2154.

Na osnovu člana 95 tačka 3 Ustava Crne Gore donosim

UKAZ

O PROGLAŠENJU ZAKONA O SPREČAVANJU ZAGAĐENJA MORA SA BRODOVA

("Službeni list Crne Gore", br. 160/25 od 30.12.2025)

Proglašavam Zakon o sprečavanju zagađenja mora sa brodova, koji je donijela Skupština Crne Gore 28. saziva na Sedmoj sjednici Drugog redovnog (jesenjeg) zasijedanja u 2025. godini, dana 27. decembra 2025. godine.

Broj: 01-009/25-2479/2

Podgorica, 29. decembar 2025. godine

Predsjednik Crne Gore,

Jakov Milatović, s.r.

Na osnovu člana 82 stav 1 tačka 2 i člana 91 stav 1 Ustava Crne Gore, Skupština Crne Gore 28. saziva, na Sedmoj sjednici Drugog redovnog (jesenjeg) zasijedanja u 2025. godini, dana 27. decembra 2025. godine, donijela je

ZAKON

O SPREČAVANJU ZAGAĐENJA MORA SA BRODOVA

I. OSNOVNE ODREDBE

Član 1

Ovim zakonom uređuje se sprečavanje zagađenja mora sa brodova, koji plove ili se nalaze u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Crne Gore (u daljem tekstu: vode Crne Gore), brodova crnogorske državne pripadnosti bez obzira na područje plovidbe, kao i odgovornost i naknada štete u slučaju zagađenja mora.

Član 2

Odredbe ovog zakona primjenjuju se na brodove crnogorske državne pripadnosti i strane državne pripadnosti koji plove ili se nalaze u vodama Crne Gore.

Odredbe ovog zakon primjenjuje se i na brodove crnogorske državne pripadnosti nezavisno od područja plovidbe.

Odredbe ovog zakona ne primjenjuju se na ratne brodove, pomoćne brodove ratne mornarice i javne plovne objekte ako zakonom nije drugačije određeno ali su dužni pridržavati se odredaba ovog zakona u mjeri u kojoj to ne umanjuje njihovu redovnu djelatnost.

Član 3

Izrazi koji se u ovom zakonu koriste za fizička lica u muškom rodu podrazumijevaju iste izraze u ženskom rodu.

Član 4

Izrazi upotrijebljeni u ovom zakonu imaju sljedeća značenja:

1) balastna voda je voda uzeta iz mora, rijeka ili jezera u cilju ispravljanja poprečnog nagiba, trima, gaza i stabiliteta plovnog objekta, a koja se ne prevozi kao teret;
2) brod je plovni objekat koji je namijenjem za plovidbu morem, uključujući ribarske plovne objekte, čamce i jahte, hidroglisere, hidroavione, istraživačke plovne objekte, tehničke plovne objekate, plovne objekte na vazdušnom jastuku, podmornice, plutajuće plovne objekte, instalacije za proizvodnju ugljovodonika barže i druge pomorske objekte koji ispunjavaju zahtjeve Međunarodne pomorske organizacije (IMO), osim ratnih brodova i javnih plovnih objekata;
3) brodski otpad su sve vrste otpada, uključujući ostatke tereta, koji se stvara tokom rada broda ili tokom utovara, istovara i čišćenja i koji je obuhvaćen područjem primjene priloga I., II., IV., V. i VI. MARPOL konvencije, kao i pasivno sakupljeni otpad;
4) brodski spaljivač je brodsko postrojenje projektovano za primarnu namjenu spaljivanja otpada na brodu;

5) brod za prevoz gasa je brod, koji se koristi za prevoz ukapljenog gasa u tečnom stanju, osim broda za tečni prirodni gas (LNG);

6) brodar je fizičko ili pravno lice koje je kao držalac broda nosilac plovidbenog poduhvata, s tim što se pretpostavlja, dok se ne dokaže suprotno da je brodar lice koje je u upisniku brodova upisano kao vlasnik broda;

7) BT je bruto tonaža (BT) izračunata u skladu sa propisima o baždarenju brodova iz Priloga I Međunarodne konvencije o baždarenju brodova iz 1969. godine ili bilo koje kasnije konvencije;

8) crne vode su:

- izlivi i ostali otpaci iz svih vrsti toaleta, pisoara i toaletnih školjki;
- izlivi iz umivaonika, kada i ostalih uređaja medicinskih prostorija (ambulanta, bolnica, i slično);
- izlivi iz prostorija u kojima se nalaze žive životinje;
- druge otpadne vode, ako se miješaju sa izlivima iz al.1, 2 i 3 ove tačke;

9) česta pristajanja u luku su uplovljavanja broda u istoj luci najmanje jednom u 14 dana;

10) deklaracija AFS je deklaracija sastavljena prema odredbama Priloga 4. Konvencije AFS ili, u vrijeme prelaznog razdoblja, deklaracija koju je potpisao vlasnik ili ovlašćeni zastupnik vlasnika sastavljena u skladu sa obrascem predviđenim u Prilogu III. Regulative (EZ) br. 782/2003;

11) Disperzanti su hemijske supstance ili mješavine namijenjene za primjenu u postupcima sprečavanja i suzbijanja zagađenja mora, čija je osnovna funkcija da razbijaju i raspršuju slojeve ulja ili drugih ugljovodoničnih zagađivača na manje kapljice, čime se omogućava njihova brža razgradnja u morskom okruženju; Srodne supstance su hemijski proizvodi slične namjene i efekta kao disperzanti, uključujući deterdžente, emulgatore, površinski aktivne materije (surfaktante) i druge formulacije koje se koriste za tretiranje, razgrađivanje, emulgiranje ili stabilizaciju zagađujućih materija u vodi radi smanjenja njihovog štetnog uticaja na morski ekosistem.

12) distributer je privredno društvo ili drugo pravno lice koje snabdijeva potrošača tečnim gorivom i gasom;

13) e-otpad je električni ili elektronski otpad (kartice, uređaji, instrumenti, oprema, računari, toneri i slično);

14) GISIS je globalni integrisani brodski informacioni sistem koji je uspostavio IMO;

15) instalacija za proizvodnju ugljovodonika je plutajući, nepomični ili pokretni plovni objekat, uređaj, objekat, postrojenje ili oprema namijenjeni za proizvodnju, skladištenje i istovar ugljovodonika, osim cjevovoda broda koji se koristi za potrebe transporta nafte ili gasa u rasutom stanju;

16) ispuštanje je svako ispuštanje sa broda, bez obzira na to čime je pruzrokovano, navedeno u članu 2 Konvencije Marpol 73/78;

17) isparljiva organska jedinjenja su isparljiva organska jedinjenja iz antropogenih ili biogenih izvora, osim metana koji na dnevnoj svjetlosti u reakciji sa oksidima azota mogu da stvore fotohemijske oksidante;

18) izjava o usklađenosti AFS je isprava o usklađenosti sa Prilogom 1. Konvenciji AFS, koju izdaje priznata organizacija u ime Crne Gore;

19) kaljužni sistem je sistem tankova, pumpi i cjevovoda namijenjen za odlaganje vode koja se može akumulirati u prostorima unutar broda (brodskim skladištima, mašinskim prostorima, tankovima, koferdamima) usljed kondenzacije, curenja, pranja, gašenja požara, i drugih procesa na brodu, i koja može da bude kontaminirana ostacima tereta, uljem, štetnim materijama iz tereta, ostacima iz sistema za prečišćavanje izduvnih gasova ili ostacima štetnih tečnih materija;

20) korisnik luke je pravno lice koje koristi luku ili dio luke Crne Gore u skladu sa propisom kojim su uređene luke;

21) komunalni otpad je svaka vrsta otpada, koja nije obuhvaćena Prilozima MARPOL konvencije, osim Priloga V, a koji nastaje u smještajnim prostorijama na brodu, osim sanitarnih otpadnih voda;

22) konstruisani brod je brod čija je kobilica položena ili koji je u sličnoj fazi izgradnje;

23) kompanija je vlasnik broda ili drugo fizičko ili pravno lice (menadžer ili zakupac broda), koje je preuzelo odgovornost za upravljanje brodom od vlasnika, kao i obaveze i odgovornosti utvrđene Međunarodnim pravilnikom o upravljanju sigurnošću (ISM Kodeks);

24) kontrolna područja emisija SOx je morsko područje koje je Međunarodna pomorska organizacija (IMO) definisala kao takvu u skladu sa Prilogom VI. MARPOL;

25) linijski saobraćaj je saobraćaj koji se zasniva na objavljenom ili planiranom rasporedu isplovljavanja ili uplovljavanja broda između utvrđenih luka ili ponovljena putovanja koja su obuhvaćena već utvrđenim rasporedom;

26) luka je morski i sa morem neposredno povezani kopneni prostor sa izgrađenim ili neizgrađenim obalama, gatovima, lukobranima, objektima, uređajima i postrojenjima namijenjenim za pružanje lučkih usluga i obavljanje drugih djelatnosti koje su sa njima u privrednoj, saobraćajnoj i tehnološkoj vezi, odnosno mjesto ili geografsko područje na kojem su izvršeni radovi poboljšanja i na kojem je ugrađena oprema koja je prvenstveno konstruisana kako bi omogućila prihvat brodova, uključujući područje sidrišta luke;

27) lučko postrojenje za prihvat je postrojenje koje je fiksno, plutajuće ili mobilno i koje je u stanju da pruži uslugu prihvata brodskog otpada;

28) MARPOL Konvencija je Međunarodna konvencija o sprečavanju zagađenja mora sa brodova (1973) sa pratećim Protokolom (1978), sa izmjenama i dopunama;

29) manifest je brodski dokument koji sadrži popis tereta i podatke o teretu, i to: oznake i brojeve, način pakovanja i vrstu ambalaže, luku ukrcaja i iskrcaja, naziv i IMO broj, ime zapovjednika broda, kao i podatke o krcatelju;

30) od najbližeg kopna označava osnovnu liniju od koje je određeno teritorijalno more u skladu sa međunarodnim zakonom;

31) ostatak iz sistema za pročišćavanje izduvih gasova - EGCS je svaki materijal uklonjen iz vode za isparavanje ili vode koja otiče iz sistema za pročišćavanje, ispuštene vode koja ne ispunjava kriterijum ispuštanja ili drugi ostatak materijala uklonjen iz sistema za pročišćavanje izduvnih gasova kao rezultat sprovođenja metode usklađivanja za smanjenje emisija definisane u pravilu 4. Priloga VI. Konvenciji Marpol 73/78, koja se upotrebljava kao alternativa u smislu smanjenja emisija u odnosu na norme utvrđene u pravilu 14. Priloga VI. Konvenciji Marpol 73/78, uzimajući u obzir smjernice koje je razvila Međunarodna pomorska organizacija (IMO);

32) nafta su sva postojana ugljovodonična mineralna ulja (sirova nafta, ulje za loženje, teško dizel gorivo i ulje za podmazivanje), bez obzira da li se prevozi na brodu kao teret ili kao njegovo pogonsko gorivo;

33) novi brod je brod:

- za koji je sklopljen ugovor o izgradnji, ili u nedostatku ugovora o izgradnji, čija je kobilica položena, ili koji je u sličnoj fazi izgradnje, na dan ili nakon datuma stupanja na snagu Priloga IV MARPOL konvencije, ili
- čija će se isporuka izvršiti tri godine ili više, od dana stupanja na snagu Priloga IV MARPOL konvencije;

34) novoizgrađeni brod je brod sagrađen u skladu sa Prilogom VI MARPOL konvencije, i za koji:

- je ugovor o izgradnji sklopljen 1. januara 2013. godine ili kasnije, ili
- u nedostatku ugovora o gradnji, je kobilica položena ili je u sličnoj fazi izgradnje bila od 1. jula 2013. godine ili nakon toga datuma, ili
- je isporuka bila 1. jula 2015. godine ili kasnije;

35) nosivost je nosivost broda prema definiciji iz Pravila 1.23 Priloga I Konvencije MARPOL 73/78.;

36) ostaci tereta su ostaci bilo kojeg tereta na brodu, na palubi ili u skladištima ili tankovima, koji ostaju nakon utovara i istovara, uključujući višak ili prosuti teret tokom utovara i istovara, bez obzira nalazi li se u mokrom ili suvom stanju ili je sadržan u vodi od ispiranja, isključujući teretnu prašinu koja ostaje na palubi nakon metenja i prašinu na spoljnim površinama broda;

37) operativni otpad je sav čvrsti otpad koji je obuhvaćen prilozima MARPOL konvencije osim Priloga V, koji se sakuplja na brodu tokom redovnog održavanja ili operacija broda ili je korišćen za skladištenje i rukovanje teretom, uključujući mulj, sredstva za čišćenje i aditive sadržane u brodskim skladištima i spoljnoj vodi za pranje, osim sanitarnih otpadnih voda, kaljužnih voda, ili drugi sličan otpad koji se ispušta pri standardnim brodskim operacijama, u skladu sa relevantnim instrumentima IMO-a;

38) otpad od hrane je bilo koja pokvarena ili nepokvarena prehrambena materija, uključujući voće, povrće, mliječne proizvode, živinu, proizvode od mesa i ostatke od hrane koji su nastali na brodu;

39) operacije brod-brod (STS operacije) su operacije u kojima se sirova nafta ili naftni proizvodi prekrcavaju između brodova koji su usidreni jedan pored drugog na moru ili su oba broda u plovidbi sa veoma malom brzinom;

40) operativni plan brod-brod (STS operativni plan) je plan kojim se uređuje način sprovođenja STS operacije;

41) olupina, kao posljedica pomorske nesreće ili prirodne nepogode, je:

- potonuli ili nasukani brod, ili
- dio potonulog ili nasukanog broda, uključujući bilo koji predmet koji se nalazi ili se nalazio na takvom brodu, ili

- predmet sa broda koji je nasukan, potonuo ili pluta morem izgubljen u moru, ili
- brod za koji je očigledno da će uskoro potonuti ili se nasukati ili za koji se opravdano može očekivati da će uskoro potonuti ili se nasukati, a prije početka preduzimanja mjera spašavanja broda ili bilo koje imovine koja je u opasnosti;

42) opasnost je bilo koja okolnost ili prijetnja:
- koja predstavlja ugrožavanje, smetnju za plovidbu; ili
- za koju se opravdano može očekivati da će proizvesti velike štetne posljedice za morsku sredinu, obalno područje, kao i povezane interese jedne ili više država;

43) pasivno sakupljeni otpad je otpad ulovljen u mrežama tokom ribolovnih operacija;

44) pepeo iz spaljivača je pepeo i šljaka koji nastaju iz brodskih spaljivača koji se koriste za spaljivanje smeća;

45) plastika je čvrst materijal koji, kao suštinski sastojak, sadrži jedan ili više polimera visoke molekularne mase i koji se formira (oblikuje) tokom proizvodnje polimera ili prerade u gotov proizvod zagrijavanjem i/ili pritiskom i ima svojstva materijala koji se kreću u rasponu od tvrdih i lomljivih do mekih i elastičnih materijala;

46) plastični otpad je smeće koje se sastoji od plastike ili uključuje plastiku u bilo kom obliku, uključujući sintetička užad, sintetičke mreže za ribolov, plastične kese za smeće i pepeo iz spaljivača nastao od plastičnih proizvoda;

47) plan slaganja tereta je plan slaganja ukrcanog tereta u brodskim skladištima ili tankovima tereta, koji prikazuje brodska skladišta ili tankove tereta u horizontalnom, vertikalnom ili nekom drugom prikladnom presjeku sa ucrtanim položajem pojedinih partija tereta;

48) pomorski objekat je objekat namijenjen za plovidbu morem (u daljem tekstu: plovni objekat), objekt stalno privezan ili usidren na moru (plutajući objekat) i objekat stalno privezan ili usidren na moru (fiksni pomorski objekat - instalacija za proizvodnju ugljovodonika);

49) postojeći brod je brod koji nije novi brod ili novoizgrađeni brod;

50) posebno područje je morsko područje u kojem je iz tehničkih razloga koji se odnose na njegovo okeanografsko i ekološko stanje i posebni karakter njegovog saobraćaja, potrebno donošenje posebnih obaveznih metoda za sprečavanje zagađenja mora u skladu sa MARPOL 73/78 konvencijom;

51) posebno pravo vučenja (PPV) je obračunska jedinica koju je utvrdio i definisao Međunarodni monetarni fond;

52) povezani interesi su interesi obalne države na koje olupina direktno utiče ili koje olupina direktno ugrožava, kao što su:
- pomorske priobalne aktivnosti, aktivnosti u lukama i estuarima, uključujući ribarske aktivnosti, koje predstavljaju osnovne izvore sredstava za život licima koja se njima bave,
- turističke atrakcije i drugi ekonomski interesi tog područja,
- zdravlje priobalnog stanovništva i dobrobit tog područja, uključujući očuvanje živog morskog bogatstva i životinjskog svijeta, i
- odobalna i podvodna infrastruktura;

53) pravno lice je svaki pravni subjekt koji posjeduje takav status prema primjenjivom nacionalnom pravu, osim samih država, javnih tijela u izvršavanju državne vlasti ili javnih međunarodnih organizacija;

54) prirodne nepogode su vremenski uslovi na plovidbenom putu, sidrištu, vezu ili pristaništu koji predstavljaju opasnost i ugrožavaju sigurnost broda;

55) priznata organizacija je organizacija priznata u skladu sa odredbama Direktive 94/57/EZ o zajedničkim pravilima i normama organizacije za pregled i nadzor brodova i odgovarajuće djelatnosti pomorskih uprava;

56) redovna pristajanja u luci su ponovljena putovanja istog broda, koja čine stalnu liniju između utvrđenih luka ili niz putovanja od i do iste luke bez međupristajanja;

57) relevantni instrumenti su međunarodne konvencije, kodeksi, protokoli i rezolucije Međunarodne pomorske organizacije (IMO) i/ili Međunarodne organizacije rada (ILO);

58) ribolovna oprema je svaki uređaj ili njegov dio ili kombinacija djelova i uređaja koji se mogu postaviti na vodenoj površini, u vodi ili na morskom dnu radi hvatanja, praćenja ili ulova, morskih ili slatkovodnih organizama;

59) sanitarne otpadne vode su crne i sive vode definisane Prilogom IV MARPOL konvencije;

60) sive vode su:
- otpadne vode iz umivaonika, tuševa, kada i izliva osim crne vode;

- otpadne vode iz praonica;
- otpadne vode od pranja namirnica, iz kuhinjskih mašina i iz prostorija gdje se drži ili služi hrana;

61) sirova nafta je svaka tečna mješavina ugljovodonika koja se dobija prirodnim putem iz zemlje bilo da je obrađena za transport ili ne, i obuhvata sirovu naftu iz koje su određene destilacione frakcije mogle biti izdvojene i sirovu naftu u koju su određene destalacione frakcije mogle biti dodate;

62) sistem protiv obrastanja je premaz, boja, obrada površine, površina ili uređaj koji se koristi na brodu radi nadzora ili sprečavanja rasta neželjenih organizama;

63) slobodni skladišni kapacitet je kapacitet za skladištenje otpada na brodu od trenutka isplovljavanja do sljedeće luke pristajanja, uključujući otpad koji će vjerovatno nastati tokom putovanja;

64) slična faza izgradnje je faza u kojoj:
- se konstrukcija može identifikovati sa određenim brodom; i
- je započeto sklapanje tog broda koji obuhvata masu od 50 tona ili više, ili jedan procenat procijenjene mase cjelokupnog konstruktivnog materijala;

65) smeće je svaka vrsta otpada koji se stvara pri normalnom korišćenju broda i povezan je sa ishranom, životom i radom na brodu, kao i plastika, ostaci tereta, ulje za kuvanje, ribarski alati i životinjski leševi (osim svježe ribe i njenih ostataka), i koji se mora neprekidno ili povremeno uklanjati, u skladu sa Prilogom V MARPOL konvencije, osim supstanci (materija) definisanih ili navedenih u drugim prilozima MARPOL konvencije (ulja, hemikalije i sl.), kao i e-otpad;

66) smješa koja sadrži štetne tečne materije je smješa sa bilo kojim sadržajem štetnih tečnih materija;

67) spaljivanje na brodu je spaljivanje otpada ili druge materije na brodu, ako je taj otpad ili druga materija nastala tokom redovnih aktivnosti na brodu;

68) svjedočanstvo AFS je svedočanstvp koja se izdaje brodovima u skladu sa odredbama Priloga 4. Konvencije AFS ili, za vrijeme prelaznog perioda, svjedočanstvo koje se izdaje u skladu sa obrascem predviđenim u Prilogu II. Regulative (EZ) br. 782/2003, kada ga izdaje Minstarstvo ili priznata organizacija koja djeluje u ime Crne Gore;

69) starost je broj godina broda nakon datuma isporuke broda;

70) supstance koje oštećuju ozonski omotač su kontrolisane supstance definisane u članu 1(4) Montrealskog protokola o supstancama koje oštećuju ozonski omotač (1987), navedene u Prilozima A, B, C ili E;

71) štetne materije su supstance koje su identifikovane kao kao opasne i zagađujuće u IMDG Kodeksu ili koje ispunjavaju kriterijume iz Priloga III MARPOL Konvencije;

72) štetna tečna materija je svaka supstanca navedena u koloni Kategorija zagađenja poglavlja 17 ili 18 Međunarodnog kodeksa za izgradnju i opremu brodova koji prevoze opasne hemikalije u rasutom stanju (IBC Code), posljednjem izdanju Pomorskog komiteta za zaštitu životne sredine (MEPC.2/Circular "Privremena kategorizacija tečnih materija"), ili je privremeno ocijenjena da spada u kategoriju X, Y, OZ, ili OS u skladu sa Prilogom II MARPOL Konvencije;

73) šteta zbog zagađenja je:
- svaki gubitak ili šteta zbog zagađenja nastalog izvan broda usljed isticanja ili ispuštanja ulja, odnosno brodskog otpada sa broda, gde god da se to isticanje ili ispuštanje dogodilo, pod uslovom da je iznos naknade za zagađenje životne sredine ograničen na troškove stvarno preduzetih mjera ili mjera koje će se preduzeti za ponovno uspostavljanje stanja prije nastale štete, izuzev gubitka dobiti zbog takvog oštećenja,
- trošak nastao primjenom zaštitnih mjera kao i gubitak ili šteta prouzrokovana tim mjerama;

74) štetni vodeni organizmi i patogeni su vodeni organizmi ili patogeni koji, uneseni u more, uključujući ušća, ili tokove slatke vode, mogu biti štetni po okolinu, zdravlje ljudi, imovinu ili resurse, narušiti biološku raznovrsnost ili ometati korišćenje tih oblasti;

