovnih puteva, a spojeni su s otvorenim morem i plovni su za morske brodove. Takvi posebni propisi moraju biti što više u skladu s ovim pravilima.
- c) Ništa što je propisano ovim pravilima ne sprječava primjenu bilo kojih posebnih propisa donijetih od vlade bilo koje države u pogledu dodatnih pozicionih ili signalnih svjetla ili zvučnih signala za ratne brodove i brodove u konvoju, ili u pogledu dodatnih pozicionih ili signalnih svjetla za ribarske brodove, koji ribare u grupama. Dodatna poziciona ili signalna svjetla ili zvučni signali moraju, koliko je god to moguće biti takvi da se ne mogu greškom zamijeniti s bilo kojim drugim svjetlom ili zvučnim signalom koji su propisani ovim pravilima.
- d) Organizacija može usvojiti sisteme razdvojene plovidbe u cilju primjene ovih pravila.
- e) Kad god zainteresovana Vlada odluči da neki brod, zbog svoje posebne konstrukcije i namjene, ne može zbog ograničenja koje mu nameće njegova posebna namjena u potpunosti ispuniti odredbe pravila u pogledu broja, položaja, dometa, sektora vidljivosti svjetla ili znakova, kao i rasporeda ili karakteristika naprava za davanje zvučnih signala, tada će takav brod udovoljiti drugim odredbama u pogledu broja, položaja, dometa i sektora vidljivosti svjetala ili znakova, kao i rasporeda i karakteristika naprava za davanje zvučnih signala za koje njegova vlada bude smatrala da u odnosu na takav najviše odgovaraju ovim pravilima.⁷

Pravilo 2

Odgovornost

- a) Ništa što je propisano ovim pravilima ne može osloboditi brod, ili vlasnika odnosno brodarka, zapovjednika ili njegovu posadu, od posljedica bilo kojeg propusta u primjeni ovih pravila ili u pogledu mjera opreza koje zahtjeva uobičajeno pomorsko iskustvo ili posebne okolnosti slučaja.

⁵ Jašić, D. (2006). *Međunarodna pravila za izbjegavanje sudara na moru*. Zadar: Sveučilište u Zadru - Odjel za promet i pomorstvo.

⁶ *Međunarodna pravila o izbjegavanju sudara na moru, 1972 (MPISM-72)*.

⁷ Odalović, D. (1981). *Međunarodna pravila o izbjegavanju sudara na moru 1972*. Beograd: Savezni sekretarijat za narodnu odbranu Uprava ratne mornarice, str. 27.

b) Pri tumačenju i primjeni ovih pravila, treba imati u vidu sve opasnosti plovidbe i sudara i posebne okolnosti, uključujući i brodska ograničenja, koje mogu zahtijevati odstupanje od ovih pravila u cilju izbjegavanja neposredne opasnosti.⁸

Pravilo 3

Opšte definicije

Osim ako je u pojedinim pravilima drukčije određeno, u svrhu ovih pravila:

a) riječ “brod” označava svaku vrstu plovnog objekta, uključujući i plovno sredstvo kada plovi bez istisnine i hidroavion, koje se upotrebljava ili se može upotrijebiti kao sredstvo prevoza na vodi;

b) izraz “brod na mehanički pogon” znači svaki brod koji se pokreće strojem;

c) riječ “jedrenjak” znači svaki brod koji se pokreće jedrima, pod uslovom da pogonski stroj, ako je na njemu ugrađen, nije u upotrebi;

d) izraz “brod zauzet ribolovom” znači svaki brod koji ribari mrežama, povrazima, kočama ili drugim ribarskim priborom koji mu ograničava mogućnost manevrisanja, ali isključuje ribarenje tegljenim povrazima ili kojim drugim ribarskim priborom koji ne ograničava sposobnost manevrisanja;

e) riječ “hidroavion” označava bilo koju letjelicu koja je sposobna da manevriše na vodi;

f) izraz “brod koji ne može manevrisati” označava brod kojim se ne može manevrisati prema ovim pravilima, pa se zbog toga ne može ukloniti s puta drugom brodu;

g) izraz “brod ograničene sposobnosti manevrisanja” označava brod kojem je zbog prirode posla koji obavlja sposobnost manevrisanja ograničena prema ovim pravila, pa se zbog toga ne može ukloniti s puta drugom brodu.

Brodovi koji se smatraju “brodom ograničene sposobnosti manevrisanja” su:

(i) brod zauzet polaganjem, pregledom ili dizanjem navigacijske oznake, podvodnog kabla ili cjevovoda;

(ii) brod zauzet jaružanjem, hidrografskim ili podvodnim radovima;

(iii) brod zauzet snabdijevanjem ili prebacivanjem osoba, zaliha ili tereta u plovidbi;

(iv) brod zauzet uzlijetanjem ili slijetanjem letjelica;

(v) brod koji je zauzet razminiranjem;

(vi) brod koji tegli takav tegalj koji mu onemogućava promjenu kursa;

(h) izraz “brod ograničen svojim gazom” označava brod na mehanički pogon koji je zbog svog gaza, u odnosu na raspoloživu dubinu vode, bitno ograničen u mogućnosti promjene kursa u kojem plovi;

(i) riječ “plovi” znači da brod nije usidren, privezan uz obalu ili nasukan;

(j) riječi “dužina”, “širina” broda označavaju dužinu broda preko svega i njegovu najveću širinu;

(k) smatraće se da brodovi vide jedan drugoga samo ako se mogu vidjeti golim okom;

(l) izraz “ograničena vidljivost” označava sve uslove pri kojima je vidljivost smanjena zbog magle, sumaglice, snijega, jake oluje s kišom, pješćane oluje ili drugih sličnih uzroka.⁹

⁸ Ibid, str. 29.

⁹ Ibid, str. 31.

1.2 Pravila za plovidbu i manevrisanje

Poglavlje I – Plovidba brodova pri svim uslovima vidljivosti

Pravilo 4

Primjena

Pravila iz ovog poglavlja moraju se primjenjivati u svim uslovima vidljivosti.

Pravilo 5

Osmatranje

Svaki brod mora stalno osmatrati vizuelno, slušanjem i svim raspoloživim sredstvima prikladnim prevladavajućim okolnostima i uslovima, a u svrhu potpune procjene situacije i opasnosti od sudara.

Pravilo 6

Sigurnosna brzina

Svaki se brod mora stalno kretati sigurnosnom brzinom kako bi se mogla preduzeti pravilna i efikasna radnja kako bi se spriječio sudar i da bi se brod mogao zaustaviti na odgovarajućoj udaljenosti prema prevladavajućim okolnostima i situaciji.

Pri određivanju sigurnosne brzine treba voditi računa o slijedećim faktorima:

a) Za sve brodove :

(i) stanju vidljivosti;

(ii) gustini saobraćaja, uključivši koncentraciju ribarskih i drugih brodova;

(iii) manevarske osobine broda, uzimajući u obzir zalet broda (zaustavni put) i veličinu kruga okreta u prevladavajućim okolnostima;

(iv) prisutnost pozadinskih svjetala noću, kao što su svjetla na obali te reflektivno raspršivanje vlastitih svjetala;

(v) stanju vjetra, mora i struje, kao i o blizini navigacijskih opasnosti;

(vi) gazu broda u odnosu na raspoloživu dubinu;

b) Osim toga, za brodove koji koriste radar, o:

(i) karakteristikama, mogućnostima i ograničenjima radarskog uređaja;

(ii) svim ograničenjima koja nameće daljinska skala radara koja je u upotrebi;

(iii) na stanje mora meteoroloških i drugih izvora smetnji na radarsko otkrivanje;

(iv) mogućnost da mali brodovi, led i drugi objekti ne budu otkriveni radarom na odgovarajućoj udaljenosti;

(v) broju, položaju i kretanju brodova koji su otkriveni radarom;

(vi) što tačnijoj procjeni stanja vidljivosti, koju je moguće odrediti korištenjem radara, mjerenjem udaljenosti do brodova ili drugih objekata u blizini.

Pravilo 7

Rizik sudara

a) Svaki brod mora koristiti sva raspoloživa sredstva koja odgovaraju prevladavajućim okolnostima i stanju da bi se utvrdilo postojanje rizika sudara. Ukoliko postoji sumnja, smatrat će se da postoji rizik sudara;

- b) Radarski uređjaj, ako je ugrađen i ispravan, treba pravilno koristiti, uključujući i osmatranje na skalama velikih daljina, kako bi se na vrijeme dobilo upozorenje o riziku sudara, kao i vrijeme za radarsko plotovanje ili jednakovrijedno sistematsko praćenje otkrivenih objekata;
- c) Ne smiju se donositi zaključci na osnovu oskudnih podataka, a posebno ne na osnovu nedovoljnih radarskih podataka;
- d) Prilikom utvrđivanja postojanja rizika sudara, mora se voditi računa o slijedećem:
 - 1) smatraće se da opasnost od sudara postoji ako se smjer broda koji se približava znatno ne mijenja;
 - 2) smatraće se da opasnost od sudara može ponekad postojati, čak i ako je očevidna znatna promjena smjera, posebno kad se približava veoma veliki brod ili tegalj, ili ako je brod koji se približava na vrlo maloj udaljenosti.

Pravilo 8

Radnja za izbjegavanje sudara

- a) Svaka radnja preduzeta radi izbjegavanja sudara treba, ako okolnosti slučaja dozvoljavaju, biti preduzeta odlučno i blagovremeno i u skladu sa običajima dobre pomorske prakse.
- b) Svaka promjena kursa i/ili brzine radi izbjegavanja sudara, ako okolnosti slučaja dozvoljavaju, treba biti dovoljno velika da bi to drugi brod koji osmatra vizuelno ili radarom mogao odmah uočiti. Male se i uzastopne promjene kursa i/ili brzine moraju izbjegavati.
- c) Ako ima dovoljno prostora, sama promjena kursa može biti najuspješnija radnja, da se izbjegne položaj opasnog zblizavanja, pod uslovom da je preduzeta blagovremeno, da je izrazita i da ne dovede brod preblizu drugih brodova.
- d) Radnja preduzeta radi izbjegavanja sudara s drugim brodom treba biti takva da se brodovi mimoidju na sigurnoj udaljenosti. Efikasnost preduzete radnje treba pažljivo provjeravati sve dok se drugi brod konačno ne prodje i ostavi pozadi.
- e) Ako je radi izbjegavanja sudara potrebno dobiti na vremenu, ili dobiti na vremenu radi procjene situacije, brod mora smanjiti brzinu, ili se potpuno zaustaviti zaustavljanjem stroja ili njegovim prekretanjem u vožnju krmom.

Pravilo 9

Plovidba u uskim kanalima

- a) Brod koji plovi u uskom kanalu ili plovnom dijelu rijeke mora se, koliko je god to sigurno i praktično moguće, držati spoljne ivice kanala ili plovnog dijela rijeke koja se nalazi s njegove desne strane.
- b) Brod kraći od 20 metara ili jedrenjak ne smije ometati prolaz brodu koji može sigurno ploviti jedino unutar granica kanala ili plovnog dijela rijeke.
- c) Brod koji ribari ne smije ometati prolaz bilo kojem drugom brodu koji plovi unutar granica uskog kanala ili plovnog dijela rijeke.
- d) Brod ne smije presijecati kanal ili plovni dio rijeke ako takvo presijecanje ometa prolaz brodu koji može sigurno ploviti jedino unutar tog kanala ili plovnog dijela rijeke. Ako se sumnja u namjeru broda koji presijeca kanal ili plovni dio rijeke može se upotrijebiti zvučni signal propisan pravilom 34(d).
- e) (i) u uskom kanalu ili plovnom dijelu rijeke kada se preticanje može izvesti jedino ako brod koji se pretiče mora preduzeti radnju da omogući bezopasan prolaz, brod koji namjerava preticati mora označiti svoju namjeru davanjem signala koji su propisani pravilom 34c (i). Brod koji se pretiče, ako je saglasan s preticanjem, mora to potvrditi signalom propisanim pravilom 34c (ii) i preduzeti mjere koje će omogućiti bezopasan prolaz brodu koji pretiče.

Ako brod koji se pretiče sumnja u mogućnost bezopasnog preticanja, ili namjeru broda koji pretiče, može to označiti zvučnim signalom propisanim pravilom 34(d).

(ii) ovo pravilo ne oslobadja brod koji pretiče od obaveza iz pravila 13.

f) Brod koji se približava krivini ili području uskog kanala ili plovnog dijela rijeke, gdje se drugi brodovi ne mogu vidjeti zbog zaklonjenog vidika nekom preprekom, mora ploviti posebno oprezno i oglasiti se zvučnim signalom propisanim pravilom 34(e).

g) Svaki brod mora, ako okolnosti slučaja to dopuštaju, izbjegavati sidrenje u uskom kanalu.

