

**FAKULTET ZA MEDITERANSKE POSLOVNE STUDIJE
TIVAT**

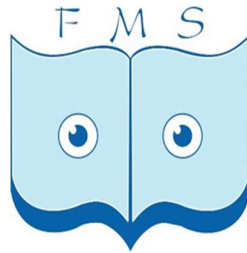
Mijović Novica

**INSPEKCIJSKI NADZOR STRANIH BRODOVA PO
PARISKOM MEMORANDUMU SA OSVRTOM NA
KOMANDNI MOST**

SPECIJALISTIČKI RAD

Tivat, 2016.

**FAKULTET ZA MEDITERANSKE POSLOVNE STUDIJE
TIVAT**



**INSPEKCIJSKI NADZOR STRANIH BRODOVA PO
PARISKOM MEMORANDUMU SA OSVRTOM NA
KOMANDNI MOST**

SPECIJALISTIČKI RAD

Predmet : Projektovanje, konstrukcija i održavanje jahti

**Mentor:
Prof. dr Oto Iker**

**Student: Novica Mijović
Smjer: Nutički turizam i
upravljanje marinama
Br. index-a: S 19/15**

Tivat, Decembar, 2016. godine.

Sadržaj:

UVOD	2
1. ISTORIJAT PARISKOG MEMORANDUMA	3
1.1. Instrumenti paris mou/pravno utemeljenje	7
2. INSPEKCIJSKI NADZOR NAD BRODVIMA	9
2.1. Nadzorni pregledi brodova	9
2.2. Inspekcijski pregledi	10
2.3. Osnovni inspekcijski pregled	10
2.4. Detaljni inspekcijski pregled.....	11
2.5. Prošireni inspekcijski pregled.....	11
2.6. Prekršajni postupak s brodom	13
3. PARIŠKI MEMORANDUM U CRNOJ GORI	14
3.1. Zakon pariškog memoranduma prema koji crna gora mora da ispunjava.....	15
3.2. Relevantni instrumenti.....	15
3.3. Zabrane	18
3.4. Dostavljanje informacija.....	19
3.5. Operativna kršenja	20
3.6. Organizacija	20
3.7. Izmjene i dopune	21
3.8. Administrativne izmjene i dopune.....	22
4. KOMANDNI MOST	23
4.1. Glavne karakteristike.....	23
4.2. Zakonske odredbe	24
4.3. Izuzetia	24
4.4. Izvještaj inspekcije	24
4.5. Procedura kada se nae da je instalacija neisrpavna ili manjkava	24
4.6. Procedura kada nije predviena instalacija.....	25
4.7. Naknade za preglede	25
4.8. Bezbjednost tokom inspekcije.....	25
4.9. Standardi navigacione opreme	25
4.10. Napajanje elektricom energijom	26
4.11. Dokumenta	26

4.12. Alati, mjerni instrumenti, rezervni djelovi i ostalo	26
4.13. Održavanje	27
4.14. Sprovođenje inspekcije	27
4.15. Pripremni radovi	27
4.16. Komponente za provjeru	27
4.17. Operativni testovi	28
<u>4.18. Završetak inspekcije</u>	<u>28</u>
5. LOCIRANJE ELEKTRIČNIH, NAVIGACIJSKIH INSTALACIJA	29
5.1. Podnošenje planova	29
5.2. Mjere predostrožnosti	29
5.3. Zaštita magnetnih kompasa	29
5.4. Smetnje	30
5.5. Buka	30
5.6. Toplota/ili isparenja	30
5.7. Vibracija	31
5.8. Osmatranje i noćna vidljivost	31
5.9. Prevencija kod nesreća	31
5.10. Dubinomjer	31
5.11. Lociranje sonde	32
5.12. Lociranje displeja	33
5.13. Magnetni kompas	33
5.14. Standardne komponente magnetnog kompasa	33
5.15. Mjesto lociranja magnetnih kompasa	34
5.16. Obezbjedeње informacija o kursu za vrijeme kormilarenja u nuždi	35
5.17. Nezavisnost od električne energije	35
5.18. Podešavanja kompasa	35
<u>5.19. Snimanje kompasne greške</u>	<u>35</u>
<u>5.20. Operativna kontrola</u>	<u>35</u>
6. ČIRO KOMPAS	37
6.1. Mjesto lociranja čiro kompasa	37
6.2. Operativna kontrola	37
7. NAUTIČKE KARTE	38
7.1. Revidirano poglavlje v uključuje pomorske karte prema navigacijskom sistemu i opremu iz pravila 19.	38

7.2. Radari	38
7.3. Lociranje antene.....	38
7.4. Jedinice displeja	40
7.5. Valovod i kabalovi / montaža i kontrola	40
7.6. Operativna kontrola.....	42
7.7. Mjerne jedinice sektora	42
7.8. Radarski objekti.....	43
8. BRZINA I MJERENJE RASTOJANJA	45
8.1. Uopšteno	45
9. POKAZIVAČI OKRETA	47
9.1. Lociranje	47
9.2. Globalna satelitska navigacija	47
9.3. Automatski identifikacioni sistem (ais)	47
10. SNIMAČ DOGAĐAJA (VDR) I POJEDNOSTAVLJENI SNIMAČ PODATAKA	49
10.1. Integrisani komandni most i integrisani navigacijski sistem	49
ZAKLJUČAK	50
LITERATURA	51

UVOD

Inspeksijski nadzor stranih brodova u lukama sprovodi se u skladu s odredbama Pariškog memoranduma o saglasnosti o nadzoru države luke. Pristupanjem Memorandumu, inspeksijski nadzor je podignut na viši nivo. Stvaranjem ujednaženog i koordiniranog postupka kontrole brodova, povećava se stupanj sigurnosti na moru, zaštita morskog okoliša te radnih i životnih uslova članova posade. Inspektori imaju uvid u prethodne preglede i njihove rezultate, čime se izbjegavaju nepotrebna ponavljanja, a inspeksijski nadzor postaje kvalitetniji i efikasniji.

„Inspeksijski poslovi obuhvataju nadzor nad pomorskim objektima (plovni objekti, plutajući objekti i nepomični odobalni objekti); nadzor nad zaštitom mora od onečišćenja s pomorskih objekata; nadzor nad lukama; nadzor nad održavanjem i obilježavanjem plovnih puteva u teritorijalnom moru i unutrašnjim morskim vodama i objekata za sigurnost plovidbe na tim putovima; nadzor nad obalnim radijskim stanicama i radijskom službom; nadzor plovidbe i peljarenja; nadzor nad provedbom odredaba posebnog propisa kojima se uređuje red u lukama i na ostalim dijelovima unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora; nadzor nad prevozom osoba i stvari u pogledu zaštite ljudskih života i imovine; nadzor nad obavljanjem meteorološke službe na brodovima; nadzor nad uslovima života i rada pomoraca na brodovima; nadzor nad gradnjom na pomorskom dobru; nadzor nad ro-ro putničkim brodovima i brzim putničkim plovilima na redovnim linijama.“

U radu će biti riječi o inspeksijskom nadzoru stranih brodova sa osvrtom na inspeksijski nadzor komandnog mosta, kao posebne brodske cijeline sa izuzetnim značajem.

1. ISTORIJAT PARISKOG MEMORANDUMA

Razvojem pomorstva, i povećanjem pomorskog transporta kao posebne transportne grane, neminovno dolazi i do sve većeg broja pomorskih nezgoda i katastrofa. Načelost, tek tada dolazi do promijene pravne regulative u pomorstvu. Tako je proistekla i konvencija Međunarodne pomorske organizacije (IMO) pod nazivom Konvencija o zaštiti ljudskog života na moru ili skraćeno SOLAS, poslije katastrofe putničkog broda "TITANIK".

U pravo Porijeklo „Port State Kontrola“ ili Državna Kontrola Luke se pronalazi u konvenciji SOLAS još iz 1929 godine.¹

Obezbjedivanje i kontrola konvencija kao što su: MARPOL"- konvencija o zaštiti mora od zagađenja sa brodova, LL-konvencija o teretnim vodenim linijama, STCW - konvencija i ILO 147-konvencija. Port State primjenjuje konvencije koje su na snazi i koje su već implementirane u domaćem zakonodavstvu tako se odnosi i na brodove čija zemlja odnosno zastava nije potpisnica pojedinih konvencija, upravo da bi se izvršio pritisak za usvajanjem i ratifikacijom pojedinih konvencija, koje su inače glavni instrumenti Port State Control-a.

Države članice tako se vrše sprovođenje domaćih zakona, pogotovo u pogledu kaznene politike u vidu izricanja prekršajnih naloga kao i "VIVA VOCE" usmenih upozorenja.

Početci Paris MoU-a se vezuju za katastrofu broda M/T "AMOCO CADIZ" iz 1978. godinu jedna od najvećih katastrofa u pomorstvu i preliminarni dogovor 8 članica iz okruženja basena sjevernog mora u Hagu-Holandija, a sve u vezi razumjevanja informacija o stranim brodovima. Sve ovo se izdiže na još viši nivo pristupanjem još 6 zemalja 1982. godine i kada se postigao dogovor o harmonizaciji to jest "jednakom tretmanu kontrole" svih brodova pod stranom zastavom koji uplovljavaju u ovim Evropskim zemljama.²

Te 1982. godine dolazi do konačnog dogovora i potpisivanja Paris Memoranduma o razumjevanju na osnovu Port State Control-a (Paris MoU). Protokol o razumjevanju potpisan je u Francuskoj u Parizu po čemu i dobija naziv iako je sve prvobitno započelo u Holandiji u Hagu gdje mu je i danas sjedište i glavni sekretarijat "KONINGSKADE 4". Inače glavna zgrada vodoprivrede i upravljanja prevodnicama, branama i plovnim kanalima Holandije. Na čelu Paris MoU-a se nalazi generalni sekretar koga jednoglasno biraju predstavnici svih članica dok se predsjedavajući ili CHAIR-MAN po istom principu bira na period od godinu dana. Od 1982. broj članica je u stalnom porastu pogotovo nakon ujedinjenja Evropske Unije, koja svojom direktivom EU-95/21-EC postaje zakonski zahtjev EU da se sprovede inspekcije i da se eliminišu pod-standardni brodovi koji plove plovnim putevima novonastalog harmonizovanog sistema Port State Control-a.

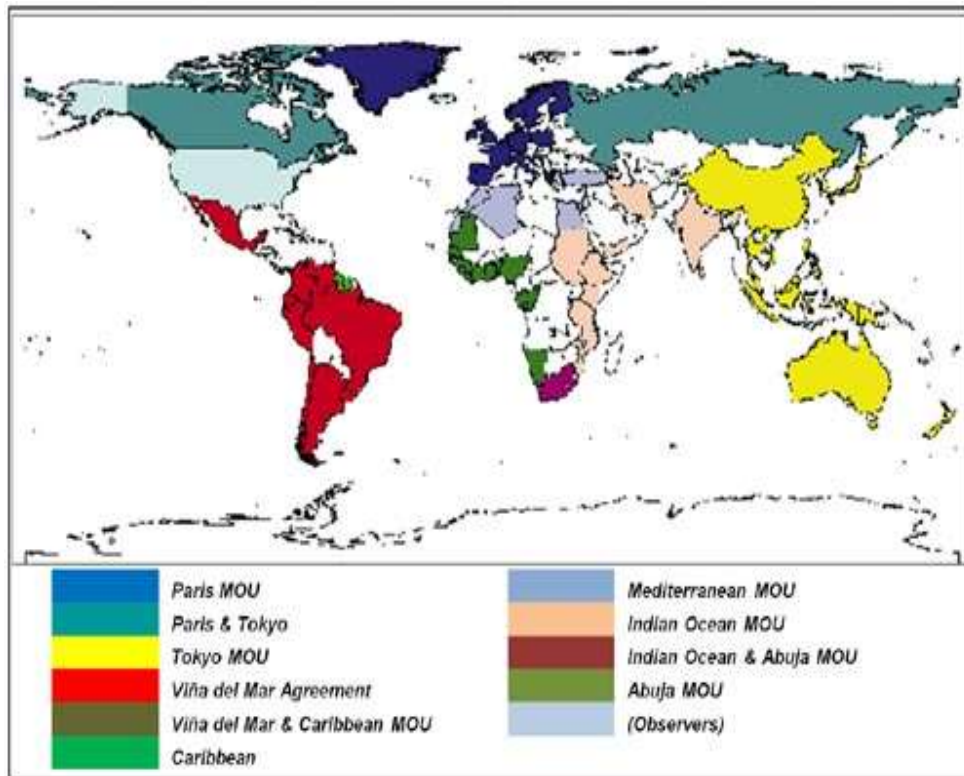
Na godišnjem nivou u lukama članicama izvrši se oko 18000 pregleda brodova radi inspekcije kako u pogledu sigurnosti, tako i bezbjednosti kao i zaštiti mora i životne okoline i da pomorci uposljeni na tim brodovima imaju odgovarajuće uslove života i rada.³

¹ „Paris MOU“, St. Martin's Press . New York, 2009, str. 7.

² Ibid., str. 7-10.

³ Ibid., str. 7-10.

Slika 1. Geografski prikaz udjela Pariskog memoranduma u svijetu.



Izvor: lossprevention.ukclub@thomasmiller.com/(datum konekcije 25.11.2016 u 10:30h)

Slika 2. Regionalni prikaz Pariskog memoranduma.



Izvor: www.parismou.org/(datum konekcije 25.11.2016 u 10:30h)

Tabela 1. Članice Paris MoU-a.

1. Belgija	6. Danska	11. Grčka	16. Litvanija	21. Portugal	26. Švedska
2. Bugarska	7. Estonija	12. Island	17. Malta	22. Rumunija	27. Velika Britanija-nakon "BREXITA" Istupa iz EMSE I EU
3. Kanada nije član EMSA-e ni UN	8. Finska	13. Irska	18. Holandija	23. Ruska federacija nije član EMSA-e ni UN	28. Crna Gora-Pridružni član od 2011 godine.
4. Hrvatska	9. Francuska	14. Italija	19. Norveška	24. Slovenija	
5. Kipar	10. Njemačka	15. Letonija	10. Poljska	25. Španija	

Izvor: www.parismou.org/ (datum konekcije 25.11.2016 u 10:35h)

Crna Gora kao pridružni član čiji momentalni status je da ima pristup svim informacijama kao i seminarima, treninzima i radionicama koje se organizuju od strane Paris MoU-a, s tim što nema pravo glasa (odlučivanja) i unešene inspekcije koje su uračene po THETIS-u, ne utiču na status pregledanog broda. Crna Gora je 2011 godine u Napulju (Italija) stekla status posmatrača i to jednoglasno od strane svih članica memoranduma.⁴

Danom sticanja prava glasa i daljnjeg odlučivanja i rada Paris MoU, Crna Gora će postati punopravni član i za to će biti u obavezi da plati članstvo koje iznosi oko 25000 eura na godišnjem nivou i tako će biti u obavezi da plati penale u slučaju propusta u inspekcijama i nepoštovanju pravične raspodjele inspekcija.

Na sljedećoj skupštini Paris MoU-a, biće riješen status Crne Gore i Velike Britanije koja je na referendumu izglasala nepovjerenje EU, i teži izlasku iz nje (BREXIT) što će za posljedicu moći prouzrokovati i napuštanje Paris MoU-a ili bar u dijelu EU legislative i moći dobiti daljnji tretman kao Kanada i Ruska Federacija, bez obaveza o implementaciji EU direktiva.

Nakon 01. Jula 1982. godine od potpisivanja Paris MoU-a od strane većeg broja članica pa sve do 2007. godine pridruživanjem Bugarske i Rumunije Paris MoU je doživio nekoliko izmjena. Države, članice su po stečenom iskustvu iz prakse budno pratile inspeksijske nazore nad brodovima i dopunjale i izbacivale odnosno prilagođavale pojedine procedure koje se tiču inspekcije i same primjene memoranduma.⁵

Na osnovu toga je proisteklo pravo inspekcije i reinspekcije broda, to jest ponovni pregled broda, ako je određena mjera da se pojedini nedostaci moraju otkloniti prije

⁴ Ivošević, B., „Pomorsko pravo“, (Materijal za spremanje ispita na specijalističkom studiju), Tivat, 2011.str.13

⁵ Ibid., str. 13-14.

isplovljenja broda, odnosno da se brod od strane iste inspekcije ako je potrebno pregleda i u sljedećoj luci druge države članice ako je donešena mjera za otklanjanje nedostataka u sljedećoj luci ili na vremenski period od 14 dana ukoliko je PSC inspekcija tako procjenila i donijela odluku da se brod oslobodi nepotrebnog zadržavanja, a da se izvrši valjana reinspekcija koja se naplaćuje i da se utvrdi da je brod otklonio sve nedostatke i da je sposoban za sigurnu plovidbu i daljnju eksploataciju. Ova mjera važi samo ukoliko kontrolisani brod ima planiranu sljedeću luku u nekoj od zemalja članica Paris Mou-a. Cijena reinspekcije iznosi 400,00 eura u domaćoj luci, a u nekoj od stranih luka iznosi 400,00 eura i plus dodatni troškovi puta, smještaja kao i dnevnice za odgovarajuću zemlju članicu koje propisuje ministarstvo.⁶

Jedna od najbitnijih procedura koja je izmjenjena i usklađena je da se izbjegne nepotrebno dupliranje pregleda istog broda u najmanjem okviru od 6 mjeseci. Da bi se dobilo na vremenu ubrzao proces i sistem nadzora učinio efikasnijim uspostavljen je 2011. godine THETIS namjenski visoko profesionalni softver (baza podataka o pregledu brodova) koju koriste samo Inspektori za sigurnost i bezbjednost pomorske plovidbe, odnosno Port State Officers u daljnjem tekstu PSC Oficiri.