75) tanker za hemikalije je brod konstruisan ili prilagođen za prevoz rasutih tečnih proizvoda navedenih u Poglavlju 17 Međunarodnog kodeksa za rasute hemikalije (IBC Code), kao i brod koji je prepravljen u tanker za prevoz hemijskih proizvoda, izgrađen poslije 1. jula 1986. godine i nije sertifikovan prema Kodeksu o rasutom hemijskom stanju (Bulk Chemical Code) samo za prevoz onih proizvoda prepoznatih u Kodeksu kao supstance koje isključivo predstavljaju opasnost od zagađenja;

76) tanker za ulje je brod sagrađen ili prepravljen prvenstveno za prevoz ulja u rasutom stanju unutar sopstvenog teretnog prostora, uključujući i brodove za prevoz kombinovanog tereta, bilo koji tanker za prevoz štetnih tečnih materija (NLS tanker), definisan u Prilogu II MARPOL Konvencije, i bilo koji brod za

prevoz gasa definisan Pravilom 3.20 poglavlja II-1 SOLAS 74, kada prevoze ulje u rasutom stanju kao teret ili dio tereta;

77) tanker za ulje kategorije 1 je tanker za ulje nosivosti 20 000 tona i više koji kao teret prevozi sirovu naftu, tečno gorivo, teško dizel gorivo ili ulje za podmazivanje ili tanker za ulje nosivosti 30 000 tona i više koji prevozi druge vrste ulja, a koji ne ispunjava zahtjeve iz Priloga I MARPOL konvencije;

78) tanker za ulje kategorije 2 je tanker za ulje nosivosti 20 000 tona i više koji kao teret prevozi sirovu naftu, tečno gorivo, teško dizel gorivo ili ulje za podmazivanje ili tanker za ulje nosivosti 30 000 tona i više koji prevozi druge vrste ulja, a koji ispunjava zahtjeve iz Priloga I MARPOL konvencije i koji je opremljen sa posebno odvojenim tankovima za balasnu vodu (segregated ballast tanks protectively located - SBT/PL);

79) tanker za ulje kategorije 3 je tanker za ulje nosivosti 5 000 tona i više, ali manje nosivosti od tankera za ulje iz tač. 69 i 70 ovog člana;

80) tanker za ulje sa jednostrukom oplatom je tanker za ulje koji ne ispunjava zahtjeve tankera sa dvostrukom oplatom ili drugim ekvivalentnim dizajnom koji ne ispunjavaju zahtjeve za dvostrukom oplatom iz Priloga I MARPOL konvencije;

81) tanker za ulje sa dvostrukom oplatom je tanker za ulje:

- nosivosti 5 000 tona i više koji ispunjava zahtjeve za dvostrukom oplatom ili drugim jednakovrijednim projektima iz Priloga I MARPOL konvencije; ili
- nosivosti 600 tona ili više, ali manje od 5 000 tona, opremljen tankovima dvodna ili odgovarajućim prostorima i bočnim tankovima ili odgovarajućim prostorima koji ispinjava zahtjeve iz Priloga I MARPOL konvencije;

82) tanker za štetne tečne materije je brod konstruisan ili prepravljen za prevoz tereta koji sadrži štetne tečne materije u rasutom stanju i uključuje tanker za ulje, ako je sertifikovan za prevoz tereta ili dijela tereta koji sadrži štetne tečne materije u tečnom stanju;

83) tanker za ukapljeni prirodni gas je brod koji se koristi za prevoz ukapljenog prirodnog gasa u tečnom stanju;

84) tank je zatvoreni prostor formiran kao stalna struktura broda koji je sagrađen za prevoz svih vrsta otpadnih voda i tečnosti;

85) tank za otpadne tečnosti je tank namijenjen za sakupljanje drenažnih tečnosti, tečnosti nastalih pranjem tankova, kao i za sakupljanje drugih zauljenih mješavina;

86) tečne materije su supstance čiji pritisak pare ne prelazi apsolutni pritisak od 0,28 MPa na temperaturi od 37,8°C;

87) tečno gorivo je teški destilat sirove nafte ili ostaci sirove nafte ili njihove mješavine utvrđene Pravilom 20. Priloga I MARPOL konvencije a koji se uglavnom koristi kao pogonsko gorivo za pogonske i pomoćne motore broda u kojem se i prevozi;

88) teško dizel gorivo je dizel gorivo definisano u Prilogu I MARPOL konvencije;

89) teška frakcija ulja je:

- sirova nafta koja pri temperaturi od 15 °C ima gustoću veću od 900 kg/m3 i koja odgovara API stepenu manjem od 25,7;
- ulje, osim sirove nafte, koje pri temperaturi od 15 °C imaju gustinu veću od 900 kg/m3 ili kinematičku viskoznost na 50 °C veću od 180 mm2/s i koja odgovara kinematičkoj viskoznosti preko 180 cSt;
- bitumen i katran, kao i njihove emulzije;

90) ugljovodonici su sve vrste ugljovodonika, koji se u prirodnom stanju nalazi ispod površine tla ili morskog dna, u tečnom ili gasovitom stanju, uključujući sirovu naftu, prirodni benzin, prirodne gasove i ostale supstance koje se mogu sa njima izvaditi iz ležišta;

91) uklanjanje je bilo koji oblik spriječavanja, ublažavanja ili otklanjanja opasnosti koje je stvorila olupina kao posljedica velike nezgode, nezgode ili posljedica nastalih usljed vremenskih nepogoda;

92) ulje za kuvanje je svaka vrsta jestivog ulja ili životinjske masti koja se koristi ili je namijenjena za pripremu hrane, ne uključujući hranu koja je pripremljena pomoću tog ulja;

93) ulje je nafta u svim oblicima uključujući sirovu naftu, tečno gorivo, talog, uljni otpad i rafinisane proizvode, osim petrohemijskih proizvoda koji su definisani u Prilogu II MARPOL Konvencije, kao i materije definisane u Dodatku I Priloga I MARPOL Konvencije;

94) uljni ostatak-talog je zaostali otpad uljnih proizvoda nastao tokom redovnih operacija na brodu kao što su prečišćavanje tečnog goriva i ulja za podmazivanje glavnih i pomoćnih motora, odvojenih uljnih otpada sa opreme za filtriranje, uljnog otpada iz posuda za sakupljanje uljnih kapljenja, i otpada hidrauličnog ulja i ulja za podmazivanje;

95) upakovana forma je oblik pakovanja (zaštite), koji je određen za štetne materije u skladu sa Međunarodnim pravilnikom o prevozu štetnih materija morem (IMDG kodeksu);

96) zauljene mješavine su smješe sa bilo kojim sadržajem ulja;

97) zauljena kaljužna voda je voda koja može da bude kontaminirana uljem, nastala procesima kao što su curenje ili radovi na održavanju u mašinskom prostoru, uključujući svaku tečnost koja ulazi u kaljužni sistem, kaljužne jame, kaljužne cjevovode, vrh tanka ili tankove za kaljužnu vodu;

98) zagađenje je neposredno ili posredno ispuštanje ili potapanje ulja i/ili brodskog otpada u more, odnosno emitovanje azotnih oksida (NOx), oksida sumpora (SOx), supstanci koje oštećuju ozonski omotač i čestica koje doprinose zagađenju vazduha, kao i nezgode koje štetno utiču ili mogu štetno da utiču na živa bića i morske organizme, predstavljaju opasnost po zdravlje ljudi, ometaju pomorske aktivnosti, uključujući ribarstvo i druge vidove zakonitog korišćenja mora, pogoršavaju kvalitet morske vode i smanjuju mogućnost korišćenja mora za rekreaciju;

99) zagađujuće materije su materije shodno pravilima iz Priloga I., Priloga II., Priloga III., Priloga IV. i Priloga V. Konvencije Marpol 73/78 i ostatak iz sistema, a za pročišćavanje izduvnih gasova;

100) zaštitna mjera je svaka mjera koju preduzme svako lice poslije nastanka zagađenja radi sprečavanja ili smanjivanja posljedica zagađenja.

II. SPREČAVANJE ZAGAĐENJA MORA

Član 5

Zabranjeno je ispuštanja zagađajućih materija u vode Crne Gore i ostataka iz sistema za ispuštanje gasova u vazduh sa brodova bilo koje državne pripadnosti koji plove ili se nalaze u lukama, sidrištima ili u vodama Crne Gore, i to:

- ispuštanje ulja, zauljanih mješavina, kaljužnih voda i zauljanog otpada;
- ispuštanje štetnih materija koje su privremeno utvrđene kao takve, voda od pranja tanka ili drugih mješavina koje sadrže takve materije;
- ispuštanje i odlaganje na morsko dno štetnih materija u upakovanoj formi;
- ispuštanje komunalnog otpada;
- ispuštanje štetnih materija u vazduh;
- ispuštanje balastnih voda i taloga iz balastnih tankova ako sadrže štetne materije, patogene mikroorganizme i invazivne vrste;
- primjena antivegetativnih sistema protiv obrastanja broda ako sadrže biocidna organska jedinjenja kalaja;
- namjerno potapanje, spaljivanje i zakopavanje na morskom dnu otpada ili drugih materija.

Zabrana iz stava 1 ovog člana, ne primjenjuje se ako je ispuštanje:

- učinjeno radi sigurnosti broda ili spašavanja ljudskih života na moru;
- nastalo kao posljedica oštećenja plovnog objekta ili njegove opreme;
- nastalo iz razloga sprečavanja zagađivanja i otklanjanja posljedica od zagađivanja.

Član 6

Organ državne uprave nadležan za poslove pomorstva (u daljem tekstu: Ministarstvo), sarađuje sa pomorskim upravama i drugim nadležnim tijelima država potpisnica MARPOL konvencije u nadzoru morske sredine.

III. SPREČAVANJE ZAGAĐENJA MORA ULJEM

Član 7

Zabranjeno je u vode Crne Gore ispuštanje ulja, zauljenih mješavina i drugih štetnih materija koje sadrže ulje sa svih brodova, bez obzira na državnu pripadnost, koji plove ili se nalaze u vodama i/ili lukama i sidrištima Crne Gore ili koji pristaju uz odobalne objekte koji se nalaze u vodama Crne Gore.

Zabranjeno je svako ispuštanje u more ulja ili mješavine ulja iz teretnog prostora tankera crnogorske državne pripadnosti od 150 BT ili veće van voda Crne Gore na putovanjima u posebnim područjima.

Zabrana iz stava 2 ovog člana, ne primjenjuje se na ispuštanje čistog balasta i balasta iz tankova razdvojenih od tankova tereta i ulja.

Ostaci zauljenih i kaljužnih voda čije je ispuštanje zabranjeno u skladu sa Pravilom 15 Priloga I MARPOL moraju se zadržati na brodu za kasnije ispuštanje u prihvatne lučke uređaje.

Ispuštanja ulja ili uljnih mješavina iz brodskog mašinskog prostora dozvoljeno je brodovima crnogorske državne pripadnosti od 400 BT i veće na putovanjima u posebnim područjima ako su ispunjeni zahtjevi iz Pravila 15 B MARPOL i za brodove manje od 400 BT na putovanjim u svim područjima u skladu sa Pravilom 15C MARPOL.

Ispuštanja ulja ili uljnih mješavina sa brodova crnogorske državne pripadnosti od 400 BT i veće iz brodskog mašinskog prostora na putovanjima van posebnih područja dozvoljeno je kada su ispunjeni uslovi iz Pravila 15 A MARPOL.

Svako ispuštanje u more ulja ili mješavine ulja iz teretnog prostora tankera crnogorske državne pripadnosti od 150 bruto tonaže ili veće van voda Crne Gore na putovanjima van posebnih područja dozvoljeno je pod uslovima iz Pravila 34. A MARPOL.

Ispuštanja ulja iz teretnog prostora za tankere tonaže manje od 150 BT dozvoljeno je u skladu sa Pravilom 34.C MARPOL-a.

Za brodove crnogorske državne pripadnosti koji rade u polarnim vodama ispuštanja ulja dozvoljeno je pod uslovima iz odjeljka 1.1.1. dijela II-A Međunarodnog kodeksa za brodove koje plove polarnim vodama (Polarni kodeks).

Uslove ispuštanju u skladu sa MARPOL pravilima kao i spisak ulja koja mogu dovesti do zagađenja mora sa brodova i njihovu identifikaciju i kategorizaciju u skladu sa smjernicama i kriterijumima iz Priloga I MARPOL konvencije propisuje Ministarstvo.

Član 8

Izuzetno od člana 7 ovog zakona ispuštanje je dozvoljeno ako je:

1) neophodno radi obezbjeđivanja sigurnosti broda ili spašavanja ljudskih života na moru; ili je
2) nastalo kao posljedica oštećenja broda ili njegove opreme pod uslovom:
    a) da su preduzete sve mjere predostrožnosti nakon nastanka oštećenja ili otkrivanja ispuštanja u cilju sprečavanja ili minimiziranja ispuštanja, a
    b) da zapovjednik, ili brodar ili kompanija broda nijesu postupali sa namjerom da prouzrokuje štetu, ili nepažnjom i sa saznanjem da bi šteta vjerovatno nastala;
3) nastalo iz razloga sprečavanja incidenata koje mogu izazvati zagađenje, a u cilju smanjenja štete od zagađenja.

Ispuštanje iz stava 1 tačka 3 ovog člana, može se vršiti na osnovu odobrenja organ uprave nadležan za poslove pomorske sigurnosti (u daljem tekstu: Organ uprave), uz prethodnu saglasnost organizacione jedinice Ministarstva (u daljem tekstu: Lučka kapetanija).

Odobrenje iz stava 3 ovog člana, izdaje se na zahtjev zapovjednika, brodara ili kompanije broda.

Član 9

Lučka kapetanija, po dobijanju informacije o vidljivim tragovima ulja uočenim na ili ispod površine vode u neposrednoj blizini broda ili njegovog traga, mora pokrenuti istragu.

Istraga iz stave 1 ovog člana, uključuje ispitivanje:

1) vremenskih i morskih uslova;
2) kursa i brzine broda;
3) drugih mogućih izvora vidljivih tragova nafte u relevantnoj blizini; i
4) svih relevantnih zapisa o ispuštanju ulja i/ili zauljenih mješavina.

Član 10

Tanker za ulje od 150 BT i više, kao i svaki drugi brod od 400 BT i više, crnogorske državne pripadnosti, mora da ima brodski plan za hitno reagovanje u slučaju zagađenja mora uljem (SOPEP).

Brodski plan za hitno reagovanje u slučaju zagađenja mora uljem vodi se na crnogorskom i engleskom jeziku i sadrži:

1) proceduru koju treba da primijeni zapovjednik ili druga odgovorna lica na brodu kojom se prijavljuje incident zagađenja uljem na moru;
2) spisak organa ili lica koje treba kontaktirati u slučaju incidenta zagađenja mora uljem;
3) detaljan opis radnji koje treba odmah da preduzmu članovi posade broda kako bi se smanjilo ili kontrolisalo ispuštanje ulja nakon incidenta;

4) procedure i kontakt lica na brodu za koordinisanu aktivnost broda sa nacionalnim i lokalnim vlastima u preventivnom djelovanju protiv zagađenja.

U slučaju da tanker i brod iz stava 1 ovog člana, osim ulja, prevoze i štetne tečne materije u rasutom stanju, brodski plan za hitno reagovanje u slučaju zagađenja mora štetnim tečnim materijama koje se prevoze u rasutom stanju, može se objediniti sa brodskim planom za hitno reagovanje u slučaju zagađenja uljem i u tom slučaju naziv tog objedinjenog plana je plan za vanredne situacije u slučaju zagađenja mora sa broda (SMPEP).

Član 11

Tanker za ulje od 150 BT i više, bez obzira na državnu pripadnost koji sprovodi STS operacije, mora da ima STS operativni plan.

Na svakom tankeru iz stava 1 ovog člana, vodi se evidencija o STS operacijama.

Evidencija iz stava 2 ovog člana, čuva se na brodu tri godine i mora da bude dostupna inspekcijskom nadzoru.

Član 12

Zapovjednik, kompanija, brodar ili lice koje ovlasti brodar tankera za ulje od 150 BT i više, crnogorske ili strane državne pripadnosti, koji planira STS operacije u vodama Crne Gore, o tim operacijama obavještava Organ uprave i Lučku kapetaniju u roku ne kraćem od 48 sati prije početka planiranih STS operacija, i dostavlja sve potrebne informacije, a naročito:

1) ime, zastavu, pozivni znak, IMO broj i procijenjeno vrijeme dolaska tankera za ulje koji učetvuje u STS operaciji;
2) datum, vrijeme i poziciju početka planirane STS operacije;
3) mjesto izvođenja STS operacija (sidrištu ili u toku plovidbe broda);
4) vrstu i količinu ulja;
5) planirano trajanje STS operacije;
6) identifikaciju pružaoca STS usluga ili lica zaduženih za kontrolu i pružanje informacija; i
7) potvrdu da tanker za ulje ima STS operativni plan.

Ako operacije iz stava 1 ovog člana, nijesu započete u planiranom roku, zapovjednik, kompanija, brodar ili lice koje ovlasti brodar o tome će obavijestiti Organ uprave i Lučku kapetaniju kao i o novom terminu početka STS operacija, najmanje 48 sati prije početka tih operacija.

Ako se procijenjeno vrijeme dolaska tankera za ulje na poziciju ili područje za STS operacije mijenja za više od šest sati, zapovjednik, kompanija, brodar ili lice koje ovlasti brodar tog tankera za ulje treba da dostavi Organu uprave i Lučkoj kapetanijoj revidirano procijenjeno vrijeme dolaska.

Član 13

Odredbe čl. 10, 11 i 12 ovog zakona, ne primjenjuju se na:

1) operacije prenosa ulja sa instalacija za proizvodnju ugljovodonika, i operacije na plutajućim skladišnim jedinicama (FSU), koje se koriste za skladištenje ulja proizvedenog na moru;
2) operacije snabdijevanja broda uljem;
3) STS operacije kojima se obezbjeđuje sigurnost broda i/ili spašavanje ljudskih života na moru, odnosno operacije nakon incidenata zagađenja na moru sa broda kako bi se smanjile negativne posljedice po životnu sredinu;
4) STS operacije u kojima je uključen ratni brod, brod pomoćne ratne flote ili drugi brod u vlasništvu države ili kojim upravlja država (javni plovni objekat), a koji se koristi samo za javne nekomercijalne svrhe.

Član 14

Tanker za ulje od 150 BT i više, kao i svaki drugi brod od 400 BT i više, bez obzira na državnu pripadnost, dok se nalazi u vodama Crne Gore ili pristaje u luke, sidrišta ili odobalne objekte koji se nalaze u vodama Crne Gore, mora da ima svjedočanstva, isprave i knjige kojima dokazuje svoju sposobnost za plovidbu u pogledu sprečavanja zagađenja mora uljem, i to:

- međunarodno svjedočanstvo o sprečavanju zagađenja mora uljem;
- priručnik za rukovanje uljem;
- knjigu o uljima Dio I - radovi u mašinskom prostoru;
- knjigu o uljima Dio II - radovi sa teretom i balastom;

- brodski plan za hitno reagovanje u slučaju zagađenja uljem (SOPEP), brodski plan za hitno reagovanje u slučaju zagađenja mora štetnim tečnim materijama koje se prevoze u rasutom stanju, odnosno plan za vanredne situacije u slučaju zagađenja mora sa broda (SMPEP).

Tanker za ulje od 150 BT i više, bez obzira na državnu pripadnost koji sprovodi STS operacije u području iz stava 1 ovog člana, mora da ima STS operativni plan.

Tanker za ulje manji od 150 BT dok se nalazi u području iz stave 1 ovog člana, mora da vodi knjigu o uljima za tankere za ulje ispod 150 BT.

Član 15

Instalacije za proizvodnju ugljovodonika koje se nalaze u vodama Crne Gore (fiksne plaftorme) uključujući platforme za bušenje, plutajuće jedinice za proizvodnju, skladištenje i istovar ulja na moru i plutajuće skladišne jedinice koje se koriste za skladištenje proizvedenog ulja na moru, kada obavljaju istraživanje, iskorištavanje i sa njima povezane postupke sa minaralnim izvorima sa morskog dna i druge platforme moraju ispunjavati zahtjeve iz Pravila 39 (2) MARPOL Priloga I.

IV. SPREČAVANJE ZAGAĐENJA MORA ŠTETNIM TEČNIM MATERIJAMA KOJE SE PREVOZE U RASUTOM STANJU

Član 16

Zabranjeno je ispuštanje štetnih tečnih materije, balastnih voda, voda od pranja tanka ili drugih mješavina koje sadrže štetne materije u vode Crne Gore, sa brodova bez obzira na državnu pripadnost koji su ovlašćeni prevoziti štetne tečne materije u trupu.

Ako se tereti prevoze u prostoru za teret tankera za prevoz štetnih materija primijenjuje se odredbe člana 7 ovog zakona.

Ispuštanja materija iz stava 1 ovog člana, van voda Crne Gore za brodove crnogorske državne pripadnosti dozvoljena su pod uslovima iz pravila 13 Priloga II MARPOL-a, a ispuštaanja u polarnim vodama pod uslovima iz odjeljka 2.1.dijela II-A Polarnog kodeksa.

Uslove ispuštanja iz stava 3 ovog člana, kao i listu štetnih tečnih materija i materija koje su privremeno ocijenjene kao štetne, kriterijume za njihovu identifikaciju i kategorizaciju u skladu s Prilogom II MARPOL-a propisuje Ministarstvo.

Ako određena tečna materija u rasutom stanju nije identifikovana i kategorizovana u skladu sa stavom 4 ovog člana, prevoz i ispuštanje takve materije, kao i ispuštanje balastnih voda i voda od ispiranja tankova ili drugih smjesa koje sadrže tu materiju, kao i bilo koje drugo ispuštanje u more takve materije, je zabranjeno.

Član 17

Ispuštanje materija iz člana 16 ovog zakona, dozvoljeno je ako je:

1) neophodno radi obezbjeđivanja sigurnosti broda ili spašavanja ljudskih života na moru;
2) nastalo kao posljedica oštećenja broda ili njegove opreme, pod uslovom da su preduzete sve mjere predostrožnosti nakon nastanka oštećenja ili otkrivanja ispuštanja u cilju sprečavanja ili minimiziranja ispuštanja, osim ako je zapovjednik, odnosno brodar i/ili kompanija broda postupila sa namjerom da prouzrokuje štetu, ili nepromišljeno i sa saznanjem da bi šteta vjerovatno nastala;
3) nastalo radi sprečavanja incidenta koji mogu izazvati veće zagađenje, a u cilju smanjenja štete od zagađenja, pod uslovom da je za preduzetu radnju izdato odobrenje Organa uprave, uz saglasnost organa uprave nadležnog za zaštitu životne sredine.