Pravilo 10

Sistemi razdvojene plovidbe

a) Ovo se pravilo primjenjuje pri plovidbi u sistemima razdvojene plovidbe, koje je usvojila Organizacija.

b) Brod koji koristi sistem razdvojene plovidbe mora:

(i) proslijediti u određenom pojasu u opštem smjeru toka plovidbe za taj plovidbeni put;

(ii) držati se, koliko je god to praktično moguće, izvan linije razdvajanja ili zone razdvajanja;

(iii) uključivati se u plovidbeni pojas ili izlaziti iz njega, u normalnim prilikama, na krajnjim tačkama plovidbenog pojasa, a pri uključivanju ili izlaženju sa strane to činiti pod što manjim uglom u odnosu na smjer opšteg toka plovidbe.

c) Brod mora, koliko je to praktično moguće izbjegavati presijecanje plovidbenih pojasa, međjutim, ako to mora učiniti presijecanje mora izvesti pod što većim pravim uglom u odnosu na opšti smjer toka plovidbe.

d) Zone priobalne plovidbe u normalnim okolnostima ne smiju koristiti brodovi u tranzitnom saobraćaju koji sigurno mogu ploviti unutar sistema razdvojene plovidbe.

e) Brod, osim ako ne presijeca sistem razdvojene plovidbe, ne smije u normalnim okolnostima ulaziti u zonu razdvajanja ili prelaziti preko linije razdvajanja, osim:

(i) u slučaju nužde da bi izbjegao neposrednu opasnost;

(ii) kada ribari unutar zone razdvajanja.

f) Brod koji plovi u području blizu krajnjih tačaka sistema razdvojene plovidbe, mora to činiti uz naročitu opreznost.

g) Brod mora koliko god je to praktično izvodljivo, izbjegavati sidrenje unutar sistema razdvojene plovidbe ili blizu njegovih završetaka.

h) Brod koji se ne koristi sistemom razdvojene plovidbe mora ga zaobilaziti, koliko je to god praktično moguće.

i) Brod koji ribari ne smije ometati prolaz ni jednom brodu koji slijedi tok plovidbenog puta.

j) Brod kraći od 20 metara ili jedrenjak ne smije ometati siguran prolaz broda na mehanički pogon koji slijedi tok plovidbenog puta.¹⁰

Poglavlje II – Plovidba brodova koji su u vidokrugu

Pravilo 11

Primjena

Pravila ovog poglavlja odnose se na brodove koji su u vidokrugu jedan drugome.

¹⁰ Ibid, str. 41.

Pravilo 12

Jedrenjaci

a) Kada se dva jedrenjaka približavaju jedan drugome tako da prijete opasnost od sudara, jedan od njih mora da se ukloniti drugome s puta na slijedeći način:

(i) kada svaki od jedrenjaka ima vjetar s različitih strana, jedrenjak kojemu vjetar dolazi s lijeve strane mora se ukloniti s puta drugom jedrenjaku;

(ii) ako oba jedrenjaka imaju vjetar sa iste strane, jedrenjak koji se nalazi u privjetrini mora se ukloniti s puta jedrenjaku koji se nalazi u zavjetrini;

(iii) ako jedrenjak koji plovi s vjetrom s lijeve strane vidi jedrenjak u privjetrini i ne može za njega sa sigurnošću utvrditi da li plovi sa vjetrom s lijeve ili s desne strane, mora mu se ukloniti s puta.

b) U svrhu tumačenja ovog pravila, privjetrinom se smatra strana suprotna onoj na kojoj se nalazi glavno jedro, ili u slučaju broda sa križnim jedrima strana suprotna onoj na kojoj su zatezi najvećeg letnog jedra.

Pravilo 13

Preticanje

a) Bez obzira na bilo koju odredbu iz ovog poglavlja, svaki brod koji pretiče drugi brod mora se ukloniti s puta preticanom (dostignutom) brodu.

b) Smatraće se da brod pretiče drugi brod kad mu se približava iz smjera koji je veći od $22,5^\circ$ iza subočice prema krmu tog drugog broda, tj. kad je u takvom položaju prema brodu koji pretiče da bi mu noću mogao vidjeti samo krmeno svjetlo, a da mu pri tome ne vidi ni jedno od bočnih svjetala.

c) Ako je brod u bilo kakvoj sumnji da li je on taj koji pretiče, dužan je sebe smatrati brodom koji pretiče i tako se ponašati.

d) Svaka iduća promjena smjera između dva broda ne može učiniti da se brod koji pretiče smatra brodom koji presijeca kurs drugom brodu, i ne može ga osloboditi dužnosti da se ukloni s puta preticanom brodu, sve dok ga konačno ne mimoidje i bezopasno se udalji.

Pravilo 14

Približavanje brodova u protukursu

a) Kada se dva broda na mehanički pogon približavaju jedan drugom iz suprotnih ili skoro suprotnih kursova tako da prijete opasnost od sudara, svaki od njih mora promijeniti kurs udesno tako da jedan drugome prodju s lijeve strane.

b) Smatraće se da takva situacija postoji kada jedan brod vidi drugi pravo ili skoro pravo ispred svog pramca, a noću kad može vidjeti jarbolna svjetla drugog broda u liniji ili gotovo u liniji i/ili oba bočna svjetla drugog broda, a danju osmatrajući odgovarajući položaj drugog broda.

c) Kada brod sumnja u postojanje takve situacije, dužan je smatrati da ona postoji i prema tome se ponašati.

Pravilo 15

Presijecanje kurseva

Kada se kursevi dva broda na mehanički pogon sijeku, tako da prijete opasnost od sudara, ukloniće se s puta brod koji vidi drugi brod preko svoje desne strane i, ako okolnosti slučaja dopuštaju, on pri tome treba izbjegavati presijecanje kursa ispred pramca drugog broda.

Pravilo 16

Postupak broda koji ustupa put

Svaki brod koji je prema ovim pravilima dužan da se ukloniti s puta drugom brodu, mora koliko je god to moguće, da preduzme blagovremene i odlučne radnje kako bi se potpuno razišao sa drugim brodom.

Pravilo 17

Postupak broda s pravom puta

a) (i) Kada je prema ovim pravilima jedan od dva broda obavezan da se ukloni s puta, drugi brod mora zadržati kurs i brzinu.

(ii) Drugi brod može ipak preduzeti radnju izbjegavanja sudara vlastitim manevrisanjem čim mu postane očigledno da brod koji se mora ukloniti s puta ne preduzima odgovarajuću radnju u skladu s ovim pravilima.

b) Kada se brod koji treba da zadrži kurs i brzinu, iz bilo kojeg razloga, nadje tako blizu drugog broda da se sudar ne može izbjeći samo manevrisanjem broda koji se dužan da se ukloni s puta, on mora preduzeti radnju koja će najuspješnije doprinijeti da se sudar izbjegne.

c) Brod na mehanički pogon koji u situaciji presijecanja kurseva preduzima radnje prema odredbi tačke (a) pod (ii) ovog pravila radi izbjegavanja sudara s drugim brodom na mehanički pogon koji mu je s lijeve strane, ne smije promijeniti kurs ulijevo, ako to u datom slučaju okolnosti dozvoljavaju.

d) Ovo pravilo ne oslobadja brod koji ustupa put njegove obaveze da se ukloni s puta drugom brodu.

Pravilo 18

Medjusobne obaveze brodova

Osim ako pravila 9, 10 i 13 drugačije ne zahtijevaju:

a) Kada brod na mehanički pogon plovi mora se ukloniti s puta :

(i) brodu koji ne može manevrisati;

(ii) brodu ograničene sposobnosti manevrisanja;

(iii) brodu koji ribari;

(iv) jedrenjaku.

b) Kada jedrenjak plovi mora se ukloniti s puta:

(i) brodu koji ne može manevrisati;

(ii) brodu ograničene sposobnosti manevrisanja;

(iii) brodu koji ribari.

c) Kada brod koji ribari plovi, koliko god je to moguće, mora se ukloniti s puta:

(i) brodu koji ne može manevrisati;

(ii) brodu ograničene sposobnosti manevrisanja.

d) (i) Svaki brod, osim broda koji ne može manevrisati ili broda ograničene sposobnosti manevrisanja, ako je u datom slučaju to moguće, ne smije ometati siguran prolaz brodu ograničenom svojim gazom, koji ističe znakove prema pravilu 28.

(ii) Brod koji je ograničen svojim gazom mora ploviti s posebnim oprezom, posvećujući punu pažnju svom posebnom stanju.

e) Hidroavion na vodi, u svim slučajevima, mora se uklanjati s puta svim brodovima, i ne smije ih ometati u plovidbi. Međutim, u okolnostima gdje postoji opasnost od sudara, mora se ponašati u skladu s pravilima ovog dijela.¹¹

Poglavlje III – Plovidba brodova pri ograničenoj vidljivosti

Pravilo 19

Plovidba brodova pri ograničenoj vidljivosti

a) Ovo pravilo se odnosi na brodove kada ne vide jedan drugoga za vrijeme plovidbe u području ili blizu područja ograničene vidljivosti.

b) Svaki brod mora ploviti sigurnosnom brzinom, koja je prilagodjena prevladavajućim okolnostima i uslovima ograničene vidljivosti. Brod na mehanički pogon mora pogonski stroj stalno držati spreman za momentalno manevrisanje.

c) Svaki brod mora pažljivo da prilagođava svoje aktivnosti prevladavajućim okolnostima i uslovima smanjene vidljivosti, kad se ponaša prema pravilima poglavlja I ovog dijela.

d) Kada brod samo radarom otkrije prisutnost drugog broda, mora utvrditi nastaje li situacija opasnog zblizavanja i prijeti li opasnost od sudara. Ako prijeti, mora blagovremeno preduzeti radnje izbjegavanja sudara. Ako se ta radnja sastoji od promjene kursa treba, koliko je god moguće, izbjegavati:

(i) promjenu kursa ulijevo ako je drugi brod ispred subočice vlastitog broda, osim za brod koji se pretiče;

(ii) promjenu kursa prema brodu koji mu se nalazi subočice ili iza subočice (prema krmi);

e) Osim u slučajevima kad se utvrdi da ne prijeti opasnost od sudara, svaki brod koji čuje zvučni signal za maglu drugog broda, iz smjera za koji smatra da je ispred subočice, ili koji ne može izbjeći opasno zblizavanje s drugim brodom koji mu je ispred subočice, mora smanjiti brzinu do najmanje pri kojoj brod još može ploviti u svom kursu. Ako je potrebno, mora se zaustaviti i u svim slučajevima ploviti uz krajnju opreznost sve dok opasnost od sudara ne prodje.¹²

1.3 Svjetla i znakovi

Pravilo 20

Primjena

a) Odredbe pravila ovog dijela moraju se izvršavati u svim vremenskim uslovima.

b) Pravila koja se odnose na svjetla moraju se primjenjivati od zalaska do izlaska sunca i za to se vrijeme ne smiju pokazivati druga svjetla, osim ako se ta svjetla ne mogu pogrešno zamijeniti svjetlima koja su propisana u ovim pravilima, ili štetno djelovati na njihovu vidljivost i karakteristike ili koja neće ometati propisano osmatranje.

c) Svjetla propisana ovim pravilima, ako su postavljena, trebaju se takodje isticati od izlaska do zalaska sunca pri smanjenoj vidljivosti, a mogu se isticati i u svim drugim slučajevima kada se to smatra potrebnim.

¹¹ Ibid , str. 75.

¹² Ibid, str. 94.

- d) Pravila koja se odnose na znakove moraju se izvršavati danju.
- e) Svjetla i znakovi navedeni u ovim pravilima moraju udovoljavati odredbama Priloga I ovih pravila.

Pravilo 21

Definicije

- a) "Jarbolno svjetlo" znači bijelo svjetlo koje stalno svijetli u luku horizonta od 225°, postavljeno u uzdužnici broda, i tako učvršćeno da se svjetlost vidi od linije pramca do 22,5° iza subočice na obje strane broda.
- b) "Bočna svjetla" znače zeleno svjetlo na desnom boku i crveno svjetlo na lijevom boku, postavljena tako da svako od njih stalno svijetli u luku horizonta od 112,5°, i tako učvršćena da se svjetlost vidi od linije pramca do 22,5° iza subočice na odgovarajućem boku broda. Brodovi kraći od 20 metara mogu bočna svjetla nositi u jednoj kombinovanom fenjeru postavljenom u ravnini uzdužnice broda.
- c) "Krmeno svjetlo" znači bijelo svjetlo koje stalno svijetli u luku horizonta od 135°, postavljeno što je moguće bliže krmi, i tako učvršćeno da se svjetlo vidi u luku horizonta od 67,5° gledano od linije krme na svaku stranu.
- d) "Svjetlo za tegljenje" znači žuto svjetlo istih karakteristika kao "krmeno svjetlo", određeno tačkom c) ovog pravila.
- e) "Svjetlo vidljivo sa svih strana (kružno svjetlo)" znači svjetlo koje stalno svijetli u luku horizonta od 360°.
- f) "Bljeskajuće svjetlo" znači svjetlo koje bljeska u pravilnim razmacima, s učestalošću od 120 bljesaka u minuti ili više.