Takođe se došlo do izjednačavanja odnosno harmonizacije inspeksijskog pregleda brodova od strane PSC - Oficira i unošenju podataka izvršenog pregleda u THETIS najkasnije 24 časa po isplovljenju broda. Sa THETIS-om se počelo raditi od 01. Januara, 2011. godine i čekalo se pune 3 godine da dođe do zvanične statistike i da se stvori slika o jednom brodu, posadi, kompaniji, klasifikacionom društvu i zastavi koju brod vije.

THETIS kao glavni instrument prilikom inspekcije nije javno dostupan i njegova baza podataka koristi samo nadležni organi država članica. THETIS nema pristupa od strane neovlašćenih lica mada pojedini njegovi djelovi mogu biti javno istaknuti, preteno se radi o statističkim podacima za minulu godinu kao i podacima u slučaju nepoželjnosti uplovljenja pojedinih brodova koji su na prostorima Paris mou regiona imali više od tri zadržavanja u posljednje tri godine.⁷

Istog datuma sistem je umrežen pojačan sa bazom podataka „Safe Sea Net“ i „Clean Sea Net“ radi praćenja kretanja brodova koji prevoze opasan teret i radi praćenja eventualnog zagađenja na morskoj površini.

Svakodnevnom ažuriranjem ove baze podataka i na taj način je omogućena bliska saradnja sa Evropskom Agencijom za pomorstvo (European Maritime Safety Agency), u daljem tekstu EMSA. EMSA-i je tako pripala tehnička odgovornost za praćenje rada nadzora državne kontrole luke na nivou evropske unije.⁸

Emsa-european maritime safety agency. Evropska pomorska agencija za sigurnost čije je sjedište u Lisabonu u Portugaliji nastaje potkraj devedesetih godina. U početku kao razvojni koncept regulatorne agencije takođe nakon pomorske katastrofe motornog tankera „ERIKA“ 1999 godine, kada se izlilo u more oko 63000 tona teške nafte u blizini Spanske obale. Takođe, iz tog koncepta regulatorne agencije se 2002 godine nakon katastrofe M/T „PRESTIGE“ 2002 godine, kada je u more iscurilo između 19000 i 20000 tona sirove nafte blizu obale Francuske osniva EMSA. Ona predstavlja glavnu podršku zemljama članicama EU iz oblasti pomorstva po pitanju sigurnosti i sprežavanju zagađenja sa brodova takođe

⁶ Ibid., str. 13-14.

⁷ Brusaw, C., Gerald, J., Alred, E., op.cit., str. 7-10

⁸ Brusaw, C., Gerald, J., Alred, E., op.cit., str. 7-10

ima veliku logistiku po pitanju tehnike i naučne pomoći pri implementiranju pomorskog zakonodavstva.⁹

Na njenom sjelu se nalazi izvršni direktor koga postavlja upravni odbor koji čine predstavnici svih država članica EU, Islanda i Norveške koje su članice EFTE – *The European Free Trade Association (Evropsko udruženje za slobodnu trgovinu)*.

Najbitnije je istaći da je potpuno decentralizovana agencija čiji rad provjeravaju druge institucije EU. Takođe jedan od njenih ciljeva je saradnja sa svim relevantnim EU institucijama, kao što su razna udruženja i agencije: *CFCA-Community Fisheries Control Agency (Agencija za kontrolu ribarstva)*, *IALA-International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities (Međunarodno udruženje pomorskih navigacijskih objekata i svetionika)*, itd.

1.1. Instrumenti Paris Mou/pravno utemeljenje

Relevantni instrumenti kao pravno utemeljenje Pariskog memoranduma se zasniva na međunarodnim konvencijama i protokolima a to su:¹⁰

- 1) Međunarodna konvencija o teretnim linijama, 1966 (Load Lines 66),
- 2) Protokol iz 1988 koji se odnosi na međunarodnu konvenciju o teretnim linijama, 1966 (Protokol LL88),
- 3) SOLAS 1974. Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskih života na moru,
- 4) Protokol iz 1978 koji se odnosi na međunarodnu konvenciju o zaštiti ljudskih života na moru, 1974. (SOLAS Protokol 78),
- 5) Protokol iz 1988 koji se odnosi na međunarodnu konvenciju o zaštiti ljudskih života na moru, 1974. (SOLAS Protokol 88),
- 6) MARPOL - Međunarodna konvencija o sprežavanju zagađenja sa brodova iz 1973 koja je pretrpjela izmjene i dopune Protokolom iz 1978 godine, kao i ponovnu izmjenu i dopunu Protokolom iz 1997.
- 7) STCW-78 - Međunarodna konvencija o standardima za obuku pomoraca, svjedocanstvima i vršenju brodske straže.
- 8) COLREG-72 - Konvencija o međunarodnim pravilima za izbjegavanje sudara na moru iz 1972 godine.
- 9) Međunarodna konvencija o bažarenju brodova iz 1969 godine (Tonnage 69),
- 10) ILO-147- Konvencija iz 1976 godine o minimalnim standardima trgovačkog transporta,
- 11) Protokol iz 1996, o konvenciji o minimalnim standardima na trgovačkim brodovima iz 1976 godine.
- 12) Konvencija o radu pomoraca MLC 2006 (Maritime Labour Convention-2006),
- 13) Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štete prouzrokovane zbog zaprljanja uljem iz 1969 (CLC1969),
- 14) Protokol iz 1992 o izmjenama i dopunama Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štete prouzrokovane zagađenjem uljem, 1969 (Protokol1992).

⁹ Brusaw, C., Gerald, J., Alred, E., op.cit., str. 7-10

¹⁰ Kidman, P., „Port State Control“, Inter Cargo, New York, USA, 2011., str. 45

- 15) Međunarodna konvencija o kontroli štetnih sistema protiv obrastanja brodova 2001. (AFS-2001),
- 16) Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu prouzrokovanu zagađenjem naftom 2001 (Bunkers Convention),
- 17) Međunarodna konvencija za nadzor i upravljanje brodskim balastnim vodama i sedimentima, (BWM).

2. INSPEKCIJSKI NADZOR NAD BRODVIMA – Port State Control Procedure

Poslovi inspeksijske sigurnosti plovidbe su:¹¹

- nautički,
- brodstrojarski,
- hidrograđevinski,
- poslovi radio slušbe,
- zaštita mora od zagađenja sa brodova.

Nadzorom nad brodovima vrši se provjeravanje brodskih isprava, po potrebi i pregledom broda utvrđuje se da li brod ima propisane ili valjane brodske isprave i knjige. Lučke kapetanije vrše i nadzor nad slučbama pilotarenja, održavanja operativnih obala, lukobrana, dubine u lukama na plovnim putovima, nadzor nad posadom i njihovim ovlaštenjima u skladu sa ispravama o ukrcaju, uvjebanost posade u rukovanju sredstvima za spašavanje i gašenje požara. Ako se tokom inspeksijskog nadzora uoče određeni nedostaci, Lučka kapetanija izdaje zapovijed zapovjedniku da se nedostaci otklone u zadanom roku. Ukoliko u tom roku nedostaci nisu otklonjeni Lučka kapetanija zabranjuje brodu isplavlavanje i oduzima mu isprave o sposobnosti broda za plovidbu.¹²

2.1 Nadzorni pregledi brodova

Po izvršenoj izgradnji broda Klasifikacijski zavod provodi osnovni pregled broda u svrhu izdavanja različitih svjedočanstva brodu. Osnovni pregled je potpuni i temeljit pregled kojim se provjerava udovoljava li određeni dio broda pravilima međunarodnih konvencija (SOLAS) i ostalim postavljenim zahtjevima s obzirom na namjenu broda. U pravilnim vremenskim razmacima, koji variraju zavisno o vrsti broda i sertifikata, Klasifikacijski zavodi provode ove redovne preglede:¹³

- godišnji pregled;
- međupregled;
- periodični pregled;
- obnovni pregled (u svrhu obnavljanja određenog sertifikata).

Uslovi i obim pregleda propisani su Pravilima za tehnički nadzor, a vremenski intervali pregleda za pojedine sertifikate također su navedeni u Pravilima za tehnički nadzor Klasifikacijskih zavoda. Ostali pregledi koje provode Klasifikacijski zavodi su:¹⁴

- pomoćni pregled koji se sprovodi nakon havarije, prilikom većeg popravka,
- pri odlaganju nekog od redovnih pregleda,
- kad je brod duže od jedne godine u raspri ili kad se promijeni namjena ili granice plovidbe broda;

¹¹ Rudolf, D., „Morski privredni pojas u međunarodnom pravu“, Književni krug, Split, 2001, str. 57 - 59.

¹² Ibid., str. 57-59.

¹³ Ibid., str. 57-59.

¹⁴ Ibid., str. 65.

- pregledi popravaka izvršenih za vrijeme plovidbe;
- pregledi brodova stavljenih van službe.

2.2 Inspekcijski pregledi

Obavljaju ih inspektori sigurnosti plovidbe kao ovlašteni zaposleni državne uprave. Razlikujemo inspektore koji sprovode preglede domaćih brodova i one koji sprovode pregled stranih brodova (*Port State Control Officer*). Dok su pregledi domaćih brodova propisani nacionalnim zakonima i propisima, pregledi stranih brodova temelje se na provjeri udovoljavanja zahtjevima međunarodnih konvencija (*SOLAS, MARPOL, STCW, LOADLINE itd.*).¹⁵

Od 1982. inspekcijski pregledi regulisani su međunarodnim sporazumom – ***Pariškim Memorandumom o razumijevanju u inspekciji brodova*** (*Paris Memorandum of understanding on Port State control*). Temeljni razlog zbog kojeg je uspostavljen Memorandum i zbog kojeg se provodi inspekcijski nadzor jeste postepeno potiskivanje sub-standardnih brodova, odnosno poboljšanje sigurnosti brodova, zaštita okoline i poboljšavanje uslova života i rada na brodu.

Inspekcijski pregledi započinju posjetom brodu i pregledom sertifikata broda. Ako sertifikati nisu dostupni, ako se utvrdi eventualni nedostatak, ili se tokom pregleda sumnja u vjerodostojnost sertifikata, pregled se može proširiti. Pregled se može sprovesti svaki put kada postoji opravdana sumnja da određeni brod ne udovoljava konvencijama propisanim standardima ili kada prijeti opasnost od zagađivanja, ili nesigurnog provođenja putovanja.¹⁶

Prema Memorandumu postoji također propisan redoslijed prednosti za pregled. Pregledaju se brodovi iz država na crnoj listi, oni koji posljednjih mjeseci nisu bili u lukama država potpisnica Memoranduma, brodovi koji su pretrpjeli havarije, itd.

Ako inspektor to smatra potrebnim, može brodu zabraniti isplavljenje ili dozvoliti isplavljenje pod određenim uslovima npr. nakon popravka određenog dijela broda na kojem je pronađen nedostatak), može zabraniti određeni postupak (npr. ukrcaje ili iskrcavanje tereta) ili zatražiti ponovni pregled.

Države članice Memoranduma međusobno su povezane dobro razvijenim informacijskim sastavom kojim neprekidno izmjenjuju informacije o sprovedenim pregledima, zaustavljenim brodovima i o potrebi za pregledom pojedinih brodova.

2.3. Osnovni inspekcijski pregled

Kao o što već vidimo inspekcijski pregledi mogu da budu; osnovni, detaljni, ili prošireni. Prema tome zajedno sa upustvima i instrukcijama Pariškog memoranduma o vršenju inspekcijskog nadzora, osnovni inspekcijski pregled obuhvata provjeru brodskih knjiga, i opšteg stanja broda, paluba, prostoriju za teret, uključujući i mašinski prostor, prostore za higijenu i kuhinju za posadu broda. PSCO će prilikom obilaska broda dobiti opštu sliku o navedenim brodskim odjeljenjima, opremi za spašavanje, protivpožarnoj opremi, prevenciji od zagađivanja mora, radioopremi, električnom sistemu i uređajima, prevenciji o životnim i radnim uslovima na brodu, posadi i njihovoj sposobnosti prilikom obavljanja

¹⁵ Ibid., str. 68

¹⁶ Ibid., str. 68

brodskih poslova, i o sigurnosnoj zaštiti broda. Prilikom osnovnog pregleda PSCO će se prvo uvjeriti da li su otklonjeni nedostaci koji su pronađeni prilikom prethodne inspekcije, ako je bilo nedostataka, u skladu sa vremenom navedenom u prethodnom izvještaju.¹⁷

2.4. Detaljni inspekcijski pregled

Ako PSCO nakon osnovnog inspekcijskog pregleda utvrdi da postoje određeni razlozi da stanje broda, njegove opreme ili posade ne odgovara zahtjevima primjenljivih međunarodnih konvencija, inspektor će obaviti detaljni pregled, uključujući i dalju provjeru usklađenosti sa zahtjevima postupaka na brodu. Ovakvi razlozi postoje kad inspektor pronađe dokaze koji po njegovom stručnom prosuđivanju, opravdavaju detaljni pregled broda, njegove opreme i posade. Nedostatak valjanih brodskih dokumenata ili sertifikata se smatraju kao jedan od razloga koji opravdavaju detaljni pregled broda.

Detaljni pregled obuhvata ono područje gdje je pregledom jasno utvrđeno da stanje ne odgovara standardima utvrđenim međunarodnim konvencijama ili ako PSCO po njegovom mišljenju izrazi sumnju u ispravnost određenih brodskih dokumenata. Tada inspektor može nausmično izabrati brodsko odjeljenje tj. područje gdje će se izvršiti detaljna kontrola.

Ako inspektor to smatra potrebnim, može brodu zabraniti isplavljenje ili dozvoliti isplavljenje pod određenim uslovima (npr. Nakon popravka određenog dijela na kojem je pronađen nedostatak).

PSCO takođe može zabraniti određeni postupak, tj. radnje na brodu (npr. Krcanje ili iskrcavanje tereta) ili može zatražiti ponovni pregled.

Prilikom obavljanja inspekcijskih pregleda inspektor mora voditi računa da svojim postupcima ne ugrožava sigurno obavljanje aktivnosti na brodu.

2.5. Prošireni inspekcijski pregled

Prošireni inspekcijski pregled predstavlja utvrđivanje opšteg stanja kod određenih kategorija brodova. Vršiti se jednom godišnje i to za sljedeće kategorije:¹⁸

- Tankere za ulje od 3000 BT, od 15 godina i starije,
- Brodove za prevoz rasutog tereta, starije od 10 godina,
- Putničke brodove, starije od 15 godina,
- Brodove za prevoz teškog gasa ili hemikalija, starije od 10 godina.

Starost broda se utvrđuje na osnovu datuma izgradnje upisanih u brodskim sertifikatima o bezbjednosti. Prošireni pregled mora uključivati provjeru opšteg stanja uključujući i ljudski faktor. Pregled se mora izvršiti u sljedećim područjima:¹⁹

- Dokumentacije,
- Strukturnog stanja,

¹⁷ Kidman, P., op.cit., str. 67.

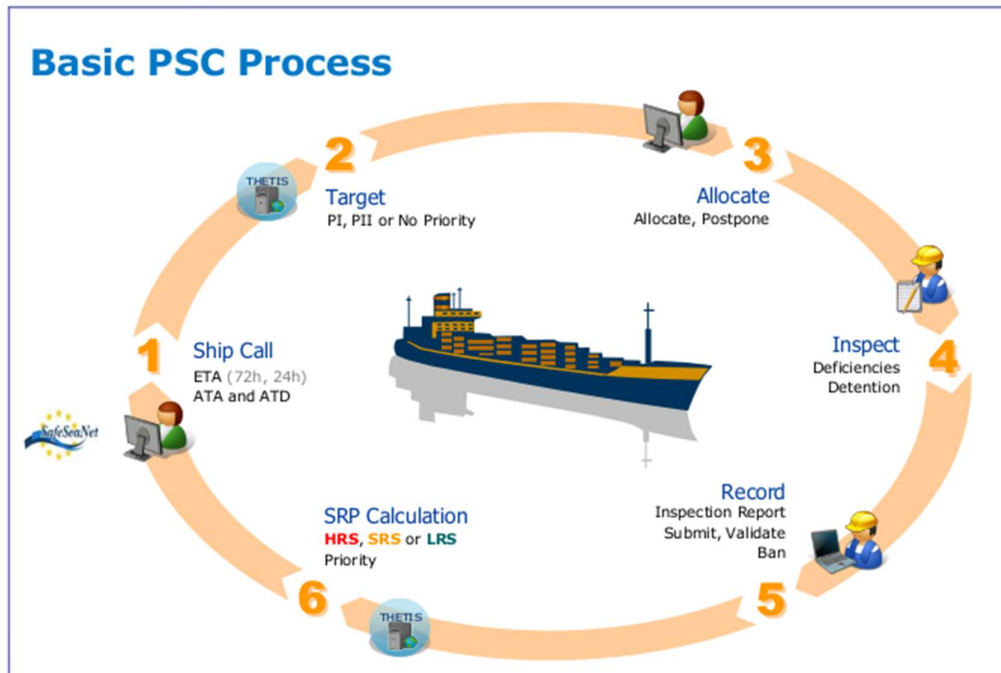
¹⁸ <https://www.parismou.org> (datum konekcije 25.11.2016 u 19:15h)

¹⁹ Ibidem.