Za izdavanje odobrenja iz stava 1 tačka 3 ovog člana, zapovjednik broda je dužan da Organu uprave dostavi:

1) procedure i uslove, koji se odnose na ispuštanje štetnih tečnih materija koje se prevoze u rasutom stanju u more;
2) procedure koje se odnose na postupak predpranja ili pražnjenja tankova u kojima se prevoze štetne tečne materije u rasutom stanju;
3) procedure koje se odnose na ventilaciju ostataka tereta iz tankova u kojima su se prevozile štetne tečne materije u rasutom stanju;
4) način upotrebe sredstava za čišenje ili aditiva koji su se koristili za pranje tankova u kojima su se prevozile štetne tečne materije u rasutom stanju;
5) procedure balastiranja i debalastiranja tankova u kojima su se prevozile štetne tečne materije u rasutom stanju.

Član 18

Tanker za hemikalije strane državne pripadnosti dok se nalazi u vodama Crne Gore, kao i tanker za hemikalije crnogorske državne pripadnosti bez obzira gdje se nalazi mora da ima Međunarodno svjedočanstvo o sprečavanju zagađenja mora štetnim tečnim materijama koje se prevoze u rasutom stanju.

Posada tankera iz stava 1 ovog člana, treba da rukuje štetnim tečnim materijama za vrijeme transporta, ukrcaja i iskrcaja, mjeri preostale količine štetnih tečnih materija u teretnim tankovima, pumpama i pripadajućim cjevovodima, kao i da sprovodi procedure za rukovanje teretom i ostacima tereta na brodu, u skladu sa propisima Priloga II MARPOL Konvencije.

Tankeri za hemikalije koji uplovljavaju u vode Crne Gore, kao i tanker za hemikalije crnogorske državne pripadnosti bez obzira gdje se nalazili, pored Međunarodnog svjedočanstva o sprečavanju zagađenja mora štetnim tečnim materijama koje se prevoze u rasutom stanju, u zavisnosti od karakteristika broda i kategorije plovidbe broda na kojem se primjenjuje odgovarajući relevantni instrumenti IMO-a, mora da imaju i:

- međunarodno svjedočanstvo o sposobnosti za prevoz opasnih hemikalija u rasutom stanju (ICOF CHE);
- svjedočanstvo o sposobnosti za prevoz opasnih hemikalija u rasutom stanju (COF CHE);
- svjedočanstvo o sposobnosti izdato u skladu sa odredbama IMO Rezolucije. A.673(16); ili
- međunarodno svjedočanstvo o sprečavanju zagađenja mora štetnim tečnim materijama koje se prevoze u rasutom stanju (NLS sertifikat) u skladu sa odredbom IMO Rezolucije MEPC.120(52) revidirane od strane MEPC.148(54);
- knjigu tereta;
- priručnik za rukovanje štetnim tekućim materijama u rasutom stanju.

Član 19

Brodovi crnogorske državne pripadnosti bruto tonaže 150 BT i bez obzira gdje se nalaze koji su namijenjeni za prevoz štetnih tečnih materija koje se prevoze u rasutom stanju, moraju da posjeduju brodski plan za hitno reagovanje u slučaju zagađenja mora štetnim tečnim materijema koje se prevoze u rasutom stanju.

Brodski plan za hitno reagovanje u slučaju zagađenja mora štetnim tečnim materijema koje se prevoze u rasutom stanju, sačinjava se na crnogorskom i engleskom jeziku i naročito sadrži:

- proceduru obavještavanja koju treba da sprovede zapovjednik i druga odgovorna lica na brodu, ako je došlo do incidenta, zagađenja, štetnim tečnim materijama;
- spisak organa ili lica koje treba kontaktirati u slučaju incidenta, zagađenja, štetnim tečnim materijama;
- detaljan opis radnji koje treba odmah da budu preduzete od strane lica na brodu kako bi se smanjilo ili kontrolisalo ispuštanje štetnih tečnih materija nakon incidenta;
- procedure koordinisanih aktivnosti posade broda sa odgovornim licima i institucijama obalne države u borbi protiv zagađenja i određivanje lica, kontaktne tačke na brodu, za te aktivnosti.

Brodski plan za hitno reagovanje u slučaju zagađenja mora, treba da posjeduju i svi brodovi koje se nalaze u vodama Crne Gore.

V. SPREČAVANJE ZAGAĐANJA MORA ŠTETNIM MATERIJIMA KOJE SE PREVOZE U UPAKOVANOJ FORMI

Član 20

Prevoz štetnih materija koje se morem prevoze u upakovanoj formi u vodama Crne Gore, dozvoljen je samo ako su u pogledu pakovanja (ambalaže), etiketiranja (označavanja), obilježavanja i prevoza tih materija ispunjeni uslovi iz Prilog III MARPOL Konvencije, Konvencije o sigurnosti ljudskog života na moru (SOLAS konvencije) i odredbi ovog zakona.

Štetne materije koje se prevoze morem u upakovanoj formi moraju da budu uskladištene i obezbijeđene tako da se opasnost po morsku sredinu svede na najmanju moguću mjeru bez ugrožavanja sigurnosti broda i lica na brodu.

Ambalaža u kojoj se prevoze štetne materije treba da bude:

1) takva da smanji na najmanju moguću mjeru opasnost po morsku životnu sredinu, imajući u vidu njihov specifičan sadržaj;

2) trajno označena i obilježena tako da je jasno vidljivo da ambalaža sadrži štetnu materiju.

Prazna ambalaža koja je ranije korišćena za prevoz štetnih materija će se, i nakon pražnjenja tereta tretirati kao štetna materija, osim ako su preduzete odgovarajuće mjere predostrožnosti da ambalaža ne sadrži ostatke, koji su štetni po morsku životnu sredinu.

Način pakovanja, označavanja, obilježavanja, slaganja i odvajanja tereta, vrstu ambalaže i ograničavanje količine štetnih materija, kao i uslove prevoza štetnih materija u pakovanoj formi u vodama Crne Gore u skladu sa smjernicama i kriterijumima iz Priloga III MARPOL Konvencije i Međunarodnog pomorskog kodeksa za opasni teret (IMDG Code) propisuje Ministarstvo, uz saglasnost organa državne uprave nadležnog za poslove ekologije, organa uprave nadležnog za poslove zaštite i spašavanja i organa uprave nadležnog za poslove zaštite životne sredine.

Član 21

Zabranjeno je izbacivanje štetnih materija koje se prevoze morem u upakovanoj formi u vode Crne Gore, osim ako je ispuštanje potrebno radi očuvanja sigurnosti broda ili sigurnosti ljudskih života na moru.

Ispiranje iscurjele tečnosti van broda koji prevozi štetne materije u upakovanoj formi dozvoljeno je u skladu sa odgovarajućim mjerama zasnovanim na fizičkim, hemijskim i biološkim svojstvima štetnih materija, pod uslovom da se sprovođenjem tih mjera ne ugrožava sigurnost broda i lica na brodu.

Mjere iz stava 2 ovog člana, kao i listu štetnih materija koje se prevoze morem u upakovanoj formi i kriterijume za njihovu identifikaciju i kategorizaciju u skladu sa smjernicama i kriterijumima iz Priloga III MARPOL Konvencije i Međunarodnog pomorskog kodeksa za opasni teret (IMDG Code) propisuje Ministarstvo.

VI. SPREČAVANJE ZAGAĐENJA MORA SANITARNIM OTPADNIM VODAMA

Član 22

Zabranjeno je sa brodova, bez obzira na državnu pripadnost, ispuštanje sanitarnih otpadnih voda u vode Crne Gore.

Zabrana iz stava 1 ovog člana ne odnosi se na ispuštanja u slučaju:

1) broda i putničkih brodova crnogorske državne pripadnosti na putovanju van posebnog područja kada se otpadne vode ispuštaju u skladu sa dijelom A pravila 11 Priloga IV;
2) putničkog broda crnogorske državne pripadnosti koji plovi u posebnom području od relevantnog datuma, kada se otpadne vode ispuštaju u skladu sa dijelom B pravila 11 Priloga IV; i
3) broda crnogorske državne pripadnosti koji plovi u polarnim vodama, kada se otpadne vode ispuštaju u skladu sa poglavljem 4 dijela II-A Polarne kodeksa.

Uslove ispuštanja iz stava 2 ovog člana, u skladu sa Prilogom IV MARPOL konvencije propisuje Ministarstvo.

Zabrana iz stava 1 ovog člana ne primjenjuje se na ispuštanja otpadnih voda koje je potrebno preduzeti radi:

1) osiguranje sigurnosti broda i ljudskih života na moru; ili
2) smanjenja posljedica oštećenja broda ili njegove opreme ako su preduzete sve razumne mjere opreza prije i nakon nastanka oštećenja kako bi se spriječilo ili smanjilo ispuštanje; ili
3) ispuštanja otpadnih voda koje se dogodilo u vodama pod jurisdikcijom druge obalne države i bilo je u skladu sa manje strogim zahtjevima koje je ta država propisala.

Ako je otpadna voda pomiješana sa otpadom ili otpadnom vodom pored uslova o ispuštanju iz stava 1 ovog člana moraju da se ispune i uslovi iz priloga MARPOL-a.

Član 23

Svi brodovi bez obzira na državnu pripadnost koji se nalaze u vodama Crne Gore, dužni su u skladu sa Pravilom 2 Priloga IV MARPOL-a da imaju Međunarodno svjedočanstvo o sprečavanju zagađenja sanitarnim vodama.

VII. SPREČAVANJE ZAGAĐENJA MORA SMEĆEM

Član 24

Zabranjeno je ispuštati smeće sa broda bilo koje državne pripadnosti u vode Crne Gore, i to:

1) bilo koje vrste plastičnog otpada, uključujući ali ne ograničavajući se na sintetičke konope, sintetičke ribarske mreže, plastične kese i pepeo iz spaljivača nastao spaljivanjem plastike;
2) otpada od hrane;
3) komunalnog otpada;
4) ulja za kuvanje;
5) pepela iz spaljivača;
6) operativnih otpada;

7) ostataka tereta;

8) životinjskih leševa;

9) e-otpada; i

10) ribolovne opreme.

Ispuštanje smeća izvan voda Crne Gore za brodove crnogorske državne pripadnosti dozvoljeno je pod sljedećim uslovima:

- ispuštanja smeća u posebnom području u skladu sa Pravilom 6 Prilog V. MARPOL-a;
- izvan posebnih područja dozvoljeno u skladu sa Pravilom 4 Priloga V. MARPOL-a;
- ispuštanja sa instalacija za ugljovodonike i plutajuće platforme dozvoljeno je u skladu sa Pravilom 5 Priloga V. MARPOL-a;
- u polarnim vodama u skladu sa poglavljem 5.2 dijela II-A Polarnog kodeksa.

Ako se otpad miješa sa drugim materijalima koji se izbacuju, a koji su podrvgnuti drugačijim uslovima ispuštanja, primjeniće se oni uslovi koji su stroži.

Uslove ispuštanja smeća sa brodova u skladu sa Prilogom V MARPOL-a propisuje Ministarstvo.

Ispuštanje smeća dozvoljeno je ako je:

1) neophodno radi obezbjeđivanja sigurnosti broda i lica na brodu ili spašavanja ljudskih života na moru;

2) nastalo kao posljedica oštećenja broda ili njegove opreme, pod uslovom da su preduzete sve neophodne mjere predostrožnosti prije i poslije nastanka oštećenja, a u cilju sprečavanja ili minimiziranja ispuštanja;

3) posljedica slučajnog gubitka ribolovne opreme sa broda pod uslovom da su preduzete sve mjere predostrožnosti da se takav gubitak spriječi;

4) izvršeno radi zaštite morske sredine ili sigurnosti broda ili posade na brodu, a odnosi se na ispuštanje ribolovne opreme.

Član 25

Brodovi dužine 12 metara ili više crnogorske državne pripadnosti bez obzira gdje se nalaze, brodovi dužine 12 metara i više dok se nalaze u vodama Crne Gore, kao i instalacije za proizvodnju ugljovodonika, koje se nalaze u vodama Crne Gore, moraju da imaju na vidnom mjestu istaknute plakate kojim se obavještavaju posada i putnici o zahtjevima u pogledu ispuštanja smeća.

Brodovi crnogorske državne pripadnosti koji imaju najmanje 100 BT ili su ovlašćeni da prevoze 15 ili više lica bez obzira gdje se nalaze, brodovi strane državne pripadnosti koji imaju najmanje 100 BT ili su ovlašćeni da prevoze 15 ili više lica dok se nalaze u vodama Crne Gore, kao i instalacije za proizvodnju ugljovodonika koje se nalaze u vodama Crne Gore, treba da imaju Plan upravljanja smećem.

Plan upravljanja smećem naročito sadrži opis postupaka za minimiziranje, prikupljanje, skladištenje, preradu i odlaganje smeća, kao i lice ili više njih, odgovornih za njegovo sprovođenje.

Brodovi crnogorske državne pripadnosti koji imaju 400 BT i više ili su ovlašćeni da prevoze 15 ili više lica bez obzira gdje se nalaze, brodovi strane državne pripadnosti koji imaju 400BT i više ili su ovlašćeni da prevoze 15 ili više lica dok se nalaze u vodama Crne Gore, kao i instalacije za proizvodnju ugljovodonika koje se nalaze u vodama Crne Gore, dužni su da imaju i vode Knjigu evidencije o smeću.

VIII. SPREČAVANJE ZAGAĐENJA VAZDUHA BRODSKIM IZDUVNIM GASOVIMA

Član 26

Zabranjena je emisija azot-oksida, sumpor-dioksid, čestica i supstanci koje doprinose zagađenju vazduha sa brodova bez obzira na državnu pripadnost sa brodova u vodama Crne Gore.

Zabrana iz stava 1 ovog člana vrši se u skladu sa pravilima MARPOL Priloga VI, i to:

- Pravila 14 (1) (4) (6) MARPOL Priloga VI. (sumporni oksidi);
- Pravila 13 MARPOL Priloga VI (azotni oksidi);
- Pravila 15 (isparljiva organska jedinjenja).

Zabrana iz stava 1 ovog člana, ne primenjuje se ako je:

1) emisija neophodna, radi obezbjeđenja sigurnosti broda ili spašavanja ljudskih života na moru;

2) emisija nastala kao posljedica oštećenja broda ili njegove opreme, pod uslovom;

- da su preduzete sve mjere predostrožnosti prije i poslije nastanka oštećenja, kako bi se spriječilo ili svelo na najmanju moguću mjeru ispuštanje;

- da zapovjednik, brodar ili kompanija broda nije postupila sa namjerom da prouzrokuje štetu, ili nepromišljeno i sa saznanjem da bi šteta vjerovatno nastala;

3) Organ uprave izdao dozvolu brodu za izvođenje probne vožnje, kojom se unapređuje razvoj tehnologija za smanjenje i kontrolu emisije gasova sa brodova i programa projektovanja motora.

Način ispuštanja vazduha od brodskih izduvnih gasova u skladu sa Prilogom VI MARPOL-a propisuje Ministarstvo.

Član 27

Ograničenje sadržaja sumpora u tečnom gorivu, kao i uslove korišćenja tečnog goriva na brodu (u daljem tekstu: kompatibilno gorivo), dok se nalazi u vodama Crne Gore u skladu sa Pravilom 18 Prilogom VI MARPOL konvencije propisuje Vlada Crne Gore (u daljem tekstu: Vlada).

Inspekcija sigurnosti plovidbe vrši pregled brodskih dnevnika i dostavnica za gorivo kod najmanje 10% ukupnog broja pojedinačnih brodova koji godišnje pristaju ili borave u teritorijalnim vodama Crne Gore i utvrđuje se kao prosječan broj brodova u posljednje tri godine, prema podacima sistema SafeSeaNet.

Provjera sadržaja sumpora goriva obavlja se uzorkovanjem, analizom ili oba postupka zajedno, kod najmanje 40% procenta pregledanih brodova.

Odabir brodova na kome se vrši uzorkovanje može se vršiti i na osnovu nacionalnih mehanizama ciljane provjere na osnovu rizika, uključujući posebna upozorenja iz informacionog sistema Unije.

Broj brodova iz stava 4 ovog člana može se smanjiti najviše za 50% ako:

1) se moguća neusklađenost provjerava daljinskim nadzorom ili brzim skeniranjem;ili

2) se dokumentaciona provjera vrši za najmanje 40% brodova godišnje.

Inspekcija sigurnosti plovidbe može koristiti mehanizam koji se odnosi na ciljanu provjeru zasnovanu na temelju rizika kao zamjenu za učestalosti iz st. 1 i 2 ovog člana.

Član 28

Uzorkovanje i analiza goriva pri isporuci brodovima obavezno se obavljaju ako je kod dobavljača brodskog goriva, registrovanog u Crnoj Gori, u najmanje tri navrata tokom jedne godine utvrđeno da je isporučio gorivo koje nije u skladu sa specifikacijom iz dostavnice.

Provjere se vrše na osnovu prijava iz informacionog sistema i podataka iz godišnjeg izvještaja nadležnog organa.

Prilikom provjere sadržaja sumpora u gorivu primjenjuje se postupak u sljedećim fazama:

1) pregled brodskih dnevnika i dostavnica za gorivo;

2) prema potrebi, primjena jedne ili obje sljedeće metode:

a) analiza zapečaćenih uzoraka uzetih prema MARPOL Annex VI;

b) nasumično uzorkovanje brodskih goriva na brodu iz sistema u upotrebi.

Inspektor unosi sve podatke o provjeri i nalazima u zapisnik u skladu sa članom 10 ovog pravilnika, odmah nakon izvršene provjere.

Uzorkovanje se vrši na ventilima za uzimanje uzoraka u sistemu za dovod goriva, prema brodskom planu odobrenom od države zastave broda ili priznate organizacije koja djeluje u njeno ime.

Ako takvo mjesto ne postoji, uzorkovanje se vrši na mjestu koje:

1) je lako i sigurno dostupno;

2) omogućava uzorkovanje različitih kategorija goriva;

3) nalazi se iza odvoda goriva iz spremnika;

4) je najbliže i najsigurnije mjestu ulaska goriva u mašinu u upotrebi ili gorioniku kotla;

5) je predloženo od strane broda i odobreno od strane inspektora.

Uzorkovanje se može obaviti na više mjesta radi provjere kontaminacije goriva.

Uzorak mora biti dovoljan za popunjavanje najmanje tri reprezentativne boce.

Nadležni organ obezbjeđuje:

1) da inspektor plombira boce jedinstvenom identifikacijom;

2) da se dvije boce šalju na laboratorijsku analizu;

3) da jedna boca ostaje na brodu najmanje 12 mjeseci.

Član 29

Godišnji izvještaj dostavlja se Komisiji i sadrži najmanje sljedeće podatke:

1) broj nesukladnosti i prosječni sadržaj sumpora;
2) broj provjera dokumentacije;
3) slučajeve nedostupnosti goriva;
4) obavještenja i protestna pisma dobavljačima;
5) registar dobavljača goriva;
6) opis korišćenja alternativnih metoda;
7) opis ciljane provjere zasnovane na riziku;
8) ukupan broj pokrenutih postupaka i kazni koje je nadležno tijelo odredilo i operaterima brodova i dobavljačima brodskih goriva;
9) detalje za svaki pregledani brod: IMO i pozivni broj, vrstu, starost, tonažu, detalje o brodskim dnevnicima, knjiga ulja, izvještaj o uzrokovanju goriva i analizi, relevantne podatke o dostavnicama za gorivo, mjestu snadbjevanja gorivom, postupcima promjene goriva i evidenciji, preduzete mjere, pravne postupke i izrečene kazne.

Ministarstvo mora osigurati vezu između informacionog sistema Evropske Komisije i svojih nacionalnih sistema, u kojima se mogu bilježiti barem jednaka polja sa podacima kao i u informacijskom sustavu Evropske komisije, ili podnositi elektronske izvještaje o svim stavkama iz stava 1 ovog člana.

Član 30

Spaljivanje na brodu u vodama Crne Gore dozvoljeno je samo u brodskom spaljivaču u skladu sa Pravilom 16 Priloga VI MARPOL-a.

Zabranjeno je spaljivanje sljedećih materija na brodu:

1) ostatke tereta koji su predmet Priloga I, II ili III MARPOL konvencije ili srodnih kontaminiranih materijala za pakovanje;
2) polihlorovanih bifenila (PCB);
3) smeća koje sadrži više od tragova teških metala;
4) rafinisanih naftnih proizvoda koji sadrže jedinjenja halogena;
5) taloga otpadnih voda i uljnih ostataka - taloga, iako se nijedan od tih taloga ne stvara na brodu;
6) ostataka iz sistema za prečišćavanje izduvnih gasova.

Uslove spaljivanja na brodu u skladu sa MARPOL prilogom VI na brodu u vodama Crne Gore propisuje Ministarstvo.

Član 31

Brodu je zabranjeno korišćenje EGCS u otvorenom režimu rada u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Crne Gore.

Brod može da koristi EGCS u zatvorenom režimu rada u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Crne Gore u skladu sa Prlogom VI MARPOL konvencije.

Brod ne smije da ispušta ostatke i mulj iz EGCS sistema.

Član 32

Brod od 400 BT i više crnogorske državne pripadnosti bez obzira gdje se nalazi, instalacija za proizvodnju ugljovodonika dok se nalaze u vodama Crne Gore, brod od 400 BT i više, strane državne pripadnosti dok se nalazi u vodama Crne Gore mora da posjeduju:

- Međunarodno svjedočanstvo o preventivnoj zaštiti zagađenja vazduha;
- Međunarodno svjedočanstvo o energetskoj efikasnosti za novoizgrađeni brod samo ako je izdat u kompletu sa Indeksom projektovanja energetske efikasnosti (EEDI), naznačenom na samom svjedočanstvu i Planom upravljanja energetskom efikasnošću broda (SEEMP), koji ne mora da bude odobren od strane države zastave broda;
- Međunarodno svjedočanstvo o energetskoj efikasnosti za postojeći brod, koji nije novoizgrađeni brod, važi samo ako je izdat u kompletu sa Planom upravljanja energetskom efikasnošću broda (SEEMP), koji ne mora da bude odobren od države zastave broda.

Tanker za prevoz sirove nafte, bez obzira na državnu pripadnost, koji uplovljava u vode Crne Gore, mora da ima i da sprovodi Plan upravljanja isparljivim organskim jedinjenjima (VOCs), odobren od strane države zastave broda.