Pravilo 22

Vidljivost svjetala

Svjetla propisana u ovim pravilima moraju imati intezitet svjetala kao što određeno pravilima,¹³ tako da su najmanji dometi vidljivosti :

- a) na brodovima dužine 50 metara i više:
- jarbolno svjetlo, 6 milja,
 - bočno svjetlo, 3 milje,
 - krmeno svjetlo, 3 milje,
 - bijelo, crveno, zeleno ili žuto svjetlo vidljivo sa svih strana, 3 milje;
- b) na brodovima dužine 12 metara ili više, ali kraćim od 50 metara :
- jarbolno svjetlo, 5 milja, a za brodove kraće od 20 metara, 3 milje,
 - bočno svjetlo, 2 milje,
 - krmeno svjetlo, 2 milje,
 - svjetlo za tegljenje, 2 milje,
 - bijelo, crveno, zeleno ili žuto svjetlo vidljivo sa svih strana, 2 milje;
- c) na brodovima kraćim od 12 metara:
- jarbolno svjetlo, 2 milje,
 - bočno svjetlo, 1 milju,
 - krmeno svjetlo, 2 milje,
 - svjetlo za tegljenje, 2 milje,
 - bijelo, crveno, zeleno ili žuto svjetlo vidljivo sa svih strana, 2 milje.

¹³ Da bi se izbjeglo prejako blještanje, maksimalni intezitet navigacijskih svjetala treba uvijek ograničiti.

Pravilo 23

Brodovi na mehanički pogon kada plove

a) Brod na mehanički pogon kada plovi, mora isticati :

(i) jarbolno svjetlo na prednjem dijelu broda,

(ii) drugo jarbolno svjetlo pozadi i iznad prvog; brod kraći od 50 metara nije obavezan isticati drugo jarbolno svjetlo, ali to može činiti;

(iii) bočna svjetla,

(iv) krmeno svjetlo.

b) Brod na vazdušnom jastuku kad plovi bez istisnine (iznad površine vode), osim svjetala određenih u tački a) ovog pravila, mora isticati žuto bljeskajuće svjetlo vidljivo sa svih strana horizonta.¹⁴

c) Brod na mehanički pogon kraći od 7 metara i čija najveća brzina ne prelazi 7 čvorova, umjesto svjetala propisanih tačkom a) ovog pravila, može isticati bijelo svjetlo vidljivo sa svih strana. Takav brod treba, ako je to praktično moguće, pokazivati i bočna svjetla.

Pravilo 24

Tegljenje i potiskivanje

a) Brod na mehanički pogon kad tegli, mora isticati:

(i) umjesto svjetla propisanog u pravilu 23 a) (i), dva jarbolna svjetla na prednjem dijelu broda u okomici jedno izviše drugog. Ako dužina teglja, mjereno od krme broda tegljača do zadnje tačke teglja prelazi 200 metara – tri takva svjetla, jedno iznad drugog;

(ii) bočna svjetla;

(iii) krmeno svjetlo;

(iv) svjetlo za tegljenje, u okomici iznad krmenog svjetla;

(v) ako dužina teglja prelazi 200 metara, signalno tijelo oblika dvostrukog čunja, na mjestu gdje se najbolje može vidjeti.

b) Kada su potiskivač i brod kojeg on potiskuje čvrsto spojeni da čine složenu cjelinu, smatraju se brodom na mehanički pogon i moraju isticati svjetla propisana u pravilu 23.

c) Brod na mehanički pogon, kad potiskuje naprijed ili tegli bočno, osim u slučaju da čine složenu cjelinu treba pokazivati:

(i) umjesto svjetla propisanoga pravilom 23 a) (i) - dva jarbolna svjetla na prednjem dijelu broda jedno iznad drugog;

(ii) bočna svjetla;

(iii) krmeno svjetlo.

d) Brod na mehanički pogon, na koji se odnose tačke a) i c) ovog pravila, mora također udovoljavati pravilu 23 a) (ii).

e) Tegljeni brod ili tegljeni objekt mora pokazivati:

(i) bočna svjetla;

(ii) krmeno svjetlo.

(iii) ako je dužina teglja veća od 200 metara – signalno tijelo oblika dvostrukog čunja na mjestu gdje se najbolje može vidjeti.

f) Uz uslov da je bilo koji broj tegljenih ili potiskivanih brodova u grupi moraju biti osvjetljeni kao jedan brod:

(i) potiskivani brod naprijed, koji nije dio čvrsto složene jedinice, mora na kraju prednjeg dijela isticati bočna svjetla;

¹⁴ Brodu na vazdušnom jastuku, kada plovi iznad površine vode, položaj-odnosno pramčani ugao i stvarni put kretanja ne moraju da se poklapaju, što komplikuje mimoilaženje sa njim, pa zbog toga ističe posebni signal-žuto bljeskajuće svjetlo.

- (ii) brod koji je tegljen bočno, mora isticati krmeno svjetlo i na kraju prednjeg dijela bočna svjetla.
- g) Kada zbog bilo kojih opravdanih razloga tegljeni brod ili tegljeni objekat ne ističu svjetla propisane tačkom e) ovog pravila, treba preduzeti sve što je moguće da se tegljeni brod ili tegljeni objekat osvijetli ili da se u krajnjem slučaju ukaže na prisutnost neosvijetljenog broda ili objekta.

Pravilo 25

Jedrenjaci kad plove i brodovi na vesla

a) Jedrenjak kad plovi, mora isticati:

(i) bočna svjetla,

(ii) krmeno svjetlo.

b) Na jedrenjacima kraćim od 12 metara svjetla propisana tačkom a) ovog pravila mogu se kombinovati u jednom fenjeru koji treba postaviti na vrh ili blizu vrha jarbola gdje se svjetlo najbolje može vidjeti.

c) Jedrenjak kad plovi, osim svjetala propisanih tačkom a) ovog pravila, može isticati na vrhu ili blizu vrha jarbola, gdje se najbolje mogu vidjeti, dva svjetla vidljiva sa svih strana i postavljena jedno iznad drugog, od kojih je gornje crveno a donje zeleno ali se ta svjetla ne smiju pokazivati zajedno s kombinovanim fenjerom koji je dopušten tačkom b) ovog pravila.

d) (i) Jedrenjak kraći od 7 metara, ako je to praktično moguće, mora pokazivati svjetla propisana tačkom a) i b) ovog pravila, ali, ako ih ne pokazuje, mora držati pri ruci spremnu električnu svjetiljku ili upaljen fenjer s bijelim svjetlom i koji se moraju pokazati dovoljno na vrijeme da se izbjegne sudar;

(ii) Brod na vesla može pokazivati svjetla za jedrenjake propisana ovim pravilom, ili, ako ih ne pokazuje, mora držati pri ruci spremnu električnu svjetiljku ili upaljen fenjer s bijelim svjetlom i koji se moraju pokazati dovoljno na vrijeme da se izbjegne sudar;

(iii) Brod koji plovi na jedra a istovremeno se pokreće strojem može na svom prednjem dijelu, na mjestu gdje se najbolje vidi, istaći znak u obliku konusa s vrhom okrenutim nadolje.¹⁵

Pravilo 26

Ribarski brodovi

a) Brodovi zauzeti ribarenjem, bilo da plove ili da su usidreni moraju isticati samo svjetla i znakove propisane ovim pravilom.

b) Brod koji ribari kočom (potegačom) - kočari, a pod tim se podrazumijeva tegljenje mreže kroz vodu ili druge naprave upotrijebljene kao ribolovni pribor, mora isticati:

(i) dva svjetla vidljiva sa svih strana, postavljena u okomici jedno povrh drugoga, od kojih je gornje zeleno, a donje bijelo, ili signalni znak koji se sastoji od dva konusa postavljena jedan iznad drugoga sa spojenim vrhovima. Brod kraći od 20 metara može umjesto tog znaka da istakne korpu;

(ii) jarbolno svjetlo iza i iznad zelenog svjetla vidljivog sa svih strana, brod kraći od 50 metara nije obavezan, ali može isticati to svjetlo;

(iii) kad se kreće kroz vodu, osim svjetala propisanih u ovoj tački, još i bočna svjetla i krmeno svjetlo.

c) Brod zauzet ribarenjem, a da to nije kočarenje, mora isticati:

¹⁵ Po danu je predviđen ovaj signalni znak da se ovakav brod ne bi smatrao kao jedrenjak koji plovi samo na jedra – isticanjem ovog znaka gubi "privilegiju" jedrenjaka u smislu broda sa pravom puta, dok po noći regularno pokazuje svjetla predviđena pravilima za brod na mehanički pogon njegove dužine.

- (i) dva svjetla vidljiva sa svih strana, postavljena okomito jedno iznad drugog, od kojih je gornje crveno, a donje bijelo, ili signalni znak koji se sastoji od dva konusa postavljena jedan iznad drugoga sa spojenim vrhovima; Brod kraći od 20 metara može umjesto tog signalnog znaka da istakne korpu;
 - (ii) ako se ispuštena ribarska naprava proteže vodoravno više od 150 metara od broda, u smjeru pružanja naprava, jedno bijelo svjetlo vidljivo sa svih strana ili konus okrenut vrhom prema gore;
 - (iii) kad se kreće kroz vodu, osim svjetala propisanih u ovoj tački, još i bočna svjetla i krmeno svjetlo.
- d) Brod koji ribari blizu drugih brodova može isticati dodatne signale propisane u Prilogu II ovih pravila.¹⁶
- e) Kad brod ne ribari, ne smije pokazivati svjetla i znakove određene ovim pravilom, već samo ona svjetla propisana za brod njegove dužine.

Pravilo 27

Brodovi koji ne mogu manevrisati ili brodovi ograničene sposobnosti za manevrisanje

- a) Brod koji ne može manevrisati (nesposoban za manevar) mora da pokazuje:
- (i) dva crvena svjetla vidljiva sa svih strana, postavljena u okomici jedno iznad drugog na mjestu gdje se najbolje mogu vidjeti;
 - (ii) dvije kugle ili dva slična znaka, postavljena u okomici jedan iznad drugog na mjestu gdje se najbolje mogu vidjeti;
 - (iii) kad se kreće kroz vodu, osim svjetala propisanih u ovoj tački, još i bočna svjetla i krmeno svjetlo.
- b) brod ograničene sposobnosti manevrisanja, osim broda koji vrši razminiranje, mora isticati:
- (i) tri svjetla vidljiva sa svih strana, postavljena u okomici jedno iznad drugoga na mjestu gdje se mogu najbolje vidjeti. Gornje i donje od tih svjetala moraju biti crvena, a srednje mora biti bijelo;
 - (ii) tri znaka postavljena u okomici jedno iznad drugoga na mjestu gdje se mogu najbolje vidjeti. Gornji i donji od tih znakova moraju biti oblika kugle, a srednji u obliku romba;
 - (iii) kad se kreće kroz vodu, osim svjetala propisanih u odredbi pod (i) ove tačke, još i jarbolna svjetla, bočna svjetla i krmeno svjetlo;
 - (iv) kada je usidren, osim svjetala i znakova propisanih u odredbama pod (i) i (ii) ove tačke, svijetlo, svjetla ili znak propisan pravilom 30.
- c) Brod koji je zauzet tegljenjem koje mu onemogućava promjenu kursa, pored svjetala propisanih tačkom b) (i) i (ii) ovog pravila, mora da pokazuje svjetla i znak propisan pravilom 24 a).
- d) Brod koji jaruža ili obavlja podvodne radove, kad je ograničene sposobnosti manevrisanja, mora isticati svjetla i znakove propisane tačkom b) ovog pravila, a ako postoji kakva prepreka, mora još da pokazuje:
- (i) dva crvena svjetla vidljiva sa svih strana ili dvije kugle, postavljene u okomici jedna iznad druge, da se označi strana na kojoj postoji prepreka,
 - (ii) dva zelena svjetla vidljiva sa svih strana ili dva romba, postavljena u okomici jedan iznad drugog da se označi strana na kojoj drugi brod može proći,
 - (iii) kad se kreće kroz vodu, osim svjetala propisanih u ovoj tački, još jarbolna svjetla, bočna svjetla i krmeno svjetlo,

¹⁶ Autor je smatrao da je Prilog II ovih pravila manje bitan za suštinu rada, ali je ostavio u radu kao izvornu tačku d) ovoga pravila.