- Voda/ vremenski uslovi,
- Emergency system,
- Sistem za radio komunikaciju,
- Operacija teretom,
- Protiv poćarnih sistema,
- Alarmnih sistema,
- Navigacijske opreme,
- Opreme za spasavanje,
- Opasnih tereta,
- Glavnih motora,
- Pomoćnih motora i,
- Prevencije od zagaćenja i njihovu praktićnu izvodljivost, ili bilo koje ogranićenje koje se odnosi na sigurnost posade, broda ili luke u koju uplovaljava.

Provjera ovih stavki, za navedene kategorije broda, mora biti obavezan dio proširene inspekcije. Ukoliko inspektor iz opravdanih razloga ne moće izvršiti prošireni inspeksijski pregled, mora obavijestiti informacijski sistem Sirenac, tj., THETIS, da taj pregled nije izvršen. Nakon završetka inspeksijskog pregleda, inspektor će sastaviti zapsinik na obrascu propisanom u okviru upravljanja kvalitetom. Zapsinik sadrći rezultate inspeksijskog pregleda, utvrćenje nedostatke, pojedinosti o svakoj preduzetoj mjeri. Inspektor će upoznati zapovjednika broda sa sadrćajem zapsinika, kao i sa svim obavezama koje proizilaze za zapovjednika broda, vlasnika ili drugu ovlašćenenu osobu.

Slika 3. Osnovni proces inspeksijskog nadzora broda u šest etapa.



Izvor: <https://www.parismou.org> /(datum konekcije 25.11.2016 u 10:45h)

Do januara 2011. pregledi brodova su vršeni slušajnim provjerama a nakon toga se uvodi (NIR) - New Regime of Inspection / Novi režim inspekcije koji se sastoji iz šest koraka i to: Aktuelno prispjeće broda u luci ili na sidrištu odnosno u teritorijalnom moru nad kojim država ima suverenitet.²⁰

Lociranje broda koji je za inspekciju po prioritetima I ili II, ili odgađanje pregleda broda uz saglasnost sljedeće luke u koju je planirano da brod otplovi ako je ta luka na području ingerencije Pariškog memoranduma stim što se moraju kontaktirati PSC Oficiri, te sljedeće luke da li prihvataju pregled ili ne ako se dogovor o pregledu prihvati zvanično brodu se može odložiti pregled u toj luci, bez kaznenih poena za državu članicu koja nije bila u mogućnosti izvršiti pregled. Razlozi za odlaganje inspekcije mogu biti usljed lošeg vremena ili ako je brod svratio u luku spasa ako je zatražio sigurno sidrište usljed nevremena, ukoliko se brod kratko zadržava u luci i nema se dovoljno vremena za inspekcijski pregled, ili u slučajevima neke više sile.²¹

2.6. Prekršajni postupak s brodom

Pomorski prekršaj je povreda propisa kojima se uređuju odnosi u morskim i podmorskim prostorima Crne Gore ili nad kojima Crna Gora ima suverena prava, njihovim obalama i lukama, pomorskim objektima Crnogorske državne pripadnosti, i svim pomorskim objektima koji plove ili se nalaze u morskim i podmorskim prostorima Crne Gore, u vezi sa sigurnošću plovidbe i zaštite ljudskih života i okoliša, te s prometom na moru. Postupak o pomorskim prekršajima vodi se po Zakonu o prekršajima.²²

Lučke kapetanije odlučuju u prvom stepenu o pomorskim prekršajima. Prekršajni postupak vodi Vijeće za prekršaje, koje može biti imenovano za područje dvije ili više lučkih kapetanija. Protiv odluka Vijeća za prekršaje odlučuje **Visoki prekršajni sud**. Vijeće za prekršaje čine predsjednik i dva člana. Prekršaje i novčane kazne za pravne i fizičke osobe popisuje Zakon o inspekcijskom nadzoru nad stranim brodovima.

Primjer, uz kaznu propisanu za pomorski prekršaj može se izreći i zaštitna mjera oduzimanja broda, lovine i ribarskog alata i opreme koja služi za ribolov, odnosno ulov morskih bića na morskome dnu.²³

²⁰ Ibidem.

²¹ Ibidem.

²² Kidman, P., op.cit., str. 67.

²³ Kidman, P., op.cit., str. 67.

3. PARIŠKI MEMORANDUM U CRNOJ GORI

Delegacija Ministarstva saobraćaja i pomorstva prisustvuje 26-tom sastanku Tehničke grupe za evaluaciju Paris MoU (Pariški memorandum o kontroli dr̄ave luke), koji se u Rejkjaviku, Island, odr̄ava od 10. do 12. Decembra, 2013. godine. Pariški memorandum predstavlja izuzetno vaŹan instrument koji ima za cilj ujednaŹavanje i koordinaciju inspeksijskih postupaka u lukama zemalja Źlanica. Dr̄ave potpisnice Memoranduma su se obavezale da organizuju jedinstven sistem kontrole stranih brodova, kako bi se zadovoljili standardi sigurnosti na moru, zaŹtita morske okoline kao i radni i Źivotni uslovi posade na brodovima. Dr̄ave su duŹne da se meŹusobno savjetuju, saraŹuju i razmjenjuju informacije.²⁴

Memorandum koji je usvojen 26. Jula, 1982. godine i danas broji 27. dr̄ava Źlanica ne postavlja nove standarde, veŹ primjenjuje one koji se nalaze u konvencijama usvojenim u okviru MeŹunarodne pomorske organizacije (IMO) i MeŹunarodne organizacije rada (ILO). Da podsjetimo, Crna Gora je primljena u Pariski memorandum kao dr̄ava posmatraŹ na 44–om sastanku Komiteta Pariskog memoranduma o kontroli dr̄ave luke koji je odr̄an od 02. do 06. maja, 2011. godine u Napulju.

Crna Gora je dobila status dr̄ave posmatraŹa na osnovu Upitnika o samocjenjivanju (SEQ), pa je u skladu sa Instrukcijama Komiteta 44/2010/01P o kontroli dr̄ave luke, Monitoring tim (MT) Paris MoU posjetio naŹu zemlju u novembru 2011. godine, kako bi odluŹio da li je postojeŹi sistem pomorske sigurnosti adekvatan i u skladu sa informacijama dostavljenim u SEQ-u. S obzirom da je Monitoring tim tom prilikom dao odreŹeni broj preporuka Crnoj Gori, sastanak u Rejkjaviku je prilika da predstavnici Crne Gore upoznaju prisutne detaljnije o aktivnostima koje se sprovode u cilju ispunjavanja preporuka odnosno na putu da Crna Gora postane punopravna Źlanica Paris Mou.²⁵

Pristupanjem Memorandumu, inspeksijski nadzor sigurnosti plovidbe u Crnoj Gori biŹe podignut na veŹi nivo Źime Źe se doprinijeti da se smanji broj uplovljavanja brodova u vode Crne Gore koji ne zadovoljavaju sigurnosne standarde. NaŹi inspektori sigurnosti plovidbe biŹe povezani sa inspeksijskim sluŹbama u drugim evropskim zemljama, a pregledi Źe se obavljati koristeŹi iste procedure, istu bazu podataka, iste zapisnike i ostale formulare. Stvaranjem ovako ujednaŹenog i koordiniranog postupka kontrole brodova, poveŹava se stepen sigurnosti i bezbjednosti plovidbe i zaŹtite Źivotne sredine kao i radnih i Źivotnih uslova Źlanova posade, a inspektori Źe na osim Źto Źe imati uvid u prethodne preglede i njihove rezultate, izbjeŹi nepotrebne ponovne preglede.²⁶

²⁴<http://www.gov.me/naslovna/vijesti-iz-ministarstava/133859/Saopstenje-Predstavnici-Ministarstva-saobracaja-i-pomorstva-na-26-sastanku-Paris-MoU-u-Rejkjaviku.html?alphabet=lat> (datum konekcije 25.11.2016 u 20:45h)

²⁵Ibidem.

²⁶Ibidem.

3.1 Zakon pariškog memoranduma prema koji crna gora mora da ispunjava

Svaka Vlast se obavezuje da sprovedi odredbe ovog Memoranduma i anekse memoranduma.

Svaka Vlast se obavezuje da odr̄ava efikasan sistem kontrole dr̄ave luke u cilju obezbjēivanja da, bez diskriminacije u pogledu zastave, strani trgovāki brodovi koji uplovljavaju u luku njene dr̄ave, ili isplovljavaju iz takve luke, ispunjavaju standarde propisane u relevantnim instrumentima koji su navedeni u ¶l. 2.²⁷

Svaka Vlast se obavezuje da sprovede inspekciju svakog stranog trgovākog broda Prioriteta I koji uplovljava u jednu od njenih luka ili sidrišta, podlōno fleksibilnosti i regionalnoj obavezi kako je definisano u prilozima ovog zakona. Svaka Vlast dūna je da sprovede ukupni broj inspekcija stranih trgovākih brodova Prioriteta I i Prioriteta II koji odgovara najmanjem broju obaveznih godišnjih inspekcija utvr̄enih u skladu sa prilozima u zakonu.

Vlasti bi trebalo da se uzdr̄e od odabira periodičnih inspekcija Prioriteta II kako bi ispunile svoju godišnju obavezu u slūajevima kada one nijesu neophodne. Svaka Vlast se obavezuje da konsultuje, sarāuje i razmjenjuje informacije sa drugim Vlastima kako bi unaprijedila ciljeve Memoranduma.

Svaka Vlast, ili neki drugi organ, zavisno od slūaja, mora uspostaviti odgovarajūu proceduru za usluge pilota, ukljūujūi one angāovane na brodovima koji plove ka luci ili su u tranzitu kroz dr̄avu te vlasti. Lūke vlasti se obavezuju da odmah obavijesti Vlast dr̄ave luke ili obalne dr̄ave, zavisno od slūaja, kad god saznaju tokom obavljanja svojih redovnih dūnosti da postoje ōigledne anomalije koje mogu ugroziti sigurnost broda, ili koje mogu predstavljati prijetnju ugrōavanja morske sredine.

U ispunjavanju obaveza Vlasti se obavezuju da sprovedu inspekcije one vrste kako je definisano u prilozima u zakonu.

Ništa u ovom Memorandumu se ne tumāi tako da ogranīava prava Vlasti da preduzmu mjere unutar svoje nadlēnosti u pogledu bilo kog podrūja na koje se odnose relevantni instrumenti.²⁸

3.2. Relevantni instrumenti

Vezano za ILO konvencije (ukljūujūi MLC, 2006) iz ¶l.2.1, svaka Vlast mora primjenjivati postupke iz priloga u zakonu.²⁹

Svaka Vlast mora primjenjivati one relevantne instrumente koji su na snazi i u kojima je njena Dr̄ava ugovorna strana. U slūaju izmjena i dopuna relevantnog instrumenta svaka Vlast dūna je da primjenjuje one izmjene i dopune koje su na snazi i koje je njena Dr̄ava prihvatila. Instrument koji je na taj nāin izmijenjen i dopunjen smatra se „relevantnim instrumentom“ za tu Vlast.³⁰

²⁷Ukaz o proglaŕenju zakona o potvr̄ivanju Pariškog memoranduma, o razumijevanju kontroli dr̄ave luke, Vlada Crne Gore, Podgorica, 2015, str. 25-45.

²⁸Ibid., str. 25-45.

²⁹Ibid., str. 25-45.

³⁰Ibid., str. 25-45.

Vlasti moraju osigurati da, prilikom primjene relevantnog instrumenta, povoljniji tretman ne daju brodovima neugovornih strana i da primjenjuju postupke definisane priložima u zakonu. U slučaju brodova koji su ispod konvencijske veličine, Vlasti su dužne da primjenjuju postupke priložima u zakonu Izvještavanje, profil rizika broda, odabir, inspekcija i zadržavanje član 3. Svaki brod mora da ispunjava zahtjeve za izvještavanjem saglasno priložima u zakonu. Svakom brodu u informacionom sistemu će biti dodijeljen profil rizika broda, u skladu sa priložima u zakonu, koji će onda odrediti njegov prioritet za inspeksijski pregled, interval između njegovih inspeksijskih pregleda i obim inspeksijskih pregleda.³¹

Inspeksijske preglede obavljaju propisno kvalifikovana i osposobljena lica koja su ovlašćena za tu svrhu od strane nadležnih Vlasti i postupaju pod njenom odgovornošću, imajući u vidu naročito priložima u zakonu. Kada Vlast ne može da obezbijedi potrebno stručno znanje, inspektor kontrolne države luke te Vlasti može pomoći bilo koje lice sa potrebnim znanjem. Inspektori kontrolne države luke i lica koja ima pomoć ne smiju imati nikakav komercijalni interes, bilo u luci u kojoj se vrši inspekcija ili na brodovima koji su predmet inspekcije, niti inspektori kontrolne države luke mogu biti zaposleni od strane ili obavljati poslove u ime nevladinih organizacija koje izdaju zakonska i klasifikaciona svjedočanstva ili koji obavljaju preglede neophodne za izdavanje takvih svjedočanstava za brodove. Svaki inspektor kontrolne države luke mora da nosi lični identifikacioni dokument u formi lične karte izdate od strane Vlasti u skladu sa domaćim zakonodavstvom, u kojoj je naznačeno da je inspektor kontrolne države luke ovlašćen da obavlja inspekcije.³²

Svaka Vlast će nastojati da obezbijedi ispravljanje svih uočenih nedostataka. Pod uslovom da su uloženi svi mogući naponi da se isprave svi nedostaci, osim onih koji su jasna prijetnja za sigurnost, zdravlje i životnu sredinu, brodu može biti odobreno da nastavi uplovljavanje u luku u kojoj se takvi nedostaci mogu ispraviti. U slučaju nedostataka koji predstavljaju jasnu prijetnju za sigurnost, zdravlje ili životnu sredinu, Vlast će, osim kako je definisano u čl. 3.8, osigurati da se opasnost ukloni prije nego brodu bude dozvoljeno da isplovi na more. U tu svrhu biće preduzete odgovarajuće radnje, koje mogu obuhvatiti zadržavanje ili zvaničnu zabranu brodu da nastavi plovidbu zbog utvrđenih nedostataka koji, pojedinačno ili zajedno, mogu učiniti nastavak plovidbe opasnim. Prilikom odlučivanja o preduzimanju odgovarajućih radnji inspektori kontrolne države luke će se upravljati prema Uputstvima PSCC (*Port State Control Committee Instructions- Uputstva Odbora kontrolne države luke*).

Kada je osnov za zadržavanje nastao kao rezultat slučajne štete koju je brod pretrpio tokom uplovljavanja u luku ili tokom poslova sa teretima, neće se izdati nalog o zadržavanju, pod uslovomda.³³

- je posvećena odgovarajuća pažnja zahtjevima sadržanim u Pravilu I/11(c) SOLAS vezano za obavještanje Uprave države zastave, imenovanog inspektora ili priznate organizacije odgovorne za izdavanje relevantnog svjedočanstva;
- je zapovjednik ili vlasnik broda, prije uplovljavanja u luku ili neposredno nakon nastanka štete, dostavio vlastima države kontrole luke podatke o okolnostima pod kojima se desila nesreća i pretrpljenoj šteti, kao i informacije o potrebnom

³¹Ibid., str. 25-45.

³²Ibid., str. 25-45.

³³Ibid., str. 25-45.

obavještanju Uprave dr ave zastave;

- se na brodu preduzimaju odgovarajuće radnje vezano za ispravljanje, nazadovoljstvo Vlasti;
- i Vlast je osigurala, nakon što je obaviještena o završetku radnji na ispravljanju nedostataka, da su nedostaci koji su bili očigledno opasni po sigurnost, zdravlje ili životnu sredinu otklonjeni na zadovoljstvo Vlasti.

U izuzetnim okolnostima, gdje je kao rezultat detaljnije inspekcije utvrđeno da je sveukupno stanje broda i njegove opreme, takođe uzevši u obzir i pomorce i njihove uslove života i rada na brodu, očigledno ispod standarda, Vlast može obustaviti inspekciju. Obustava inspekcije se može nastaviti sve dok odgovorne strane ne preduzmu mjere neophodne da se osigura da brod ispunjava zahtjeve relevantnih instrumenata. Prije obustave inspekcije, Vlast mora zabilje iti sve nedostatke koji nalažu zadržavanje broda u nekoliko oblasti kako je definisano Uputstvima PSCC. Obavještenje odgovornih strana o zadržavanju mora sadržati informaciju da je inspekcija obustavljena sve dok Vlast ne bude obaviještena da brod ispunjava sve relevantne zahtjeve.³⁴

U slučaju zadržavanja, Vlast  e odmah obavijestiti Upravu dr ave zastave u pisanoj formi i priložiti izvještaj o obavljenoj inspekciji. Takođe, priznata organizacija koja je izdala relevantna svjedočanstva u ime Uprave dr ave zastave će biti obaviještena, primjereno potrebi. Gore navedene strane  e takođe biti obaviještene u pisanoj formi o oslobađanju od zadržavanja.