Instalacije za proizvodnju ugljovodonika, kao i plutajuća platforma koja se nalazi u vodama Crne Gore, kao i brodovi od 400 BT i više, bez obzira na državnu pripadnost, koji uplovljavaju u vode Crne Gore i imaju instalirane dopunjujuće rashladne i protivpožarne sisteme, koji sadrže supstance koje oštećuju ozonski omotač, dužni su da vode Knjigu evidencije supstanci koje oštećuju ozonski omotač.

Brod od 400 BT i više, bez obzira na državnu pripadnost, koji uplovljava u vode Crne Gore, mora da ima na brodu poseban Plan upravljanja energetskom efikasnošću broda (SEEMP), koji može da bude dio Sistema upravljanja sigurnošću broda (SMS).

Brod od 5.000 BT i više, bez obzira na državnu pripadnost, u pogledu emisije ugljendioksida (CO2) ispuštenog tokom putovanja iz njegove posljednje luke do luke pristajanja u Crnoj Goru i od crnogorske luke do njegove sljedeće luke pristajanja, mora da ima na brodu izjavu o usklađenosti, koju izdaje pravno lice koje ocjenjuje planove praćenja i izvještavanja emisija CO2 broda i sastavlja izvještaj o verifikaciji.

Lice iz stava 5 ovog člana, akredituje nacionalno akreditaciono tijelo za praćenje emisija CO2 države zastave broda.

IX. DVOSTRUKA OPLATA ILI EKVIVALENTNI PROJEKTNI ZAHTJEVI ZA TANKERE ZA ULJE SA JEDNOSTRUKOM OPLATOM

Član 33

Tankerima za ulje, koji nijesu tankeri za ulje sa dvostrukom oplatom, zabranjuje se:

1) upis u upisnik brodova Crne Gore i plovidba pod zastavom Crne Gore;

2) uplovljavanje u luke Crne Gore ili pristajanje uz instalacije za proizvodnju ugljovodonika i drugim odobalnim objektima u vodama Crne Gore, nezavisno od državne pripadnosti broda.

Izuzetno od stava 1 ovog člana, tankeri za ulje kategorije 2 ili tankeri za ulje kategorije 3, opremljeni samo tankovima dvodna ili bočnim visećim tankovima, čiji prostor se ne koristi za prevoz ulja i proteže se cijelom dužinom teretnih tankova, ili su opremljeni prostorima sa dvostrukom oplatom koji se ne koriste za prevoz ulja i koji se protežu cijelom dužinom teretnih tankova, i ne ispunjavaju uslove koji su propisani Pravilom 20.1.3. Priloga I. MARPOL konvencije, mogu se koristiti za prevoz tereta, ali ne duže od dana u kojem brod navršava 25 godina starosti računajući od dana isporuke broda.

Tankerima za ulje nosivosti 600 tona i više koji prevoze teške frakcije ulja, koji nijesu tankeri za ulje sa dvostrukom oplatom, zabranjuje se upis u upisnik brodova Crne Gore i plovidba pod zastavom Crne Gore.

Tankerima za ulje nosivosti 600 tona i više, koji prevoze teške frakcije ulja nezavisno od državne pripadnosti broda, koji nijesu tankeri za ulje sa dvostrukom oplatom, zabranjuje se:

1) uplovljavanje u luke i isplovljavanje iz luka u Crnoj Gori;

2) sidrenje i pristajanje uz instalacije za proizvodnju ugljovodonika i drugim odobalnim objektima u vodama Crne Gore.

Član 34

Tankerima za ulje sa jednostrukom oplatom, nezavisno od državne pripadnosti broda, starijim od 15 godina, zabranjuje se uplovljavanje u luke i isplovljavanje iz luka Crne Gore, kao i sidrenje i pristajanje uz instalacije za proizvodnju ugljovodonika i druge odobalne objekte u vodama Crne Gore, ako ne ispunjavaju zahtjeve Programa procjene stanja utvrđenog Rezolucijom Međunarodne pomorske organizacije MEPC 94(46) od 27. aprila 2001. godine, izmijenjenom i dopunjenom Rezolucijom MEPC 99(48) od 11. oktobra 2002. godine i Rezolucijom MEPC-a 112(50) od 4. decembra 2003. godine.

Član 35

Izuzetno od čl. 33 i 34 ovog zakona, u vanrednim okolnostima Lučka kapetanija može dozvoliti pojedinom brodu uplovljavanje u luke i isplovljavanje iz luka u Crnoj Gori, sidrenje i pristajanje uz instalacije za proizvodnju ugljovodonika i druge odobalne objekte u vodama Crne Gore, pod uslovom da je:

1) tanker za ulje u opasnosti i traži mjesto skloništa;

2) tanker za ulje bez tereta na putovanju prema luci popravke broda.

Član 36

Minstarstvo obavještava IMO o svojoj odluci o zabrani uplovljavanja za tankere za ulje, koji plove u skladu sa

Pravilom 20.5 Priloga I Konvencije MARPOL, u luke ili terminale na moru pod njenom nadležnošću na osnovu Pravila 20.8.2 Priloga I Konvencije MARPOL.

Ministarstvo obavještava IMO ako dozvoli, suspenduje, opozove ili ukloni iz upotrebe tankere za ulje kategorije 1 ili 2 koji imaju pravo plovidbe pod cnogorskom zastavom u skladu sa članom 34 ovog zakona, na osnovu Pravila 20.8.1 Priloga I Konvencije MARPOL.

Član 37

Odredbe čl. 33 do 36 zakona, primjenjuje se na tankere za ulja nosivosti 5.000 tona i više i na tankere za ulja nosivosti 600 tona i više koji prevoze teške frakcije ulja, i koji:

1) su crnogorske državne pripadnosti;
2) nezavisno od državne pripadnosti broda, uplovljavaju u luke i isplovljavaju iz luka u Crnoj Gori, sidre ili pristaju uz instalacije za proizvodnju ugljovodonika i druge odobalne objekte u vodama Crne Gore.

Odredbe stava 1 ovog člana, ne primjenjuju se na ratne i javne brodove, s tim da su ratni i javni brodovi, dužni da preduzmu sve mjere koje bi onemogućile zagađenje mora uljem.

X. KONTROLA OPASNIH MATERIJALA UGRAĐENIH NA BRODOVIMA I RECIKLIRANJE BRODOVA

Član 38

Kontrola opasnih materijala ugrađenih na brodovima i recikliranje brodova primjenjuju se na:

1) brodove crnogorske državne pripadnosti;
2) strane brodove koji pristaju u luku ili na sidrište Crne Gore.

Kontrola opasnih materijala ugrađenih na brodovima i recikliranje brodova ne primjenjuju se na:

1) ratne brodove i javne brodove;
2) brodove bruto tonaže manje od 500BT;
3) brodove crnogorske državne pripadnosti koji tokom svog perioda eksploatacije plove samo u vodama Crne Gore.

Član 39

Zabranjena je ugradnja i upotreba sljedećih štetnih materijala na brodovima:

1) azbesta;
2) supstanci koje oštećuju ozonski omotač;
3) polihlorovani bifenili (PCB);
4) perfluorooktan sulfonske kisjeline (PFOS); i
5) jedinjenja i sistemi protiv obrastanja.

Svaki novi i postojeći brod, bez obzira na državnu pripadnost, dužan je da posjeduje popis štetnih materijala koji čine sastavni dio konstrukcije broda ili njegovih uređaja i opreme, njihov položaj na brodu, kao i približne količine.

Kompanija ili brodar broda koji ide na recikliranje, dužni su da posjeduju plan recikliranja tog broda i popis štetnih materijala na brodu.

Sadržaj i način izrade plana recikliranja broda, uslove koje ispunjava brodar, odnosno kompanija i operater postrojenja za recikliranje broda u procesu potvrđivanja plana za recikliranje broda, u skladu sa smjernicama Međunarodne pomorske organizacije propisuje Ministarstvo, uz saglasnost organa uprave nadležnog za zaštitu životne sredine.

Detaljnji opis i mjere kontrole štetnih materijala, upravljanje štetnim materijalima na brodu, popis štetnih materijala, kao i postupak i uslove za izradu Plana recikliranja broda propisuje Ministarstvo, uz saglasnost organa uprave nadležnog za zaštitu životne sredine.

Član 40

Radi kontrole štetnih materijala ugrađenih na brodovima i radnji povezanih sa recikliranjem, brodovi crnogorske državne pripadnosti podliježu sljedećim pregledima:

1) osnovnom pregledu;
2) redovnom obnovnom pregledu;
3) vanrednom pregledu;

4) završnom pregledu.

Pregled brodova iz stava 1 ovog člana, vrši Organ uprave ili priznata organizacija, u skladu sa smjernicama Međunarodne pomorske organizacije.

Nakon obavljenog osnovnog pregleda Organ uprave, odnosno priznata organizacija izdaje Svjedočanstvo o popisu štetnih materijala, a nakon obavljenog redovnog obnovnog ili vanrednog pregleda potvrđuje već postojeće Svjedočanstvo o popisu štetnih materijala.

Nakon obavljenog završnog pregleda Organ uprave, odnosno priznata organizacija izdaje Svjedočanstvo o spremnosti broda za recikliranje, koje sadrži naziv Operatora postrojenja za recikliranje broda i mjesto postrojenja za recikliranje broda.

Način i uslove obavljanja pregleda iz stava 1 ovog člana, uslove koje treba da ispuni brod kojem se izdaje Svjedočanstvo o popisu štetnih materijala, odnosno Svjedočanstvo o spremnosti broda za recikliranje, kao i postupak izdavanja i potvrđivanja svjedočanstava, obrasce, trajanje i važenje svjedočanstava, utvrđuju se Tehničkim pravilima.

Član 41

Brodovi strane državne pripadnosti i koji se namjeravaju upisati u upisnik brodova Crne Gore, moraju imati popis štetnih materijala ili da taj popis sastave najkasnije šest mjeseci od dana upisa, odnosno tokom bilo kojeg pregleda iz člana 44 stava 1 ovog zakona, u zavisnosti od vrste pregleda koji treba da se izvrši.

Član 42

Zabranjeno je recikliranje brodova, kao i ispuštanje ulja i brodskog otpada sa brodova koji su smješteni na kopnenom dijelu luke ili nekog drugog dijela obalnog područja Crne Gore, radi popravke ili prepravke.

Izuzetno od stava 1 ovog člana, operater postrojenja za recikliranje brodova može da vrši recikliranje u postrojenju za recikliranje brodova koje je smješteno u Crnoj Gori ako posjeduje odobrenje za recikliranje brodova.

Postupak izdavanja odobrenja i uslove koje trebaju da ispune postrojenja za recikliranje brodova i operater postrojenja za recikliranje propisuje Ministarstvo uz saglasnost organa uprave nadležnog za zaštitu životne sredine.

XI. SISTEMI PROTIV OBRASTANJA TRUPA NA BRODOVIMA

Član 43

Sistemi protiv obrastanja trupa na brodovima primjenjuju se na:

1) brodove crnogorske državne pripadnosti;

2) brodove strane državne pripadnosti, a koji su kontrolisani, korišćeni i kojima se upravlja pod funkcionalnom nadležnošću Crne Gore;

3) brodove koji uplovljavaju u luke Crne Gore ili odobalni terminal, osim brodova iz tač. 1 i 2 ovog stava.

Zabranjeno je nanošenje ili ponovno nanošenje organskokalajnih jedinjenja na brodovima iz stava 1 ovog člana, koja djeluju kao biocidi u sistemima protiv obrastanja na brodovima.

Brodovi i instalacije za proizvodnju ugljovodonika, koji su stekli pravo da viju zastavu Crne Gore poslije 1. jula 2003. godine i čiji su sistemi protiv obrastanja nanijeti, promijenjeni ili zamijenjeni poslije toga datuma, u svojim sistemima protiv obrastanja na trupu ili spoljnim djelovima i površinama ne smiju sadržati organskokalajna jedinjenja koja djeluju kao biocidi i koja nijesu u skladu sa zahtjevima Medjunarodne konvencije o nadzoru štetnih sistema protiv obrastanja brodova, osim ako su prekriveni premazom koji onemogućava ispiranje takvih jedinjenja iz sistema protiv obrastanja u podlozi.

Na brodovima i instalacijama za proizvodnju ugljovodonika iz stava 1 ovog člana, a koji su sagrađeni 1. januara 2008. godine ili kasnije, zabranjuje se upotreba organokalajnih jedinjenja koja djeluju kao biocidi u sistemu protiv obrastanja na trupu ili spoljnim dijelovima i površinama, kao i premaza koji onemogućavaju ispiranje takvih jedinjenja iz sistema protiv obrastanja u podlozi, ako nijesu u skladu sa zahtjevima Međunarodne konvencije o nadzoru štetnih sistema protiv obrastanja brodova.

Odredbe stava 1 ovog člana, ne primjenjuju se na ratne brodove i javne brodove, a odredbe st. 3 i 4 ovog člana, ne primjenjuju se na instalacije za proizvodnju ugljovodonika sagrađene prije 1. jula 2003. godine koje od tog perioda nijesu bile na suvom doku.

Član 44

Na brodove koji plove pod zastavom crnogorske državne pripadnosti u vezi sa pregledom i izdavanjem svjedočanstava primjenjuje se sljedeće:

1) od 1. jula 2003. treba pregledati brodove od 400 BT i više, osim instalacija za proizvodnju ugljovodonika i drugih odobalnih objekata i mora im se izdati svjedočanstvo u skladu sa zahtjevima iz člana 43 stav 6 ovog zakona, prije nego što se brod po prvi put pušti u plovidbu ili prilikom mijenjanja ili zamjene sistema protiv obrastanja;

2) brodovi dužine 24 metra ili više, ali manji od 400 BT, osim instalacija za proizvodnju ugljovodonika i drugih odobalnih objekata, moraju imati deklaraciju AFS kojom se dokazuje usklađenost sa članom 43 ovog zakona;

3) Ministarstvo može uspostaviti odgovarajuće mjere za brodove koji nijesu obuhvaćeni tač. 1 i 2 ovog stava kako bi se osigurala usklađenost.

Ministarstvo priznaje:

- sva svjedočanstva AFS izdata od 1. jula 2003.;
- sve izjave o usklađenosti AFS u godini nakon datuma koji se navodi u alineji 1 ovog stava;
- sve deklaracije AFS izdate od 1. jula 2003.

Uz deklaracije iz stava 2 alineja 3 ovog člana moraju se priložiti odgovarajuće isprave (kao što su potvrde o prijemu boje ili račun ugovarača) ili moraju sadržati odgovarajuću ovjeru.

Brodovi od 400 BT i više, osim instalacija za proizvodnju ugljovodonika i drugih odobalnih objekata od 1. jula 2003. godine dužni su da izvrše:

- početni pregled, prije prvog puštanja broda u plovidbu ili kada je brod radi nanošenja sistema protiv obrastanja prvi put u suvom doku; i
- pregled prilikom promjene ili zamjene sisitema protiv obrastanja, koji se ovjerava na svjedočanstvu AFS.

Pregled iz stava 4 ovog člana mora osigurati punu usklađenost sistema protiv obrastanja brodova sa čl. 43 st. 2 do 5 ovog zakona.

Pregled iz stava 4 ovog člana sprovode ovlašćeni službenici Ministarstva ili priznata organizacija koju ovlasti Vlada Crne Gore.

Pregled iz stava 4 ovog člana i izdavanje svjedočanstva AFS za sisteme protiv obrastanja na brodovima crnogorske državne pripadnosti mora da se vrši u skladu sa zahtjevima datim u Prilogu 4. Konvencije AFS i Rezolucije MEPC 102. (48).

Brodovi koji viju zastavu države članice koja nije stranka Konvencije AFS moraju da imaju svjedočanstvo AFS u skladu sa obrascem utvrđenim u Prilogu II. Regulative 782/2003.

Brodovi iz stava 8 ovog člana pri dokazivanju usklađenosti sa zahtjevima iz člana 43 st. 2 do 5 ovog zakona mogu se pozvati na izjavu o usklađenosti AFS, koju zamjenjuje svjedočanstvo AFS najkasnije godinu dana nakon datuma navedenog u stavu 1 ovog člana.

XII. UPRAVLJANJE I NADZOR BALASTNIH VODA

Član 45

Upravljanje balastnim vodama su mehanički, fizički, hemijski i biološki procesi, bilo pojedinačni ili kombinovani, kojima se uklanja, čini bezopasnim ili izbjegava prihvatanje ili ispuštanje štetnih vodenih organizama ili patogena u balastnim vodama i talozima.

Član 46

Upravljanje balastnim vodama primjenjuje se na:

1) brodove crnogorske državne pripadnosti bez obzira na kategoriju plovidbe;

2) brodove nezavisno od njihove državnoj pripadnosti, koji uplovljavaju u luke ili sidrišta Crne Gore, pristaju na vanobalne objekte, plove ili se nalaze u njenim vodama;

Upravljanje balastnim vodama ne primjenjuje se na:

1) brodove koji nijesu namijenjeni ili konstruisani za prenos balastne vode;

2) brodove crnogorske državne pripadnosti koji tokom svog vijeka eksploatacije plove samo u vodama Crne Gore, i čije ispuštanje balasnih voda ne može zagaditi životnu sredinu, zdravlje ljudi, ugroziti imovinu ili resurse susjednih ili drugih država;

3) ratne brodove i javne brodove, koji se koriste samo za nekomercijalne potrebe države;

4) brodove koji imaju stalnu balastnu vodu u hermetički zatvorenim brodskim tankovima, koja se ne ispušta.

Izuzetno od odredbe stava 2 ovog člana, Ministarstvo može proširiti obavezu upravljanja balastnim vodama na sve ili pojedine brodove koji plove ili borave isključivo u unutrašnjim morskim vodama ili teritorijalnom moru Crne Gore, ako se utvrdi da bi iskrcaj balastnih voda sa broda ili brodova ugrozio ili štetio okolini, ljudskom zdravlju ili imovini u Crnoj Gori ili susjednim državama.

Član 47

Zabranjeno je prihvatanje ili ispuštanje balastnih voda sa brodova u vode Crne Gore ako prethodno nijesu sprovedene mjere upravljanja balastnim vodama u skladu sa ovim zakonom.

Član 48

Odredba člana 47 ovog zakona, o obavezi sprovođenja mjera upravljanja balastnim vodama ne primjenjuje se u sljedećim slučajevima:

1) kada je prihvatanje ili ispuštanje balastnih voda i taloga neophodno radi obezbjeđivanja sigurnosti broda u situacijama hitnosti ili spašavanja života na moru;
2) neočekivanog ispuštanja ili prihvatanja balastnih voda i taloga do kojeg dolazi usljed oštećenja broda ili njegove opreme, pod uslovom:
   - da su preduzete sve mjere predostrožnosti prije i nakon takvog događaja ili otkrića oštećenja ili ispuštanja, za potrebe sprečavanja ispuštanja ili njegovog smanjenja na minimum;
   - da vlasnik broda, kompanija ili ovlašćeni oficir nijesu namjerno ili krajnom nepažnjom.
3) prihvatanja i ispuštanja balastnih voda i taloga za potrebe izbjegavanja ili smanjenja na minimum incidenata, koji dovode do zagađenja sa broda;
4) ako se ispušta balastna voda koja je promijenjena na otvorenom moru u skladu sa standardom D-1 Konvencije o balastnim vodama;
5) ako brod ispunjava standarde o D-2 Konvencije o obradi balastnim vodama;
6) ispuštanja balastne vode i taloga sa broda na istom mjestu odakle potiče ta balastna voda i talozi i ako nije došlo do miješanja te vode sa netretiranom balastnom vodom i talozima iz drugih oblasti.

Član 49

Odredba člana 47 ovog zakona, ne primjenjuje se na brod koji ukrcava ili iskrcava balastne vode u Crnoj Gori, a koji plove između tačno određenih luka ili područja, osim uz saglasnost Ministarstva.

Saglasnost iz stava 1 ovog člana, može se dati samo na osnovu sprovedene procjene rizika u skladu sa Smjernica za procjenu rizika - G7 (IMO rezolucija MEPC.162(56)), sa izmijenjenama i dopunama, kako bi se osiguralo da to ne ugrožava okolinu, ljudsko zdravlje, imovinu ili sredstva u Crnoj Gori, susjednim ili drugim državama.

Saglasnost iz stava 1 ovog člana može se dati samo u slučaju da brod ne miješa balastne vode i talog sa balastnim vodama i talogom ukrcanim u drugom području ili luci.

Saglasnost iz stava 1 ovog člana može se dati na rok ne duži od pet godina, i primjenjuju se nakon što Ministarstvo obavijesti IMO o oslobađanju, kada ta informacija bude dostavljena državama strankama BWM Konvencije.

Saglasnost iz stava 1 ovog člana može se dati i na osnovu međunarodnog ugovora.

Saglasnost iz stava 1 ovog člana upisuje se u Knjigu o balastnim vodama.

Član 50

Svaki brod nezavisno od državne pripadnosti, sagrađen prije 2009. godine sa kapacitetom tankova za balastne vode od, između i uključujući, 1,500 i 5,000 metara kubnih, treba da upravlja balastnim vodama u skladu sa standardom D-2 Konvencije o balasnim vodama.

Svaki brod nezavisno od državne pripadnosti, sagrađen prije 2009. godine sa kapacitetom tankova za balastne vode manjim od 1,500, odnosno većim od 5,000 metara kubnih, treba da upravlja balastnim vodama u skladu sa standardom D-2 Konvencije o balasnim vodama.

Standarde upravljanja balasnim vodama iz st. 1 i 2 ovog člana, svaki brod treba da ispuni najkasnije nakon prvog redovnog međupregleda ili redovnog obnovnog pregleda, u zavisnosti od toga koji od ova dva pregleda se izvrši ranije, odnosno nakon godišnjice isporuke broda, a u godini ispunjavanja standarda koji se odnose na taj brod.

Svaki brod nezavisno od državne pripadnosti, sagrađen 2009. godine ili kasnije, sa kapacitetom tankova za

balastne vode koji je manji od 5,000 metara kubnih, treba da upravlja balastnim vodama u skladu sa standardom D-2 Konvencije o balastnim vodama.

Svaki brod nezavisno od državne pripadnosti, sagrađen 2009. godine ili kasnije, sa kapacitetom tankova za balastne vode od 5,000 ili više metara kubnih, treba da upravlja balastnim vodama u skladu sa odredbama stava 2 ovog člana.

Brod sagrađen 2012. godine ili kasnije, sa kapacitetom tankova za balastne vode od 5,000 ili više metara kubnih, treba da upravlja balastnim vodama u skladu sa standardom D-2 Konvencije o balastnim vodama.