(iv) kada je usidren, svjetla ili znakove propisane u ovoj tački pod (i) i (ii), umjesto svjetala ili znaka propisanih u pravilu 30.

e) Kada je brodu koji je zauzet ronilačkim radovima zbog njegove veličine nemoguće isticati znakove propisane u tački d) ovog pravila, mora isticati zastavu "A" Međunarodnog signalnog kodeksa na čvrstom materijalu, visoku najmanje 1metar, koju treba postaviti tako da se vidi sa svih strana horizonta.

f) Brod koji je zauzet razminiranjem, osim svjetala propisanih za brodove na mehanički pogon u pravilu 23, mora isticati i tri zelena svjetla vidljiva sa svih strana horizonta ili tri kugle. Jedno od tih svjetala ili znakova treba biti postavljeno blizu vrha prednjeg jarbola i po jedno na krajevima donjeg križa prednjeg jarbola. Ta svjetla ili znakovi upozoravaju drugi brod da se opasno približiti na manje od 1000 metara po krmi ili 500 metara sa oba boka broda koji je zauzet razminiranjem.

g) Brodovi kraći od 7 metara nisu obavezni isticati svjetla propisana ovim pravilom.

h) Signali propisani ovim pravilom nijesu signali za brodova koji su u opasnosti i traže pomoć. Takve signale sadrži Prilog IV ovih pravila.

Pravilo 28

Brodovi ograničeni svojim gazom¹⁷

Brod koji je ograničen svojim gazom, osim svjetala propisanih pravilom 23 za brodove na mehanički pogon, može isticati na mjestu gdje se mogu najbolje vidjeti tri crvena svjetla vidljiva sa svih strana i postavljena u okomici jedno iznad drugoga, ili znak u obliku cilindra.

Pravilo 29

Peljarski brodovi¹⁸

a) Brod koji obavlja peljarsku službu mora isticati:

(i) na jarbolu, ili blizu njega, dva svjetla vidljiva sa svih strana i postavljena u okomici jedno iznad drugoga, od kojih je gornje bijelo a donje crveno;

(ii) kada plovi, osim toga, bočna svjetla i krmeno svjetlo;

(iii) kada je usidren, osim svjetala propisanih odredbom pod (i) ove tačke - sidreno svjetlo, svjetla ili znak.

b) Kada peljarski brod ne obavlja peljarsku službu, mora isticati svjetla i znakove propisane za slične brodove njegove dužine.

Pravilo 30

Usidreni i nasukani brodovi

a) Usidreni brod mora isticati na mjestu odakle će se najbolje vidjeti:

(i) na prednjem dijelu, jedno bijelo svjetlo vidljivo sa svih strana horizonta, ili jednu kuglu;

(ii) na krmi ili blizu krme i niže od svjetla propisanoga odredbom (i) ove tačke, bijelo svjetlo vidljivo sa svih strana.

b) Brod kraći od 50 metara, umjesto svjetala propisanih tačkom a) ovog pravila, može isticati jedno bijelo svjetlo vidljivo sa svih strana i postavljeno na mjestu gdje se može najbolje vidjeti.

¹⁷ Svode se pod tu kategoriju brodova samo dok plove u područjima malih dubina u odnosu na gaz broda, međutim dolaskom u područja velikih dubina, ova vrsta brodova prelazi u kategoriju brodova na mehanički pogon odnosno pokazuje standardna svjetla i znakove za brod na mehanički pogon u skladu sa svojom dužinom i shodno pravilima.

¹⁸ Pilotski brodovi

- c) Usidreni brod može, a ako je duži od 100 metara mora, takodje upotrebljavati radna ili druga odgovarajuća svjetla za osvijetljavanje svojih paluba.
- d) Nasukani brod mora isticati svjetla propisana tačkom a) ili b) ovog pravila, i osim toga na mjestu gdje su najbolje vidljiva:
- (i) dva crvena svjetla vidljiva sa svih strana, postavljena u okomici jedno iznad drugoga;
 - (ii) tri kugle (lopte) postavljene u okomici jedna iznad druge.
- e) Brod kraći od 7 metara, kada je usidren ili nasukan, kada se nalazi u uskom kanalu, plovnom putu, sidrištu ili blizu njih ili blizu mjesta gdje drugi brodovi obično plove, nije obavezan isticati svjetla ili znakove propisane tačkama a), b) ili d) ovog pravila.

Pravilo 31 **Hidroavioni**¹⁹

Ako hidroavion praktično ne može da pokazuje svjetla i znakove, koji po svojim karakteristikama ili položaju odgovaraju zahtjevima pravila ovog dijela, on je dužan da pokazuje svjetla i znakove koji će svojim karakteristikama i položaju biti koliko god je moguće slični propisanim.²⁰

1.4 Zvučni i svjetlosni signali

Pravilo 32 **Definicije**

- a) Riječ “sirena” označava svaku napravu za zvučnu signalizaciju s kojom se mogu proizvoditi zvučni signali i koja odgovara tehničkim uslovima u Prilogu III ovih pravila²¹.
- b) Izraz “kratak zvuk” znači zvuk koji traje oko jednu sekundu.
- c) Izraz “dugi zvuk” znači zvuk koji traje od četiri do šest sekundi.

Pravilo 33 **Oprema za zvučne signale**

- a) Brod dužine 12 metara ili više mora imati sirenu i zvono, a brod dužine 100 metara ili više mora, osim toga imati i gong, čiji se ton i zvuk ne mogu zamijeniti tonom i zvukom zvona. Sirena, zvono i gong moraju odgovarati odredbama navedenim u Prilogu III ovih pravila. Zvono ili gong, ili oboje, mogu se zamijeniti drugom opremom sa odgovarajućom karakteristikom zvuka, uz uslov da je uvijek moguće proizvesti propisane zvučne signale ručno.
- b) Brod kraći od 12 metara nije obavezan imati naprave za zvučnu signalizaciju propisanu u tački a) ovoga pravila, ali ako ih nema, onda mora imati neko drugo sredstvo za davanje efikasnog zvučnog signala.

¹⁹ Obzirom da se hidroavion kada se kreće na vodi, prema MPISM-72, izjednačava sa brodom, on mora da pokazuje ista navigacijska svjetla kao i brod na mehanički pogon.

²⁰ Ibid, str. 123.

²¹ Obzirom da Prilog III ovih pravila sadrži tehničke karakteristike naprave za davanje zvučnih signala, autor je smatrao da je manje bitan za suštinu rada, pa shodno tome isti nije obradjen, ali je naveden u radu izvorni odnosno doslovni sadržaj ove stavke MPISM-72.

Pravilo 34

Signali za manevar i signali upozorenja²²

a) Kad su brodovi na vidiku jedan drugome, tada brod na mehanički pogon u plovidbi, manevrišući na način kako je to određeno ovim pravilima, mora namjeravani manevar označiti signalima sirenom:

- (i) jedan kratak zvuk, da bi označio "Mijenjam svoj kurs u desno";
- (ii) dva kratka zvuka da bi označio "Mijenjam svoj kurs u lijevo";
- (iii) tri kratka zvuka da bi označio "Moji strojevi voze krmom".

b) Svaki brod može signale sirenom, određene u tački a) ovoga pravila, dopuniti svjetlosnim signalima prikladno ponavljanim sve dok se manevar ne izvrši:

(i) ovi svjetlosni signali moraju imati slijedeće značenje:

- jedan bljesak "Mijenjam svoj kurs u desno";
- dva kratka bljeska "Mijenjam svoj kurs u lijevo";
- tri kratka bljeska "Moji strojevi voze krmom";

(ii) svaki bljesak mora trajati oko jedne sekunde, a vremenski razmak između bljeskova također mora trajati oko jedne sekunde, dok vremenski razmak između serije signala ne smije biti kraći od deset sekundi;

(iii) svjetlo koje se upotrebljava za ovaj signal, ako je postavljeno, mora biti bijelo svjetlo vidljivo sa svih strana horizonta, s najmanjim dometom vidljivosti od 5 milja, i mora odgovarati odredbama Priloga I ovih pravila.

c) Kada brodovi vide jedan drugoga u uskom kanalu ili plovnom putu:

(i) brod koji namjerava da pretiče drugi brod mora, u skladu s pravilom 9 e) pod (i), pokazati svoju namjeru slijedećim signalima pomoću sirene:

- dva duga zvuka a odmah zatim jedan kratki zvuk, sa značenjem "Namjeravam da vas prestignem sa vaše desne strane",
- dva duga zvuka a odmah zatim dva kratka, sa značenjem "Namjeravam da vas prestignem sa vaše lijeve strane",

(ii) kada brod koji se prestiže, postupa u skladu s Pravilom 9 e) pod (i), mora potvrditi svoje slaganje signalom pomoću sirene ovim redom: jedan dugi, jedan kratki, jedan dugi i jedan kratki zvuk.

d) Kada se brodovi koji su u vidokrugu približavaju jedan drugom i kada iz bilo kojih razloga jedan od brodova ne razumije namjere ili postupke drugoga, ili sumnja da drugi brod preduzima dodatnu radnju za izbjegavanje sudara, mora svoju sumnju odmah označiti davanjem najmanje pet kratkih i brzih zvukova sirenom. Taj se signal može dopuniti svjetlosnim signalom od najmanje pet kratkih i brzih bljeskova.

e) Brod koji se približava krivini ili dijelu kanala ili plovnoga puta gdje drugi brod može biti zaklonjen nekom preprekom, mora se oglasiti jednim dugim zvukom. Svaki brod koji prilazi krivini ili je zaklonjen preprekom, a čuo je taj signal, mora odgovoriti jednim dugim zvukom.

f) Ako su sirene na brodu postavljene na međusobnoj udaljenosti većoj od 100 metara, za davanje zvučnih signala za manevrisanje i upozorenje mora se upotrebljavati samo jedna sirena.

Pravilo 35

Zvučni signali pri ograničenoj vidljivosti

U području ili blizu područja smanjene vidljivosti, bilo danju ili noću, signali koji su propisani ovim pravilom moraju se davati na ovaj način:

²² Zabranjeno je davati zvučne signale propisano pravilom 34 u uslovima ograničene vidljivosti.

- a) Brod na mehanički pogon, kada se kreće kroz vodu, mora davati jedan dugi zvuk u vremenskim razmacima od najviše dva minuta;
- b) Brod na mehanički pogon kada plovi, ali je zaustavljen i ne kreće se kroz vodu, mora davati dva uzastopna duga zvuka u vremenskim razmacima od najviše dva minuta, odvojena intervalom od oko dvije sekunde;
- c) Brod koji ne može manevrisati, brod ograničene sposobnosti manevrisanja, brod ograničen svojim gazom, jedrenjak, brod koji ribari i brod koji tegli ili potiskuje drugi brod, umjesto signala propisanih u tačkama a) ili b) ovog pravila, moraju se oglasiti u vremenskim razmacima od najviše dva minuta s tri uzastopna zvuka - jedan dugi a odmah zatim dva kratka.
- d) Tegljeni brod ili ako se tegli više od jednog broda, samo posljednji brod u teglju, ako ima posadu, mora u razmacima ne dužim od dva minuta davati četiri uzastopna zvuka - jedan dugi zvuk a odmah zatim tri kratka. Ako je moguće ovaj signal treba davati neposredno iza signala koji daje brod tegljač.
- e) Kada su potiskivač i brod koji on potiskuje čvrsto spojeni u složenu jedinicu, smatraju se kao brod na mehanički pogon i moraju davati signale propisane u tački a) i b) ovoga pravila.
- f) Usidreni brod mora, u vremenskim razmacima od najviše jednog minuta, brzo zvoniti u zvono u trajanju od oko pet sekundi. Brod dužine 100 metara ili više, mora se oglasiti zvonom na prednjem dijelu broda i odmah nakon toga zvonjenja, gongom na krmenom dijelu broda, brzim udaranjem u gong u trajanju od oko pet sekundi. Usidreni brod može davati tri uzastopna zvuka sirenom - jedan kratki, jedan dugi i jedan kratki zvuk, da bi skrenuo pažnju na svoj položaj i izbjegavanje mogućeg sudara s brodom koji mu se približava.
- g) Nasukani brod mora davati signal zvonom, a ako je potrebno i gongom, kako je propisano tačkom f) ovog pravila, a osim toga mora neposredno, prije i poslije svakog signala brzim zvonjenjem, davati još po tri odvojena i izrazita udarca u zvono. Osim toga, nasukani brod se može oglasiti odgovarajućim signalom pomoću sirene.
- h) Brod kraći od 12 metara nije obavezan davati spomenute signale, ali ako ih ne daje, mora davati neki drugi efikasni zvučni signal u vremenskim razmacima ne dužim od dva minuta.
- i) Kada peljarski brod obavlja službu peljarenja, osim signala propisanih u tački a), b) ili f) ovog pravila, može da daje signal za raspoznavanje koji se sastoji od četiri kratka zvuka.