U slučaju zadržavanja vezano za neusaglašenost sa MLC, 2006, Vlast  e takođe odmah obavijestiti odgovarajuće vlasnike broda i organizacije pomoraca u državi luke u kojoj je inspekcija obavljena.

Ukoliko se nedostaci koji su razlog zadržavanja broda iz čl. 3.4 ne mogu ukloniti u luci inspekcije, Vlast može dozvoliti da takav brod uplovi u najbliže raspoloživo remonto brodogradilište (ili u slučaju nedostataka koji zahtijevaju zadržavanje u skladu sa MLC, 2006, u luku gdje će se sprovesti akcioni plan opravke) u skladu sa Uputstvom PSCC.³⁵

Ukoliko se odluka da se brod pošalje u remonto brodogradilište zasniva na neusaglašenosti sa IMO Rezolucijom A.744 (18), bilo u pogledu dokumentacije broda ili u pogledu kvarova i nedostataka konstrukcije broda, Vlast može zahtijevati da se neophodna mjerenja čvrstoće sprovedu u luci zadržavanja shodno Uputstvima PSCC prije nego brodu bude dozvoljeno da isplovi.³⁶

Ukoliko je brod zadržan zato što nije opremljen ispravnim sistemom za snimanje podataka plovidbe, u slu ajevima kada je njegova upotreba obavezna, i ovaj nedostatak se ne može ispraviti u luci zadržavanja, vlast može dozvoliti brodu da uplovi u odgovarajuće remonto brodogradilište ili luku najbližu luci zadržavanja gdje će nedostatak biti brzo otklonjen ili zahtijevati da se takav nedostatak otkloni u roku odo najviše 30 dana.³⁷

Odredbe  l. 3.7 i 3.8 ne dovode u pitanje zahtjeve relevantnih instrumenata ili postupaka koje su odredile me unarodne organizacije vezano za postupke obavještanja i

³⁴Ibid., str. 25-45.

³⁵Ibid., str. 25-45.

³⁶Ibid., str. 25-45.

³⁷Ibid., str. 25-45.

izvještavanja koje se odnose na kontrolu države luke.³⁸

Vlasti su dužne da osiguraju da, po zaključenju inspekcije, zapovjednik broda dobije izvještaj o inspekciji, koji sadrži rezultate inspekcije i podatke o mjerama koje se moraju preduzeti.

U slučaju da se inspekcijom iz čl. 1.3 potvrde ili otkriju nedostaci u vezi zahtjeva relevantnog instrumenta kojima se nalaze zadržavanje broda, sve troškove koji se odnose na bilo koji redovni obračunski period bi trebalo da snosi vlasnik broda ili brodar ili njegov predstavnik u državi luke. Svi troškovi koji se odnose na inspekcije sprovedene od strane Vlasti shodno odredbama čl. 4 biće naplaćeni od vlasnika broda ili brodara. Zadržavanje se neće ukinuti sve dok puna isplata ne bude izvršena ili data dovoljna garancija za nadoknadu troškova podložno domaćem zakonu.³⁹

Vlasnik broda ili brodar ili njegov predstavnik u nadležnoj državi će imati pravo žalbe na odluku o zadržavanju ili odbijenom uplovljavanju koju donesu Vlasti te države. Žalba neće obustaviti zadržavanje niti odbijanje uplovljavanja. Vlast će propisno informisati zapovjednika broda o pravu na žalbu.⁴⁰

Prilikom obavljanja kontrole shodno Memorandumu, Vlasti će uložiti sve moguće napore da izbjegnu nepropisno zadržavanje ili kašnjenje broda. Ništa u ovom Memorandumu ne utiče na prava nastala odredbama relevantnih instrumenata vezano za nadoknadu za neopravdano zadržavanje ili kašnjenje. U svakom slučaju navodnog nepropisnog zadržavanja ili kašnjenja teret dokazivanja leži na vlasniku ili operatoru broda.⁴¹

3.3. Zabrane

Odbijeno uplovljavanje brodovima nakon višestrukog zadržavanja. Svakoj Vlasti se daje preporuka da osigura da svakom stranom trgovačkom brodu odbije uplovljavanje u svoje luke i sidrišta ukoliko takav brod:⁴²

- plovi pod zastavom države koja se nalazi na sivoj listi objavljenoj u godišnjem izvještaju MoR i bio je zadržan ili mu je izdat nalog o zabrani plovidbe shodno sistemu obaveznih pregleda za sigurno obavljanje redovne plovidbe ro-ro brodova I brzih putničkih brodova više odjednom tokom prethodna 24 mjeseca u luci ili sidrištu u region Memoranduma, ili;
- plovi pod zastavom države koja se nalazi na crnoj listi objavljenoj u godišnjem izvještaju MoR i bio je zadržan ili mu je izdat nalog o zabrani plovidbe shodno sistemu obaveznih pregleda za sigurno obavljanje redovne plovidbe ro-ro brodova i brzih putničkih brodova više od jednom tokom prethodnih 36 mjeseci u luci ili sidrištu unutar regiona Memoranduma.

Odbijeno uplovljavanje, nakon nekoliko zadržavanja, primjenjuje se čim brod napusti luku ili sidrište.

Nalog o odbijenom uplovljavanju se poništava nakon isteka perioda od tri mjeseca od datuma

³⁸Ibid., str. 25-45.

³⁹Ibid., str. 25-45.

⁴⁰Ibid., str. 25-45.

⁴¹Ibid., str. 25-45.

⁴²Ibid., str. 25-45.

izdavanja naloga i kada se ispune uslovi iz Uputstva PSCC.

Ukoliko je brodu po drugi put odbijeno uplovljavanje, takav period je 12 mjeseci.⁴³

Svako naknadno zadržavanje broda u luci ili sidrištu imaće za rezultat odbijeno uplovljavanje tom brodu u neku drugu luku ili sidrište. Ovaj treći nalog o odbijenom uplovljavanju može se poništiti samo nakon isteka perioda od 24 mjeseca od datuma izdavanja takvog naloga i samo ukoliko:⁴⁴

- brod plovi pod zastavom države čija stopa zadržavanja ne spada ni pod crnu ni pod sivu listu;
- su zakonska i klasifikaciona svjedočanstva broda izdata od strane organizacije ili organizacija koje su priznate od strane jedne ili više država članica Pariškog Memoranduma kako je navedeno u prilogima ovog zakona,
- brodom upravlja kompanija sa visokim uspješnim rezultatima,
- su ispunjeni uslovi Uputstva PSCC.

Svacom brodu koji ne ispunjava kriterijume koji su gore navedeni nakon perioda od 24 mjeseca od izdavanja naloga, biće trajno odbijeno uplovljavanje u bilo koju luku ili sidrište. Svako naknadno zadržavanje u luci ili sidrištu nakon trećeg odbijenog uplovljavanja ima za rezultat da brodu bude trajno odbijeno uplovljavanje u bilo koju luku ili sidrište. Prije mjere odbijanja uplovljavanja, Vlast može zahtijevati savjetovanje sa Upravom države dotičnog broda. Odbijanje uplovljavanja brodu nakon ostalih događaja.⁴⁵

- strani brod iz čl. 3.4 i čl. 3.8 koji isplavljava na more bez ispunjavanja uslova koje postavila Vlast u luci inspekcije, ili
- strani brod iz čl. 3.8 koji odbija da ispuni važeće zahtjeve relevantnih instrumenata neuplovljavanjem u određeno remontno brodograđište.

Radi usaglašenosti sa čl.4.1i4.2 svaka vlast će osigurati da postupak definisan u Uputstvima PSCC bude ispunjen.

Bez obzira na odredbe čl. 4.1 i 4.2, nadležne vlasti te države luke mogu dozvoliti uplovljavanje u određenu luku u slučaju više sile ili zbog odlučujućih sigurnosnih razloga, ili da bi se smanjio ili sveo na najmanju mjeru rizik od zagađivanja, pod uslovom da su vlasnik broda, brodar ili zapovjednik broda sproveli odgovarajuće mjere prihvatljive za nadležne vlasti te države da bi omogućili sigurno uplovljavanje.

3.4. Dostavljanje informacija

Svaka Vlast dužna je dostaviti izvještaj o sprovedenim inspekcijama shodno Memorandumu i rezultatima istih u skladu sa postupcima definisanim u prilogima ovog zakona. Sekretarijat će preduzeti neophodne mjere u ime država članica Pariškog Memoranduma kako bi se osiguralo da informacije navedene u prilogima ovog zakona budu objavljene u intervalima koji su u istome propisani radi usaglašavanja sa načelom o pristupu

⁴³Ibid., str. 25-45.

⁴⁴Ibid., str. 25-45.

⁴⁵Ibid., str. 25-45.

podacima dogovorenim sa Odborom. Informacije koje su pružene u skladu sa čl. 5.1 mogu biti dostupne za objavljivanje u štampanom obliku ili putem elektronskih medija kako bi se Vlastima pružila podrška u vezi objavljivanja iz priloga ovog zakona, kao i u druge svrhe u skladu sa odlukama Odbora, kako je navedeno u članu 6.

Sekretarijat iz čl. 7.4 može olakšati objavljivanje podataka u elektronskom ili štampanom formatu, nepromijenjene i dobijene iz informacionog sistema navedenog u priložima ovog zakona.⁴⁶

Kada podaci o inspekciji ili zadržavanju sadrže informacije koje se odnose na privatna lica Vlasti se obavezuju da osiguraju zaštitu privatnosti tih lica u skladu sa primjenjivim zakonima i propisima. Međutim, takva zaštita neće spriječiti objavljivanje kompanije brodova čija je inspekcija sprovedena niti imena uključenih zakupaca.

3.5. Operativna kršenja

Na zahtjev druge Vlasti, Vlasti će nastojati da obezbijede dokaze koji se odnose na sumnju da postoji kršenje u ispunjavanju operativnih zahtjeva Pravila 10 COLREG 72 i MARPOL. U slučaju sumnje da postoji kršenje koje uključuje ispuštanje štetnih materija, Vlasti će, na zahtjev druge Vlasti, posjetiti brod u luci za koji postoji sumnja za takvo kršenje kako bi dobila informacije i, gdje je odgovarajuće uzela uzorak navodnog zagađivača. Istražni postupci u slučaju kršenja odredbi o ispuštanju dati su u Uputstvu PSCC.⁴⁷

3.6. Organizacija

Odbor sastavljen od predstavnika svake Vlasti i predstavnika Komisije Evropskih zajednica će biti osnovan. Po jedan savjetnik iz svake međunarodne državne organizacije, posmatrača i pridruženih članova će biti pozvani da učestvuju u radu Odbora i na svim drugim sastancima. Odbor će se sastajati jednom godišnje i u drugo vrijeme kako može odlučiti. Odbor će:⁴⁸

- obavljati posebne zadatke koji su mu dodijeljeni shodno Memorandumu;
- vršiti promociju, svim neophodnim sredstvima, uključujući i seminare za inspektore kontrole država luka, usklađivanje postupaka i prakse koje se odnose na inspeksijske preglede, ispravljanje nedostataka, zadržavanja, zabrane i primjenu čl.2.4;
- izraditi i vršiti reviziju smjernica i postupaka zasprovođenje inspeksijskih pregleda saglasno Memorandumu;
- izraditi i vršiti reviziju postupaka za razmjenu informacija;
- vršiti reviziju ostalih pitanja koja se odnose na realizaciju i efikasnost Memoranduma;
- birati predsjednika i pod-predsjednika Odbora kontrole države luke iz redova predstavnika Vlasti;
- osnovati Savjetodavni odbor Pariškog Memoranduma koji će pomagati Odboru kontrole države luke u fokusiranju na ključna pitanja, a naročito usmjeravanju Sekretarijata MoR izmeću sastanaka Odbora kontrole države luke;

⁴⁶Ibid., str. 25-45.

⁴⁷Ibid., str. 25-45.

⁴⁸Ibid., str. 25-45.

- izraditi i odobriti Uputstva PSSC.

Sekretarijat koji obezbjeđuje Ministarstvo infrastrukture i životne sredine Holandije će biti osnovano i imati sjedište u Hagu. Sekretarijat, koji djeluje pod upravom Odbora i u granicama raspoloživih resursa, će:⁴⁹

- pripremati sastanke, prosljeđivati papire i pružati podršku koja bude potrebna Odboru u cilju obavljanja njegovih funkcija;
- olakšati razmjenu informacija, sprovoditi postupke definisane u prilogima ovog zakona i pripremati izvještaje koji mogu biti potrebni za svrhe Memoranduma;
- obavljati druge poslove kojimo gubiti potrebni da bi se osiguralo efikasno provođenje Memoranduma.

3.7. Izmjene i dopune

Svaka Vlast može predložiti izmjene i dopune Memoranduma.

U slučaju predloga za izmjene i dopune članova Memoranduma primjenjuje se sljedeći postupak:⁵⁰

- predložene izmjene i dopune se dostavljaju Odboru na razmatranje preko sekretarijata;
- izmjene i dopune se usvajaju dvotrećinskom većinom predstavnika Vlasti koji su prisutni i glasaju u Odboru.
- Ukoliko budu usvojene na ovaj način, izmjene i dopune se dostavljaju Vlastima na prihvatanje preko sekretarijata;⁵¹
- izmjene i dopune se smatraju prihvaćenim ili na kraju perioda od šest mjeseci nakon usvajanja od strane predstavnika Vlasti u Odboru ili na kraju drugog perioda koji predstavnici Vlasti u Odboru jednoglasno odrede u vrijeme usvajanja, sem ukoliko u određenom period neka Vlast ne uložiti prigovor posredstvom sekretarijata;
- izmjene i dopune stupaju na snagu 60 dana nakon što su prihvaćene ili na kraju drugog perioda koji predstavnici Vlasti u Odboru jednoglasno odrede.

U slučaju predloga za izmjene i dopune Priloga ovog Memoranduma primjenjuje se sljedeći postupak: predložene izmjene i dopune se dostavljaju Vlastima na razmatranje putem sekretarijata;

- smatra se da su izmjene i dopune prihvaćene na kraju perioda od tri mjeseca od datuma na koji su dostavljene od strane sekretarijata, sem ukoliko neka Vlast ne zahtijeva u pisanoj formi da Odbor razmotri takve izmjene i dopune. U drugom navedenom slučaju primjenjuje se postupak definisan u čl.8.2;
- izmjene i dopune stupaju na snagu 60 dana nakon što budu prihvaćene ili na kraju drugog perioda koji Vlasti jednoglasno odrede.

⁴⁹Ibid., str. 25-45.

⁵⁰Ibid., str. 25-45.

⁵¹Ibid., str. 25-45.

3.8. Administrativne izmjene i dopune

Ovaj Memorandum ne dovodi u pitanje prava i obaveze po osnovu drugog međunarodnog Sporazuma ili relevantnog domaćeg zakonodavstva.⁵²

Pomorska vlast evropske obalne države i obalne države Sjevernog Atlantika od Sjeverne Amerike do Evrope, koja ispunjava kriterijume definisane priložima iz ovog zakona, može da pristupi Memorandumu uz saglasnost svih Vlasti učesnica Memoranduma. Kada ovaj Memorandum stupi na snagu, on zamjenjuje Memorandum o saglasnosti između određenih pomorskih vlasti o održavanju standarda trgovačkih brodova“, potpisan u Hagu 02.03.1978. godine.⁵³

⁵²Ibid., str. 25-45.

⁵³Ibid., str. 25-45.

4. KOMANDNI MOST

4.1. Glavne karakteristike

Ove napomene su prvenstveno za vodstvo inspektorima za navigacijske uređaje opremu za potrebe na trgovačkim brodovima (sigurnost plovidbe) iz 2002. godine, koji se navode kao "Pravilnik", koje sprovode revidirano Poglavlje V. Međunarodne konvencije za sigurnost života na moru (SOLAS 74/78). Oni također ukazuju brodovlasnicima, zapovjednicima i posadama, brodograditelju, kompanijama koje vrste instalacije po preciziranim zahtjevima koje pojedini brodovi trebaju ispuniti kako bi bili u skladu s propisima.⁵⁴

Zahtjevi za navigacijsku opremu sadržani su u SOLAS V Pravilnika 19. i 20. i reference na odgovarajuće stavake uredbe dani su u tekstu ovih napomena u obliku "SOLAS V / 19.2.4"⁵⁵ Tablica zahtjeva navigacijske opreme iz pravila V/19 i V/20 nalazi se u Dodatku 11 - navigacijska oprema – za nove brodove.

Određbe za "postojeće" brodove: SOLAS V / 19.1.2 omogućuje brodovima izgrađenim prije 1. jula 2002. godine do nastavite u skladu s odredbama SOLAS-a poglavlja V koji je na snazi prije tog datuma (SOLAS V / 11, V / 12 i V / 20 od starog Poglavlje) ako ne u potpunosti u skladu sa zahtjevima SOLAS V / 19, uz tri izuzetka.

Prijemnik Global Navigation Satellite System (GNSS) (SOLAS V/19.2.1.6) mora biti postavljen najkasnije do prvog pregleda nakon 01. Jula, 2002. godine.

- Automatski identifikacijski sistem (AIS) (SOLAS V / 19.2.4) najkasnije do datuma utvrženim tom Uredbom. (također Dodatak 17)
- Voyage Data recorder (VDRs) ili Pojednostavljeni Voyage Data recorders (S-VDRs) (SOLAS V / 20) moraju se postaviti u skladu s rasporedom iz SOLAS-a V / 20.⁵⁶

Svi detalji za VDR / S-VDR sa zahtjevima pregleda i nadzora i provjere navedeni su u Dodatku 10.