Odredbe st. 1 do 6 ovog člana, ne primjenjuju se na brodove koji ispuštaju balastne vode u lučka postrojenja za prihvat balasnih voda.

Upravljanje balasnim vodama, može da se vrši i na način koji nije propisan u st. 1 do 6 ovog člana, pod uslovom da se na taj način obezbjeđuje barem isti nivo zaštite okoline, zdravlja ljudi, imovine ili resursa, i pod uslovom da je odobren od Pomorskog komiteta za zaštitu morskog sredine IMO-a.

Član 51

Brodovi koji kao metodu upravljanja balastnim vodama koriste izmjenu balastnih voda moraju to da vrše sa najmanje 95 posto volumetričke izmjene balastnih voda.

Brodovi koji kao metodu upravljanja balastnim vodama koriste izmjenu balastnih voda pumpanjem, smatra se da ispunjavaju uslove iz stava 1 ovog člana, ako je pumpanjem izmijenjen trostruki volumen svakog balastnog tanka.

Ukoliko je pri izmjeni balastne vode pumpanjem izmijenjeno manje od trostrukog volumena svakog balastnog tanka, ta se izmjena može prihvatiti pod uslovom da brod može dokazati da je izmijenjeno najmanje 95 posto volumena balastnih tankova i ako je to predviđeno Planom upravljanja balastnim vodama.

Brod koji kao metodu upravljanja balastnim vodama koristi izmjenu balastnih voda, mora uvijek kada je to moguće obavljati izmjenu balastnih voda najmanje 200 nautičkih milja udaljen od najbližeg kopna i u morskim vodama čija dubina iznosi najmanje 200 metara.

Ukoliko brod ne može da izvrši izmjenu balastnih voda u skladu sa stavom 4 ovog člana, ta se izmjena balastnih voda mora vršiti na najmanje 50 nautičkih milja od najbližeg kopna i u morskim vodama čija je dubina najmanje 200 metara.

Izuzetno od odredbi st. 4 i 5 ovog člana, brodovi mogu izmjeniti balastne vode i u područjima koja su za to određena u skladu sa odredbama Konvencije i Smjernica za određivanje područja izmjene balastnih voda G14 (IMO rezolucija MEPC.151(55), sa izmijenama i dopunama.

Organ uprave neće zahtijevati od zapovjednika broda skretanje sa svog planiranog putovanja, odnosno kašnjenje u dolasku broda u luku, kako bi ispunio neki od zahtjeva iz stava 1 ovog člana.

Organ uprave neće zahtijevati od zapovjednika broda, koji vrši izmjenu balastnih voda da ispuni uslove iz stava 1 ovog člana, ako zapovjednik smatra da bi takva promjena usljed nepovoljnih vremenskih prilika, konstrukcije broda ili pritiska, neispravnosti opreme ili ostalih vanrednih uslova, ugrozila sigurnost ili stabilitet broda, sigurnost njegove posade i/ili putnika.

Ako zapovjednik broda ne izvrši izmjenu balasnih voda iz razloga navedenih u stavu 3 ovog člana, dužan je da to unese u Knjigu evidencije balasnih voda.

Član 52

Brodovi koji kao metodu upravljanja balastnim vodama koriste izmjenu balastnih voda mogu ispustiti morsku vodu čiji je salinitet iznad 36‰.

Ukoliko balastna voda ima salinitet niži od 36‰ dodatnim analizama se ispituje sastav morske vode pri čemu broj fitoplanktonskih organizama (mikroplankton), ne smije prelaziti broj od 105 stanica L-1 i ne smije sadržavati dinoflagelatne ciste.

Član 53

Brodovi koji upravljanje balastnim vodama sprovode putem obrade balastnih voda, mogu ispustiti manje od 10 živih organizama većih ili jednakih 50 mikrometara, i manje od 10 živih organizmima po mililitru, čije su dimenzije manje od 50 mikrometara, odnosno čije su minimalne dimenzije veće od ili jednake 10 mikrometara, pri čemu ispuštanje indikatorskih mikroorganizama ne može biti veće koncentracije iz stava 2 ovog člana.

Indikatorski mikroorganizmi, kao standard za ljudsko zdravlje, uključuju:

- toksični mikroorganizam Vibrio cholerae (O1 i O139) sa manje od 1 kolonije (cfu) na 100 mililitara ili manje od 1 kolonije (cfu) po 1 gramu (mokra težina) uzorka zooplanktona;

- escherichia coli, manje od 250 kolonija (cfu) na 100 mililitara;
- crijevni enterokok, manje od 100 kolonija (cfu) na 100 mililitara.

Član 54

Sisteme za obradu balastnih voda, osim sistema koji koriste aktivne materije, odobrava priznata organizacija, u skladu sa Smjernicama G8 - Smjernice za odobrenje sistema upravljanja balastnim vodama (IMO rezolucija MEPC.174(58), sa izmjenama i dopunama.

Sisteme za obradu balastnih voda koji koriste aktivne materije odobrava IMO u skladu sa Smjernicama G9 - Smjernice za odobravanje sistema upravljanja balastnim vodama, koji uključuje korišćenje aktivnih materija (IMO rezolucija MEPC.169(57), sa izmjenama i dopunama.

Sistemi za obradu balastnih voda moraju da budu sigurni za brod, njegovu opremu i posadu.

Član 55

Svaki brod nezavisno od državne pripadnosti, koji uplovljava u luke i sidrišta Crne Gore, treba da posjeduje i primjenjuje Plan upravljanja balastnim vodama.

Plan upravljanja balastnim vodama odobrava država zastave broda.

Plan upravljanja balastnim vodama je poseban za svaki brod i treba da sadrži naročito:

1) detalje sigurnosnih procedura za taj brod i njegovu posadu u vezi sa upravljanjem balastnim vodama, u skladu sa zahtjevima Konvencije o balastnim vodama;
2) detaljan opis mjera koje se preduzimaju u cilju upravljanja balastnim vodama u skladu sa Konvencijom o balastnim vodama;
3) procedure koje se primjenjuju, radi ispuštanja taloga na moru i na obali;
4) procedure za koordinisanje brodskog upravljanja balastnim vodama, koje obuhvataju ispuštanje u more, države u čijim vodama može doći do takvog ispuštanja;
5) lice koje je zaduženo za obezbjeđivanje pravilne primjene ovog plana;
6) način izvještavanja o količini i rasporedu balastnih voda na brodu.

Plan upravljanja balasnim vodama, treba da bude napisan na jeziku kojeg posada upotrebljava na brodu, a ako jezik u upotrebi nije engleski, francuski ili španski, plan treba da ima prevod na neki od tih jezika.

Član 56

Svaki brod nezavisno od državne pripadnosti, koji uplovljava u luke i sidrišta Crne Gore, mora da ima i vodi Knjigu evidencije balastnih voda ovjerenu od države zastave broda.

Knjiga iz stava 1 ovog člana, koja može da bude u elektronskoj formi, ili može da bude sastavni dio druge knjige evidencije ili Sistema i treba da sadrži informacije koje su navedene u Dodatku II Konvencije o balastnim vodama.

Knjiga evidencije balastnih voda, mora da se nalaze na brodu najmanje dvije godine nakon posljedenjeg upisa podataka u tu knjigu, a nakon tog perioda još najmanje tri godine, treba da bude pod nadzorom kompanije.

U slučaju ispuštanja balastne vode u skladu sa propisima A-3, A-4 ili B-3.6 Konvencije o balastnim vodama, ili u slučaju neplaniranog ispuštanja balastne vode, koje je u suprotnosti sa članom 51 ovog zakona, u Knjigu evidencije balastnih voda pored uobičajnih podataka evidentiraju se i okolnosti i razlozi koji su doveli do tih ispuštanja.

Knjiga evidencije balastnih voda nalazi se na mjestu dostupnom prilikom inspekcijskog nadzora broda, a u slučaju automatskog upravljanja brodom u tegljenju, može se nalaziti i na tegljaču.

Svaka operacija koja se odnosi na upravljanje balastnim vodama u potpunosti i bez odlaganja se unosi u Knjigu evidencije balastnih voda.

Svaki unos podataka u Knjigu evidencije balasnih voda potpisuje oficir koji je zadužen za tu operaciju, a svaku ispunjenu stranu knjige potpisuje zapovjednik broda.

Upisi u Knjigu evidencije balastnih voda, treba da budu uneseni na jeziku kojeg posada upotrebljava na brodu, a ako jezik u upotrebi nije engleski, francuski ili španski, upis treba da ima prevod na neki od tih jezika.

Član 57

Svaki brod crnogorske državne pripadnosti koji obavlja međunarodnu plovidbu od 400 BT i više, i svi brodovi od 400 BT i više nezavisno od državne pripadnosti, koji uplovljava u luke i sidrišta Crne Gore ili plovi njenim

vodama, mora da posjeduje Međunarodno svjedočanstvo o upravljanju balastnim vodama, odnosno odgovarajuću Izjavu o usklađenosti sa odredbama Konvencije o balasnim vodama izdatu od Organa uprave.

Svjedočanstvo iz stava 1 ovog člana, izdaje se na rok ne duži od pet godina i mora da bude izdato na službenom jeziku države koja izdaje svjedočanstvo u posebno propisanom obliku.

Ako službeni jezik države koja izdaje svjedočanstvo nije engleski, francuski ili španski tekst će uključiti i prevod na jedan od tih jezika.

Svjedočanstvo iz stava 1 ovog člana, za brodove crnogorske državne pripadnosti izdaje se i ovjerava u skladu sa Tehničkim pravilima.

Član 58

Svi brodovi iz člana 46 ovog zakona, nezavisno od državne pripadnosti koji dolaze iz inostranstva dužni su da količinu i porijeklo balastnih voda raspoređenih u balastnim tankovima broda prijave Lučkoj kapetaniji, najkasnije 48 sati prije uplovljenja u luke Crne Gore, odnosno neposredno nakon isplovljenja iz posljednje inostrane luke, ako je vrijeme plovidbe do uplovljavanja u luku Crne Gore kraće od 48 sati.

Obrazac prijave iz stava 1 ovog člana propisuje Ministarstvo.

Član 59

Zabranjeno je odlagati u more taloge, te su svi brodovi dužni ukloniti taloge iz prostora namijenjenih prevozu balastnih voda, u skladu sa odredbama brodskog Plana upravljanja balastnim vodama.

Talozi iz stava 1 ovog člana moraju se prikupiti isključivo mehaničkim putem i nakon toga odlagati u posebno namijenjene kopnene prihvatne uređaje.

Brodovi iz člana 57 ovog zakona, bez ugrožavanja sigurnosti i radne sposobnosti, moraju da budu projektovani i izgrađeni tako da omogućavaju smanjenje unosa i neželjenog zadržavanja taloga, olakšano uklanjanje taloga te siguran pristup, radi uklanjanja taloga i uzimanja uzoraka.

Član 60

Pravno lice kojem je luka dodijeljena na korišćenje (u daljem tekstu: Korisnik luke) u kojima se obavlja čišćenje ili popravak balastnih tankova, dužno je osigurati odgovarajuća postrojenja za prihvat taloga uzimajući u obzir Smjernice G1 - Smjernice o prihvatnim uređajima za taloge (IMO Rezolucija MEPC.152(55), sa izmijenjenama i dopunjenama.

Rad postrojenja iz stava 1 ovog člana, ne smije prouzrokovati nepotrebna kašnjenja brodova i mora osigurati uklanjanje tih taloga prilikom kojih se ne narušava niti ugrožava životna sredina, ljudsko zdravlje, imovina ili sredstva, a u skladu zakonom kojim se uređuje zaštita životne sredine.

Ministarstvo će o svakom nedostatku takvog uređaja obavijestiti Međunarodnu pomorsku organizaciju (IMO).

Ako postoji opravdana sumnja da zapovjednik ili posada broda ne postupaju ili nijesu upoznati sa procedurama koje se odnose na upravljanje balastnim vodama i talozima, Lučka kapetanija može inicirati sprovođenje inspekcijskog nadzora tog broda dok se brod nalazi u luci ili na sidrištu Crne Gore.

Član 61

Korisnik luke dužan je da u kalendarskoj godini najmanje tri puta, vrši analizu stanja morske vode u akvatorijumu luke, radi provjere uticaja balastnih voda na životnu sredinu i o tome sačini izvještaj.

Izvještaj iz stava 1 ovog člana, dostavlja se Ministarstvu i organu državne uprave nadležnom za poslove zaštite životne sredine.

Zapovjednik broda dužan je, u mjeri u kojoj to omogućavaju zahtjevi sigurnosti plovidbe i zaštite morske sredine, izbjeći ili ograničiti ukracaj u sljedećim područjima:

- za koja je poznato da postoje štetni mikroorganizmi;
- u kojima postoje fabrički ispusti;
- gdje se vrše jaružanja;
- gdje su izrazito visoke razlike morskih mijena;
- u kojima postoji visoka zamućenost vode zbog rada brodskih porivnih uređaja (plitke luke, estuariji, sidrišta);
- mriještenja riba, i
- sudaranja morskih struja.

Korisnik luke dužan je upozoriti zapovjednika broda na jednu od okolnosti iz stava 3 ovog člana.

Čl. 45 do 61 ovog zakona, primjenjuju se i na pomorski objekti uključujući podmornice, plutajuće objekte, platforme, plutajuće skladišne jedinice (FSO) te plutajuće jedinice za proizvodnju, skladištenje i prekrcaj (FPSO).

XIII. UKLANJANJE OLUPINE IZ MORA

Član 62

Nadležna Lučka kapetanija može preduzimati mjere za uklanjanje olupine koja predstavlja opasnost.

Olupine se ne odnosi na plutajuće platforme koje su u vrijeme pomorske nezgode bile postavljene za istraživanje ili eksploataciju podmorja.

Mjere iz stava 1 ovog člana, koje preduzme Lučka kapetanija moraju biti u srazmjeri sa opasnošću.

Lučka kapetanija može preduzeti samo one mjere koje se smatraju razumnim za potrebe uklanjanja opasne olupine, a čim se olupina ukloni mora ih obustaviti.

Mjere iz stava 4 ovog člana, ne smiju nepotrebno ometati prava i interese vlasnika i drugih zainteresovanih lica.

Mjere za uklanjanje opasne olupine koja ima ili se može pretpostaviti da ima obilježja kulturnog dobra ili je od vojnog značaja Lučka kapetanija preduzima uz prethodnu saglasnost organa državne uprave nadležnog za poslove kulture.

Mjere iz stave 1 ovog člana ne primjenjuju se ukoliko su preduzete mjere u skladu sa Međunarodnom konvenciom o intervenciji na otvorenom moru u slučajevima nezgoda koje dovode do zagađenja uljem iz 1969., sa izmjenama i dopunama ili prema Protokolu o intervenciji na otvorenom moru u slučaju zagađenja drugim materijama osim ulja iz 1973., sa izmjenama i dopunama.

Član 63

Zapovjednik broda, kompanija, brodar ili lice koje ovlasti brodar, bez obzira na državnu pripadnost broda, koji se nalazi u vodama Crne Gore, a koji je učestvovao u pomorskoj nesreći u kojoj je nastala olupina, dužan je da o tome bez odlaganja obavijesti Organ uprave.

Obavještenje iz stava 1 ovog člana, sadrži osnovne podatke kompanije, odnosno brodara, kao i podatke na osnovu kojih Organ uprave utvrđuje postojanje opasnosti od olupine, i to:

1) tačan položaj olupine;

2) vrstu, veličinu i građu olupine;

3) prirodu štete i stanje olupine;

4) prirodu i količinu tereta, naročito onog koji predstavlja štetne materije; i

5) količinu i vrstu ulja na brodu, uključujući tečno gorivo i ulje za podmazivanje.

Podatke iz stava 2 ovog člana, Organ uprave dostavlja inspektoru, Ministarstvu i Lučkoj kapetaniji, a o nastaloj olupini obavještava brodove u vodama Crne Gore, putem radio oglasa koje emituje VTS služba u skladu sa zakonom kojim je uređuje sigurnost pomorske plovidbe.

Član 64

Prilikom utvrđivanja da li olupina predstavlja opasnost, Lučka kapetanija uzima u obzir sljedeće kriterijume:

1) vrstu, veličinu i građu olupine;

2) dubinu vode na tom području;

3) amplitudu morskih mijena i morske struje na tom području;

4) posebno osjetljiva morska područja ili jasno definisano područje unutrašnjih morskih voda i teritorijalnog mora Crne Gore na kojem su usvojene posebne mjere protiv zagađenja sa brodova;

5) blizinu brodskih ruta ili separacijskih zona;

6) gustoću i frekvenciju saobraćaja;

7) vrstu saobraćaja;

8) prirodu i količinu tereta na olupini, količinu i vrstu ulja (kao što su pogonsko ulje i ulje za podmazivanje) i posebno, moguću štetu u slučaju ispuštanja tereta ili ulja u morskoj sredini;

9) izloženost lučkih objekata;

10) prevladavajuće meteorološke i hidrografske uslove;

11) topografiju podmorja u tom području;

12) visinu olupine iznad ili ispod površine vode pri najnižem nivou živih morskih mijena;

13) akustičke i magnetske osobine olupine;

14) blizinu odobalnih uređaja, cjevovoda, telekomunikacijskih kablova i sličnih struktura; i

15) bilo koju drugu okolnost zbog koje je potrebno ukloniti olupinu.

Član 65

Nakon saznanja za postojanje olupine, nadležna tijela i službe će po nalogu Lučke kapetanije upotrijebiti sva moguća sredstva radi hitnog upozoravanja pomoraca i drugih zainteresovanih država o prirodi i položaju olupine.

Ako olupina predstavlja opasnost, nadležna tijela i službe će po nalogu Lučke kapetanije preduzeti sve mjere radi određivanja tačnog položaja olupine.

Član 66

Ako Lučka kapetanija utvrdi da olupina predstavlja opasnost, nadležna tijela i službe će po nalogu Lučke kapetanije preduzeti sve mjere kako bi se olupina označila.

Označavanje olupina, treba da bude u skladu sa međunarodnim sistemom obilježavanja (balisaže), koji se primjenjuje na području gdje se olupina nalazi.

Ministarstvo mora objaviti pojedinosti o tim oznakama, koristeći sva sredstva, uključujući odgovarajuće nautičke publikacije.

Član 67

Kada nadležna Lučka kapetanija utvrdi da olupina predstavlja opasnost, naložiće vlasniku da ukloni olupinu.

U slučaju iz stava 1 ovog člana, vlasnik ili druga ovlašćena lica moraju nadležnoj Lučkoj kapetaniji pružiti dokaz o osiguranju ili drugu finansijsku garanciju iz člana 69 ovog zakona.

Vlasnik može zaključiti ugovor sa izvođačem radova da u njegovo ime ukloni olupinu za koju je utvrđeno da predstavlja opasnost.

Prije nego što uklanjanje iz stava 3 ovog člana, započne, Lučka kapetanija može odrediti uslove uklanjanja u mjeri u kojoj je potrebno osigurati da se uklanjanje sprovodi na način koji je siguran i kojim se štiti morska sredina.

Kada je uklanjanje iz st. 1 i 3 ovog člana, započelo, nadležna Lučka kapetanija može intervenisati u mjeri u kojoj je potrebno osigurati da se uklanjanje sprovodi na način koji je siguran i kojim se štiti morska sredina.

Nadležna Lučka kapetanija će:

1) odrediti razuman rok u kojem je vlasnik dužan ukloniti olupinu i uslove uklanjanja iz stava 4 ovog člana, uzimajući u obzir prirodu opasnosti utvrđenu u skladu sa članom 64 ovog zakona;

2) odediti da olupinu može ukloniti ovlašćeno tijelo o trošku i riziku vlasnika, ako on to ne učini u navedenom roku, uključujući i prodaju olupine na javnoj licitaciji.

U slučajevima koji zahtijevaju hitno djelovanje kada opasnost postane posebno ozbiljna, nadležna Lučka kapetanija donijet će rješenje na osnovu kojeg će ovlašćeno tijelo odmah intervenisati o trošku i riziku vlasnika, uklanjanjem olupine na najefikasniji i najbrži mogući način, uključujući i njenu prodaju na javnoj licitaciji, vodeći pritom računa o sigurnosti i zaštiti morske sredine.

Ako vlasnik ne ukloni olupinu u roku određenom u stavu 6 tačka 1 ovog člana, Lučka kapetanija može ovlašćenom tijelu rješenjem narediti uklanjanje olupine o trošku i riziku vlasnika na najefikasniji i najbrži mogući način, uključujući i njenu prodaju na javnoj licitaciji radi uklanjanja, vodeći pritom računa o sigurnosti i zaštiti morske sredine.

Lučka kapetanija je dužna o mjerama preduzetim za uklanjanje olupine obavijestiti vlasnika.

Sredstva za uklanjanje olupina iz st. 7 i 8 ovog člana, osigurava tijelo ovlašćeno za uklanjanje što ne oslobađa odgovornosti vlasnika za sve troškove u vezi sa uklanjanjem olupine.

Žalba protiv rješenja iz st. 7 i 8 ovog člana, nije dopuštena, ali se može pokrenuti upravni spor.

Član 68

Vlasnik broda snosi troškove lociranja, označavanja i uklanjanja olupine izvršenih u skladu sa ovim zakonom, ukoliko ne dokaže da je pomorska nesreća u kojoj je nastala olupina:

1) posljedica rata, neprijateljstava, građanskog rata, pobune ili izuzetne, neizbježne i nesavladive prirodne pojave;

2) u potpunosti prouzrokovana radnjom ili propustom trećeg lica učinjenim u namjeri da se prouzrokuje šteta; ili

3) u potpunosti prouzrokovana nemarom ili drugom štetnom radnjom nadležnog tijela odgovornog za održavanje svjetala ili drugih sredstava za pomoć plovidbi u obavljanju te funkcije.

Član 69

Vlasnik broda bruto tonaže 300 tona ili više crnogorske državne pripadnosti, dužan je da ima važeće svjedočanstvo o osiguranju ili drugu finansijsku garanciju, kao što je garancija banke ili slične finansijske institucije, radi pokrića odgovornosti iz člana 72 ovog zakona, u visini iznosa koji odgovara granicama odgovornosti propisanim u Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske hipoteke iz 1976., sa izmijenama i dopunama (LLMC 76/96).