Pravilo 36

Signali za privlačenje pažnje

Ako je potrebno da privuče pažnju drugog broda, svaki brod može davati svjetlosne ili zvučne signale koje nije moguće greškom zamijeniti za signale koji su propisani ovim pravilima, ili može da upravi svjetlosni snop reflektora u pravcu opasnosti, ali tako da ne ometa druge brodove.

Pravilo 37

Signali opasnosti

Kad je brod u opasnosti i traži pomoć mora upotrebljavati ili istaknuti propisane signale.

1. Signali opasnosti, bilo da su upotrijebljeni ili istaknuti odvojeno ili zajedno, kazuju da je brod u opasnosti i da mu je potrebna pomoć (Prilog IV ovih pravila)²³ :

- a) pucanj vatrenim oružjem ili bilo koji drugi eksplozivni signal ispaljivan u razmacima od oko 1 minute,

²³ Prilog IV ovih pravila koji propisuje Signale opasnosti je, u ovom radu, direktno naveden u sklopu pravila 37 - Signali opasnosti.

- b) neprekidan zvuk bilo kojom napravom za davanje signala u magli,
- c) rakete ili prskalice, koje izbacuju zvjezdice crvene boje, ispaljivane jedna za drugom u kratkim vremenskim razmacima,
- d) signal poslat radio-telegrafijom ili bilo kakvim drugim signalnim sistemom, koji se sastoji od grupe SOS (... - - -...) Morzeovim znacima,
- e) Signal poslat radio-telefonijom koji se sastoji od izgovaranja riječi “ Mayday ”,
- f) Signal opasnosti N.C. predviđen Medjunarodnim signalnim kodeksom,
- g) signal koji se sastoji od četvorouglaone zastave iznad ili ispod koje stoji lopta ili predmet sličan lopti ,
- h) paljenje vatre na brodu (npr. gorenjem bačve katrana, ulja itd.),
- i) raketa s padobranom ili ručna baklja koje daju crveno svjetlo,
- j) dimni signal koji ispušta dim narandžaste boje,
- k) polagano i ponavljano dizanje i spuštanje u stranu raširenih ruku,
- l) radio-telegrafski signal za uzbunu,
- m) radio-telefonski signal za uzbunu,
- n) signali za određivanje položaja koje emituju radio plutače za nuždu.

2. Zabranjena je upotreba ili isticanje bilo kojeg od gore pomenutih signala, osim u svrhu označavanja opasnosti i potrebe za pomoći i takodje je zabranjena upotreba drugih signala koji bi se mogli zabunom zamijeniti za neki od pomenutih signala.²⁴

3. Treba obratiti pažnju na odgovarajuća poglavlja Medjunarodnog signalnog kodeksa i Priručnika za traganje i spašavanje trgovačkih brodova, kao i na ove signale:

- a) komad jedrenine obojene narančasto, s crnim četvorouglom ili krugom, ili drugim odgovarajućim znakom (radi identifikacije iz vazduha),
- b) obojenih mrlja vode.²⁵

²⁴ Npr. zvučni i svjetlosni signali mogu biti rakete bilo koje boje - osim crvene- koja je propisana kao signal opasnosti, buktinje, dimni signali, zvučni signali koji se razlikuju od propisanih pravilima.

²⁵ Ibid, str. 237.

2 LOKALNA PRAVILA KRETANJA NA MORU U LUKAMA I UNUTRAŠNJIM MORSKIM VODAMA U KOJIMA JE PLOVIDBA OTEŽANA

Bezbjednost jahti koje plove na morima i sigurnost je od posebnog značaja, tako da se ono ostvaruje ne samo pravnim normama, već prije svega pravilima koja su ustanovljena većim brojem međunarodnih konvencija, kojima se osigurava bezbjedna plovidba unutar unutrašnjih morskih voda, teritorijalnog mora i otvorenog mora.²⁶

Na međunarodnom planu donijeta je Konvencija o međunarodnim pravilima za izbjegavanje sudara na moru 1972. godine (COLREG), čiji su prilog sama pravila koja su izložena u prethodnom poglavlju rada.

Osim međunarodnih pravila, postoje i druga lokalna pravila koja su u skladu s međunarodnim pravilima o izbjegavanju sudara na moru.

Lokalna pravila određuju nadležni organi vlasti država, a odnose se na sidrišta, luke, rijeke, jezera ili unutrašnje plovne puteve koji su spojeni sa morem:

Član 41.

Radi izbjegavanja sudara na moru u jugoslovenskim lukama i predelima jugoslovenskih unutrašnjih morskih voda u kojima je plovidba otežana, brodovi su dužni da postupaju po odredbama ove glave pri kretanju (uplovljenju, isplavljenju i prolaženju) u lukama, ulazima u luke u polukrugu od jedne morske milje, računajući od ulaza u luke, na rekama i njihovim ušćima plovnim za pomorske brodove, kao i u uskim kanalima koji se nalaze u jugoslovenskim unutrašnjim morskim vodama, ako za pojedine predjele jugoslovenskih unutrašnjih morskih voda posebnim propisima nije drukčije određeno.

Član 42.

Mali brodovi, uključujući i čamce, bez obzira na vrstu pogona, moraju se prilikom kretanja u predjelima i lukama iz člana 41. ovog pravilnika uklanjati s puta većim brodovima.

Član 43.

Brodovi koji ulaze u luku, reku ili uski kanal ne smeju ometati manevrisanje brodova koji izlaze iz luke, reke, odnosno kanala.

Član 44.

Ako brodovi koji po odredbama čl. 42. i 43. ovog pravilnika imaju prednost u manevrisanju smatraju da ostali brodovi ne postupaju po tim odredbama, moraju ih na to upozoriti sa najmanje pet kratkih i brzih zvučnih signala.

²⁶ Vučković, B., Vučković, V, *op. cit.* str.8.

Član 45.

Ribarski brodovi i ribarski čamci ne smeju u lukama ribariti pomoću svetla, a u ostalim predelima navedenim u članu 41. ovog pravilnika mogu upotrebljavati samo zaklonjena svetla tako da ne ometaju dobru i slobodnu vidljivost brodovima koji plove tim predelima. Ako ti brodovi odnosno čamci svojim svjetlom ometaju vidljivost, dužni su da na dati signal broda koji se sastoji od jednog dugog zvuka zviždaljkom ugase ili zaklone svoja svetla.²⁷

3 SIGURNOST POMORSKE PLOVIDBE U CRNOJ GORI

Nakon proglašenja nezavisnosti Crna Gora je i dalje zadržala Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi iz 1978. godine, propise i podzakonske akte koji proizlaze iz tog Zakona, ali je donijela posebne zakone i to Zakon o moru, Zakon o jahtama i Zakon o lukama.²⁸

Zakon o sigurnosti pomorske plovidbe²⁹, koji je donijela Skupština Crne Gore, dana 23. decembra 2013. godine, stupio je na snagu 8. januara 2014. godine, i u ovome dijelu će biti riječi o istome, odnosno biće izloženi članovi Zakona o sigurnosti pomorske plovidbe koji se najviše tiču teme rada:

I. Osnovne odredbe

Predmet

Član 1

Ovim zakonom uređuju se uslovi za pomorske objekte, posadu i plovne objekte koji plove unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnim morem Crne Gore za sigurnost pomorske plovidbe i druga pitanja kojima se obezbjeđuje sigurnost pomorske plovidbe.

Pomorska plovidba, pomorski i plovni objekat

Član 2

Pomorska plovidba je plovidba koja se obavlja na moru i rijeci Bojani do granice njene plovnosti sa morske strane, uključujući i vode Skadarskog jezera i Rijeku Crnojevića.

Pomorski objekat je plovni objekat namijenjen za plovidbu morem ili objekat stalno privezan ili usidren na moru (u daljem tekstu: plutajući objekat), kao i objekat koji je u potpunosti ili dijelom ukopan u morsko dno ili položen na morsko dno (u daljem tekstu: nepomični pomorski objekat).

Plovni objekat je brod, tehnički plovni objekat, ratni brod, jahta i čamac.

²⁷ Pravilnik o izbjegavanju sudara na moru, *Službeni list SFRJ*, br. 4/79, 25/85 i 84/89.

²⁸ Ibid, str. 6.

²⁹ Zakon o sigurnosti pomorske plovidbe, *Službeni list Crne Gore*, br. 62/2013.

Brodovi crnogorske državne pripadnosti

Član 3

Brodovi koji imaju crnogorsku državnu pripadnost kada se nalaze na otvorenom moru su pod suverenitetom Crne Gore.

Primjena zakona

Član 4

Odredbe ovog zakona koje se odnose na brodove, odnose se i na ratne brodove i druge plovne objekte pomorske plovidbe, ako je to ovim zakonom utvrđeno.

Običaji u pomorskoj plovidbi

Član 5

Na odnose koji nijesu uređeni ovim zakonom, drugim zakonima, kao i potvrđenim međunarodnim ugovorima, primjenjuju se običaji u pomorskoj plovidbi.

Značenje izraza

Član 6

Pojedini izrazi upotrijebljeni u ovom zakonu imaju sljedeća značenja:

- 1) brod je plovni objekat namijenjen za plovidbu morem (putnički, teretni, tehnički plovni objekat, ribarski, javni ili naučno-istraživački), čija je dužina viša od 12 metara i BT viša od 15 ili koji prevozi više od 12 putnika, osim ratnog broda;
- 2) brod u gradnji je brod koji se gradi ili će se graditi i brod na kome se vrši rekonstrukcija ili promjena tipa broda ili namjene broda;
- 3) brodar je fizičko ili pravno lice koje je kao držalac broda nosilac plovidbenog poduhvata, s tim što se pretpostavlja, dok se ne dokaže suprotno, da je brodar lice koje je u upisniku brodova upisano kao vlasnik broda;
- 4) brodica je plovni objekat namijenjen za plovidbu morem dužine od 7 do 12 metara i BT manje od 15 i koji ima pogonsku snagu manju od 75 kW i ima uslove za duži boravak na moru;
- 5) brzi putnički brod je putnički brod kojem je najveća brzina u m/s jednaka ili veća od vrijednosti dobijene formulom: $3,7 \sqrt{0,1667 V}$, gdje je V istisnina na konstruktivnoj vodenoj liniji u m³, osim neistisninskih brodova čiji je trup potpuno iznad površine vode usljed djelovanja aerodinamičkih sila generisanih površinskim efektom i brodovi čija je zapremina istisnine 500 m³ i manje i najveće brzine manje od 20 cvorova, pri plovidbi;
- 6) brzi teretni brod je teretni brod kojem je najveća brzina u m/s jednaka ili veća od vrijednosti dobijene formulom: $3,7 \sqrt{0,1667 V}$ gdje je V istisnina-na konstruktivnoj vodenoj liniji m³, osim neistisninskih brodova, čiji je trup potpuno iznad površine vode uslijed djelovanja aerodinamičkih sila generisanih površinskim efektom;
- 7) BT je bruto tonaža plovnog i plutajućeg objekta;
- 8) hidroavion je avion sa ugrađenim aerodinamičkim plovcima koji može slijetati i uzlijetati sa vodenih površina;
- 9) čamac je plovni objekat namijenjen za plovidbu morem, koji nije brod ni jahta, čija je dužina viša od 2,5 metra ili koji ima snagu pogonskog motora višu od 5 kW, uključujući skuter, ski-jet i dr., osim čamca za spašavanje na plovnom objektu i čamca za sportska takmičenja (kanui, kajaci, gondole i pedoline, daske za jedrenje i jahanje na talasima) i koji nema uslove za duži boravak na moru;