PRILOG 12 - Navigacijska oprema - Postojeći brodovi sadržani su u tablici zahtijevane opreme relevantne sa tekstem SOLAS-a poglavlje V koje je na snazi prije 01. Jula, 2002. (SOLAS V / 74).

⁵⁴ <https://mcanet.mcga.gov.uk/public/c4/solasv/annexes/Annex20.htm> (datum konekcije 25.11.2016 u 21:30h)

⁵⁵ Ibidem.

⁵⁶ Ibidem.

4.2. Zakonske odredbe

Glavne zakonske odredbe koje pokrivaju navigacijsku potrebnu opremu za trgovačka brodove sadržane su u:⁵⁷

- Zakonu o trgovačkim brodovima 1979.,
- Zakon o trgovačkim brodovima 1995.,
- Trgovački brodovi (Sigurnost plovidbe) iz 2002.,
- Trgovački brodovi (premjeri i cerifikovanje) Propisi 1995.,
- Zakon o Bezicnoj telegrafiji iz 1949.,
- Zakon o Bezicnoj telegrafiji iz 1967.,
- Trgovački brodovi (Radio Instalacije) Uredba 1998., i
- Poglavlje V, Međunarodna konvencija za sigurnost života na moru (SOLAS V).

4.3. Izuzetak

Zastava pod kojom brod plovi ili pomorska administracija je ovlaštena izuzeti bilo koji brod iz zahtjeva Pravilnika. (Vidi SOLAS V / 3) Zahtjev za izuzetak treba biti poslat od strane vlasnika ili njegovih predstavnika inspektorima zastave koju brod vije. Svaki takav zahtjev mora sadržavati detaljne razloge zašto smatra da je zakonska obveza nepraktična ili nerazumna. Kopiju bilo kog izuzetka treba držati na brodu s brodskim dokumentima.⁵⁸

Ovlašteni predstavnik zastave ili pomorska administracija može za pojedine brodove ili klase brodova djelomično ili uslovno izdati izuzetak kada se saobraćaju na određenim putovanjima. Pri odlučivanju da li će odobriti izuzetak u obzir će se uzeti da izuzetak može imati dovoljnu sigurnost u odnosu na druge brodove. Naime, odlaganja u primjeni posebnih propisa mogu se dodijeliti pojedinim brodovima koji su potrebni za instalaciju opreme u skladu s propisima strukturalne promjene. Izuzetak se odobravaju za određeno razdoblje, obično se povezuje s Certifikatom o sigurnosti.⁵⁹

4.4. Izvještaj inspekcije

Kad je inspekcija završena nadzornik trebao izdati obrazac o pregledu broda. Obavezno je da taj primjerak raporta treba zadržati na brodu, radi uvida od strane PSC inspektora.⁶⁰

4.5. Procedura kada se nađe da je instalacija neispravna ili manjkava

Kada nadzornik ustanovi da su uređaji ili instalacije neodgovarajuće ili neispravne, detalji su koji se moraju zabilježiti na izvještaju, zajedno s potrebnim djelovanjem kako bi se te manjkavosti otklonile.

⁵⁷ Ibidem.

⁵⁸ Ibidem.

⁵⁹ Ibidem.

⁶⁰ Ibidem.

Istaknuto je da je zapovjednik, vlasnik ili njegov predstavnik trebaju preduzeti svaki napor u svakom trenutku kako bi navedene nedostatke otklonili. O ovim izvještajima takodje PSC inspektori moraju biti upoznati.

Uputstvo SOLAS V / 16,2 održavanja opreme i odgovarajućih vodjenja bilješki koje se odnose na održavanja brodova kada je oprema ne-operativne ili neispravan.

4.6. Procedura kada nije predviđena instalacija

Kada nadzornik utvrdi da obavezna oprema nije uslov trebao bi kontaktirati glavnog nadzornika, po potrebi, za donošenje odluke o tome hoće li održavanje broda biti prikladno ili ne, kada se sumnja otkloni mora se izdati propretni dokument da se otkloni svaka sumnja u slučaju inspekcije od strane PSC inspekcija.⁶¹

4.7. Naknade za preglede

Naknade za inspekciju u skladu sa našim zakonom još nisu određene ali se očekuje kada budu usvojene domaćom legislativom neće ni biti naplacivana ali svaka reinspekcija će morati biti plaćena i to unaprijed od strane broдача ili njegovog agenta da bi se obavila reinspekcija. Pretpostavljena cjenovna će se kretati između 400,00 eura do 1200,00 eura.

4.8. Bezbjednost tokom inspekcije

Kako bi se osiguralo da oprema nije slučajno oštećena ili osoblje broda dovodi u rizik tokom inspekcije, odgovorna osoba koja zastupa vlasnika i osposobljena i certificovana za rad sa opremom, treba biti prisutna kada se vrši inspekcija od strane PSC inspektora. Ako zastupnik vlasnika, zapovjednik ili dežurni oficir kao i član posade nije prisutan PSC inspektor ne bi trebao nastaviti sa pregledom. PSC inspektori se moraju držati pravilnika o inspeksijskom nadzoru i promatranjem određenih testova koje mora izvršiti odgovarajući član posade koji je adekvatno obučeni i upoznat sa opremom donijeti zaključak da li je uređaj ispravan, valjano kalibriran i funkcionalan, to jest spreman za korišćenje u svrhu koju je i namjenjen.⁶²

4.9. Standardi navigacione opreme

Navigacijski instalacije oprema postavljena u skladu s Pravilnikom su potrebni u skladu s relevantnim standardima performansi koje je usvojila Međunarodna pomorska organizacija (IMO).

Standardi usvojeni od strane IMO-a i specifikacije izvođenja za navigacijsku opremu koja će se postaviti na brodovima.

Sve ovo je vezano za SOLAS V / 18 "odobranje, inspekcije, standardi rada navigacijskih sistema i opreme i Voyage Data Recorder".

⁶¹ Ibidem.

⁶² Ibidem.

Tako se se moraju konsultovati i ispostovati.⁶³

PRILOG 8 – Uputstva Performance Standardi i odobrenje tipova, i

DODATAK 9 - Popis IMO Performansi Standarda i pripadajućih standarda za testiranje.

4.10. Napajanje električnom energijom

Inspektor treba osigurati da izvor električne energije pogodan za rad instaliranog uređaja u skladu s propisima ili u svrhu testiranja i punjenja bilo kojeg akumulatora koji su izvor električne energije za bilo koji dio uređaja. Izvor električne energije trebao bi biti dostupan u svakom trenutku dok je brod na moru i svo vrijeme kada je u luci. Inspektor treba biti zadovoljan da su granice električne energije navedene u Pravilniku neće biti preopterećene pod normalnim uslovima, te da odgovarajuća sredstva su predviđena za isključivanje i dobavu električne energije za svaki uređaj. Također da je predviđeno nezavisno napajanje električnom energijom i pravilnik zahtijeva da dva radarska uređaja treba osigurati, a oba radara trebaju biti u mogućnosti pokrenuti iz napajanja nezavisnog izvora električne energije, kompromisi mogu biti takvi da je samo jedan radar pod izvorom nezavisnog napajanja električnom energijom u hitnim slučajevima. Električna oprema i uređaji trebaju biti takvi da su brod i sve osobe na brodu zaštićeni od električnih opasnosti, i treba, kad je to primjenjivo, u skladu s odredbama pravilnika o električnoj opremi za brodove treba pribaviti certifikat koji izdaje prepoznata organizacija na osnovu ispitivanja i atesta od strane Elektro inženjerske Ustanove koja izdaje saglasnost za daljnje certifikovanje uređaja.⁶⁴

4.11. Dokumenta

Brod u skladu s propisima koji je opremljen navigacijskom opremom i uređajima treba posjedovati sljedeća dokumente:⁶⁵

- a) Izvještaj o pregledu ako je primjenjivo;
- b) Certifikat izuzeća za striju, gdje je to primjenjivo;
- c) Servisne i operacione informacije na engleskom jeziku za svaku stavku navigacione opreme;

U skladu sa Aneksom 7 - IEC zahtjevi i uputstva za korišćenje opreme.

- a) Tablice devijacije magnetskog kompasa;
- b) evidenciju o kompasnoj devijaciji; i
- c) bilješku o mrtvom uglu radarske antene (sektore sjenki).

4.12. Alati, mjerni instrumenti, rezervni djelovi i ostalo

Brodovi trebaju imati popis alata, mjernih instrumenata, rezervnih dijelova, itd na brodu koji brodovlasnici smatraju potrebnim za ispunjenje zahtjeva SOLAS V / 16. Pružanje takve

⁶³ Ibidem.

⁶⁴ Ibidem.

⁶⁵ Ibidem.

stvari treba uzeti u obzir vrstu opreme sa koja je instalirana na brodu, alate potrebne za obavljanje održavanja, mjerne instrumente, za trgovačke brodove. Inspektori trebaju provjeriti zalihe u skladu sa popisom koji odgovaraju zahtjevima i nedostatke treba otkloniti.⁶⁶

4.13. Održavanje

Na brodu se obezbjediti adekvatan i siguran pristup svim jedinicama navigacijske opreme, tako da se može održavati i prilagoditi na licu mjesta. Posebnu pažnju treba posvetiti problemima održavanja radarskih antena.

4.14. Sprovođenje inspekcije

Provjere i ispitivanja navedene u ovom odjeljku nisu detaljne, ali su namijenjene kao smjernice tokom pregleda, i ne bi ih trebalo tumačiti kao nametanje ograničenja inspektora u obavljanju samo onih testova i provjera koji su navedeni.

4.15. Pripemni radovi

Prije početka inspekcije, Inspektor trebada utvrdi ;⁶⁷

- a) da li brod udovoljava zahtjevima revidiranog SOLAS V / 19 i V / 20 ili je, kao "postojeći" brod, još uvijek je u skladu s odgovarajućim propisima koji su na snazi prije 01. Jula, 2002. Kako je dopušteno granicnim datumom primjene SOLAS V / 19.1.2.,
- b) izuzeće od ili odlaganje bilo kojeg dijela odgovarajućih propisa je trenutno na snazi za brod, a ako je tako, uslovi nameću potvrdu izuzeca, i
- c) da je sigurno za inspeksijski nadzor kako bi se obavio isti prije početka bilo kakvih radova.

4.16. Komponente za provjeru

U nastavku treba provjeriti:⁶⁸

- a) Da su instalacije navigacijske opreme propisane Pravilnikom na mjestu.
- b) Da su mjesta za montažu urađa zadovoljavajuća.
- c) Da se odgovarajuća dokumenta nalaze na brodu.
- d) Da se vode zapisnici o održavanju (ako je primjenjivo).
- e) Da je stanje alata, raznih potrebstina, mjerni instrumenti, rezervni dijelovi, na zadovoljavajućem nivou i u dovoljnoj količini.

⁶⁶ Ibidem.

⁶⁷ Ibidem.

⁶⁸ Ibidem.

4.17. Operativni testovi

Inspektori trebaju provjeriti da je navigacijska oprema u skladu s propisima i da radi ispravno, u skladu s priručnicima proizvođača i, po potrebi, s dodatnim operativnim provjerama propisanim u ovom Prilogu.⁶⁹

4.18. Završetak inspekcije

Kada je inspekcija obavljena na zadovoljavajući način, Inspektor će obavijestiti Zapovjednika, brodovlasnik ili njegovog predstavnika a po potrebi i zastavu koju brod vije u skladu s tim. Kada se kod instalacije ili uređaja utvrdi da je nedostatna ili je neispravna, treba preduzeti akciju u skladu sa propisima da se ti nedostaci otklone.⁷⁰

⁶⁹ Ibidem.

⁷⁰ Ibidem.

5. LOCIRANJE ELEKTRIČNIH, NAVIGACIJSKIH INSTALACIJA

5.1. Podnošenje planova

Brodovlasnici i brodograditelji treba da su obavješteni da unaprijed planiraju podatke o predložanim instalacijama navigacijske opreme u nove brodove u zavisnosti od klasifikacionog društva u fazi projektovanja. To će omogućiti rano priliku da odredi, koliko je to moguće, da li su prijedlozi u skladu s Pravilnikom. U slučaju postojećih brodova, brodovlasnik i brodograditelj se savjetuje da obavijeste klasifikaciono društvo i zastavu o predloženoj novoj instalaciji navigacijske opreme ili promjene postojećih instalacija u ranoj fazi u radu.⁷¹

5.2. Mjere predostrožnosti

Oprema postavljena u izloženom položaju ne bi trebala biti instalirana u izloženom položaju, ili na mjesto na kojemu se obično omogućuje ulazak vlage ili vode u nju, osim ako je odobren za kategoriju "izložen vremenskim prilikama" (bivši razred X) standarda IEC 60945. Elektromagnetska kompatibilnost (EMC). Sva oprema mora udovoljavati odgovarajućim zahtjevima EMC i inspektori bi trebali provjeriti uskladenost sa SOLAS V / 17 Elektromagnetska kompatibilnost i zakonske uslove navedene u smjernicama o bilješkama.

5.3. Zaštita magnetnih kompasu

Lociranje elektronskih navigacijskih uređaja treba, gdje je to moguće, osigurati da je tačnost brodskog magnetskog kompasu adekvatno zaštićena. Pažnja se usmjerava na relevantnim smjernicama u poglavlju 6.⁷²

Svaka jedinica tipske odobrene opreme je testirana kako bi se utvrdila minimalna sigurna udaljenosti na kojoj bi trebao biti instaliran i od upravljača i standarda magnetskog kompasu, kako se ne bi uticalo na tačnost tih kompasu bitno, a takve sigurne udaljenosti navedene su na uređaju u uputstvima o instalaciji ili u priručniku. Sigurnom udaljenosti uzima se u obzir i konstantnim ućinkom na magnetski kompas zbog prisutnosti magnetskog materijala i također varijabilnog ućinka zbog, na primjer, elektrićnih krugova ili otvaranja ili zatvaranja ladica ili panela. Dakle, pod uslovom da jedinica nije stavljena u poziciju bliće sredini kućišta magnetskog kompasu od propisane sigurne udaljenosti, uređaj se može ugraditi ili ukloniti bez potrebe za podešavanjem tog kompasu.⁷³

Prilikom instaliranja navigacijske opreme na odrećenom brodu, ako to treba dokazati neizvedivim neku posebnu jedinicu opreme na udaljenosti od magnetnog kompasu koji je jednak ili veće od odgovarajućeg sigurne udaljenosti, Inspektor treba istraćiti utjecaj takvog

⁷¹ Ibidem.

⁷² Ibidem.

⁷³ Ibidem.

razmještaja u okruženju s obzirom da li će kompas biti stabilan i greška može biti dopuštena prilagođavanjem kompasa. Ako je tip opreme postavljen koji nije odobren, a kompasna sigurna udaljenost nije mogla biti označene na njega. Kad god se takva oprema, drugi električni instrumenti i drugi uređaji koji proizvode magnetsko polje su smješteni ili položeni u blizini magnetskog kompasa, mora se voditi računa da se vidi da oni ne utiču na kompas i da li su pod naponom ili ne. Normalno za oprema za koju se ne zna "sigurna udaljenost" treba odvojiti od standardnog ili kormilarskog kompasa najmanje 7 metara. Ova udaljenost može ipak biti smanjena na 5 metara za standardne kompase i 3,5 metara za kormilarske kompase na brodovima manjim od 60 metara ukupne dužine.⁷⁴

Električni elementi s vratima, ladicama, itd, moraju biti udaljeni dovoljno da prilikom otvaranja prema bilo kom magnetskom kompasu trebaju biti tako smješteni da su na odgovarajućoj udaljenosti razdvajanja između kompasa i bilo kog magnetskog materijala prilikom njihovog otvaranja i korištenja.

5.4. Smetnje

Iako direktne radijske smetnje iz jedinica tipa odobrene opreme ne smiju biti pretjerane, te je poželjno da svi ti uređaji, a posebno oni koje sadrže radarski modulator, treba gdje je to moguće biti široko odvojeni od radio komunikacijskih sistema.⁷⁵

Električne smetnje ili mehanički zvukovi prouzrokovani navigacijskom instalacijom ne bi trebalo da spriječe uopće djelovanja druge opreme instalirane na brodu. Ako dođe do prekomjernih smetnji bitno je da se uzrok treba odrediti i preduzeti korake kako bi se osiguralo odgovarajuće suzbijanje odnosno prigušivanje tih smetnji. Istaknuto je da je krajnja odgovornost za lociranje i suzbijanje odnosno prigušivanje smetnj stvar za brodovlasnika i da se smetnje koje mjerljivo narušavaju prijem radio signala, ili rada drugih uređaja je rijetko uzrokovano opremom na kojoj je smetnje primjećene. Poglavlje SOLAS V/17 bavi se radio smetnjama na navigacijskim uređajima i utvrđuju dopuštene granice smetnji izazvanih raznim naponima i mjere koje treba preduzeti kako bi se smanjile te smetnje.