Svjedočanstvo iz stava 1 ovog člana izdaje se na crnogorskom i engleskom jeziku i sadrži sljedeće podatke:

1) ime plovnog ili plutajućeg objekta, brojeve ili slova za prepoznavanje i luku upisa;

2) bruto tonažu plovnog ili plutajućeg objekta;

3) ime i glavno poslovno sjedište vlasnika;

4) IMO broj ili druge jedinstvene oznake plovnog ili plutajućeg objekta;

5) vrstu i rok trajanja osiguranja ili druge garancije;

6) ime i glavno poslovno sjedište osiguratelja ili drugog lica koje daje garanciju i, u odgovarajućem slučaju, poslovno sjedište u kojem je osiguranje ili garancija zaključena i

7) razdoblje važenja svjedočanstva, koje ne može biti duže od perioda važenja osiguranja ili druge garancije.

Svjedočanstvo iz stava 1 ovog člana, mora da se nalazi na brodu, a kopija se čuva u upisniku.

Osiguravač ili drugo lice koje je izdalo garanciju iz stava 1 ovog člana, može osnovati fond ograničene odgovornosti.

Osiguranje ili druga garancija iz stava 1 ovog člana, prestaje istekom perioda važenja ili istekom roka od tri mjeseca računajući od dana kada je Lučkoj kapetaniji upućeno obaviještenje o otkazu osiguranja ili garancije.

Izuzetno od stava 5 ovog člana, osiguranje ili druga finansijska garancija može prestati prije isteka tromjesečnoga roka ako je svjedočanstvo vraćeno nadležnoj Lučkoj kapetaniji ili je istovremeno izdato novo svjedočanstvo.

Član 70

Tužba za naknadu troškova lociranja, označavanja i uklanjanja olupine može se podnijeti neposredno protiv osiguravača ili drugog lica koje je pružilo finansijsku garanciju.

Osiguravač ili garant može istaći protiv tužioca prigovore koje bi mogao isticati vlasnik, osim prigovora stečaja ili likvidacije, ali se ne smije koristiti prigovorima koje bi mogao isticati u odgovoru na tužbu koju bi protiv njega podnio vlasnik.

Izuzetno od odredbe stava 2 ovog člana, osiguravač ili garant može istaći prigovor da je pomorska nesreća posljedica namjernog protivpravnog ponašanja vlasnika.

U svakom slučaju, osiguravač ili garant može ograničiti svoju odgovornost na iznos osiguranja ili garancije iz stava 1 ovog člana i kada vlasnik nema pravo ograničiti svoju odgovornost.

Osiguravač ili garant ima pravo da zahtijeva od vlasnika da se pridruži postupku kao umješač.

Član 71

Vlasnik ne snosi troškove iz člana 67 do 70 ovog zakona, ako je, odgovornost za takve troškove u suprotnosti sa međunarodnom konvencijom ili:

1) odredbama ovog zakona koje uređuju građansku odgovornost za štetu zbog zagađenja uljem;

2) odredbama ovog zakona o građanskoj odgovornosti za štetu zbog zagađenja pogonskim uljem; ili

3) domaćim propisima koji uređuju građansku odgovornost za nuklearne štete.

Član 72

Svaki brod, uključujući i brod u gradnji od 300 BT i više nezavisno od državne pripadnosti, koji plovi u vodama Crne Gore, odnosno uplovljava u luke i sidrišta Crne Gore, ili pristaje na odobalni objekat u vodama Crne Gore, treba da posjeduje svjedočanstvo o osiguranju od odgovornosti ili drugu finansijku garanciju, radi pokrivanja troškova lociranja, označavanja i uklanjanja olupine u iznosu koji odgovara granicama odgovornosti u skladu sa članom 6 stav 1 tačka (b) Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976., sa izmjenama i dopunama (LLMC 76/96).

Ako brod koji je u vlasništvu države članice nije pokriven osiguranjem ili drugom finansijskom garancijom, na njega se ne primjenjuju odredbe stava 1 ovog člana, ali se na njemu mora nalaziti svjedočanstvo koje je izdalo

nadležno tijelo države upisa broda kojom se potvrđuje da je brod u vlasništvu te države i da je njegova odgovornost pokrivena u granicama određenim u stavu 1 ovog člana.

XIV. SPREMNOST, REAGOVANJE I SARADNJA U SLUČAJU ZAGAĐENJA MORA ULJEM

Član 73

Svaki brod bez obzira na državnu pripadnost, koji uplovljava u vode Crne Gore, treba da ima Plan za hitno reagovanje u slučaju zagađenja uljem.

Operator, odnosno vlasnik instalacije za proizvodnju ugljovodonika, treba da ima plan mjera za sprečavanje širenja, odnosno smanjenje posljedica velike nesreće povezane sa istraživanjem i proizvodnjom ugljovodonika (u daljem tekstu: interni plan reagovanja na vanredni događaj).

Operator, odnosno vlasnik instalacije za proizvodnju ugljovodonika, dužan je da izradi i dostavi Organu uprave na mišljenje interni plan reagovanja na vanredni događaj, najkasnije 45 dana prije planiranog početka operacija bušenja.

Operator, odnosno vlasnik instalacije za proizvodnju ugljovodonika, dužan je da interni plan reagovanja na vanredni događaj uskladi sa nacionalnim planom za hitne intervencije, koji se primjenjuje u postupku reagovanja u slučaju zagađenja uljem sa plovnih objekata i instalacija za proizvodnju ugljovodonika u vodama Crne Gore (u daljem tekstu: Plan za hitne intervencije).

Korisnik luke, na čijem lučkom području se vrše usluge ukrcaja, iskrcaja ili snadbijevanja brodova uljem, dužan je da obezbijedi i primjenjuje preventivne mjere zaštite od zagađenja uljem i da reaguje u slučaju zagađenja uljem u skladu sa planom za hitno reagovanje u slučaju zagađenja luke uljem.

Plan za hitno reagovanje u slučaju zagađenja luke uljem, izrađuje korisnik luke a odobrava Organ uprave.

Član 74

Zapovjednik broda, odnosno operator ili vlasnik instalacije za proizvodnju ugljovodonika o svakom događaju na brodu, odnosno instalaciji za proizvodnju ugljovodonika, koji uključuje ispuštanje ili moguće ispuštanje ulja u more, dužan je da bez odlaganja obavijesti Organ uprave.

Zapovjednik broda, odnosno operator ili vlasnik instalacije za proizvodnju ugljovodonika na moru, dužan je o svakom uočenom događaju na drugom brodu ili instalaciji za proizvodnju ugljovodonika, koji uključuje ispuštanje ili moguće ispuštanje ulja u more, bez odlaganja obavijestiti Organ uprave.

Organ uprave dužan je da nakon prijema obavještenja iz st. 1 i 2 ovog člana, preduzme sljedeće radnje, i to:

1) napravi procjenu događaja kako bi utvrdio da je u pitanju incident zagađenja uljem;

2) utvrdi prirodu, veličinu i moguće posljedice incidenta zagađenja uljem; i

3) bez odlaganja obavijesti susjedne države čiji interesi su ugroženi ili mogu biti ugroženi incidentom zagađenja uljem, sa detaljima svoje procjene i svim postupcima koje je preduzeo ili namjerava da preduzme.

Ako Organ uprave procijeni da incident zagađenja uljem može ugroziti interese susjednih država, dužan je da o tome obavijesti Ministarstvo, organ državne uprave nadležan za vanjske poslove i IMO, sa detaljima svoje procjene i svim postupcima koje je preduzeo ili namjerava da preduzme.

Član 75

U slučaju ispuštanja ulja usled kojeg je došlo do zagađenja mora, Organ uprave je dužan da preduzme mjere potrebne za sprečavanje, smanjenje i otklanjanje posljedica zagađenja u skladu sa Planom za hitne intervencije.

Plan iz stava 1 ovog člana, naročito sadrži:

1) naziv Ministarstva i Organa uprave;

2) nacionalne operativne kontakt tačke;

3) naziv nadležnog organa koji će u ime Crne Gore tražiti pomoć ili odlučivati o pružanju tražene pomoći drugih država, u slučaju zagađenja mora uljem; i

4) organizacioni odnos, način i vrstu komunikacije, mehanizme za koordinaciju reagovanja između organa državne uprave, organa uprave i pravnih lica, u skladu sa relevantnim instrumentima IMO-a.

Plan za hitne intervencije donosi Vlada.

Organ državne uprave nadležan za unutrašnje poslove, organ državne uprave nadležan za odbranu i organi lokalne samouprave treba da sastave listu raspoložive opreme i ljudstva za reagovanje na zagađenje mora, uz precizno određene lokalitete na obali na kojima je ta oprema raspoređena i da tu listu ažuriraju i dostave Organu uprave.

Lista iz stava 4 ovog člana, obuhvata i popis supstanci koje sadrže hemikalije, a koriste se za smanjenje posljedica zagađenja mora uljem, odobrenih za upotrebu od strane organa uprave nadležnog za zaštitu životne sredine.

Supstance iz stava 5 ovog člana, mogu se koristiti u teritorijalnom moru i unutrašnjim morskim vodama Crne Gore, osim u Bokokotorskom zalivu gdje Organ uprave, mora da odobri njihovo korišćenje, nakon procjene kojom bi se utvrdilo da bi nekorišćenje tih supstanci nanijelo veću štetu od njihovog korišćenja.

U skladu sa Planom za hitne intervencije, Organ uprave, dužan je da pripremi i realizuje program vježbi i izvrši obuku lica zaduženih za reagovanje u slučaju zagađenja mora uljem.

Podatke iz st. 4 i 5 ovog člana, Organ uprave direktno ili preko relevantnih regionalnih organizacija ili sporazuma, dostavlja IMO-u.

Popis supstanci iz stava 5 ovog člana propisuje Ministarstvo, uz prethodno mišljenje organa državen uprave nadležnog za zaštitu životne sredine.

Član 76

Na zahtjev susjedne države, koja je pogođena ili postoji mogućnost da bude pogođena incidentom koji u značajnoj mjeri može zagaditi životnu sredinu, Ministarstvo može odobriti savjetodavnu, tehničku i podršku u opremi, u zavisnosti od mogućnosti i raspoloživosti resursa.

Informaciju o raspoloživim resursima i vrsti podrške, koja se može pružiti susjednoj državi, Ministarstvu dostavlja Organ uprave uz saglasnost organa iz člana 75 stav 4 ovog zakona.

Finansiranje troškova u slučaju pružanja podrške iz stava 2 ovog člana, vrši se u skladu sa propisom koje donosi Ministarstva, na osnovu priloga Međunarodne konvencije o spremnosti, reagovanju i saradnji u slučaju zagađenja uljem, 1990 (u dalje tekstu: OPRC Konvencija).

Organ uprave samostalno ili u saradnji sa organima iz člana 75 stav 4 ovog zakona, može pružiti podršku susjednoj državi ili učestvovati u regionalnoj aktivnosti smanjenja posljedica zagađenja mora uljem, na osnovu potpisanog bilateralnog ili multilateralnog sporazuma.

Sporazumom iz stava 4 ovog člana, omogućava se i podrška Crnoj Gori od strane susjednih i/ili regionalnih država u slučaju zagađenja mora uljem u vodama Crne Gore.

Sporazumom iz stava 4 ovog člana utvrđuje se:

1) dolazak i kretanje brodova, vazduhoplova i drugih sredstava za prevoz, strane državne pripadnosti na teritoriji Crne Gore i obrnuto, angažovanih za reagovanje na incident zagađenja uljem ili prevoz lica, tereta, materijala i potrebne opreme; i
2) brzo kretanje lica, tereta, materijala i opreme angažovanih za reagovanje na incident zagađenja uljem ili prevoz lica, tereta, materijala i potrebne opreme, kroz i izvan Crne Gore, odnosno susjedne države ili država regiona.

XV. POSTUPAK UTVRĐIVANJA ŠTETE OD ZAGAĐENJA

Član 77

Štetu od zagađenja i/ili propust u primjeni zaštitnih mjera kojima se sprečava ili smanjuje šteta od zagađenja sa broda u vodama Crne Gore, utvrđuje Organ uprave.

Postupak utvrđivanja štete od zagađenja i/ili propusta prilikom primjene zaštitnih mjera kojima se sprečava ili smanjuje šteta od zagađenja sa broda pokreće se po službenoj dužnosti ili na zahtjev zainteresovane javnosti.

Svako lice koje sazna da je došlo do štete od zagađenja i/ili propusta prilikom primjene zaštitnih mjera kojima se sprečava ili smanjuje šteta od zagađenja sa broda, dužno je da o tome, bez odlaganja, obavijesti Organ uprave i inspektora.

Član 78

Zahtjev iz člana 77 stav 2 ovog zakona, sadrži podatke o:

- podnosiocu zahtjeva (naziv i sjedište, odnosno ime i adresu);
- lokaciji na kojoj je nastala šteta i vremenu nastanka štete od zagađenja;
- vrsti i prirodi štete koja je nastala;
- imenu broda, IMO identifikacionom broju broda i luci upisa; i
- druge podatke od značaja za utvrđivanje štete od zagađenja.

Ako je podnosilac zahtjeva inspektor, uz zahtjev se prilaže i zapisnik o izvršenom inspekcijskom nadzoru broda.

Ako podnosilac zahtjeva nije inspektor, Organ uprave može zahtijevati od inspektora da izvrši inspekcijski nadzor broda sa ciljem utvrđivanja počinioca koji je svojom aktivnošću prouzrokovao štetu od zagađenja.

Organ uprave može od podnosioca zahtjeva zatražiti dodatne podatke, obavještenja i dokumentaciju i odrediti rok za njihovo dostavljanje.

Član 79

Organ uprave po službenoj dužnosti ili na osnovu podnijetog zahtjeva utvrđuje:

1) da li prijavljena šteta predstavlja štetu od zagađenja u skladu sa ovim zakonom;

2) da li se na osnovu zapisnika o izvršenom inspekcijskom nadzoru može identifikovati počinilac koji je svojom aktivnošću prouzrokovao štetu od zagađenja.

Član 80

Nakon utvrđivanja činjenica iz člana 79 ovog zakona, Organ uprave, dužan je da omogući brodaru, kompaniji, odnosno vlasniku broda da se izjasni o navodima iz zahtjeva i o utvrđenim činjenicama.

Član 81

Organ uprave obavještava podnosioca zahtjeva, brodara, kompaniju, odnosno vlasnika broda, organ lokalne uprave na čijoj teritoriji je nastala šteta, organ državne uprave nadležan za poslove zaštite životne sredine i inspektora, o pokretanju postupka ili odbijanju zahtjeva sa obrazloženjem, u roku od pet dana od dana pokretanja postupka za utvrđivanje štete.

Organ uprave objavljuje izvještaj o utvrđenoj šteti, preduzetim mjerama sanacije i procjeni uticaja na morski ekosistem.

XVI. ODGOVORNOST ZA ŠTETU PROUZROKOVANU ZAGAĐENJEM ULJEM KOJE SE PREVOZI KAO TERET

Član 82

Za štetu koju prouzrokuje brod koji prevozi ulje kao rasuti teret izlijevanjem ili izbacivanjem tog ulja odgovara vlasnik broda ako ne dokaže da je izlijevanje, odnosno izbacivanje ulja:

1) nastalo kao rezultat rata, neprijateljstava, građanskog rata, pobune ili prirodne pojave vanrednog, neizbježnog i nesavladivog karaktera, ili

2) u potpunosti prouzrokovano radnjom ili propustom trećeg lica sa namjerom da se izazove šteta, ili

3) u potpunosti prouzrokovano protivzakonitim djelovanjem bilo koje države ili drugoga tijela odgovornog za održavanje svjetionika ili drugih navigacionih pomagala u obavljanju te funkcije.

Ako vlasnik broda iz stava 1 ovog člana, dokaže da je štetu u cjelini ili djelimično skrivilo oštećeno lice koje je djelovalo ili je propustilo da djeluje u namjeri da prouzrokuje štetu ili iz nemara tog lica, potpuno ili djelimično se oslobađa odgovornosti za naknadu štete koju je pretrpjelo to lice.

Zahtjev za naknadu štete zbog zagađenja ne može se podnijeti protiv vlasnika broda osim na osnovu ovog zakona.

Izuzetno od stava 5 ovog člana, zahtjev za naknadu štete zbog zagađenja, bilo da se zasniva na ovom zakonu ili ne, ne može se podnijeti protiv:

1) lica u službi vlasnika ili njegovih punomoćnika ili članova posade;

2) pilota ili bilo kog drugog lica koje je, bez svojstva člana posade, obavljalo usluge za brod;

3) naručitelja ugovora o prevozu (uključujući i zakupoprimca), poslovođe ili brodara;

4) lica koja spašava uz pristanak vlasnika ili po uputstvima nadležnih organa;

5) lica koje preduzima zaštitne mjere;

6) svih lica u službi lica ili agenata lica iz tač. c, d i e ovog stava, osim ako je šteta nastala kao rezultat njihovog ličnog djelovanja ili propusta učinjenih sa namjerom da prouzrokuje takva šteta, ili namjera i sa znanjem da će vjerovatno doći do takve štete.

Odreba stava 4 ovog člana, ne utiče na pravo regresa vlasnika broda protiv lica koje je štetu skrivilo.

Član 83

Ako šteta zbog zagađenja nastane iz nesreće u kojoj su učestvovala dva broda ili više njih, vlasnici tih brodova solidarno odgovaraju za cjelokupnu štetu koja se razumno ne može podijeliti, ako se ne mogu osloboditi odgovornosti prema članu 82 ovog zakona.

Član 84

Vlasnik broda za štete iz člana 82 ovog zakona, može ograničiti svoju odgovornost do iznosa iz stava 2 ovog člana osnivanjem fonda ograničene odgovornosti za štete prouzrokovane izlivanjem ili izbacivanjem ulja.

Vlasnik broda za štete iz člana 82 ovog zakona, može ograničiti svoju odgovornost po svakoj nesreći na ukupan iznos, i to:

- 4.500.000 obračunskih jedinica posebnih prava vučenja za brod (PPV) koji ne prelazi 5000 jedinica tonaže,
- za brodove preko označene tonaže, za svaku dodatnu jedinicu tonaže 632 obračunskih jedinica posebnih prava vučenja (PPV) povrh iznosa navedenog u alineji 1 ovog člana pod uslovom da ovaj ukupni iznos ni u kom slučaju ne prelazi 89.800.000 obračunskih jedinica.

Vlasnik ne može ograničiti svoju odgovornost prema odredbama st. 1 i 2 ovog člana, ako je dokazano da je šteta zbog zagađivanja posljedica njegovog ličnog djelovanja odnosno propusta učinjenog sa namjerom da se šteta prouzrokuje, ili zbog nemarnosti i znajući da bi šteta mogla da se desi.

Član 85

Iz fonda iz člana 84 ovog člana vlasnik broda može nadoknaditi troškove koje je dobrovoljno podnio radi razumnog izbjegavanja ili smanjenja zagađenja.

Fond ograničene odgovornosti može osnovati i osiguravač ili drugo lice koje je izdalo finansijsku garanciju.

Osnivanje fonda u skladu sa stavom 2 ovog člana ima istu pravnu snagu kao i osnivanje fonda od strane vlasnika broda.

Fond iz stava 2 ovog člana, može biti osnovan i ako, na osnovu odredbi člana 84 stava 3 ovog zakona, vlasnik broda nije ovlašćen na ograničenje odgovornosti, ali se time ne diraju prava oštećenika prema vlasniku broda.

Za utvrđivanje tonaže broda u skladu sa članom 84 ovog zakona, primjenjuju se odredbe o baždarenju brodova u skladu sa zakonom kojim je uređena sigurnost pomorske plovidbe.

Član 86

Vlasnik broda upisanog u upisnik brodova u Crnoj Gori koji kao teret prevozi više od 2.000 tona ulja dužan je imati važeće osiguranje ili drugu finansijsku garanciju kao što je garancija banke ili potvrda izdata od jednog od međunarodnih fondova za naknadu štete, radi pokrića odgovornosti za štetu zbog zagađenja uljem, u visini iznosa koja odgovara granicama odgovornosti propisanim članom 84 ovog zakona.

Vlasnik broda iz stava 1 ovog člana, dužan je zatražiti od Lučke kapetanije u kojoj se vodi upisnik brodova u koji je brod upisan, izdavanje svjedočanstva kojim se potvrđuje da su osiguranje ili druga financijska garancija na snazi u skladu sa odredbama Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog zagađenja uljem iz 1992. godine i ovog zakona.

Svjedočanstvo iz stava 2 ovog člana, izdaje se na crnogorskom i engleskom jeziku i sadrži sljedeće podatke:

1) ime broda i luku upisa;
2) ime/naziv i sjedište vlasnika broda;
3) vrstu osiguranja;
4) ime i sjedište osiguravača ili drugog lica koje je izdalo finansijku garanciju, te kada je to primjenjivo mjesto gdje je osiguranje osnovano (zaključeno);
5) razdoblje važenja uvjerenja koje ne može biti duže od vremena važenja osiguranja ili druge garancije.

Svjedočanstvo iz stava 2 ovog člana, mora biti na brodu, a kopija se čuva u upisniku broda.

Osiguranje ili druga vrsta finansijske garancije može prestati, iz razloga koji nijesu istek roka važenja osiguranja ili garancija iz stava 2 ovog člana, prije isteka tri mjeseca od datuma kad je obaviještenje o njegovom isteku dostavljeno Lučkoj kapetaniji, osim ako potvrda nije predata Lučkoj kapetaniji ili ako je u navedenom periodu izdata nova potvrda.

Stav 4 ovog člana, primjenjivaće se i na sve izmjene usljed kojih osiguranje ili garancija više ne ispunjavaju te zahtjeve.

Član 87

Tužba za naknadu štete prouzrokovana zagađenjem uljem može se podnijeti neposredno protiv osiguravača ili drugog lica koje je pružilo finansijsku garancija prema članu 86 ovog zakona.

Osiguravač ili garant može istaći protiv tužitelja sve prigovore koje bi mogao istaći vlasnik broda, osim

prigovora stečaja ili likvidacije, ali se ne smije koristiti prigovorima koje bi mogao istaći u odgovoru na tužbu koju bi protiv njega podnio vlasnik broda.

Izuzetno od odredbe stava 2 ovog člana osiguravač ili garant može istaći prigovor da je šteta zagađenjem prouzrokovana namjernom radnjom vlasnika broda.

Osiguravač ili garant iz stava 3 ovog člana može se pozvati na granice odgovornosti iz člana 84 ovog zakona, čak i kada vlasnik broda nema pravo da ograniči svoju odgovornost.

Osiguravač ili garant ima pravo zahtijevati od vlasnika broda da se uključi u sudski postupak.

Član 88

Za diobu fonda ograničene odgovornosti koji je osnovan u Crnoj Gori isključivo su nadležni crnogorski sudovi.

Pravo na naknadu štete u skladu sa čl. 82 do 87 ovog zakona, zastarijeva u roku od tri godine od dana kad je šteta nastala.