- 10) crnogorski ratni brod je plovni objekat, uključujući podmornicu, koji je pod komandom pripadnika Vojske Crne Gore, sa vojnom posadom;
- 11) jahta je plovni objekat namijenjen za razonodu, sport i rekreaciju, dužine veće od sedam metara, a koja nije angažovana u međunarodnoj trgovini;
- 12) javni plovni objekat je plovni objekat koji koriste organi državne uprave i služi isključivo u neprivredne svrhe, osim ratnog plovnog objekta;
- 13) javni prevoz je prevoz putnika i stvari plovnim objektima, koji se obavlja na osnovu ugovora o prevozu, pod jednakim uslovima za sve korisnike;
- 14) kompanija je vlasnik broda ili drugo fizičko ili pravno lice (menadžer ili zakupac broda) koje je preuzelo odgovornost za upravljanje brodom u skladu sa Međunarodnim kodeksom za sigurno funkcionisanje brodova i sprječavanje zagadjivanja (u daljem tekstu: ISM Kodeks);
- 15) međunarodno putovanje je putovanje brodom ili drugim plovnim objektom koji plovi iz luke jedne države u luku druge države ili koji plovi na otvorenom moru ili u teritorijalnim vodama drugih obalnih država;
- 16) mjesto skloništa je mjesto za privremeni smještaj plovnog objekta u nevolji ili plovnog objekta kojem je potrebna pomoć radi otklanjanja eventualne opasnosti za plovni objekat, posadu, putnike i druga lica ili životnu sredinu;
- 17) naučno istraživački brod je brod namijenjen za naučna istraživanja ili iskorišćavanje mora, morskog dna ili njegovog podmorja;
- 18) nepomični pomorski objekat je pomorski objekat koji nije namijenjen za plovidbu i služi za istraživanje i eksploataciju podmorja (platforma, podmorski cjevovod i sl.), osim podmorskog kabla i objekata putne infrastrukture (podmorski tunel, most oslonjen na morsko dno i sl.);
- 19) nuklearni brod je brod na nuklearni pogon;
- 20) plutajući objekat je pomorski objekat koji nije namijenjen za plovidbu (plutajući dok, plutajuće skladište, plutajući restoran, plutajuća elektrana, pontonski most, pontonska marina i sl.);
- 21) pilotski plovni objekat je plovni objekat koji je namijenjen za prevoz pomorskog pilota od luke do plovnog objekta radi pilotaže;
- 22) plovni objekat u raspremi je plovni objekat koji ne obavlja komercijalne operacije, koji nije pod teretom, odnosno ne čeka na ukrcavanje ili iskrcavanje tereta, niti vrši remont ili nužnu popravku uz operativnu obalu;
- 23) podrtina nastala poslije pomorske nezgode ili nesreće je potonuli ili nasukani brod ili dio potonulog ili nasukanog broda, uključujući i predmete koji se nalaze ili su se nalazili na tom brodu, kao i predmeti koji su nestali u moru sa broda, koji je nasukan, potonuo ili ostavljen da pluta, kao i brod za koji se očekuje da će potonuti ili se nasukati ukoliko nijesu preduzete mjere radi pomoći brodu ili imovini u opasnosti;
- 24) pomorska nesreća je vanredni događaj na moru nastao u plovidbi ili iskorišćavanju pomorskih objekata, plovnog puta ili objekta na njemu usljed koga je, kao neposredna posljedica upotrebe pomorskih objekata, došlo do ljudskih žrtava ili tjelesnih oštećenja, materijalne štete ili zagadjenja životne sredine, koje ne uključuje namjerno činjenje ili nečinjenje ugrožavanja sigurnosti pomorskih objekata, lica na pomorskom objektu ili životne sredine;
- 25) pomorska nezgoda je vanredni događaj na moru koji nije pomorska nesreća, koji je nastao usljed neposrednog iskorišćavanja pomorskog objekta, a koji ugrožava ili je ugrozio sigurnost pomorskog objekta, sigurnost putnika ili drugih lica na pomorskom objektu, odnosno koji ugrožava ili je doveo do zagadjivanja životne sredine, ali ne uključuje namjerno činjenje ili nečinjenje ugrožavanja sigurnosti pomorskog objekta, lica na pomorskom objektu ili životne sredine;

- 26) poslovođja (menadžer) broda je fizičko ili pravno lice koje upravlja poslovanjem i/ili tehničkim održavanjem broda i/ili popunjava brod posadom;
- 27) postojeći brod je brod čija je gradnja završena;
- 28) putnički brod je brod na mašinski pogon koji prevozi više od 12 putnika;
- 29) putnik je svako lice koje se nalazi na plovnom objektu, osim djece mlađe od jedne godine života i lica zaposlenih na plovnom objektu;
- 30) ratni brod je crnogorski ratni brod i strani ratni brod;
- 31) ribarski brod je brod na mašinski pogon, koji je namijenjen i opremljen opremom za ulov ribe i drugih morskih organizama, čija je dužina viša od 12 metara i BT viša od 15;
- 32) RoRo putnički brod (trajekt) je brod koji prevozi više od 12 putnika i koji je opremljen za ukrcavanje, iskrcavanje i smještaj drumskih i željezničkih vozila sa i na brod;
- 33) strani javni brod je brod organa strane države, koji služi isključivo u neprivredne svrhe, osim ratnog broda;
- 34) strani ratni brod je brod koji pripada oružanim snagama strane države i pod komandom je oružanih snaga te države;
- 35) strani ribarski brod je brod strane državne pripadnosti na mašinski pogon namijenjen i opremljen za ulov ribe i drugih morskih organizama;
- 36) tegljač, odnosno potiskivač je brod koji je namijenjen tegljenju ili potiskivanju drugih plovnih objekata;
- 37) tehnički plovni objekat je brod sa ili bez mašinskog pogona, koji je namijenjen za obavljanje radova (bager, dizalica, rovokopač, pokretni pomorski objekat za istraživanje i eksploataciju podmorja - platforma i sl.);
- 38) teretni brod je brod namijenjen za prevoz tereta sa ili bez mašinskog pogona;
- 39) trgovačka mornarica obuhvata brodove i druge plovne objekte, osim ratnih brodova.³⁰

II. Sigurnost plovidbe

Plovni put³¹

Član 7

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

Oznake na plovnim putevima u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Crne Gore propisuje organ državne uprave nadležan za poslove pomorstva (u daljem tekstu: Ministarstvo).

Uredjivanje i održavanje plovnih puteva

Član 8

Plovni putevi moraju se uredjivati i na njima se mora održavati plovnost i postavljati objekti sigurnosti plovidbe i obezbjedjivati njihovo funkcionisanje.

³⁰ Ibid, str. 74-77.

³¹ Obavezuje se organ državne uprave nadležan za poslove pomorstva da do 31. decembra 2014. godine donese plan, mjere i aktivnosti na održavanju plovnosti, postavljanju objekata sigurnosti za plovne puteve u skladu sa čl. 2, 7 i 8 ovog zakona, posebno na rijeci Bojani i njenom ušću (član 207 ovog zakona).

Objekti sigurnosti plovidbe su: svjetionici, obalna svjetla, plutače i druge oznake, signalne stanice i radiostanice, optički, zvučni, električni, elektronski, radarski i drugi uređaji za sigurnu plovidbu na moru, plovnim putevima i u lukama.

Na objekte sigurnosti plovidbe zabranjeno je postavljati natpise, koji nijesu u vezi sa sigurnošću plovidbe, kao i oštećivati i neovlašćeno postavljati, uklanjati ili mijenjati njihovo funkcionisanje.

Postavljanje objekata sigurnosti plovidbe i njihovo funkcionisanje, uređivanje i održavanje plovnosti plovnih puteva i njihovo označavanje vrši organ uprave nadležan za pomorsku sigurnost (u daljem tekstu: organ uprave).³²

Najveća dozvoljena brzina plovidbe

Član 10

Plovni objekat prilikom plovidbe unutrašnjim morskim vodama Crne Gore dužan je da plavi sigurnosnom brzinom tako da talasi izazvani plovidbom ne ugrožavaju i ne nanose štetu drugim plovnim objektima, obalama, napravama, uređajima, postrojenjima i opremi na obali ili na moru.

Sigurnosna brzina u Bokokotorskom zalivu ne smije biti veća od deset čvorova, a u Kumborskom tjesnacu, tjesnacu Verige i na rijeci Bojani šest čvorova.

Izuzetno, plovni objekat može ploviti većom sigurnosnom brzinom uz prethodno odobrenje Ministarstva.

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

Javni prevoz

Član 11

Javni prevoz na moru može se obavljati kao prevoz u linijskoj plovidbi i kao prevoz u slobodnoj plovidbi.

Obaveze broдача u javnom prevozu

Član 12

Brodar koji obavlja javni prevoz dužan je da primi na prevoz lica ili stvari u granicama dozvoljene nosivosti broda, ako prevoz određenih stvari nije posebnim propisima drukčije uređen.

Javni prevoz u linijskoj plovidbi

Član 13

Javni prevoz u linijskoj plovidbi vrši se na određenim relacijama, po unaprijed utvrđenom redu plovidbe, cijeni i drugim uslovima prevoza, na osnovu ugovora o prevozu između broдача i korisnika prevoza.

³² Ibid, str. 77-78

Red plovidbe utvrđuje brodar u saradnji sa pravnim ili fizičkim licem koje koristi luku ili dio luke na osnovu ugovora o koncesiji.

Red plovidbe objavljuje se u štampanim ili elektronskim medijima, najmanje 15 dana prije stupanja na snagu reda plovidbe.

Brodar se mora pridržavati utvrđenog i objavljenog reda plovidbe.

Javni prevoz u slobodnoj plovidbi

Član 14

Javni prevoz u slobodnoj plovidbi je prevoz kod kojeg se relacija, cijena i drugi uslovi prevoza utvrđuju ugovorom između korisnika prevoza i broдача.

Prevoz za sopstvene potrebe

Član 15

Prevoz za sopstvene potrebe je prevoz koji u nekomercijalne svrhe obavljaju pravna i fizička lica radi obavljanja svoje djelatnosti.

Prostor namjenjen za sport, rekreaciju i razonodu

Član 16

Na plovnom putu i u luci mogu se održavati sportska takmičenja i priredbe, na osnovu odobrenja organizacione jedinice Ministarstva (u daljem tekstu: Lučka kapetanija).

Odobrenje se izdaje na osnovu zahtjeva organizatora sportskog takmičenja, odnosno priredbe, koji se podnosi najkasnije 15 dana prije početka održavanja takmičenja, odnosno priredbe.

Odobrenjem za sportsko takmičenje u podvodnom ribolovu ili drugoj aktivnosti pod vodom određuje se prostor za takmičenje i način označavanja prostora za takmičenje.

O održavanju sportskog takmičenja, odnosno priredbe, Lučka kapetanija je dužna da, preko Obalne radio stanice, obavijesti učesnike u plovidbi, najkasnije osam dana prije početka takmičenja, odnosno priredbe.³³

Vršenje aktivnosti pod vodom

Član 18

Lica koja obavljaju podvodni ribolov, podvodna istraživanja ili druge aktivnosti pod vodom, dužna su da za vrijeme ronjenja po vodenoj površini za sobom povlače žuti ili narandžasti balon, prečnika najmanje 30 cm.

³³ Ibid, str. 78-79.

Obuka na plovilima na vodeni mlazni pogon (skuter, jet-ski i slično)

Član 19

Obuka na plovilima na vodeni mlazni pogon (skuter, ski-jet i sl.) može se vršiti na obilježenim vodenim površinama (poligon za obuku), koje određuje pravno lice koje upravlja morskim dobrom, uz saglasnost Lučke kapetanije.

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

Bliže uslove obuke propisuje organ državne uprave nadležan za poslove održivog razvoja, uz saglasnost Ministarstva.

Zabrana plovidbe, pristajanja i sidrenja

Član 20

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

Ukrcaj i iskrcaj putnika i tereta na plovnim objektima može se privremeno vršiti i izvan luke na mjestima uz obalu na kojima postoji siguran privez i vodeni prostor koji ima odgovarajuću dubinu i širinu potrebnu za manevrisanje plovnim objektom, na osnovu odobrenja Ministarstva.

Približavanje obali

Član 21

Brodovi, čamci i hidroavioni, prilikom plovidbe unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnim morem Crne Gore, ne smiju se približavati obali:

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

Izuzetno, plovni objekti na motorni pogon mogu ploviti i na manjim udaljenostima od obale, radi uplovljenja u luku i sidrište ili pristajanja uz obalu u skladu sa članom 20 stav 2 Zakona, u zavisnosti od konfiguracije plovnog puta, pod uslovom da smanje brzinu tako da mogu lako i brzo obaviti manevar skretanja i zaustavljanja.

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

U vodenom prostoru pored kupališta plovni objekti mogu ploviti samo na udaljenosti većoj od 50 m od ograde uredjenog ili izgradjenog kupališta, odnosno 150 m od obale prirodnog kupališta.

Plovni objekti na mlazni pogon (skuter, jet-ski i sl.), odnosno na vazdušni jastuk, mogu glisirati samo na udaljenosti većoj od 200 m od obale.

Zabrana plivanja

Član 22

Zabranjeno je plivanje izvan ogradjenog vodenog prostora uredjenog ili izgradjenog kupališta i na udaljenosti većoj od 100 m od obale prirodnog kupališta.

Izuzetno, dozvoljeno je plivanje i na udaljenosti većoj od 100 m od obale u vodenom prostoru prirodnog kupališta koje, po svojoj konfiguraciji, onemogućava plovidbu plovniha objekata (plićaci, sprudovi, hridi, grebeni i sl.).