5.5. Buka

Pažnja treba obratiti na pozicioniranje jedinice navigacijskih uređaja kako bi se osiguralo da buka od njih neće ometati članova posade, bilo na ili izvan dužnosti. Smjernice o visini buke u raznim dijelovima broda nalazi se u Kodeksu za visinu buke na brodovima, koji je obavljena u konvenciji o zaštiti pomoraca na radu MLC 2010.⁷⁶

5.6. Toplota/ili isparenja

Posebna pažnja treba biti preduzeta kako bi se izbjeglo poticioniranje opreme na mjestima gdje je prekomjerna toplota i / ili isparenja koja mogu izazvati ometanje pri radu uređaja ili nepotrebno održavanje.

⁷⁴ Ibidem.

⁷⁵ Ibidem.

⁷⁶ Ibidem.

5.7. Vibracija

Nove instalacije, uključujući i antene, ukoliko je izvedivo, trebaju biti montirane na bazi ili platformi dizajnirana tako kako bi se spriječilo da performanse i pouzdanost instalacija bude pogođena vibracijama. Posebno u slučaju radarskih instalacija, oni ne bi trebali biti predmet vibracija veće od dozvoljenih, opstih uslovima za pomorsku navigacijsku opremu. Ako postoje dokazi koji ukazuju na to da su nedostaci u razvoju ili ponavljaju zbog prekomjernih vibracije inspektor treba naložiti otklanjanje od strane ovlaštenog servisa kako bi se osiguralo da su uređaji ispravno zategnuti.⁷⁷

5.8. Osmatranje i noćna vidljivost

Monitorena mostu za svu opremu treba pažljivo smjestiti tako da ne ometaju odgovarajuću vizualnu preglednost danju ili noću. Posebnu pažnju treba obratiti na osvjetljenje ploče sa instrumentima. To bi trebalo omogućiti navigatorima da imaju optimalne informacije i da su im jasno na raspolaganju, bez smanjenja njihove noćne vidljivosti ili uticaja na njihovu sposobnost da zadrže vidljivost.⁷⁸

5.9. Prevencija kod nesreća

Visokonaponski vodovi, i praćenje. Tip odobrene opreme mora biti tako konstruisan da postoje mehanizmi zaštite koji ili sprječavaju pristup visokom naponu pomoću visoko naponskih sklopki, prekidači za vrata i sl, ili osigurati da je pristup moguć samo pomoću alata kao što je pritisak, ključem ili odvijačima. Svaki uređaj sa tipski odobrenom opremom za ugradnju nesmije da predstavlja opasnost bilo fizičkog kontakta ili strujnog udara na operatore.

RF i X-zračenja predstavljaju opasnost za osoblje. Ako postoji takva opasnost, odobrenog tipa radar setovi moraju imati obavještenja upozorenja i upute iz priručnika (u slučaju RF zračenja) ili u priručniku i na naljepnici na opremi (u slučaju X-zračenja), pojedinim sigurnim udaljenostima. U slučaju ne-tipske opreme treba uzeti odobreni radar radi mjera opreza, slično onima koji su potrebni za tipske radare koji su odobreni skupom usporedivih karakteristika i performansi. Antenska jedinica treba biti smješten tako da ne predstavljaju opasnost za osoblje koje radi u blizini njih.⁷⁹

5.10. Dubinomjer

(Ref. SOLAS V/19.2.3.1)

⁷⁷ Ibidem.

⁷⁸ Ibidem.

⁷⁹ Ibidem.

5.11. Lociranje sonde

Jedan od najvažnijih razmatranja koje treba uzeti u obzir prilikom ugradnje dubinomjera je odabir položaja sonde. Idealan položaj je onaj u kojem je voda bez prozračivanja ispod sonde, a gdje su učinci površine, motora i propelera, kao i buke na minimum. Postoji, međutim, nekoliko mjesta u brodu koji su prikladni u svakom pogledu, i utvrđeni položaj da je zadovoljavajući u jednom dizajnu broda ne mora nužno proizvesti jednako dobre rezultate kod dizajna drugog broda. Glavni izvor prozračivanje je pramčani talas koji stvara brod dok se kreće u kojem se vodena para i pjena potiskuje ispod trupa. Nastali mjehuri struje i to obično počinju oko prve četvrtine dužine broda od pramca, i dalje se dijeli na oko tri četvrtine dužine od pramca. Strujanje mjehur varira po obliku i intenzitetu prema brzini, gasu, obliku luka i trupa, trimu broda, kao i stanje mora. Te činioce treba uzeti u obzir kod postavljanja sonde. Konkretno, u slučaju broda s pramčanim bulbom, jedini zadovoljavajući položaj može biti unutar samog bulba, iako je mogućnost fizičkog oštećenja veoma velika i mora se uzeti u razmatranje.⁸⁰

Da bi se izbjegla prozračivanje, poželjan položaj je na pramčanom piku, ali to može biti nezadovoljavajuće na brodu sa bulbom koji ima mali gaz naprijed, posebno u lošim vremenskim uslovima. Osim toga, oblik trupa može napraviti poteskoce pri ugradnji. Kod opterećenog broda normalnog dizajna pozicija unutar prve četvrtine dijela trupa broda dužine od pramca često će dati zadovoljavajuće rezultate. Na malim brodovima može doći do udaranja mora prilikom propinjanja pramca na more i tada treba biti pažljiv pri odabiru pozicioniranja sonde usled mogućeg oštećenja pri polvidbi teskim morem. Zadnji položaj može biti prikladniji za postavku u odnosu na pozicioniranje prednje sonde. Velika pažnja treba biti preduzeta, uzimajući u obzir poziciju krmene sonde kao prijemnika zbog nedovoljne udaljenosti od propelera kako bi se izbjegao učinak buke ili prozračivanja. Kad su ugrađene odvojeno odašiljanje i primanje pretvarača, oni bi trebali biti dovoljno odvojeni kako bi se spriječila interakcija između njih, ali odvajanje bi trebala biti što je moguće manja kako bi osigurali tačne podatke o dubini u plitkoj vodi.

Pozicioniranje sa bilo koje strane kobilice daje zadovoljavajuće rezultate.

Ostali faktori koje treba imati na umu kada se postavlja prijemni pretvarač su:⁸¹

- a) Sondu je najbolje postaviti u vodoravnom položaju. U nekim slučajevima blago prisanjaju uz projekciju trupa će vam pomoći izbjeći učinke zračenja na površini trupa. Ako pretvarač (sonda) stoji iz trupa bit će potrebno da se 'uklopi' sa dnom broda.
- b) Ako se, u iznimnim okolnostima, mora koristiti sonda sa prozorom, prozor bi trebao biti akustički transparentan, tako da je raspon opreme neće biti ugrožena.
- c) lociranje treba izbjegavati u blizini krmene, a posebno od prepreka, kao što je prednji propeler, pramčani propeler, usis vode / ispusnih cijevi, čepova i vanjskih uređaja za mjerenje brzine (Pito cijevi).

⁸⁰ Ibidem.

⁸¹ Ibidem.

- d) Kako bi se smanjili efekti valjanja i posrtanja položaj u blizini središnje linije treba odabrati kada god je to moguće.
- e) Kada je to moguće, treba biti pažljiv kako bi se smanjile smetnje između odjeka sonde i uređaja za brzinu (dopler sistem).
- f) Informacije o poziciji sonde treba držati na brodu u priručniku opreme.

5.12. Lociranje displeja

Displej bi trebao biti smješten na mostu u položaju kako bi se olakšao jednostavan pristup, pregled i servisiranje, a gdje potrebna rasvjeta potrebna za opremu ne ometa osmatranje i vođenje navigacije noću.

5.13. Magnetni kompas

(Ref SOLAS V / 19.2.1 i PRILOG 13 -. Savjeti o Magnetim kompasima)

5.14. Standardne komponente magnetnog kompasa

Svaki standardni magnetski kompas ugrađen u brod je trebao biti pojedinačno ispitan u ovlaštenoj ustanovi za testiranje gdje se potvrđuje da udovoljava traženim standardima. Svaki kormilarski magnetski kompas instaliran na brodu i svaki kompasni pribor i kutija za komponente trebaju biti odgovarajućeg tipa za koje je izdana potvrda o odobrenju tipa.⁸²

Svaki rezervni magnetski kompas na brodu trebao bi biti odobrenog tipa za koje ima potvrdu o odobrenju tipa izdana od ovlaštene ustanove što kada je brod opremljen sa standardnim kompasom koji je prenosnog tipa, a rezervni kompas zajedno s vlastitim elementom za očitavanje, trebaju biti pojedinačno certificirani. Na svim brodovima opremljenim više od jednog kompasa, kompasna posuda sa kardanskom jedinicom treba da bude izmjenljiva.

Adrese ovlaštenih ustanova za ispitivanje objekata nalaze se u Dodatku 13. Sva ispitivanja i certificiranja trenutno provodi se na BS 150 2269 standarda. Pod sheme za priznavanje uzajamno od ispitivanja i pregledi se obavljaju na brodskoj opremi. Potvrde o individualnim ispitivanjem za magnetske kompase, pribor, i ispravljanje grske uređaja kod ovlaštenih ustanova za ispitivanje u bilo kojoj od zemalja navedenih u u aneksu, može se smatrati kao ekvivalent potvrde koju izdaje MCA Ovlaštenog tijela (NB), pod uslovom da da je oprema bila odobrena od strane jedne od ustanova unutar EU, sposobne za testiranje kompasa i certificirane u skladu sa ISO 2269 za klasu glavnog kompasa A ili ISO 10316 za klasu B kompasa.⁸³

Ucesce zemalja s prijavljenim ovlaštenim tijelima koje su u mogućnosti ispitati i certificirati kompas su upisani u nomenklaturi zemalja odobrenim za to i to su: Danska, Finska, Island, Norveška, Portugal, Švedska, Velika Britanija, Njemačka i Francuska.⁸⁴

⁸² Ibidem.

⁸³ Ibidem.

⁸⁴ Ibidem.

5.15. Mjesto lociranja magnetnih kompasa

Standardni magnetski kompas, ukoliko je izvedivo, ce biti tako postavljen da bi se povećala njegova udaljenost od brodskog magnetskog materijala. Iako to može biti teško postići s obzirom na kraju prednjeg dijela mosta ili palubni kompasi, maksimalna, razumna, udaljenost treba postignuti su na pr podizanjem na kućišta na platformi obicno od plemenitog drveta upotrebom mesinganih sarafa za fiksiranje. Bilo koji magnetni materijal koji se nalazi u blizini kompasa po mogućnosti treba biti postavljen simetrično u odnosu na strane svijeta (kardinalno).

U brodovima neobičnog dizajna ili posebne namjene, i neke male brodove, adekvatno izdvajanje magnetskog kompasa od magnetskog materijala ne može biti izvodivo. U planovima podnesenim u fazi projektovanja treba uključiti sve predložene mjere, na primjer, korištenje unutarasnje kutija za magnetne komponente, i / ili korištenje ne-magnetskih materijala, s namjerom da se smanji utjecaj strukture broda na magnetsku kompas.⁸⁵

U slučajevima u kojima su samo pozicije sa strane na raspolaganju standardnim kompasima su takve da, nakon što su svi razumni koraci preduzeti kako bi se odvojio magnetski kompas od magnetskog materijala, značajne sumnje postoje u pogledu prikladnosti razdvajanja, vlasnik broda može biti obaviješten da će mjere biti prihvaćene za predmetni kompas u slučaju pregleda. Tako da se pregled može izvršiti, treba preduzeti sljedeće mjere koje dostavljaju kao preporuke iz SOLAS-a u skladu sa tehničkim pravilima:⁸⁶

- a) Kopija devijacije magnetskog kompasa nakon svakog podešavanja kompasa.
- b) Uzorak odstupanja u rasponu od geografske širine, kurseva i podataka, koji se proteže u razdoblje od šest mjeseci od datuma prvog podešavanja kompasa, je dovoljan da bi ukupna ocjena opšte uspješnosti kompasa mogla biti izvedena to jest testirana.
- c) Izjava zapovjednika broda kakvo je njegovo zapazanje i mišljenje o izvedbi standardnog kompasa tokom prvih šest mjeseci, koja se opisuje u (b) rubrici kompasne knjige, s komentarima na da li su relevantni korektori prilagođeni geografskim širinama, itd

Treba uskladiti da je standard ISO 694R primjenjiv - Pozicioniranje magnetskog kompasa na brodovima. Lociranje kompasa za male brodove sa ograničenjem i brodovima manjim od 60 metara duzine, dizajniran za korištenje na magnetskim širinama koje ne značajno uticati, takođe udaljenost od brodskog magnetskog materijala može se smanjiti postavljanjem na postolju od plemenitog drveta.⁸⁷

⁸⁵ Ibidem.

⁸⁶ Ibidem.

⁸⁷ Ibidem.

5.16. Obezbjedeње informacija o kursu za vrijeme kormilarenja u nuđi (SOLAS v/19.2.1.9)

Pozicija kormilarenja u nuđi je mjesto u odjeljku kormilarnice koje omogućava kormilarenje u nuđi. Na brodovima izgrađenim prije 01. Februara, 1992. godine pozicija za kormilarenje u nuzdi mogu se naci na nekom drugom mjestu odvojenom od kormilarnice. Kompasne podatke za kormilarenje u nuzdi treba obezbjediti pomocu ponavljacka na brodovima izgrađene nakon 1. Februara 1992. i treba ih osigurati pomoću ponavljacka žiroskopa ili rezervnog magnetskog kompasa ili njegovog ponavljacka. Kursni podaci pri kormilarenju u nuđi na brodovima izgrađenim prije 1. februara 1992. godine, mogu se izmjenjivati telefonom ili drugim sredstva komunikacije.

5.17. Nezavisnost od električne energije

Ako je samo magnetski kompas ugrađen na brod sa projekcijskim ogledalom, reflektujući ili model sa direktnim očitavanjem kursa, može koristiti kao normalan magnetskog kompasa i pri nestanku električne energije. (Vidi SOLAS V / 19.2.1.1).⁸⁸

5.18. Podešavanja kompasa

Smjernice za podešavanje magnetskih kompasa su date u Prilogu 13.

5.19. Snimanje kompasne greške

Svi brodovi trebaju imati tablicu devijacije magnetskog kompasa, koji treba biti redovno ažurirana do danas i sadržati datume prilagodjavanja i ponovnog podešavanja svakog magnetskog kompasa koji je instaliran na brodu. Odstupanja treba utvrditi pomoću nezavisno od žiro kompasa. Oficiri navigacije za vrijeme straže na mostu se savjetuju da provjere pogrešku kompasa nakon svake velike promjene kursa, ili barem jednom na za vrijeme straže na mostu za vrijeme plovidbe, kada nema većih promjena kursa. (Dodatak 13).⁸⁹

5.20. Operativna kontrola

Performanse svih magnetskih kompasa, uključujući i rezervnih dijelova treba provjeravati kako slijedi:⁹⁰

- a) Slobodno kretanje u kardanskom sistemu.
- b) Ručica magnetskog kompasa da pluta slobodno i na određenom nivou kompasne težnosti (likvor, glicerina ili mješavina alkohola i destilovane vode), i da se rotira bez trenja.
- c) Kompasna težnost mora biti nasuta do vrha bez mjehurića i bistra radi jasnog očitavanja.
- d) Kompasna ručica jasna i oštra (u čistom stanju) bez izobličenja ili promjena boje.
- e) Povećalo-optički sistem (ako ga ima) pravilno podešeno i čisto.

⁸⁸ Ibidem.

⁸⁹ Ibidem.

⁹⁰ Ibidem.

- f) Uređaj za očitavanje azimuta ili pramcanih uglova (Alhidada-smjerna ploča) uređaji i sredstva za osvjetljavanje u ispravnom stanju.
- g) Da ne curi tečnost oko vijka na dnu kompasa za izmjenu i dopunu kompasne tečnosti ili oko cepa za punjenje.

Dnevnik kompasne greške (devijacije) i devijacijska karta za svaki magnetski kompas koji je instaliran na brodu treba provjeriti.

6. □IRO KOMPAS

(Ref. SOLAS V/19.2.5.1 – 19.2.5.3)

6.1. Mjesto lociranja □iro kompasa

Matica □iro kompasa (glavna jedinica) treba biti postavljena na □vrstu vodoravnu bazu. To bi trebao biti slobodan od vibracija kao što je to mogu□e i imati dovoljno prostora oko ure□aja za pristup i ventilaciju. Adekvatna ventilacija je posebno va□no za ure□aje koji sadr□e ventilator za hla□enje. Linija pram□anice, ku□ište mati□ne jedinice i ponavlja□e koji se koriste za uzimanje vizualno azimuta treba uskladiti sa pram□anicom broda ili sa paralelnoš□u centralne uzduznice broda i kompasna ruza mora biti jasno vidljiva, tako da je precizno o□itavne brodskog kursa lako dostupno. Pozicija gdje je □iro kompas instaliran mora pru□iti kormilarske podatke o kursu, glavna jedinica (matica □iro kompasa) ili ponavlja□i, prema potrebi, trebaju biti postavljeni uz komandni polo□aj smješten tako da se kurs broda lako mo□e pro□itati od strane kormilara. Ponavlja□i na krilima mosta, ako su ugrađeni, treba postaviti na mjesta koja pru□aju maksimalni mogu□i nesmetan pogled horizonta kao i sto ve□i dio nebeskog baldahina. Radi snimanja nebeskih tijela i vo□enje sigurne navigacije smjeranjem objekata na horizontu.⁹¹

6.2. Operativna kontrola

Kompas bi trebao, ako je potrebno, ostavi da se slegne. (Napomena: - Mo□da □e biti potrebno za inspektora da izvrši kontrolu kompasa u luci na vezu uz dok i da da svoj sud o ta□nosti kompasa. Ako kompas ne slegne, tokom poravnanja razdoblja provjere da su svi ponavlja□i ostali u uskla□enom stanju sa glavnim kompasom. Provjerite je li podatak na bazi svih ponavlja□a uskla□en sa pram□anicom broda. Utvrditi grešku kompasa po najboljoj metodi koja je mogu□a u skladu sa okolnostima. Greška ne smije prelaziti: $0,75 \times \text{SECANS}$ geografske širine izraženo u stepenima. Ako brod nije vezan u luci dodatna greska mjerenja je dopuštena od $0,5^\circ$ izme□u kompasa i kompasnih ponavlja□a. Iskontrolisati da li se svi ponavlja□i koriste za potrebe navigacije i da li su uskla□eni sa glavnim □iro kompasom u okviru od $\pm 0,5^\circ$. Mehani□ki dijelovi krilnih ponavlja□a na mostu treba provjeriti kako bi se osiguralo da su u dobrom stanju i sposobni za rad na zadovoljavaju□i na□in. Kada je □iro kompas ili bilo koji ponavlja□ nisu pravilno poravnati, zapovjednik bi trebao zahtjevati da se obavi poravnanje (sinhronizacija) prije nego što brod isplovi.⁹²

⁹¹ Ibidem.

