

Skupština Crne Gore

Predsjedniku Ranku Krivokapiću

DPS

DEMOKRATSKA PARTIJA
SOCIJALISTA CRNE GORE

POSLANIČKI KLUB

		CRNA GORA	81000 Podgorica
		SKUPŠTINA CRNE GORE	etra Cetinskog 10
PRIMLJENO:	14. XI	20 13	GOD. 42 161
KLASIFIKACIONI BROJ:	14-4/13 - 2/5		
VEZA:	e-mail: klub.dps@skupstina.me		
EPA:	253 XXV		
SKRAĆENICA:	Broj:	PRILOG:	

Datum, _____

Na osnovu člana 148 Poslovnika Skupštine Crne Gore, na **Predlog Zakona o sigurnosti pomorske plovidbe**, podnosim amandman:

AMANDMAN

U predlogu Zakona o sigurnosti pomorske plovidbe član 44 mijenja se i glasi:

Tegljenje, odnosno potiskivanje u luci obavlja se samo na zahtjev zapovjednika plovnog objekta i sa brojem tegljača, odnosno potiskivača koje on zatraži.

Izuzetno od odredbe stava 1, ovog člana, u slučaju nevremena, prenatrpanosti luke, istovremenog manevrisanja više plovnih objekata ili ako plovni objekat prevozi opasne terete, Kapetanija može odrediti broj tegljača, odnosno potiskivača koji se moraju koristiti za određeni manevar sa plovnim objektom.

Zapovjednik broda iz stava 1, ovog člana, dužan je blagovremeno zatražiti asistenciju tegljača, odnosno potiskivača za namjeravani manevar plovnog objekta.

Kada više plovnih objekata istovremeno traže asistenciju tegljača, odnosno potiskivača, a nema dovoljno tegljača, odnosno potiskivača, ili kada je ugrožena sigurnost plovidbe, ljudskih života ili može doći do zagađivanja mora, Kapetanija određuje redosljed tegljenja, odnosno potiskivanja, vodeći računa da linijski brodovi imaju prednost priveza.

OBRAZLOŽENJE

Predlogom Zakona, članom 44, propisano je:

„Kod uplovljavanja i isplovljavanja broda u i iz luke zapovjednik broda je dužan radi sigurnosti broda ili luke da zatraži upotrebu tegljača, odnosno potiskivača.

Zapovjednik broda u dogovoru sa pilotom određuje broj tegljača, odnosno potiskivača koji će se koristiti za manevrisanje broda.

Ako pilot broda smatra da broj tegljača, odnosno potiskivača ne garantuje sigurnost broda ili luke za vrijeme manevrisanja broda, obavijestice nadležnu Lučku kapetaniju, koja će odrediti minimalni broj tegljača, odnosno potiskivača potreban za sigurno manevrisanje broda.

Kada više brodova istovremeno traži tegljenje, odnosno potiskivanje, a nema dovoljno tegljača, odnosno potiskivača, Lučka kapetanija određuje prioritet tegljenja, odnosno potiskivanja, vodeći računa da linijski brodovi imaju prednost.

Izuzetno od stava 2 ovog člana, Lučka kapetanija može odrediti i veći broj tegljača, odnosno potiskivača, kada su loši vremenski uslovi, prenatrpanost luke, istovremeno manevrisanje više brodova ili kada brod prevozi opasne materije.

Izuzetno od stava 1 ovog člana upotrebu tegljača, odnosno potiskivača nije dužan da zatraži zapovjednik broda koji ispunjava uslove u pogledu tipa, veličine i opremljenosti broda.

Odredba stava 6 ovog člana ne primjenjuje se u slučaju kvara broda, loših vremenskih uslova prenatrpanosti luke, istovremenog manevrisanja više brodova ili kada brod prevozi opasne materije. Broj tegljača, odnosno potiskivača, njihovu snagu i vučnu silu u odnosu na veličinu, tonažu i snagu mašinskog kompleksa broda, koji koristi usluge tegljača, odnosno potiskivača, način vršenja vuče odnosno potiskivanja i bliže uslove u u pogledu tipa, veličine i opremljenosti broda iz stava 6 ovog člana propisuje Ministarstvo.“

S tim u vezi, ukazujem da u dosadašnjoj praksi, prevashodno zbog prirodnih i tehničkih karakteristika naših luka, nikada nijesu propisivane ovakve ili slične mjere, pa se opravdano nameće pitanje koji su to razlozi da se oni sada propisuju.

Štaviše, važećom Uredbom o održavanju reda u lukama i na ostalim djelovima obalnog mora i unutrašnjim plovnim putevima ("Sl. list RCG", br. 41/06 od 30.06.2006), upotreba tegljača je regulisana članom 28, kojim se precizira sledeće:

"Tegljenje u luci obavlja se samo na zahtjev lica koje upravlja plovnom objektom i sa brojem tegljača koje ono zatraži.

Izuzetno od odredbe stava 1 ovog člana, u slučaju nevremena, pretrpanosti luke, istovremenog manevrisanja više plovnih objekata ili ako plovnii objekat prevozi opasne terete i u drugim opravdanim slučajevima, Kapetanija može odrediti broj tegljača koji se moraju koristiti za određeni manevar plovnom objektom."

Nadalje:

- Konvencije i preporuke Međunarodne pomorske organizacije – IMO, brodarima takođe ne nameću slične troškove i obaveze, a takođe to nije praksa ni lučkih vlasti,
- Obavezna upotreba tegljača ne postoji u Hrvatskoj, Italiji, Malti, kao ni u drugim mediteranskim i drugim lukama,
- Brojni su ekonomski razlozi koji ovakav predlog čine neodrživim, u uslovima velike krize pomorstva na globalnom planu, a posebno kad se uzme u obzir uticaj na poslovanje i konkurentnost naših luka,
- Na predlog za uvođenje ovakve mjere, već su reagovali brojni poslovni partneri naših pomorskih agencija koji su istakli pitanje buduće saradnje zbog neisplativosti poslovanja pod tim uslovima, naročito operatora kontejnerskog transporta i organizatora kruzer putovanja,
- Na kontejnerskom tržištu vlada potpuni poremećaj ponude i potražnje te imamo potpuni slom vozarinskog tržišta, gdje vozarinski prihodi ne pokrivaju troškove,
- Barska luka bi usvajanjem predložene norme pretrpjela znatne negativne posljedice, usljed prestanka redovnog ticanja od strane kontejnerskih brodova zbog neisplativosti,
- Primjena predložene norme na Luku Kotor je takođe negativna jer istu čini daleko nekonkurentnijom u odnosu na ostale destinacije za kruzere koji je posjećuju.

Poslanik

Dr Filip Vuković