Izdavanje odobrenja

Član 23

Odobrenja za izgradnju plovniha kanala, luka, pristaništa i drugih hidrotehničkih objekata od uticaja na sigurnost plovidbe izdaju se na osnovu saglasnosti Lučke kapetanije.

Obilježavanje prepreka i održavanje svijetla

Član 24

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

Pozicije i karakteristike svijetla, odnosno znakova za obilježavanje prepreka i objekata za istraživanje i eksploataciju mineralnih sirovina i za izgradnju objekata na plovnom putu i u luci, mjere za sigurnu plovidbu i rok za postavljanje svijetla i znakova određuje Lučka kapetanija.

Ako investitor, vlasnik ili korisnik objekata ili sredstava koji predstavljaju stalne ili privremene prepreke na plovnom putu i u luci ne postavi svijetlo ili znak ili ako postavljeno svijetlo ili znak ne održava u ispravnom stanju, Organ uprave postaviće svijetlo ili znak, odnosno neispravno svijetlo ili znak će dovesti u ispravno stanje o trošku tog lica.

O uslovima i promjenama plovidbe, kao i o trajanju radova na plovnom putu i u luci Lučka kapetanija je dužna da obavijesti učesnike u plovidbi na tom plovnom putu, odnosno luci.

Oštećeni, nasukani ili potopljeni plovni objekat

Član 25

Brodar oštećenog, nasukanog ili potopljenog plovnog objekta koji ometa ili ugrožava sigurnost plovidbe dužan je da, na zahtjev Lučke kapetanije, bez odlaganja, ukloni sa plovnog puta i iz luke plovni objekat.

Ako brodar ne postupi po zahtjevu Lučke kapetanije, Organ uprave će, po nalogu Lučke kapetanije, ukloniti plovni objekat o trošku i riziku brodaraha.

Organ uprave dužan je da preduzme mjere uklanjanja plovnog objekta i ako brodar oštećenog, nasukanog ili potopljenog plovnog objekta nije poznat, a plovni objekat ometa ili ugrožava sigurnost plovidbe.

Pravno ili fizičko lice kojem je luka ili dio luke dat na korišćenje, odnosno koncesiju u skladu sa zakonom, dužan je da čuva plovni objekat oštećenog, nasukanog ili potopljenog plovnog objekta, kao i plovni objekat kojem je Lučka kapetnija ili nadležan sud zabranio isplovljenje.

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

Napušteni brod i brodska olupina

Član 26

Napuštenim brodom smatra se brod koji se nadje na plovnom putu i u luci koji napušte zapovjednik i posada broda ili brod koji je ostao bez minimalnog broja članova posade, a brodar, u roku od osam dana od dana napuštanja posade broda, nije izvršio popunu broda drugom posadom u skladu sa ovim zakonom.

Brodar je dužan da brod ukloni sa plovnog puta i smjesti u luku radi čuvanja.

Ukoliko brodar nije poznat, uklanjanje broda sa plovnog puta u najbližu luku, radi čuvanja, vrši Organ uprave.

Ukoliko se, u roku od 30 dana od dana smještaja napuštenog broda u luku, ne utvrdi brodar, Organ uprave dužan je da, radi namirenja troškova uklanjanja, smještaja i čuvanja broda, podnese predlog nadležnom sudu za prodaju broda putem javnog nadmetanja radi izmirenja troškova.

Ako brodar nije dostupan ili se nalazi u inostranstvu, a napušteni brod je u takvom stanju da prijeti opasnost od potonuća ili predstavlja rizik za sigurnost plovidbe, luku i druge objekte i lica u luci ili na brodu, Organ uprave podnosi predlog nadležnom sudu za prodaju tog broda po hitnom postupku, u skladu sa zakonom.

Ista pravila primjenjuju se i na brodske olupine i druge plovne objekte.

Radio-služba

Član 27

Radio-službu za zaštitu ljudskih života i sigurnosti plovidbe na moru vrši Organ uprave.

Organ uprave dužan je da organizuje službu dežurstva 24 sata neprekidno u vršenju poslova radio-službe.

Brodovi koji u skladu sa zakonom imaju brodsku radio-stanicu moraju za vrijeme plovidbe da organizuju službu dežurstva 24 sata neprekidno.

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

Odobrenje za slobodan saobraćaj i isplavljenje

Član 28

Brod koji dolazi iz strane luke ne smije komunicirati sa drugim brodovima, organima i licima na obali prije dobijanja odobrenja Lučke kapetanije za slobodan saobraćaj sa obalom.

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

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

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

Brod koji dolazi u luku i odlazi iz luke mora najaviti dolazak i odlazak iz luke.

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

Visinu naknade propisuje Vlada., a način najave dolaska broda u luku i odlaska broda iz luke i obrazac odobrenja propisuje Ministarstvo.

Pristajanje uz plovni objekat, bez odobrenja za slobodni saobraćaj sa obalom

Član 29

Uz plovni objekat, koji nije dobio odobrenje za slobodni saobraćaj sa obalom, može da pristane samo:

- 1) javni plovni objekat;
- 2) plovni objekat radi pružanja pomoći ili spašavanja;
- 3) tegljač, odnosno potiskivač radi tegljenja, odnosno potiskivanja, bez kontakta sa članovima posade tog plovnog objekta;
- 4) pilotski plovni objekat, radi pristupanja pilota tom plovnom objektu.

Dolazak broda u luku i odlazak broda iz luke

Član 30

Brod u međunarodnoj plovidbi koji namjerava da uplovi u luku ili isplovi iz luke ili njenog sidrišta dužan je da Lučkoj kapetaniji preda:

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

Pri odlasku iz luke brod je dužan da preda spisak posade i spisak putnika samo za ona lica koja su ukrcana ili iskrcana dok se brod nalazio u luci.

Obrazac isprava i isprava koje predaje brod koji plovi u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru propisuje Ministarstvo.

Strani nuklearni brod

Član 31

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

Uz zahtjev prilaže se ovjereni prepis dokumentacije o sigurnosti nuklearnog pogona broda.

Dozvola se izdaje samo ako od broda ne prijete opasnost prouzrokovanja nuklearne štete i ako taj brod, na zahtjev Ministarstva, dostavi dokaz o zaključenom ugovoru o obaveznom obezbjedjenju ili potvrdu o finansijskoj garanciji ili zaključen ugovor o obezbjedjenju od odgovornosti za štetu, u skladu sa zakonom.

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

Organ uprave može da vrši ponovni pregled nuklearnog broda i za vrijeme njegovog boravka u luci.

Plovni objekat u raspremi

Član 32

Čuvanje i održavanje plovnog objekta u raspremi vrši posada tog plovnog objekta.

Plovni objekat u raspremi može boraviti u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Crne Gore u skladu sa propisom Ministarstva.

Dokaz o obaveznom osiguranju

Član 33

Crnogorski brod od 300 BT ili više, osim ratnih brodova, pomoćnih ratnih brodova ili javnih plovnih objekata koji su u državnoj svojini mora da ima potvrdu o osiguranju odgovornosti za pomorska potraživanja u skladu sa Međunarodnom konvencijom o ograničenju odgovornosti za pomorska potraživanja iz 1976, do iznosa osiguranja utvrđenih Protokolom iz 1996 na tu Konvenciju.

Osiguranje može biti sa ili bez franšize, prema vrsti pokrića članica Medjunarodne grupe P&I klubova ili druge odgovarajuće finansijske garancije (garancija banke ili druge slične finansijske institucije).

Potvrda o osiguranju sadrži sljedeće podatke:

- 1) ime broda, njegov IMO broj i luku upisa;
- 2) ime brodara ili drugog lica odgovornog za vođenje broda;
- 3) vrstu i rok osiguranja;
- 4) naziv i sjedište lica koje je izvršilo osiguranje, kao i mjesto gdje je osiguranje zaključeno.

Potvrda mora biti izdata ili prevedena na engleskom ili francuskom ili španskom jeziku.

Strani brod koji je nosivosti 300 BT ili više, osim ratnih brodova, pomoćnih ratnih brodova ili javnih plovni objekata koji su u državnoj svojini mora da ima potvrdu o osiguranju odgovornosti za pomorska potraživanja u skladu sa Međunarodnom konvencijom o ograničenju odgovornosti za pomorska potraživanja iz 1976, do iznosa osiguranja utvrđenih Protokolom iz 1996 na tu Konvenciju i koji namjerava da uplovi u crnogorsku luku ili da pristane uz nepomični pomorski objekat u teritorijalnom moru Crne Gore dužan je da ima potvrdu o osiguranju.

Ako se inspeksijskim nadzorom ili uvidom u brodske isprave ili na osnovu informacije dobijene od države članica Evropske unije utvrdi da brod nema potvrdu o osiguranju, Lučka kapetanija može zabraniti uplovljavanje broda ili izdati nalog za isplavljenje broda, o čemu obavještava Evropsku komisiju, države članice Evropske unije i državu zastave broda.³⁴

Mjesto skloništa

Član 34

Plovni objekat koji je zbog više sile ili nezgode na moru, prinudjen da se skloni u unutrašnje morske vode Crne Gore dužan je da, bez odlaganja, obavijesti Lučku kapetaniju, radi određivanja mjesta skloništa.

Mjesto skloništa određuje se prema planu za zbrinjavanje brodova, koje donosi Ministarstvo.

Način korišćenja mjesta skloništa i sadržinu plana propisuje Ministarstvo.³⁵

III. Pilotaža

Vrste pilotaže

Član 35

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

Pilotaža može biti lučka i obalna.

Lučka pilotaža je pilotaža plovnog objekta na području luke i pilotaža plovnog objekta u Bokokotorskom zalivu.

Obalna pilotaža je pilotaža plovnog objekta u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Crne Gore van granica luka i granice ulaza u Bokokotorski zaliv.³⁶

³⁴ Odredba člana 33 stava 6, u dijelu koji se odnosi na obavještavanje Evropske komisije i država članica Evropske unije, primjenjivace se od dana pristupanja Crne Gore Evropskoj uniji (po odredbi člana 206 stava 2 ovoga zakona).

³⁵ Ibid (f.n. 29), str. 80-84.

³⁶ Ibid, str. 85.

Obavezna pilotaža

Član 37

Lučka pilotaža je obavezna.

Izuzetno, lučka pilotaža nije obavezna za:

- 1) crnogorske ratne brodove i crnogorske javne plovne objekte;
- 2) putničke i Ro-Ro putničke brodove koji plove na redovnoj liniji, ukoliko zapovjednik ima položen pilotski ispit za to područje luke;
- 3) brodove do 500 BT bez obzira na državnu pripadnost, ako ne prevoze opasne ili štetne materije u tečnom stanju ili utečnjene gasove.

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

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

Zapovjednik plovnog objekta može da zatraži pilotažu i u slučajevima kada brod premješta u luci sa jedne operativne obale na drugu ili se pomiče uzduž operativne obale upotrebom pogonske mašine.

Granice lučke i obalne pilotaže, vrijeme i mjesto ukrcavanja i iskrcavanja pilota propisuje Ministarstvo.³⁷

Odgovornost za upravljanje brodom

Član 41

Pilotaža plovnog objekta ne oslobadja lice koje zapovijeda plovnim objektom dužnosti upravljanja plovidbom i manevrisanja plovnim objektom i odgovornosti koje iz toga nastaju.³⁸

IV. Nadzor, informisanje i upravljanje pomorskim saobraćajem

Sprovođenje nadzora, informisanja i upravljanja pomorskim saobraćajem

Član 45

Nadzor, informisanje i upravljanje pomorskim saobraćajem vrši se radi unaprijedjenja sigurnosti i efikasnosti pomorskog saobraćaja i zaštite mora.

Nadzor, informisanje i upravljanje pomorskim saobraćajem vrši Organ uprave u saradnji sa Lučkom kapetanijom, organom uprave nadležnim za poslove hidrografije i plovnim objektima koji plove ili se nalaze u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Crne Gore.

Sprovođenje nadzora, informisanja i upravljanja pomorskim saobraćajem obuhvata:

- 1) prikupljanje podataka o plovnim objektima u pomorskom saobraćaju;

³⁷ Ibid, (f. n..29,) str. 85-86.

³⁸ Ibid, str. 87.

- 2) davanje podataka plovnim objektima (prognoza vremena, upozorenja, medicinskih savjeta i sl.);
- 3) davanje plovidbenih savjeta i podrške plovnim objektima u plovidbi;
- 4) organizaciju pomorskog saobraćaja.