⁹² Ibidem.

7. NAUTIČKE KARTE

(Ref. SOLAS V/19.2.4)

7.1. Revidirano poglavlje v uključuje pomorske karte prema navigacijskom sistemu i opremu iz pravila 19.

Smjernice i napomene o korištenju papirnatih kartata nalaze se u Dodatku 3. Pomorske karte i publikacije moraju biti u skladu s definicijom iz SOLAS V / 2,2 i izdati "... službeno od strane ili uz ovlaštenje vlade, ovlaštenog Hidrografskog ureda ili druge odgovarajuće državne institucije te je dizajnirana da zadovolji zahtjeve pomorstva. "Iako u Velikoj Britaniji registrovani brodovi će vjerojatno koristiti relevantne UKHO karte i publikacije, inspektori trebaju imati na umu da su karte i publikacije izdate od strane drugih hidrografskih tijela tako će moći se dogoditi da su i oni prihvatljivi dok god zadovoljavaju definiciju SOLAS V. Inspektori koji imaju sumnju u pojedine karte i publikacije trebaju biti sigurni da te karte i publikacije moraju zadovoljiti zahtjeve planiranja i izvršenja planiranog putovanja i biti ispravljene i azurirane u skladu sa zahtjevima SOLAS V / 19.2.1.4. Dokaz da su ispravke izvršene treba provjeriti.⁹³

Novo Poglavlje V. Dopušta upotrebu elektronskih karata i informacijski sistem (ECDIS) da bi se zadovoljili zahtjevi grafičkog prikaza. Inspektor treba biti siguran da je sistem u upotrebi odobreni ECDIS i da koristi službene elektronske pomorske navigacijske karte (ENC) podatke i da je obezbjedjen sistem povratka informacija (back-up) koji su na snazi i u skladu sa SOLAS V / 19.2.1.5. Neki sistemi su prodani koji ne koristi službene podatke. Te su definisani kao Elektronski sistem karata (ECS) i ne ispunjava IMO ECDIS standarde. Brodovi koji su opremljeni ECS trebaju ispuniti zahtjeve i koristiti i ažurirane papirne karte. U područjima gdje je na raspolaganju nema ENC podaci ECDIS može se koristiti u "Raster" modu (raster Slike i prikaz sistema - RCDS,) pomoću raster pomorskih karata (RNCs). U takvim slučajevima, dodatni zahtjevi za mogućnost povratka informacija (back-up) moraju biti obezbjedjeni RCDS i također mora biti uskladjen sa prilogom 14 - ECDIS preporukama a i IMO cirkularnim pismom 207 za dodatne informacije o elektronskim kartama. IMO cirkularno pismo (koje je revidirano 2007. godine), objašnjava razliku između RCDS i ECDIS.⁹⁴

7.2. Radari

(SOLAS V/19.2.3.2 i 2.7.1)

7.3. Lociranje antene

Lociranje radarske antene treba pažljivo razmotriti, tako da je postignut odgovarajući kompromis koji uzima u obzir uticaj visine na performanse raspona i uticaja mora, fizički integritet i potrebe da se minimizira sektorsijenke i lažni odjeci putem refleksije.

⁹³

⁹⁴

Maksimalni radarski dohet zavisi, međ u ostalim faktorima, o visini antene. Međ utim, dok je porast u visinu antene poveđava raspon radar, to također poveđava amplitudu i opseg smetnji mora. Odjeci plutađa i malih plovila unutar podruđja morskih smetnji imaju mogućnost da uopste ne budu detektovani.

Fiziđka podloga za radarsku antenu mora biti dovoljno đvrsta da bi se sprijeđilo ovijanje koji đe izazvati gresku u očitavanju azimuta. Noseđa konstrukcija ne smije imati prekomjerne vibracije koje mogu smanjiti uđinkovitost, smanjiti pouzdanost i dovesti do ranog neuspjeha. Sektor zaslona ili slijepi sektor i lađna jeka:⁹⁵

- a) Interakcija antenskog snopa sa strukturom broda đe uticati na izvedbu radara kroz:
- b) Blokada pri đemu strukture poput jarbola i tokovi izravno u putu zraka od antene do cilja i time uzrokovati slijepi sektor, sektor u kom se neće vidjeti objekti na radaru.
- c) Refleksija u kojem se odrađava energije iz antene udara u dio dio strukture broda, kao što je jarbol, lijevak ili na palubu i time uzrokuje lađne ili iskrivljene odjeka.

Valja napomenuti da đe se slijepi sektori pojaviti kod nekih struktura, kao što su jarboli ili dimnjaci i oba đinioca djeluju naradar. Ovi uđinci ne samo da su povezani s metalnim konstrukcijama - svi objekti, da li su od metala, plastike, drveta, itd, mogu dovesti do smanjenja performansi.⁹⁶

Kao opšte smjernice prilikom instalacije, prepreka ne treba imati u - 10 dB širine snopa antene. Objekti kao što su jarboli, stubovi u tokovima horizontalne ravni antena mođe dovesti do zasjenđenog sektora, lađne jeke ili raspršivanja usmjerenih talasa. Ako oni ne mogu biti eliminisani takve zapreke bi trebale biti postavljene na najveđoj moguđoj udaljenosti razdvajanja od antene. Objekti unutar - 10 dB elevacije širinom snopa antene, tj 20° do 25° ispod linije vida takođe treba izbjegavati, jer oni uzrokuju degradaciju performansi; nagnute palube unutar ove regije takodje mogu proizveti lađnu jeku.

Podizanje antene tako da odasilje talase preko prepreka mođe biti prihvatljiva mjera, posebno kako bi se izbjegao slijepi sektor uzrokovan na pramcu broda, pod uslovom da ograniđenja navedena u tođkama 5.8.1 i 5.8.2 moraju imati na umu. Na brodovima koji đesto voze krmom, potreba da se izbjegne slijepi sektor na krmu ne treba zaboraviti.⁹⁷

Inspektor treba utvrditi da su slijepi sektori utvrđeni i obiljeđeni i da su prikazani uz monitor radara. Nakon instalacije širinu ugla i uticaj slijepog sektora treba biti određen od strane zapovjednika prvom prilikom u eksploataciji, snimljen i zabiljeđen. Za novi brod, to bi trebalo biti uđinjeno tokom probne voznje, te zabiljeđiti sve promjene koje đe vjerojatno uticati na slijepi sektor .

Uzrok i uđinak promjena slijepog sektora proizlaze iz privremenih varijacija, kao što su promjene u trimu, prevozu palubnog tereta kao i pozicija samarica i dizalica u razliđitim polođajima, i treba voditi ađutnu evidenciju slijepih sektora. Antene treba montirati tako da

⁹⁵ Ibidem.

⁹⁶ Ibidem.

⁹⁷ Ibidem.

se nalazemjestu gdje je najmanji uticaj od strane dizalica , samarice, radio antena, itd me \square usobnih smetnji / Ako se dvije radarske antene postave blizu jedna drugoj, one bi trebale biti tako smještene da se smanji rizik od ošte \square enja o radara zbog zra \square enja iz drugog radara.

7.4. Jedinice displeja

Glavni jedinica zaprikaz treba biti smješten na mostu sa kojeg je obezbije \square eno normalno upravljanje. Ovo su neki od faktora koje treba imati na umu pri odabiru najpogodnijeg polo \square aja za jedinicu displeja (monitor).⁹⁸

- a) kompasna sigurnosna udaljenosti. Dopuštena odvajanje jedinice displeja od magnetskih kompasu mo \square e diktirati stranu na kojoj ce biti instaliran displej.
- b) rasvjeta. Mala koli \square ina svjetlosti koja izlazi iz prijemnika mo \square e biti dovoljna da se miješa sa vizualnim osmatranjem kada je most u tami takozvano bljestavilo ekrana ; i tu \square e biti u slu \square ajevima kada je potrebna dodatnarasvjeta za ure \square aj za prikaz bilo za vođenje navigacije ili vršenje popravke na radaru i njegovo održavanje. S druge strane, moze postojati prejaka ambijentalna rasvjeta na mostu za u \square inkovito gledanje monitora. Navedene poteško \square e kao što je gore navedeno mogu se izbje \square i korištenjem raznih vizira odnosno radarskih zaslona da se izbje \square ne uticaj prekomjerne iluminacije.
- c) Smjer gledanja. Najmanje jedna jedinica za prikaz treba biti tako smješteni da promatra \square bude okrenut prema naprijed dok ih gledate, a da mo \square e lako odr \square avati vizualni osmatranje.
- d) stabilizacija azimuta. Inspektor treba provjeriti da li stvarni uglovi odgovaraju snimljenim azimutima na ulazu od senzora smjeranja.

7.5. Valovod i kablovi / monta \square a i kontrola

Valovod i kablovske vodilice bi trebale biti instalirane u skladu s uputstvima proizvo \square a \square a i dobre in \square enjske prakse. Inspekcija valovoda i mikrovalnih koaksijalnih kablova. Radarske instalacije su izgra \square ene od valovoda ili koaksijalnih kablova. Slijede \square e vrste su u opštoj upotrebi:⁹⁹

- a) \square vrsti valovodi sa pravougaonog presjeka šuplji iznutra;
- b) Polu- \square vrsti valovod, obi \square no su elepsastog presjeka;
- c) Fleksibilni valovodi, su obi \square no pravougaonog presjeka; i,
- d) Mikrotalasni koaksijalni kablovi.

Fleksibilni valovodi ne smiju se koristiti za duge staze jer su gubici u ovoj vrsti valovoda visoke. Me \square utim, mo \square e se koristiti u kratkim etapama da se prevladaju neka fizi \square ka ograni \square enja krutih ili polu-krutih valovode.

Opšta razmatranja:¹⁰⁰

⁹⁸ Ibidem.

⁹⁹ Ibidem.

¹⁰⁰ Ibidem.

- a) kako bi se smanjili gubici, valovoda ili koaksijalnih kablova staza (putanja) treba biti što je moguće kraće, a broj priključaka treba svesti na minimum.
- b) Kada je to moguće, broj zavoja se treba smanjiti provlačenjem kroz određene elemente konstrukcije da bi se smanjila dužina i izbjegle prepreke.
- c) put valovoda ne bi trebao voditi preko oštih ivica konstrukcije kako krutih valovoda tako i koaksijalnih kablova.
- d) Ako je to izvedivo, valovod ili koaksijalni kablovi i njihove staze vodilice moraju biti zaštićeni od slučajnog oštećenja, osiguravajući da se svi dijelovi izloženi riziku adekvatno zaštićeni.
- e) valovoda ili koaksijalne kablove trebalo bi poduprijeti i osigurati po cijeloj svojoj dužini.
- f) Da bi se smanjila kondenzacija, gdje je to moguće, provlačenje treba biti preusmjereno kako bi se izbjegle nagle promjene u temperaturi po cijeloj svojoj dužini.
- g) valovod i koaksijalne kablove ne trebaju se izvoditi na bilo koju površinu, ili na bilo kojem području, gdje mogu biti oštećena toplotom.
- h) ponovno korištenje valovoda prilikom promjene opreme treba sprovoditi samo ako je pregledana prethodno i ako je zadovoljavajuća. Postojeće valovode ne treba ponovno koristiti ako imaju bilo kakve vanjske znakove oštećenja ili korozije.

Kruti valovod:¹⁰¹

- a) Kruti valovod ne smije biti iskrivljen. Koljena i pletiva treba formirati samo pomoću ispravnih alata i sprava. Fleksibilni valovoda može se koristiti za premošćavanje nezaobilaznih etapa ili promjene smjera vodjenja.
- b) stalni kruti valovod ne bi trebao biti osiguran na površine koje se mogu kretati, pomicati u odnosu na druge; ili gdje su takve površine podložne pomjeranju vjerojatno da će imati različite frekvencije vibracija. Fleksibilni valovod treba koristiti za prevladavanje (premošćavanje) takvih problema.
- c) Sve spojnice valovoda bi trebale biti na dostupnim mjestima radi lakšeg pregleda, održavanja i eventualnih intervencija. Gdje se valovod provlači iza obloga detalje trase i pristupne tačke bi trebale biti dostupne.

Polu-kruti valovodi:¹⁰²

- a) polumjer zavoja u polu-krutom valovodu i njihovim stopama uvrtnja ne treba, odnosno, ne smije biti manji od minimalnog radijusa savijanja ili prelaziti maksimalne stope uvrtnja navedene od strane proizvođača. Obavezno izbjegavati prelamanje polu-krutih valovoda.
- b) Dok je polu-kruti valovod tolerantniji za instalaciju od krutih valovoda, preporuke proizvođača u vezi premošćivanje površina koje se mogu kretati u odnosu na svaku drugu površinu treba podrobno razmotriti.

¹⁰¹ Ibidem.

¹⁰² Ibidem.

Fleksibilni valovod:¹⁰³

- a) dvije vrste fleksibilnog valovoda su u opstoj upotrebi, oni koji su projektirani za zavoje i onih koji ne trpjeti uvrtnje. Polumjeri zavoja i, gdje je primjereno, stopa uvrtnja fleksibilnog valovoda ne treba, biti manja od minimalnog radijusa savijanja ili da premašuje najveći dozvoljeni broj prevoja navedenog od strane proizvođača.
 - b) Fleksibilni valovoda ne bi trebao prolaziti kroz bilo koji oblik kompresije ili da trpi pritiske.
 - c) Fleksibilni valovoda ne bi trebao biti istegnut i pod nategom.
- a) Mikrovalni koaksijalni kablovi:
- a) Mikrovalni koaksijalni kablovi po mogućnosti se trebaju izvoditi u jednoj kontinuiranoj dužini izmeću primopredajnik i skenera.
 - b) polumjeri zavoja koaksijalnog kabla ne smije biti manji od minimalnog radijusa savijanja navedni od strane proizvođača.
 - c) dati navodi otpornost na vibracije i da se omogući pričvrscivanje kablovskih završetaka, te je poželjno za oba kraja kabla da budu fiksni i bez vibracija.

7.6. Operativna kontrola

Inspektor treba provjeriti ukupnu učinkovitost radarske instalacije pažljivim promatranjem poznatih odgovorajućih jeka (objekata) u blizini broda. To je subjektivna metoda i oslanja se na prosudjivanje inspektora, uz stručno uvažavanje kvalitete radarske slike koja se može dobiti u tom području.

Rad monitora i njegove performanse takođe treba provjeriti i, gdje je to moguće, monitor treba usporediti s oznakom za kalibraciju ili zapis. Poravnavanje radar-markera sa linijom pramčanice broda mora se provjeriti usporedbom vizualnih azimuta, u odnosu na brodskim kursom, identifikovanih radarskih objekata sa azimutima na zaslonu monitora između jeka i linije smjera. Vizualni azimuti, ukoliko je izvedivo, treba uzeti iz pozicije koje ne dovode paralakse u postupku usklađivanja. Gdje marker kursa nije tačno poravnat, zapovjednik bi trebao biti informisan i bice zatraženo da se sprovede ponovno poravnanje prije nego što brod isplovi.

Gdje se elektronsko ucrtavanje osigurano pomoću test programa i sadrži kako bi se omogućilo provjeravanje integriteta opreme se mora provjeriti, kako je opisano u uputama za rukovanje, inspektori bi trebali iskoristiti te programe za testiranje ili obližnje objekte pri ocjenjivanju performansi radarskog uređaja.¹⁰⁴

7.7. Mjerne jedinice sektora

Proračun iz poznavanja širine jarbola ili nekog drugog objekta koji bi mogli uzrokovati slijepi sektor radara, i njegovog položaja od centra radarske antene, može poslužiti kao

¹⁰³ Ibidem.