Pravo na naknadu štete prema čl. 82 do 87 ovog zakona, zastarijeva ako se tužba ne podnese u roku od šest godina od dana nastanka događaja koji je prouzrokovao štetu.

Kad je događaj nastao u više navrata, rok od šest godina iz stava 2 ovog člana, počinje teći od dana kad je događaj započeo.

Član 89

Pravno lice koje, u toku kalendarske godine uveze preko 150.000 tona sirove nafte i/ili lož ulja koje je dopremljeno morskim putem u luke ili prihvatna postrojenja na području Crne Gore dužno je Međunarodnom fondu za naknadu štete prouzrokovane zagađenjem uljem, da uplati godišnju naknadu koja se obračunava u skladu sa zahtjevima Međunarodne konvencije o osnivanju Međunarodnog fonda za naknadu štete prouzrokovane zagađenjem uljem iz 1992. godine.

U slučaju da pravno lice iz stava 1 ovog člana, uveze manju količinu sirove nafte i/ili lož ulja od predviđene, ali da ukupan uvoz u Crnoj Gori, kojeg ostvare više pravnih lica premašuje 150.000 tona, pravna lica će proporcionalno da plate naknadu do nivoa uvezenog ulja, iako ta pojedinačna količina uvezene sirove nafte i/ili tečnog goriva ne prelazi 150.000 tona.

XVII. ODGOVORNOST ZA ŠTETU PROUZROKVANU ZAGAĐENJEM MORA POGONSKIM ULJEM

Član 90

Za štetu koju prouzrokuje brod isticanjem ili izbacivanjem pogonskog ulja odgovara vlasnik broda ako ne dokaže da je isticanje ili izbacivanje pogonskog ulja:

1) nastalo kao rezultat rata, neprijateljstava, građanskog rata, pobune ili prirodne pojave vanrednog, neizbježnog i nesavladivog karaktera, ili
2) u potpunosti prouzrokovano radnjom ili propustom trećeg lica sa namjerom da se izazove šteta, ili
3) u potpunosti prouzrokovano protivzakonitim djelovanjem bilo koje države ili drugoga tijela odgovornog za održavanje svjetionika ili drugih navigacionih pomagala u obavljanju te funkcije.

Ako je za štetu iz stava 1 ovog člana odgovorno više lica, njihova odgovornost je solidarna.

Ako vlasnik broda iz stava 1 ovog člana, dokaže da je štetu u cjelini ili djelimično skrivilo oštećeno lice koje je djelovalo ili je propustilo da djeluje u namjeri da prouzrokuje štetu ili iz nemara tog lica, potpuno ili djelimično se oslobađa odgovornosti za naknadu štete koju je pretrpjelo to lice.

Zahtjev za naknadu štete zbog zagađenja ne može se podnijeti protiv vlasnika broda osim na osnovu ovog zakona.

Izuzetno od stava 4 ovog člana zahtjev za naknadu štete zbog zagađenja, ne može se podnijeti protiv lica koje preduzima zaštitne mjere kao i lica u njegovoj službi, osim ako se dokaže da je šteta nastala kao rezultat njihovog ličnog djelovanja ili propusta koje su navedena lica učinila, bilo u namjeri da prouzrokuju štetu, bilo bezobzirno znajući da će šteta vjerojatno nastati.

Odreba stava 5 ovog člana, ne utiče na pravo regresa vlasnika broda protiv lica koje je štetu skrivilo.

Član 91

Ako šteta zbog zagađenja nastane iz nesreće u kojoj su učestvovala dva broda ili više njih, vlasnici svih brodova solidarno odgovaraju za cjelokupnu štetu koja se razumno ne može podijeliti, ako se ne mogu osloboditi odgovornosti prema članu 88 ovog zakona.

Član 92

Vlasnik broda za štete zbog zagađenja mora pogonskim uljem može ograničiti svoju odgovornost osnivanjem fonda ograničene odgovornosti u visini iznosa koji odgovara granicama odgovornosti u skladu sa Konvencijom o ograničenju odgovornosti za pomorska potraživanja iz 1976 kako je izmijenjena Protokolom iz 1996.

Fond iz stava 1 ovog člana može osnovati i osiguravač ili druga lica koja su izdala finansijsku garanciju prema članu 93 ovog zakona.

Osnivanje fonda iz stava 2 ovog člana, ima istu pravnu snagu kao i osnivanje fonda od strane vlasnika broda.

Osiguravač ili drugo lice koje je izdalo finansijsku garanciju u skladu sa članom 91 ovog zakona, može osnovati fond ograničene odgovornosti i kada vlasnik broda nije ovlašćen na ograničenje odgovornosti.

Član 93

Vlasnik broda od 1000 BT ili više upisanog u upisnik brodova u Crnoj Gori, dužan je održavati na snazi osiguranje ili drugu finansijsku garanciju kao što je garancija banke ili slične finansijske institucije, radi pokrića odgovornosti za štetu zbog zagađenja pogonskim uljem, u visini iznosa koji odgovara granicama odgovornosti propisanim u članu 92 stav 1 ovog zakona.

Vlasnik broda iz stava 1 ovog člana, dužan je zatražiti od Lučke kapetanije koja vodi upisnik brodova u koji je brod upisan, izdavanje svjedočanstva kojim se potvrđuje da su osiguranje ili druga finansijska garancija na snazi u skladu sa odredbama Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog zagađenja pogonskim uljem iz 2001. godine i ovog zakona.

Svjedočanstvo iz stava 2 ovog člana, izdaje se crnogorskom i engleskom jeziku i sadrži sljedeće podatke:

1) ime broda, brojeve ili slova za raspoznavanje i luku upisa;

2) ime i sjedište upisanog vlasnika;

3) IMO broj;

4) vrstu i trajanje garancije;

5) naziv i sjedište osiguratelja ili drugog lica koje pruža finansijsku garanciju, a kada je to prikladno, sjedište gdje je zaključeno osiguranje ili druga finansijska garancija;

6) period važenja svjedočanstva, koje ne može biti duže od perioda važenja osiguranja ili druge garancije.

Svjedočanstvo iz stava 2 ovog člana, mora se nalaziti na brodu, a kopija se čuva u upisniku brodova.

Osiguranje ili druga finansijska garancija iz stava 1 ovog člana, može prestati samo istekom perioda važenja osiguranja ili garancije navedene u svjedočanstvu iz stava 2 ovog člana, ili istekom roka od tri mjeseca računajući od dana kada je Lučkoj kapetaniji, upućeno obavješttenje o otkazu osiguranja ili garancije.

Izuzetno od stava 5 ovog člana, osiguranje ili druga finansijska garancija, može prestati prije isteka tromjesečnog perioda ako je svjedočanstvo vraćeno nadležnoj Lučkoj kapetaniji ili je istovremeno izdato novo važeće svjedočanstvo.

Član 94

Tužba za naknadu štete prouzrokovane zagađenjem pogonskim uljem može se podnijeti neposredno protiv osiguravača ili drugog lica koje je pružilo finansijsku garanciju u skladu sa članom 93 ovog zakona.

Osiguravač ili garant može istaći protiv tužioca sve prigovore koje bi mogao istaći vlasnik broda, osim prigovora stečaja ili likvidacije, ali se ne smije koristiti prigovorima koje bi mogao istaći u odgovoru na tužbu koju bi protiv njega podnio vlasnik broda.

Izuzetno od odredbe stava 2 ovog člana, osiguravač ili garant može istaći prigovor da je šteta zagađenjem prouzrokovana namjernim nezakonitim ponašanjem vlasnika broda.

Osiguravač ili garant može ograničiti svoju odgovornost na iznos osiguranja ili garancije iz člana 93 stava 1 ovog zakona, čak i kada vlasnik broda nema pravo ograničiti svoju odgovornost.

Osiguravač ili garant ima pravo zahtijevati od vlasnika broda da se uključi u sudski postupak.

Član 95

Pravo na naknadu štete u skladu sa čl. 90 do 94 ovog zakona, zastarijeva u roku od tri godine od dana kad je šteta nastala.

Pravo na naknadu štete u skladu sa čl. 90 do 94 ovog zakona, zastarijeva ako se tužba ne podnese u roku od šest godina od dana nastanka događaja koji je prouzrokujeo štetu.

Kad je događaj nastao u više navrata, rok iz stava 2 ovog člana počinje teći od dana kad je događaj započeo.

XVIII. ODGOVORNOST ZA ŠTETU PROUZROKOVANU DRUGIM ZAGAĐUJUĆIM MATERIJAMA

Član 96

Za štete koje prouzrokuje brod ispuštanjem ili izbacivanjem drugih zagađujućih materija u more (opasne i štetne materija, zauljene vode, brodske otpadne vode, smeće), odgovaraju vlasnik broda i brodar ako ne dokažu da je izlijevanje ili izbacivanje zagađujućih materija:

1) nastalo kao rezultat rata, neprijateljstava, građanskog rata, pobune ili prirodne pojave vanrednog, neizbježnog i nesavladivog karaktera, ili
2) u potpunosti prouzrokovano radnjom ili propustom trećeg lica sa namjerom da se izazove šteta, ili
3) u potpunosti prouzrokovano protivzakonitim djelovanjem bilo koje države ili drugoga tijela odgovornog za održavanje svjetionika ili drugih navigacionih pomagala u obavljanju te funkcije.

Ako vlasnik broda ili brodar dokaže da je šteta nastala u potpunosti ili djelimično zato što je lice koja je pretrpjelo tu štetu djelovalo ili propustilo djelovati u namjeri da prouzrokuje štetu, ili iz krajnje nepažnje tog lica, on može biti u potpunosti ili djelimično oslobođen odgovornosti.

Šteta zbog zagađenja mora je svaki gubitak ili šteta nastala zbog zagađenja van broda zbog isticanja ili izbacivanja zagađujućih materija sa broda ma gdje se to isticanje ili izbacivanje dogodilo, ako je iznos naknade za zagađenje sredine, ne računajući gubitak dobiti zbog takvog zagađenja, ograničen na troškove razumnih mjera koje su stvarno preduzete ili se trebaju preduzeti za ponovno uspostavljanje stanja prije nastale štete, kao i troškove zaštitnih mjera i bilo kojeg gubitka ili štete prouzrokovane zaštitnim mjerama,

Vlasnik broda ili brodar za štete zbog zagađenja iz stava 1 ovog člana može ograničiti svoju odgovornost osnivanjem fonda ograničene odgovornosti u visini svote koja odgovara granicama odgovornosti u skladu sa Konvencijom o ograničenju odgovornosti za pomorska potraživanja iz 1976 kako je izmijenjena Protokolom iz 1996.

Za štetu iz stava 1 ovog člana, koju prouzrokuje jahta ili čamac odgovaraju vlasnik, iznajmljivač jahte ili čamca ili najmoprimac jahte ili čamca date u najam bez posade ako ne dokažu da je isticanje ili izbacivanje zagađujućih materija posljedica razloga iz stava 1 ovog člana.

Lica iz stava 5 ovog člana mogu se u cijelosti ili djelimično osloboditi odgovornosti pod uslovom iz stava 2 ovog člana.

Član 97

Vlasnik i brodar broda kao i korisnik i iznajmljivač jahte ili čamca za štetu iz člana 96 ovog zakona, mogu ograničiti svoju odgovornost osnivanjem fonda ograničene odgovornosti u visini iznosa koja odgovara granicama odgovornosti u skladu sa Konvencijom o ograničenju odgovornosti iz 1976, kako je izmijenjena Protokolom iz 1996.

Lica iz stava 1 ovog člana, gube pravo na ograničenje odgovornosti ako se dokaže da je šteta nastala zbog radnje ili propusta koji je vlasnik broda učinio, bilo u namjeri da prouzrokuje štetu, bilo bezobzirno znajući da će šteta vjerojatno nastati.

Član 98

Brod, crnogorske državne pripadnosti i strani brod, koji prevozi najmanje 2.000 tona ulja u rasutom stanju kao teret, koji namjerava uploviti u crnogorsku luku ili pristati uz odobalni objekat u vodama Crne Gore, mora da poseduje polisu osiguranja ili drugu vrstu finansijske garancije, kao što je bankarska garancija ili druga garancija slične finansijske institucije, radi naknade odgovornosti za štetu zbog zagađenja mora uljem.

Odredba stava 1 ovog člana odnosi se i na brod koji prevozi više od 2000 tona ulja kao teret, koji je u vlasništvu strane države, a koji nije pokriven osiguranjem ili drugim finansijskim garancijam, ako nema svedočanstvo države u kojoj je upisan da je vlasništvo države i da je njegova odgovornost pokrivena u granicama iz člana 86 ovog zakona.

Član 99

Brod, crnogorske državne pripadnosti i strani brod od 1.000 BT ili više, uključujući i brod u gradnji koji plovi, koji namjerava da uplovi u crnogorsku luku ili da pristane uz odobalni objekat u vodama Crne Gore mora da poseduje polisu osiguranja ili drugu vrstu finansijske garancije, kao što je bankarska garancija ili garancija druge slične finansijske institucije, za nakande štete prouzrokovane zagađenjem mora pogonskim gorivom.

Odredba stava 1 ovog člana, odnosi se i na plovni objekt, uključujući i brod u gradnji koji plovi od 1000 BT ili više, koji je u vlasništvu strane države, a koji nije pokriven osiguranjem ili drugim financijskim garancijam, ako nema svedočanstvo države u kojoj je upisan da je vlasništvo države i da je njegova odgovornost pokrivena u granicama propisanim u članu 93 ovog zakona.

XIX. NADZOR

Član 100

Nadzor nad sprovođenjem ovog zakona i propisa donijetih na osnovu ovog zakona vrši Ministarstvo.

Inspekcijski nadzor vrše inspektori sigurnosti plovidbe u skladu sa ovim i zakonom kojim se uređuje inspekcijski nadzor.

Inspekcijski nadzor nad sprovođenjem ovog zakona u dijelu koji se odnosi na postrojenje za recikliranje brodova sprovodi ekološki inspektori.

Član 101

Inspekcijski poslovi koji se odnose na obavljanje nadzora nad sprovođenjem odredaba ovoga zakona obuhvataju obavljanje inspekcijskog nadzora nad:

- vrši pregled brodskih isprava i knjiga propisanih ovim zakonom i međunarodnim konvencijama;
- vrši pregled opreme, sredstava i uređaja na brodu i u luci koji mogu izazvati zagađenje mora i vazduha;
- vrši pregled broda za koji se sumnja da je ispustio ulje i/ili brodski otpad;
- vrši pregled broda za kojeg se sumnja da je ispustio štetne tečne materije, materije koje su privremeno ocijenjene kao štetne tečne materije, balastne vode i vode od ispiranja tankova ili drugih smješa koje sadrže štetne tečne materije;
- vrši pregled broda za kojeg se sumnja da je ispustio štetne materije koje se prevoze morem u upakovanoj formi;
- vrši pregled broda za kojeg se sumnja da je ispustio otpadne vode;
- vrši pregled opreme broda za kojeg se sumnja da je emitovao azotne okside (NOx), okside sumpora (SOx), supstance koje oštećuju ozonski omotač i čestice koje doprinose zagađenju vazduha;
- naloži pravnom licu sakupljanje, kontrolu, analizu i dalju obradu uzoraka, radi utvrđivanja sadržaja sumpora u tečnom gorivu;
- vrši pregled izjave o usklađenosti u pogledu emisije CO2 na brodovima crnogorske i strane državne pripadnosti;
- vrši pregled brodskih spaljivača;
- prima izvještaje sa brodova koji plove ka luci Crne Gore o brodskim kapacitetima i količini: uljnih ostataka-taloga, ostataka ulja i zauljenih mješavina, kaljužnih voda, smeća, otpadnih voda i taloga iz balastnih tankova, kao i datum i mjesto njihovog posljednjeg ispuštanja, odnosno predaje;
- vrši pregled popisa štetnih materijala na brodu, uključujući svjedočanstvo o popisu štetnih materijala ili svjedočanstvo o spremnosti broda za recikliranje, onamo gdje je to primjenljivo;
- vrši pregled upravljanja balasnim vodama na brodu i nalaže pravnom licu uzorkovanje, kontrolu, analizu i dalju obradu uzoraka balastnih voda;
- zabrani iskrcaj balastnih voda u luci do završetka analize balastnih voda;
- vrši pregled olupine;
- utvrdi postojanje zagađenja, štetu od zagađenja i/ili propust u primjeni zaštitnih mjera, kao i identifikaciju počinioca koji je svojom aktivnošću prouzrokovao štetu od zagađenja;
- ograniči ili preusmjeri kretanje broda koji učestvuje u nezgodi radi sprečavanja neposredne opasnosti od zagađenja i sigurnosti drugih brodova, posade i putnika;
- službeno obavijesti zapovjednika broda da otkloni prijetnju po zagađenje okoline;
- naredi brodu isporuku brodskog otpada prije isplovljavanja iz luke, a ako ne izvrši isporuku može mu zabraniti isplovljavanje iz luke.

Član 102

Način vršenja inspekcijskog pregleda inspektora, utvrđivanje prioriteta inspekcijskog pregleda, postupak i vrste inspekcijskih pregleda, utvrđivanje nedostataka, sačinjavanje zapisnika, zabrana uplovljenja, isplovljenja i/ili

obavljanja trgovačkih operacija, kao i uslovno oslobađanje stranih brodova koji ugrožavaju ili mogu ugroziti životnu sredinu, utvrđuje se propisom kojima se uređuje sigurnost pomorske plovidbe.

Član 103

Inspektor sigurnosti plovidbe u lukama Crne Gore vrši pregled lučkih postrojenja za prihvat, kao i uvid u planove prihvata i rukovanja brodskim otpadom i primjenu predmetnih planova u lukama.

Ako se prilikom obavljanja inspekcijskog pregleda iz stava 1 ovog člana utvrdi nepropisno funkcionisanje lučkih postrojenja za prihvat, odnosno utvrdi da korisnik luke nema plan prihvata i rukovanja brodskim otpadom ili plan ne primjenjuje na propisan način, o pronađenim nepravilnostima izvještava Organ uprave.

Organ uprave, će korisniku luke na osnovu izvještaja iz stava 2 ovog člana donijeti rješenje za otklanjanje tih nepravilnosti i odrediti rok koji ne može biti duži od 45 dana.

Ako se nepravilnosti iz stava 3 ovog člana ne otklone u datom roku, Organ uprave će korisniku luke, odnosno operateru lučkih postrojenja za prihvat i rukovanje brodskim otpadom, ukinuti odobrenje za prihvat i rukovanje brodskim otpadom i prije isteka njegovog važenja.

Član 104

Inspektor sigurnosti plovidbe vrši nadzor obalnog dijela luke ili nekog drugog dijela obalnog područja Crne Gore na kojem se vrše popravke, prepravke i/ili održavanje brodova, radi utvrđivanja zagađenja uljem ili brodskim otpadom;

Ako se prilikom inspekcijskog nadzora iz stava 1 ovog člana utvrde nedostaci, Inspektor sigurnosti plovidbe podnosi prekršajni nalog i/ili krivičnu prijavu nadležnom tužilaštvu protiv korisnika luke odnosno pravnog lica koje na brodu vrši popravke i/ili prepravke brodova.

Član 105

Inspekcijskim nadzorom broda iz člana 78 stava 1 tačka 2 ovog zakona, utvrđuje se da li na brodu postoji Svjedočanstvo o popisu štetnih materijala ili Svjedočanstvo o spremnosti broda za recikliranje.

Ako se inspekcijskim nadzorom utvrdi da brod ne posjeduje važeće svjedočanstvo iz člana 86 stava 3 ovog zakona ili postoje jasni dokazi da stanje broda ili njegove opreme ne odgovaraju pojedinostima navedenim u Svjedočanstvu, odnosno da brod nije održavan u skladu sa procedurama iz popisa štetnih materijala, sprovodi se detaljni inspekcijski pregled broda.

Brod iz člana 82 stava 1 tačka 2 ovog zakona, koji ne posjeduje Svjedočanstvo o popisu štetnih materijala ili Svjedočanstva o spremnosti broda za recikliranje, može biti zadržan u luku Crne Gore, odnosno vraćen iz luke Crne Gore, o čemu će Ministarstvo obavijestiti državu zastave broda.

Neažuriranje popisa opasnih materijala na brodu iz člana 82 stav 1 tačka 2 ovog zakona ne predstavlja nedostatak koji za posljedicu može imati zadržavanje broda u luci ili sidrištu Crne Gore, ali utvrđena neispravnost obavezuje inspektora da o istom obavijesti pomorsku administraciju države zastave broda.

Inspekcijskim pregledom broda strane državne pripadnosti iz člana 82 stav 1 tačka 3 ovog zakona, inspektor utvrđuje da li na brodu postoji popis opasnih materijala izrađen u skladu sa planom kojim se opisuje vizuelni/uzorkovani pregled, uzimajući u obzir relevantne instrumente IMO-a.

U slučajevima kada Ministarstvo primi obavještenje o utvrđenim nedostacima tokom inspekcijskog pregleda broda crnogorske državne pripadnosti, o istom će obavijestiti Organ uprave koji preuzima obavezu da se na brodu otklone utvrđeni nedostaci najkasnije do prvog vanrednog, odnosno redovnog obnovnog pregleda broda.

Ministarstvo će dostaviti Evropskoj komisiji odredbe ovog zakona koji se odnose na inspekcijski nadzor i kaznene odredbe koji se odnose na štetne materijale ugrađene na brodovima i recikliranje brodova.

Član 106

Ministarstvo može odobriti zbrinjavanje broda u mjestu skloništa zbog više sile ili nezgode na moru koja ugrožava sigurnost broda, ili da bi se umanjila opasnost od zagađenja mora, odnosno ispravili nastali nedostaci, pod uslovom da su zapovjednik broda, kompanija, brodar, odnosno vlasnik broda preduzeli odgovarajuće mjere prema planu zbrinjavanja broda kojeg donosi Organ uprave a kojim se obezbjeđuje sigurno uplovljenje broda.

Član 107

Ako inspektor zaštite životne sredine prilikom nadzora postrojenja za recikliranje broda utvrdi da je povredom odredbi ovog zakona počinjen prekršaj i/ili krivično djelo, obavezan je najkasnije u roku od 15 dana od dana završetka nadzora podnijeti protiv operatera postrojenja za recikliranje broda prekršajni nalog i/ili krivičnu prijavu nadležnom tužilaštvu.

U sprovođenju inspekcijskog nadzora inspektor zaštite životne sredine operateru postrojenja za recikliranje broda rješenjem naređuje otklanjanje nedostataka i nepravilnosti ako utvrdi da postrojenje za recikliranje broda ne radi u skladu s ovim zakonom, i određuje rok koji ne može biti duži od 90 dana.