Način vršenja nadzora, informisanja i upravljanja pomorskog saobraćaja propisuje Ministarstvo.³⁹

Postupanje u skladu sa pravilima plovidbe⁴⁰

Član 48

Putnički i brzi putnički brod, teretni i brzi teretni brod od 300 BT ili više u međunarodnoj plovidbi, kao i tehnički plovni objekat mora biti opremljen sistemom za identifikaciju i praćenje broda velikog dometa (u daljem tekstu: LRIT) koji, automatski, svakih šest sati, prenosi podatke IMO broju i MMSI oznaci broda, poziciji (geografska širina i dužina), datumu i vremenu slanja podatka o poziciji broda.

Podaci sa brodova pod crnogorskom zastavom prenose se LRIT centru za podatke sa kojim je Crna Gora zaključila ugovor o pružanju LRIT usluga.

Organ uprave mora da raspolaže odgovarajućom opremom koja omogućava primanje informacija o identifikaciji i praćenju crnogorskih brodova na velikoj udaljenosti, bez obzira gdje se brod nalazi.

Brod mora da bude opremljen sistemom za automatsku identifikaciju (AIS) broda i sistemom zapisivanja podataka o plovidbi (VDR), u skladu sa međunarodnim ugovorima.

Brod mora da ima stalno uključen AIS sistem, osim u slučaju kada je međunarodnim ugovorom utvrđena zaštita podataka o plovidbi. Ova pravila primjenjuju se i na ribarski brod.

Opremu, tehničke zahtjeve za opremu i instaliranje opreme za prenos LRIT propisuje Ministarstvo.⁴¹

IX. Posada broda

Lica koja čine posadu

Član 106

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

Minimalni broj članova posade

Član 107

³⁹ Ibid, (f. n. 29,) str. 88.

⁴⁰ Odredbe ovoga člana primjenjivaće se od 1. januara 2015. godine (po odredbi člana 206 stava 1 ovoga zakona).

⁴¹ Ibid 29, str.89.

Za vršenje poslova kojima se obezbjeđuje plovidba, odnosno prilikom uplovljenja u luku ili isplovljenja iz luke brod mora da ima minimalni broj članova posade sa odgovarajućim ovlašćenjem o osposobljenosti i posebnoj osposobljenosti.

Minimalni broj članova posade broda prema kategoriji plovidbe, veličini i namjeni broda, snazi mašinskog postrojenja, stepenu automatizacije pogona i vremenu trajanja plovidbe propisuje Ministarstvo.⁴²

Vršenje poslova u skladu sa pravilima navigacije

Član 119

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

Sastav brodske straže

Član 120

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

Vršenje straže

Član 121

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

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

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

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

Na brodu, medju članovima posade moraju se nalaziti po jedan oficir službe palube i mašine, a noću i brodska straža.

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

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

Način obavljanja straže na brodu propisuje Ministarstvo.

⁴²Ibid, (f. n. 29), str. 105.

Kormilarenje brodom

Član 122

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

Prebacivanje sa automatskog na ručno kormilarenje i obrnuto treba da izvrši dežurni oficir straže na mostu.⁴³

Dužnosti člana posade

Član 130

Član posade broda dužan je da, bez odlaganja, obavijesti neposrednog rukovodioca ili zapovjednika broda:

- 1) o svakom vanrednom događaju koji bi mogao da ugrozi sigurnost broda, putnika, drugih lica ili tereta na brodu i zagadi životnu sredinu opasnim i štetnim materijama sa broda;
- 2) kada, u plovidbi primijeti da pojedini svjetionici i svijetla, ne rade, odnosno oznake ili plutače nijesu na svom mjestu.

U slučaju opasnosti, brodoloma ili druge havarije, članovi posade broda dužni su da preduzimaju neophodne radnje za spašavanje broda, putnika, drugih lica i tereta na brodu i zaštitu životne sredine, dok zapovjednik broda ne naredi da se brod napušti.⁴⁴

Zapovjednik broda

Član 133

Posadom i drugim licima na brodu zapovijeda zapovjednik broda.

Zapovjednik broda crnogorske državne pripadnosti mora biti državljanin Crne Gore.

Zapovjednika broda određuje brodar ili kompanija broda.

U slučaju spriječenosti, odsutnosti ili smrti, zapovjednika broda crnogorske državne pripadnosti zamjenjuje prvi oficir palube.⁴⁵

Rukovodjenje brodom

Član 137

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

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

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

⁴³ Ibid, (f. n. 29), str. 109

⁴⁴ Ibid, str. 111

⁴⁵ Ibid, str. 112

Mjere za spašavanje lica i otklanjanje opasnosti za brod

Član 138

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

U slučaju da nastupe događaji koji brod ili brod koji se tegli ili potiskuje ili lica na njima dovede u opasnost, zapovjednik broda dužan je da preduzme sve mjere za spašavanje lica i otklanjanje opasnosti za brod i stvari na brodu, kao i za zaštitu životne sredine. Zapovjednik broda dužan je da žrtvuje ili ošteti teret, druge stvari ili brodske uređaje ili opremu koji nisu neophodni za plovidbu ili dijelove broda čije je žrtvovanje ili oštećenje manje štetno za brodara i lica zainteresovana za teret na brodu.

Napuštanje broda

Član 139

Ako su u slučaju opasnosti za brod sve mjere preduzete za spašavanje broda ostale bez uspjeha i ako je propast broda neizbježna, zapovjednik broda dužan je da prvenstveno preduzme mjere potrebne za spašavanje putnika i drugih lica na brodu i da naredi da se brod napušta. U slučaju nastupanja ovih situacija, zapovjednik broda je dužan da preduzme i sve mjere potrebne za spašavanje broskog dnevnika, a ako okolnosti dopuštaju i mjere za spašavanje drugih brodskih knjiga i isprava, pomorskih karata i gotovog novca brodske blagajne.

Zapovjednik broda smije da napušta brod tek pošto je, u granicama stvarne mogućnosti, preduzeo sve prethodno potrebne mjere.

Događaji koji ugrožavaju sigurnost broda ili plovidbe

Član 140

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

Zapovjednik broda dužan je da o ovom događaju, odmah po dolasku, a najkasnije za 24 sata od dolaska, podnese izvještaj, zajedno sa izvodom iz broskog dnevnika, Lučkoj kapetaniji, odnosno diplomatskom ili konzularnom predstavništvu Crne Gore i pomorskoj upravi najbliže obalne države ako se brod nalazi u inostranstvu.

Ako je događaj koji ugrožava sigurnost broda ili plovidbe ili vanredni događaj nastupio za vrijeme plovidbe, zapovjednik broda je dužan da izvještaj o događaju, zajedno s izvodom iz broskog dnevnika, podnese u roku od 24 sata Lučkoj kapetaniji u luci u koju brod najprije uplovi, odnosno diplomatskom ili konzularnom predstavništvu Crne Gore, ako se brod nalazi u inostranstvu.

Zapovjednik broda u ovim situacijama dužan je da unese u brodski dnevnik rođenje i smrt lica na brodu, upisivanjem mjesta ili geografske pozicije broda i vremena rođenja, odnosno

smrti i da primi izjavu posljednje volje i unese je u brodski dnevnik sa navodjenjem vremena kada je poslednju izjavu volje primio.

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

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

Neposredna opasnost za sigurnost plovidbe

Član 141

Zapovjednik broda dužan je da preko radiotelekomunikacione opreme pošalje obavještenje Lučkoj kapetaniji o neposrednoj opasnosti za sigurnost plovidbe na koju naidje, a naročito ako primijeti promjene na plovnom putu iz člana 130 stav 1 tačka 2 ovog zakona ⁴⁶, naidje na zagadjivanje uljem, opasnim hemikalijama i štetnim materijama, led, oluju ili na drugu neposrednu opasnost za plovidbu ili na tropsku oluju, na temperaturu vazduha ispod tačke smrzavanja praćenu vjetrovima olujne snage koji prouzrokuju veliko nagomilavanje leda na nadgradjima ili na vjetar snage 10 ili više bofora po Beaufortovoj skali, a za koji nije bilo primljeno upozorenje.

Zapovjednik broda dužan je da obavještenje unese u brodski dnevnik.⁴⁷

⁴⁶ Kada u plovidbi primijeti da pojedini svjetionici i svijetla ne rade, odnosno oznake ili plutače nijesu na svom mjestu.

⁴⁷ Ibid, (f. n. 29), str. 113-114.

ZAKLJUČAK

Pravila kretanja na moru primjenjuju bez izuzetka na sve brodove, i ništa što je propisano pravilima ne može da oslobodi brod, vlasnika, zapovjednika ili posadu od posledica ma kakvog propusta u pogledu njihove primjene. Prema tome svaki brod uvijek mora da upotrijebi sva raspoloživa sredstva koja posjeduje da bi izbjegao opasne situacije, a ako do njih i dodje, da odlučno i blagovremeno preduzme propisane radnje u cilju izbjegavanja sudara i spašavanja života i imovine.

Primjena pravila od velike je važnosti za rješavanje svih situacija koje se svakodnevno dešavaju na moru, odnosno pravila tačno preciziraju pojmove kao što je sigurnosna brzina broda, presijecanje kursa, preticanje broda, brod sa pravom puta i brod koji ustupa put... Pravilima se nalaže kako se brodovi moraju kretati pri raznim uslovima vidljivosti, kako u uskim kanalima i plovnim djelovima rijeka, a kako u sistemima razdvojene plovidbe. Zatim se pravilima određuju međusobne obaveze brodova, odnosno precizira se koji je brod, u zavisnosti od vrste (mehanički pogon, jedrenjak ...) i manevarskih sposobnosti (nesposoban za manevar, ograničenih sposobnosti manevrisanja...), dužan da se ukloni u datoj situaciji, kako ne bi ometao drugi brod u plovidbi. Takođe pravilima se određuje kada se i koja svjetla, znakovi, zvučni i svjetlosni signali moraju upotrebljavati, i za koju vrstu brodova su predviđeni.

Na kraju treba istaći da se ovim pravilima učesnici u pomorskom saobraćaju obavezuju na postupanje, a njihovo ne primjenjivanje ili pogrešno tumačenje dovodi do velikih posledica i sankcija. Pravilna primjena pravila u praksi je garant sigurnosti i bezbjednosti plovidbe.

LITERATURA

Vučković, B., Vučković, V., *Sigurnost i bezbjednost jahti i marina*. Tivat: Fakultet za poslovne mediteranske studije Tivat, 2012. g.

Ivošević, B. (2011). *Pomorsko pravo*. Tivat: Fakultet za mediteranske poslovne studije Tivat.

Jašić, D., *Medjunarodna pravila za izbjegavanje sudara na moru*. Zadar: Sveučilište u Zadru Odjel za promet i pomorstvo 2006.g.

Lovričević, B., *Pravila izbjegavanja sudara na moru*, Zagreb, 1953.g.

Zec, D., *Sigurnost na moru*, Rijeka, 2001. g.

Odalović, D. (1981). *Medjunarodna pravila o izbjegavanju sudara na moru 1972*. Beograd: Savezni sekretarijat za narodnu odbranu Uprava ratne mornarice.

Sjekavica, I., Kačić, H. (1982). *Pravila izbjegavanja sudara na moru*. Zagreb: Školska knjiga.

Pravilnik o izbjegavanju sudara na moru. (n.d.). *Službeni list SFRJ*, br. 4/79, 25/85, 84/89.

Zakon o sigurnosti pomorske plovidbe. (n.d.). *Službeni list Crne Gore*, br. 62/2013 .

Konvencija o medjunarodnim pravilima za izbjegavanje sudara na moru, 1972 (COLREG).
Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972.

Crnogorska plovidba. (n.d.). Retrieved from [http://www.google.me/crnogorska plovidba/slike](http://www.google.me/crnogorska_plovidba/slike)

Hrvatska enciklopedija. (1999-2009). Zagreb: Leksikografski zavod Miroslav Krleža.

PRILOG

❖ **Slike brodova Crnogorske plovidbe:**

❖ *m/v* "**KOTOR**"

- za prevoz suvog rasutog tereta, tipa „bulk-carrier“, nosivosti 35000 BRT, dugačak 180 metara, širok 28 metara, napravljen 2012 godine u brodogradilištu u Šangaju.

❖ *m/v* "**DVADESET PRVI MAJ**"

- za prevoz suvog rasutog tereta, tipa „bulk-carrier“, nosivosti 35000 BRT, dugačak 180 metara, širok 28 metara, napravljen 2012 godine u brodogradilištu u Šangaju.

m/v "**KOTOR**"



Izvor: [http://www.google.me/crnogorska plovdba/slike](http://www.google.me/crnogorska+plovdba/slike)
oktobar, 2014.

m/v **"DVADESET PRVI MAJ"**



Izvor: [http://www.google.me/crnogorska plovdba/slike](http://www.google.me/crnogorska_plovidba/slike)

oktobar, 2014.