



Crna Gora
Vlada Crne Gore
Broj: 08-1605/11
Podgorica, 6. decembra 2013. godine

PRIMLJENO:	9. 12. 2013. GOD.
KLASIFIKACIONI BROJ:	14-9/13-2/12
VEZA:	
EPA:	253 XXV
SKRAĆENICA:	PRILOG:

PREDSJEDNIKU SKUPŠTINE CRNE GORE

PODGORICA

Vlada Crne Gore, na sjednici od 5. decembra 2013. godine, razmotrila je Amandman poslanika poslanika dr Filipa Vukovića na Predlog Zakona o sigurnosti pomorske plovidbe, koji je dostavila Skupština Crne Gore.

Amandman glasi:

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 stave 1, ovog člana, u slučaju nevremena, prenatrpanosti luke istovremenog manevrisanja više plovnih objekata 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 manevra 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.

Vlada ne prihvata Amandman.

O b r a z l o ž e n j e:

Predlogom zakona o sigurnosti pomorske plovidbe, između ostalog, uređuju se pitanja koja se odnose na pilotažu, što je do sada bilo uređeno Zakonom o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi ("Službeni list SRJ", br. 12/98, 44/99, 74/99 i 73/00) i Zakonom o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi ("Službeni list RCG", br. 17/78, 8/79, 19/87, 22/90 i 13/91) i propisima koji su donijeti na osnovu ovih zakona.

Međutim, imajući u vidu sadržinu predloženog Amandmana, a u smislu odredbi kojima se uređuje upotreba tegljača, odnosno potiskivača, ovo pitanje je uređeno Uredbom o održavanju reda u lukama i na ostalim djelovima obalnog mora i unutrašnjim plovnim putevima ("Službeni list RCG", broj 41/06). Naime, članom 28 navedene uredbe propisano da se tegljenje u luci obavlja samo na zahtjev lica koje upravlja plovnim objektom i sa brojem tegljača koje ono zatraži, a da izuzetno, u slučaju nevremena, prenatrpanosti luke, istovremenog manevrisanja više plovnih objekata ili ako plovnih objekata prevozi opasne terete i u drugim opravdanim slučajevima, Kapetanija može odrediti broj tegljača koji se moraju koristiti za određeni manevar plovnim objektom. Imajući u vidu navedeno, nesumnjivo je da se zakonodavac nije upustio u taksativno nabranje

izuzetaka, već je, prvenstveno cijeneći sigurnost plovidbe, dao ovlašćenje Kapetaniji, kao nadležnom organu, da "i u drugim opravdanim slučajevima" može da odredi broj tegljača, koji se moraju koristiti za određeni manevar plovnim objektom. Međutim, članom 29 tačka 17 iste uredbe zabranjeno je plovnim objektom uploviti, odnosno isploviti u i iz luke bez pilota i upotrebe odgovarajućeg broja tegljača, ako se radi o obaveznoj pilotaži. Napominjemo da je pilotaža obavezna, osim u slučajevima ako se radi o: javnim brodovima crnogorske državne pripadnosti, putničkim brodovima koji saobraćaju na redovnim linijama i brodovima do 500 BT. Takođe u Luci Bar se usluga pružanja tegljenja, koje je bilo obavezno, vršila u skladu sa Tarifnikom Luke Bar, koji je nakon privatizacije DOO "Pomorski poslovi" i davanja u koncesiju ove usluge istu preuzeo.

Vodeći računa o propisima koji su na snazi, kao i odredbama međunarodnih konvencija i pravne tekovine Evropske unije, a ne dovodeći u pitanje stvaranje dodatnih barijera koje bi eventualno uticale na atraktivnost crnogorskih luka, Predlogom zakona propisano je da 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, čiji se broj određuje u dogovoru sa pilotom. Od ove obaveze izuzeti su brodovi koji ispunjavaju uslove u pogledu tipa, veličine i opremljenosti broda.

S obzirom da u Luci Bar uplovljavaju brodovi koji su veće starosti, a da noviji brodovi ispunjavaju uslove propisane zakonom, upotreba pilota i tegljača je sigurnosno, odnosno bezbjedonosno pitanje, a ne komercijalno.

Rizik od neuspješnog manevrisanja u lukama je takav da posljedice mogu biti katastrofalne, ne samo po luku i njeno poslovanje, već i po privredu koja od transporta kroz luku zavisi (prekid saobraćaja kroz luku, izuzetno veliki troškovi izvlačenja broda, popravak lučke infrastrukture,...) i zato se ovaj rizik tretira jakim preventivnim mjerama. Rizik ne nastaje samo zbog loših vremenskih prilika, već i zbog neuspjelih startovanja motora, neuspjelog prekreta, kvarova na uređajima na brodu itd. Zato se ovaj problem i ne prepušta voluntarizmu već se uvodi obaveznost upotrebe pilota i tegljača, a oslobađanje od upotrebe, po Zakonu, se traži i dobija ukoliko brod ima manevarske sposobnosti (udvojeni uređaji, pramčani ili krmeni propeler, dva kormila, dinamičko pozicioniranje,...) koje mu obezbjeđuju da sa njima postiže istu pouzdanost u manevrisanju koju bi imao i sa remorkerima.

Nije ista odgovornost države u situaciji kada brod nema obavezu upotrebe tegljača već mu je Lučka kapetanija po procjeni svaki put nameće i kada brod ima tu obavezu, pa ga Lučka kapetanija te obaveze oslobađa na njegov zahtjev i uz dokaze da ima pouzdane manevarske sposobnosti. Da bi Zakon imao potpunu opravdanost, neophodno je podzakonskim aktom brzo i kvalitetno precizirati uslove pod kojima se brod oslobađa upotrebe remorkera. Zakon na ovaj način težište odgovornosti za eventualne incidente i akcidente smješta kod brodarara, gdje mu je i mjesto, a ne kod lučke kapetanije. Isto tako, Zakon lučkoj kapetaniji ostavlja mogućnost intervencije. Vjerujemo da su se podnošenjem ovog amandmana prvenstveno imali u vidu komercijalni akteri, koji bi smanjenjem troškova ulaska i izlaska broda u/iz luke htjeli da postignu veću konkurentnost luke, što je komercijalno opravdano, ali u slučaju eventualnih incidenata i šteta koje bi zbog toga nastale ne bi ostvarili korist.



PREDSJEDNIK

Milo Đukanović