¹⁰⁴ Ibidem.

koristan vodič za moguću pojavu slijepog sektora na radarsko zaslonu. Međutim, stvarne uglove širine slijepog sektora treba odrediti na moru. Dvije moguće metode su:¹⁰⁵

a) Promatranje ponašanja odjeka sa malim izoliranim objektom, kao što je plutača koja nije opremljen sa ugaonim reflektorom ili sa odasiljacom, kada se brod polako okrene za 360 ° na udaljenosti od jedne milje ili tako od objekta, Zaslon jedinica treba pažljivo gledati, a azimute izmeću kojih odjek od bove nestaje i ponovno se pojavljuje uzeti kao što pokazuje slijepi sektor jedan ili više sektora. More bi trebalo biti mirno, tako da se jeka ne raspruje u moru ili skriva od morskih talasa sa vremena na vrijeme, ili u slučaju plutače ili drugih plovniha objektata čija jeka se gubi privremeno zbog bilo valjanja broda pri kretanju.

b) Promatranje slijepog sektora sa pozdinskom kontrolom smetnji od mora.

Napomena: Sjenka sektora se ne može pravilno procijeniti upotrebom filtera mora, ili filtera za kislu odjeci sa obje strane sektora mogu se širiti i davati iluziju da su objekti u sektoru pridruženi. Niti se može na zadovoljavajući način odrediti u zatvorenoj vodi misli se na luke ili uske zalive, zbog vjerojatnosti odbijenih ili više puta odbijenih povratnih talasa, lažnim ili višestrukim odjecima sa obližnjih zgrada ili drugih brodova odnosno objekata.

7.8. Radarski objekti

SOLAS V / 19 određuje primjenu tri vrste uređaja za radarsko plotovanje. Vrsta primjene zavisi od veličine broda. Svako radarsko plotovanje je integralni dio radara. Inspektori trebaju provjeriti da li je točan smjer i brzina, informacija koje su na ulazu opreme i da se brzina mjeri kroz vodu u smjeru pramca i krme u smjeru kretanja broda. Inspektori trebaju provjeriti da se GPS ne koristi za pružanje podatke o brzini za ARPA i ATA. GPS omogućuje brzinu preko dna i na ARPA / ATA displeju može biti pogrešni podaci u morskim područjima gdje su jake struje, ako se koristi za izbjegavanje sudara. Razlog je pogresan proračun brzina.

Svi uređaji za plotovanje moraju pružiti informacije koje moraju sadržavati broj plotovanog objekta, razdaljinu kao azimut, CPA i TCPA, kurs pravi i brzinu.

PRILOG 16 - Radarska oprema objašnjava razliku u sposobnosti izmeću svake vrste.¹⁰⁶

Pomagala za elektronsko ucrtavanje (EPA)

Inspektor treba, ako je moguće, provjeriti da se najmanje 10 ciljeva mogu ručno plotovati s izborom od pravih i relativnih vektora na najmanje 3,6 i 12 nm. rasponu skale.

Automatska pomoć pri praćenju (ATA)

Inspektor treba provjeriti, ako je moguće, da se najmanje 10 ciljeva mogu se dobiti i automatski pratiti sa izborom od pravih i relativnih vektora na najmanje 3,6 i 12 nm. rasponu skale.

¹⁰⁵ Ibidem.

¹⁰⁶ Ibidem.

Auto-praćenje mora biti u mogućnosti da se aktivira alarm kad meta prelazi odabranu zonu ili udaljenost, CPA, TCPA a kada je cilj izgubljen.

Automatsko Radarsko Plotovanje (ARPA)

Inspektor treba provjeriti, ako je moguće, da se najmanje 20 ciljeva mogu dobiti i ručno i automatski.

ARPA mora biti u mogućnosti da aktiviraju alarm kad meta prelazi odabranu zonu ili udaljenost, CPA, TCPA a kada je cilj izgubljen.

Simulacija probnog manevra mora biti dostupna da se procijeni u inak svakog predložnog manevra vlastitog broda.

ARPA treba osigurati test program kako bi se omogućila provjera integriteta opreme i uređaja. Oni su opisani u operativnom priručniku. Inspektori trebaju iskoristiti podatke tih ispitnih programa ili objekata pri ocjenjivanju performansi ARPA uređaja.

8. BRZINA I MJERENJE RASTOJANJA

SOLAS V/19.2.3.4

8.1. UOPŠTENO

Regulacija V / 19.2.3.4 zahtijeva da svi brodovi 300gt i više, koji su opremljeni SDME (Speed Measurmen Equipment) koji mjeri brzinu kroz vodu. Uređaji koji mogu mjeriti brzinu kroz vodu ili brzinu preko dna i (kao što su Doppler prijemnici) su prihvatljivi, ali se ulaz informacija na radarskoj opremi mora osigurati preko brzinomjera koji mjeri brzinu kretanja broda kroz vodu.¹⁰⁷

Brodovi 50000 GT i veći moraju biti opremljeni SDME koji mjeri brzinu i udaljenost u odnosu na zemlju naprijed i u poprečnom smjeru, kao i brzinu kroz vodu. Ulaz na radaru i dalje mora biti brzina kroz vodu. Lociranje. SDME sonda uređaja bi trebala biti smještena tako da se izbjegne, ako je izvedivo, blizina svih podvodnih otvora ili ispusti iz trupa, kao što su šepovi, anoda ili drugi pretvarači, tako da je zadovoljavajuće performanse cjelokupnog uređaja mogu postići. Smjernice u poglavlju 4.1 mogu se koristiti za lociranje podvodnih pretvarača za Doppler sistem. Ako je ugrađen brzinomjer sa tegljem, položaj brzinomjera mora biti propisan i odobren kao i da je poznata dužina teglenice i njenog rotirajućeg dijela. Kod upotrebe, koliko je to izvodljivo u neposrednoj blizini broda rotirajući dio teglenice kao i sama teglenica nema prepreka ili ometanja tokom rotiranja od brodskih podvodnih izdanaka ili rada propelera ili bilo kakav uticaj kormila ili njegove opreme.¹⁰⁸

Lociranje sonde za elektromagnetski (EM) brzinomjer uređaja za mjerenje udaljenosti. Položaj sonde je od primarnog značaja za rad elektromagnetskog brzinomjera EM kao i SDME. Idealan položaj je onaj u kojem postoji tako zvana "čvrsta" voda bez prozračivanja ispod sonde. Te bi, u svakom slučaju, morao biti montiran tako da su njegove elektrode uronjene u vodu konstantno. Postoji samo nekoliko mjesta na brodu koji su prikladni u svakom pogledu, a osim toga položaj će se utvrditi da je zadovoljavajući kod jednog dizajna broda što ne mora proizvesti jednako dobre rezultate kod drugog broda.¹⁰⁹

Da bi se izbjeglo prozračivanje ispod trupa broda spojnice za sonde trebaju biti instalirane u pramčanom dijelu broda gdje su granice debljine sloja i turbulencija na minimumu. Spojnice sonde bi trebalo distancirati i od ljučnih kobilica, radi smanjenja bilo kakvih podvodnih turbulencija ozračivosti. Probne ili izbožene senzora mogu se na zadovoljavajući način ugraditi na drugim dijelovima broda, ali ih treba postaviti u skladu s preporukama proizvođača. Ostali faktori koje treba imati na umu prilikom uklapanja pretvarača su kako slijedi:¹¹⁰

- a) orijentacija sonde treba biti kao što je navedeno u priručniku za opremu.

¹⁰⁷ Ibidem.

¹⁰⁸ Ibidem.

¹⁰⁹ Ibidem.

¹¹⁰ Ibidem.

- b) Sonda treba biti postavljena u položaju koji ima suvi pristup, jer možda će morati biti uklonjena radi čišćenja ili servisiranja.
- c) Bitno je da nema masti ili anti-fouling boja da pokrivaju sonde elektrode. Ako se to dogodi to će spriječiti ispravan rad opreme.
- d) Umreženje izmeću sonde i elektronske jedinice trebaju biti u skladu sa preporukom proizvođača.

Displej na navigacijskom mostu bi trebao biti smješten u položaju kako bi se olakšao jednostavan pristup i pregled i gdje je vidljivost optimalna i da ne ometa osmatranje tokom navigacije.

9. POKAZIVAČI OKRETA

(Ref. SOLAS V/19.2.9.1)

9.1. Lociranje

SOLAS V / 19 zahtijeva prikazivač okreta broda (Rate of Turn) mora biti instaliran svim brodovima iznad 50000gt i više. Displej na navigacijskom mostu bi trebao biti smješten u položaju kako bi se olakšao jednostavan pristup i pregled i gdje je vidljivost optimalna i da ne ometa osmatranje tokom navigacije.¹¹¹

9.2. Globalna satelitska navigacija

Ref. SOLAS V/19.2.1.6)

Svi brodovi bez obzira na veličinu moraju biti opremljeni s GNSS prijemnikom. To može vjerojatno biti GPS prijemnik koji koristi američki GPS(Global Positioning System) koji može ali i ne mora biti opremljena za pružanje diferencijalne korekcije (DGPS). Ruski GLONASS sistem ili zemaljski navigacijski sistem sa prijemnikom može zadovoljiti zahtjeve SOLAS V / 19.¹¹²

Posebnu pozornost treba obratiti na ispravne podatke ulaze / izlaze. Posebnu pozornost treba obratiti na antenu i njene veze.

GNSS prijemnik također izražava i brzinu u odnosu na tlo. Inspektor bi trebao provjeriti koji podatak o brzini ulazi na radare, jer radar zahtijeva podatke brzine broda kroz vodu.

9.3. Automatski identifikacioni sistem (ais)

(Ref SOLAS V/19.2.4)

Automatskim identifikacionim sistemom moraju biti opremljeni svi novi brodovi od 300gt i više na međunarodnim putovanjima i 500gt i više na ne-međunarodnim putovanjima. Postojeći brodovi moraju biti opremljeni AIS'om prema rasporedu navedenom u SOLAS V / 19.2.4.¹¹³

Detaljnije informacije o AIS zahtjevima su propisani u dodatku 17. koji uključuje Smjernice IMO za instalacije AIS na brodovima (Circ.227)

AIS jedinica pruža identifikaciju drugih plovila putem iste opreme i osigurava njihovu poziciju kurs i brzinu kao i druge važne informacije.

Inspektori trebaju provjeriti da li potrebna oprema radi ispravno i da odašilje tačne podatke za vlastiti brod i prima AIS podatke o ostalim objektima koji su opremljeni AIS uređajem.

DODATAK 17 - Upute i IMO smjernice trebaju biti usklađene. Ovo sadrži tablicu podataka o AIS transmisiji.

¹¹¹ Ibidem.

¹¹² Ibidem.

¹¹³ Ibidem.

Inspektor treba provjeriti da li je statika "Static" (identifikacija) podataka ispravno programirana u AIS uređaju, kao i navigaciji status koji se može mijenjati po potrebi i da se mogu unijeti informacije o putovanju i lako promijeniti kada je to potrebno.

Smjernice za ovu novu opremu su sadržane u dodatku 17 i posebno upozoravaju na korištenje AIS-a za izbjegavanje sudara i opasnosti od korištenja VHF-a u situacijama izbjegavanju sudara.

Inspektori mogu zatražiti pomoć od VTMISS-a radi provjere rada AIS-a. Displeji VTMISS stanice prikazuju sve informacije AIS.

Euronav sistem ne pruža sve informacije koje AIS pruža ali sljedeće informacije bi trebale biti primljene:¹¹⁴

Pozicija (dobijena markiranjem i očitavanjem podataka na AIS displeju).

MMSI broj broda

Ime broda

Vrsta broda (ali ne mora, jer to nije obavezno u specifikaciji)

COG Kurs preko dna

SOG Brzinu preko dna

Dužina broda

Informacije se mogu zatražiti i od "VTS" radi provjere.

¹¹⁴ Ibidem.

10. SNIMANJE DOGAĐAJA (VDR) I POJEDNOSTAVLJENI SNIMANJE PODATAKA

SNIMANJE (S-VDR)

(SOLAS V/20 i SOLAS V/18.8)

Snimanje podataka plovidbe (Voyage Data) moraju se ugraditi u sve putničke brodove i druge brodove preko 3000 gt. prema zahtjevima SOLAS V / 20 i Dodatka 10. Postojeći brodovi, osim ro-ro putničkih brodova, mogu biti oslobođeni ovog propisa VDR ako se smatra od strane prepoznate organizacije da je nerazumno i neizvedivo (SOLAS V / 20,3). Međutim pod SOLAS V / 20,2 postojećih teretni brodovi trebaju biti opremljeni Pojednostavljenim snimanje plovidbe (VDR) ili (S-VDRs) prema zadanim zahtjevima.¹¹⁵

VDRs podliježu godišnjoj provjeri performansi pod SOLAS V / 18,8 i detalje o testu i certifikovanju moraju se držati na brodu i moraju biti dostupni inspektorima na uvid.

Inspektori trebaju provjeriti stanje VDR takođe moraju provjeriti i performanse kao i certifikate da li je propisano obavezno i redovno održavanje izvršeno i da li je zabilježeno u dnevniku održavanja. Inspektori se moraju uvjeriti kada je sledeća godišnja provjera performansi i da li se slijedite procedure propisane u dodatku 10.

10.1. Integrirani komandni most i integrirani navigacijski sistem

(Ref. SOLAS V/19.2.9.6)

Integrirani komandni sistem na mostu (IBS) definise se kao kombinacija sistema koji su međusobno povezani kako bi se pristup informacijama senzora ili komande / kontrole iz radne stanice kako bi se povećalo sigurno i djelotvorno upravljanje na navigacijskom mostu .Integrirani navigacijskih sistem (INS) je dizajniran za procjenu i kombinovanje ulaza podataka iz nekoliko senzora, i pruža navigacijske informacije, upozorenja o opasnostima i pokazatelj degradacije informacija integriteta, daje informacije velike preciznosti i pouzdanosti. Neuspjeh jednog IBS podsistema mora dati vizualni i zvučni alarm i ne smije prouzrokovati gresku u radu bilo kog drugog pod-sistema. INS bi trebao biti u mogućnosti da obezbhedi nesmetan rad svih ostalih komponenti sistema samostalno.¹¹⁶

Oficiri navigacije moraju biti upoznati s radom IBS i INS, a posebno moraju biti upoznati s alarmima i biti u mogućnosti da izvrše bilo kakve nužne radnje u slučaju kvara sistema. Jasni uputi moraju biti na raspolaganju za sistem i na vidnom mjestu istaknuti.¹¹⁷

¹¹⁵ Ibidem.

¹¹⁶ Ibidem.

¹¹⁷ Ibidem.

ZAKLJUČAK

Kada govorimo o inspekcijskom nadzoru bitna karakteristika je napomenuti da se koriste iste procedure kao i kod zemalja članica koje su pristupile Pariškom memorandumu. Ista baza podataka, zapisnici i ostatak formulara. Tako da prema tome prilikom same inspekcije, zaposleni inspektor vodi računa i pazi na sve sertifikate koje brod mora da posjeduje, obračunajući na to da taj brod ne predstavlja problem, tj. da ima neki rizik koji bi ugrozio sigurnost morske okoline i ljudi, da brod posjeduje zaštitu i da posada ima određen nivo znanja za upavljanje brodom. Ukoliko se potvrdi da brod nema određene sertifikate inspektor ima za cilj da zabrani isplavlavanje dok ne ispuni sve ove uslove za plovidbu i da nema opasnosti po ljudskim životima, kao i po morskoj okolini. Nakon svih ovih provjera u našim lukama se svi podaci unose u informacionu bazu podataka Sirenac, i samim tim svi podaci postaju dostupni inostranim zemljama koje su članice Pariškog memoranduma. Pomorski zakon i pravilnik o obavljanju inspekcijskog nadzora nad stranim brodovima prate savremena rješenja međunarodnih konvencija i smjernica koje je zapisala Evropska Unija. Prema tome može se slobodno reći da naša zemlja aktivno učestvuje u povećanju sigurnosnih standard na moru, njegovoj okolini, radnih i životnih uslova članova posade. Stalnim dopunjavanjem i usavršavanjem naših inspektora, nadzor nad stranim brodovima postaje djelotvoran i učinkovit u smislu povećanja pomorske sigurnosti pri plovidbi. Stalnim povećanjem broja članica država koje pristupaju i koje koriste anekse i procedure Pariškog memoranduma, aktivno smanjuju broj brodova koji uplovljavaju bez sigurnosnih standarda.

Cilj ovog istraživačkog rada je bio da se prikaže na koji se način vrši inspekcijski nadzor nad stranim brodovima sa osvrtom na komandni most. Prema tome može se zaključiti da se inspekcijski nadzor u lukama Crne Gore sprovodi prema protokolima i zakonima koji se odnose na Pariški memorandum. Može se takođe naznačiti da je u avgustu 2015. godine odrađen prijedlog zakona koji se odnosi na ratifikaciju Pariškog memoranduma.

LITERATURA

Štampani izvori:

1. Brusaw, C., Gerald, J., Alred, E., „Paris MOU“, St. Martin's Press . New York, 2009.
2. Ivošević, B., „Pomorsko pravo“, (Materijal za spremanje ispita na specijalističkom studiju), Tivat, 2011.
3. Kidman, P., „Port State Control“, Inter Cargo, New York, USA, 2011.
4. Rudolf, D., „Morski privredni pojas u međunarodnom pravu“, Književni krug, Split, 2001.
5. Ukaz o proglašenju zakona o potvrđivanju Pariškog memoranduma, o razumijevanju kontroli države luke, Vlada Crne Gore, Podgorica, 2015.

Internet izvori:

www.mcga.gov.com

www.parismou.org