Ako operater postrojenja za recikliranje broda ne postupi po rješenju iz stava 2 ovog člana, inspektor zaštite životne sredine će operateru ukinuti ili poništiti odobrenje za postrojenje za recikliranje brodova i prije isteka njegovog važenja.

Protiv rješenja inspektora zaštite životne sredine iz stava 3 ovog člana može se izjaviti žalba u roku od osam dana od dana dostave pisanog rješenja.

Žalba podnesena protiv rješenja ne odlaže izvršenje rješenja.

Član 108

Zapovjednik broda, članovi posade broda, lice koje upravlja čamcem ili jahtom i članovi posade čamca ili jahte, kao i članovi posade ili stručni radnici na instalacijama za proizvodnju ugljovodonika, koji zagadi more, vazduh ili obalu, odnosno koji primijete zagađenje prilikom plovidbe ili boravka u vodama Crne Gore dužni su bez odlaganja obavijestiti Organ uprave, odnosno Lučku kapetaniju ako je zagadjenje nastalo u luci.

Prijemom obavještenja iz stava 1 ovog člana, Organ uprave, odnosno Lučka kapetanija su dužni da o istom obavijeste inspektora, a inspektor je dužan da, bez odlaganja:

1) izvrši inspekcijski pregled;
2) utvrdi činjenično stanje;
3) istraži sve okolnosti zbog kojih je došlo do zagađenja;
4) procijeni visinu štete ako je moguće;
5) sprovede postupak kojim će se utvrditi zagađivač; i
6) prema okolnostima slučaja pokrene prekršajni postupak i/ili podnese krivičnu prijavu nadležnom tužilaštvu radi utvrđivanja krivičnog djela protiv životne sredine.

Postupanje iz stava 2 ovog člana potrebno je obaviti, ako je to moguće, uz prisustvo počinioca zagađenja, a po potrebi i uz prisustvo sudskog vještaka i svjedoka.

O obavljenom inspekcijskom pregledu, inspektor sačinjava zapisnik.

Član 109

Ako inspektor ustanovi da je učinjen prekršaj dužan je podnijeti nadležnom organu za prekršaje prijavu radi pokretanja zahtjeva za pokretanje prekršajnog postupka.

Ako inspektor ustanovi da je učinjeno krivično djelo ispuštanjem ulja u more obavezan je da podnese krivičnu prijavu nadležnom tužilaštvu radi utvrđivanja krivičnog djela protiv životne sredine, zagađenja životne sredine.

Ako inspektor ustanovi da je učinjeno krivično djelo ispuštanjem brodskog otpada u more obavezan je da podnese krivičnu prijavu nadležnom tužilaštvu radi utvrđivanja krivičnog djela protiv životne sredine, zagađenja životne sredine otpadom.

Ako inspektor ustanovi da je učinjeno krivično djelo emitovanje azotnih oksida (NOx), oksida sumpora (SOx), supstanci koje oštećuju ozonski omotač i čestica koje doprinose zagađenju vazduha, obavezan je da podnese krivičnu prijavu nadležnom tužilaštvu radi utvrđivanja krivičnog djela protiv životne sredine, zagađenja oštećenja ozonskog omotača.

Organ kome je podnesena krivična prijava za pokretanje postupka iz st. 1, 2, 3 i 4 ovog člana dužan je da o ishodu tog postupka obavijesti podnosioca prijave.

Član 110

Inspektor podnosi krivičnu prijavu nadležnom tužilaštvu u slučaju kada ustanovi da:

1) zagađenje sa broda ima za posljedicu nastupanje znatne štete u odnosu na kvalitet vazduha, vode ili zemljišta ili za životinjski ili biljni svijet;
2) je isto fizičko ili pravno lice odgovorno za ponavljanje više manjih zagađenja sa broda koja, iako ne pojedinačno, sveukupno su dovela do djela protiv životne sredine, ako su napravljena sa namjerom, nepažnjom ili grubim nemarom;
3) fizičko i/ili pravno lice odgovorno za preduzimanje mjera zaštite, očuvanja i unapređenja životne sredine nije preduzelo propisane zaštitne mjere.

Inspektor je ovlašćen da u slučajevima:

1) podsticanja na prekršaj i učestvovanja, koje je napravljeno sa namjerom, a ima za posljedicu zagađenje sa broda iz stava 1 tačka 1 ovog člana, kao i postupanja iz stava 1 tač. 2 i 3 ovog člana, podnese krivičnu prijavu nadležnom tužilaštvu o postupanju brodara, kompanije, odnosno vlasnika broda.
2) kada se zbog nedovoljnog ili neadekvatnog nadzora kojeg obavlja u pravnom licu posumnja na kazneno djelo iz stava 1 tač. 1 i 2 ovog člana, podnese krivičnu prijavu nadležnom tužilaštvu o postupanju zapovjednika broda, odnosno člana posade broda.

Član 111

Kompanija, brodar, zapovjednik broda ili posada broda bez obzira na njegovu državnu pripadnost biće krivično odgovorni za ispuštanja zagađujućih materija u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Crne Gore, isključivom ekonomskom pojasu ili istovjetnom pojasu koji je Crna Gora proglasila u skladu sa međunarodnim pravom, tjesnacima koji se koriste za međunarodnu plovidbu ako država članica sprovodi nadležnost u tim prolazima, kao i na otvorenom moru, osim:

1) za ispuštanja zagađujućih materija koja podliježu uređenju Prilogom I. Konvenciji Marpol 73/78, ako ta ispuštanja ispunjavaju uslove utvrđene u pravilima 15., 34., 4.1., 4.2. ili 4.3. iz Priloga I. Konvenciji Marpol 73/78 i odjeljka 1.1.1. dijela II-A Međunarodnog kodeksa za brodove koji plove polarnim vodama ("Polarni kodeks") (čl. 10 i 11 ovog zakona);
2) za ispuštanja zagađujućih materija koja podliježu uređenju Prilogom II. Konvenciji Marpol 73/78, ako ta ispuštanja ispunjavaju uslove utvrđene u pravilima 13., 3.1.1., 3.1.2. ili 3.1.3. iz Priloga II. Konvenciji Marpol 73/78 i odjeljka 2.1. dijela II-A Polarnog kodeksa (čl. 19 i 20 ovog zakona);
3) za ispuštanja zagađujućih materija koja podliježu uređenju Prilogom III. Konvenciji Marpol 73/78, ako ta ispuštanja ispunjavaju uslove utvrđene u pravilu 8.1. iz Priloga III. Konvenciji Marpol 73/78 (čl. 21 i 20 ovog zakona);
4) za ispuštanja zagađujućih materija koja podliježu uređenju Prilogom IV. Konvenciji Marpol 73/78, ako ta ispuštanja ispunjavaju uslove utvrđene u pravilima 3., 11.1. i 11.3. iz Priloga IV. Konvenciji Marpol 73/78 i odjeljka 4.2. dijela II-A Polarnog kodeksa; (čl. 23 i 24 ovog zakona);
5) za ispuštanja zagađujućih materija koja podliježu uređenju Prilogom V. Konvenciji Marpol 73/78, ako ta ispuštanja ispunjavaju uslove utvrđene u pravilima 4.1., 4.2., 5., 6.1., 6.2. i 7. iz Priloga V. Konvenciji Marpol 73/78 i odjeljka 5.2. dijela II-A Polarnog kodeksa; (čl. 26 i 27 ovog zakona);
6) za ostatke iz sistema za pročišćavanje ispušnih plinova, ako ta ispuštanja ispunjavaju uslove utvrđene u pravilima 4., 14.1., 14.4., 14.6., 3.1.1. i 3.1.2. iz Priloga VI. Konvenciji Marpol 73/78, uzimajući u obzir smjernice koje je razvio IMO, uključujući ažuriranu verziju Rezolucije MEPC.340(77) (čl. 30 ovog zakona).

Kako bi se osiguralo da su kazne efikasne, proporcionalne i odvraćajuće, inspekcija sigurnosti plovidbe pri utvrđivanju i primjeni vrste i nivoa upravne kazne na društvo ili drugo pravno ili fizičko lice za koje se utvrdi da je odgovorno, u smislu stave 1 ovog člana uzmu u obzir sve relevantne okolnosti kršenja, a posebno:

1) prirodu, težinu i trajanje ispuštanja;
2) stepen odgovornosti ili krivicu odgovornog lica, u smislu pravnog sisitema predmetne države članice;
3) štetu koja je ispuštanjem prouzrokovana životnoj sredini ili zdravlju ljudi, uključujući, ako je relevantno, njegov uticajj na ribarstvo, turizam i obalne zajednice;
4) finansijsku sposobnost društva ili drugoo odgovorno pravno ili fizičko lice;
5) privredne koristi koje je društvo ili drugo pravno ili fizičko odgovorno lice ostvarilo ili se očekuje da će ostvariti kršenjem, ako je primjenjivo;
6) mjere koje je preduzelo društvo ili drugo pravno ili fizičko odgovorno lice kako bi spriječilo ispuštanje ili ublažilo njegov učinak;
7) nivo saradnje društva ili drugog pravnog ili fizičkog odgovornog lica sa nadležnim organom, uključujući svako djelovanje čiji je cilj zaobići ili spriječiti odgovarajuću inspekciju ili drugu istragu koju sprovodi inspekcija sigurnisti plovidbe; i
8) sva prethodna kršenja zagašenja mora sa brodova koja je izazvalo društvo ili drugo odgovorno pravno ili fizičko lice.

Član 112

Ako nepravilnosti ili informacije dovedu do sumnje da je brod koji je dobrovoljno u luci Crne Gore ili odobalnom objekatu u njenim vodama, bio ili jeste uključen u ispuštanje zagađujućih materija u vodama Crne Gore, isključivom ekonomskom pojasu ili istovjetnom pojasu koji je Crna Gora proglasila u skladu sa međunarodnim pravom, tjesnacima koji se koriste za međunarodnu plovidbu ako Ministarstvo sprovodi nadležnost

u tim prolazima, kao i na otvorenom moru, inspekcija sigurnosti plovidbe preduzima aktivnosti u skladu sa zakonom, uzimajući u obzir odgovarajuće smjernice koje je usvojio IMO.

Ako inspekcijski pregled iz stava 1 ovog člana otkrije činjenice koje bi mogle upućivati na kršenje odgovorna lica na strani kaznit će se u skladu sa čl. 123 i 124 ovog zakona.

Okvirni popis nepravilnosti ili informacija koje se uzimaju u obzir pri primjeni stava 1 ovog člana propisaće Ministarstvo.

U slučaju zagađenja mora, inspekcija sigurnosti plovidbe će zabraniti isplovljenje broda iz luke, odnosno narediti zadržavanje broda koji je prouzrokovao zagađenje u vodama Crne Gore sve dok brod ne podmiri troškove čišćenja i druge štete nastale zagađenjem ili dok ne položi odgovarajuće garancije za pokriće ovih šteta.

O utvrđenom stanju i preduzetim mjerama iz stava 1 ovog člana Ministarstvo će obavijestiti putem diplomatskih tijela nadležno tijelo države zastave broda, kao i IMO, a inspektor će izvještaj o inspekcijskom pregledu evidentirati u THETIS bazu podataka, u skladu sa propisom kojim se reguliše sigurnost pomorske plovidbe.

Član 113

Ako se sumnja da se ispuštanje zagađujućih materija dogodilo u teritorijalnom moru Crne Gore, a brod za koji se sumnja da je izvršio ispuštanje ne pristane u luku Crne Gore vrijedi sljedeće:

1) ako je sljedeća luka pristajanja broda luka u drugoj državi članici EU, predmetna država članica blisko sarađuje u inspekciji i u odlučivanju o odgovarajućim mjerama u vezi s bilo kojim takvim ispuštanjem;
2) ako je sljedeća luka pristajanja broda luka izvan luke države članice EU, nadležna tijela Crne Gore preduzimaju odgovarajuće mjere kako bi osigurala da sljedeća luka pristajanja broda bude informisana o eventualnom zagađenju i traži od države sljedeće luke pristajanja preduzimanje odgovarajućih mjera u odnosu na bilo koje takvo ispuštanje.

Ako postoje jasni, objektivni dokazi da je brod koji plovi u teritorijalnom moru počinio kršenje koje je dovelo do ispuštanja koje je uzrokovalo veću štetu ili opasnost od veće štete obali ili s tim povezanim interesima Crne Gore ili bilo kojim resursima u njezinom teritorijalnom moru ta država, u skladu s dijelom XII. odjeljkom 7. Konvencije UN-a o pravu mora iz 1982. i pod uslovom da je to potkrijepljeno dokazima, predaje predmet svojim nadležnim tijelima s ciljem pokretanja postupka, uključujući zadržavanje broda, u skladu sa svojim nacionalnim propisima.

U svakom slučaju moraju biti obaviještena tijela države zastave.

Član 114

Ministarstvo izrađuje i dostavlja Evropskoj komisiji izvještaj koji sadrži informacije o:

1) izvršenim inspekcijskim nadzorima i izrečenim prekršajnim nalozima koji su predmet ovog zakona;
2) podnesenim krivičnim prijavama državnom tužilaštvu radi pokretanja postupka u skladu sa zakonom;
3) kaznama izrečenim na osnovu ovog zakona do 30. juna svake godine za kazne izrečene tokom prethodne godine.

Ministarstvo obavještava Evropsku Komisiju o organima koji imaju pristup elektronskom sistemu za izvještavanje iz stava 1 ovog člana.

Član 115

Ako u obavljanju inspekcijskog pregleda inspektor utvrdi da je brod strane državne pripadnosti napravio zagađenje životne sredine ili da su kapacitetni prostori za smještaj brodskog otpada puni, ili uređaji neispravni, zabraniće brodu isplovljenje iz luke dok se ti nedostaci ne otklone.

Ako u obavljanju inspekcijskog pregleda inspektor utvrdi da brod strane državne pripadnosti nema važeću brodsku ispravu kojom se dokazuje ispravnost brodskih uređaja za ukrcavanje i iskrcavanje tereta, ili ako se utvrdi da stanje tih uređaja nije u skladu sa podacima iz predmetne brodske isprave, zabraniće brodu ukrcavanje i iskrcavanje tereta brodskom opremom.

Ako u obavljanju inspekcijskog pregleda inspektor utvrdi nedostatke iz stava 1 ili stava 2 ovog člana, o utvrđenom stanju i preduzetim mjerama obavještava putem diplomatskih tijela nadležno tijelo države zastave broda, kao i IMO.

Pored mjera iz st. 1, 2 i 3 ovog člana mogu se preduzeti druge mjere predviđene Pariškim memorandumom o razumijevanju o kontroli države luke.

Član 116

Ako u obavljanju inspekcijskog pregleda inspektor utvrdi nedostatke broda u pogledu njegove sposobnosti za plovidbu, narediće zapovjedniku broda da u određenom roku otkloni utvrđene nedostatke.

Ako se utvrđeni nedostaci ne otklone u određenom roku, ili ako su utvrđeni nedostaci takve prirode da ugrožavaju sigurnost broda, lica i tereta na njemu, kao i da predstavljaju opasnost od zagađenja životne sredine, ili ako su kapacitetni prostori za smještaj brodskog otpada puni, zabraniće brodu nastavak plovidbe dok se navedeni nedostaci ne otklone i oduzeće brodu brodske isprave kojima se potvrđuje sposobnost broda za plovidbu.

U obavljanju inspekcijskog pregleda inspektor može, od priznate organizacije koja je ovlašćena da u ime države zastave broda izdaje brodske isprave, zatražiti na uvid dokumentaciju o postupku izdavanja brodskih isprava (statutarnih svjedočanstava) za brod koji se pregleda.

Ako zapovjednik ne postupi po nalogu inspektora iz stava 2 ovog člana, inspektor će zaustavljanjem broda ili na drugi pogodan način onemogućiti njegovu plovidbu.

Ako brod iz stava 4 ovog člana predstavlja ili može predstavljati opasnost za životnu sredinu ili iskorištavanje prirodnih bogatstava mora ili okoline, nadležna lučka kapetanija će, osim radnji iz stava 4 ovog člana, rješenjem narediti zapovjedniku broda, kompaniji, brodaru, odnosno vlasniku broda da u određenom roku preduzme mjere za njegovo uklanjanje uz nadzor lučke kapetanije.

Odredbe ovog člana, onamo gdje je to primjenljivo, se odnose i na druge brodove, kao i na instalacije za proizvodnju ugljovodonika.

Član 117

Kompanija, brodar, odnosno vlasnik broda ili vlasnik instalacije za proizvodnju ugljovodonika za kojeg se utvrdi da je počinio krivično djelo protiv životne sredine, dužan je nadoknaditi pričinjenu štetu zbog zagađenja.

Član 118

Ukoliko se prilikom osnovnog inspekcijskog pregleda broda utvrde nedostaci u primjeni Međunarodne konvencije o nadzoru štetnih sistema protiv obrastanja brodova inspektor usmenim putem obavještava zapovjednika broda o očiglednim razlozima za dalje vršenje detaljnog inspekcijskog pregleda.

Inspekcijski pregled broda iz stava 1 ovog člana vrši se u skladu sa odredbama zakona o sigurnosti pomorske plovidbe i pripadajućim podzakonskim aktima.

Ako se prilikom detaljnog inspekcijskog pregleda utvrde nedostaci kojima se krše odredbe Međunarodne konvencije o nadzoru štetnih sistema protiv obrastanja brodova, inspektor može preduzeti korake da upozori, zadrži ili naredi isplovljenje broda iz luke, kao i da odmah obavijesti pomorsku administraciju države zastave broda o utvrđenim nedostacima na brodu i preduzetim mjerama nad tim brodom.

Član 119

Inspekcijskim pregledom broda koji se nalazi u vodama Crne Gore, bez obzira na državnu pripadnost, inspektor utvrđuje da li brod posjeduje Međunarodno svjedočanstvo o upravljanju balastnim vodama, Plan upravljanja balastnim vodama i njegovu primjenu na brodu, Knjigu evidencije balastnih voda, kao i konstrukciju, opremu, sisteme, naprave, uređaje, materijale i procese povezane sa upravljanjem balastnim vodama.

U slučaju kada postoji opravdana sumnja da se na brodu ne primjenjuju odredbe Konvencije o balastnim vodama, inspektor može izvršiti uzorkovanje i analizu balastnih voda i time utvrditi postojanje štetnih vodenih organizama i patogena u balastnim vodama broda, na način da tim procesom ne prouzrokuje nepotrebno zadržavanje broda u luci.

Inspektor može da za poslove uzorkovanja, kontrole, analize i dalje obrade uzoraka balastnih voda ovlasti pravno lice koje je za obavljanje te vrste posla registrovano u Crnoj Gori.

Troškove uzorkovanja, kontrole, analize i dalje obrade uzoraka balastnih voda iz st. 2 i 3 ovog člana snosi kompanija ili brodar broda.

Ako se utvrdi da uzorkovane balastne vode ne sadrže štetne vodene organizme i patogene, troškove uzimanja uzoraka i ispitivanja snosi Ministarstvo.

Ako rezultati uzorkovanja i analize balastnih voda broda iz stava 1 ovog člana pokažu prisustvo štetnih vodenih organizama i patogena u balastnim vodama broda, inspektor će rješenjem zadržati brod u luci, podnijeti krivičnu prijavu nadležnom tužilaštvu protiv zapovjednika broda, brodara ili kompanije u skladu sa propisom kojim se uređuje krivični postupak za djelo protiv životne sredine, i/ ili inicirati zapovjedniku broda neku drugu mjeru kojom će se onemogućiti zagađenje životne sredine ispuštanjem balastnih voda u vodama Crne Gore.

Prilikom inspekcijskog nadzora broda, inspektor može izvršiti uvid u Knjigu evidencije balastnih voda na bilo kom brodu u luci ili na sidrištu Crne Gore, koji je u obavezi da vodi predmetnu knjigu u skladu sa Propisom B-2

Konvencije o balastnim vodama, i može napraviti kopiju svakog unosa iz te knjige koja mora da bude potpisana od strane zapovjednika broda.

Inspekcijski pregled Knjige evidencije balastnih voda i pravljenje ovjerene kopije unosa u tu knjigu biće obavljeno što je brže moguće kako bi se izbjeglo neopravdano kašnjenje isplovljenja broda.

Član 120

Inspekcijskim pregledom broda koji prevozi najmanje 2.000 tona ulja u rasutom stanju kao teret, bez obzira na državnu pripadnost, inspektor utvrđuje da li brod posjeduje polisu osiguranja ili drugu vrstu finansijske garancije, kao što je bankarska garancija ili potvrda izdata od međunarodnih fondova za nadoknadu štete prouzrokovane zagađenjem životne sredine uljem kao teretom u rasutom stanju, u skladu sa CLC konvencijom, odnosno da li brod posjeduje svjedočanstvo kojim se potvrđuje da su osiguranje ili druga finansijska garancija na snazi prema odredbama CLC konvencije.

Inspekcijskim pregledom broda od 1.000 BT ili više, bez obzira na državnu pripadnost, inspektor utvrđuje da li brod posjeduje polisu osiguranja ili drugu vrstu finansijske garancije, kao što je bankarska garancija ili garancija druge slične finansijske institucije, za nadoknadu štete prouzrokovane zagađenjem životne sredine tečnim gorivom, u skladu sa Bunker konvencijom, odnosno da li brod posjeduje svjedočanstvo kojim se potvrđuje da su osiguranje ili druga finansijska garancija na snazi prema odredbama Bunker konvencije.

Ako se prilikom inspekcijskog pregleda iz st. 1 i 2 ovog člana utvrdi da brod ne posjeduje polisu osiguranja ili drugu vrstu finansijske garancije, odnosno svjedočanstvo kojim se potvrđuje da su osiguranje ili druga finansijska garancija na snazi, inspektor može preduzeti korake da upozori, zadrži ili naredi isplovljenje broda iz luke, kao i da odmah obavijesti pomorsku administraciju države zastave broda o utvrđenim nedostacima na brodu i preduzetim mjerama nad tim brodom.

Član 121

Ako se inspekcijskim pregledom utvrdi da olupina, prema članu 71 predstavlja opasnost po životnu sredinu i/ili sigurnost pomorske plovidbe, inspektor će podnijeti krivičnu prijavu nadležnom tužilaštvu protiv zapovjednika broda, brodara ili kompanije u skladu sa propisom kojim se uređuje krivični postupak za djelo protiv životne sredine.

Član 122

Protiv rješenja Inspektora može se izjaviti žalba Ministarstvu.

Žalba ne odlaže izvršenje rješenja.

Postupak i rokovi podnošenja žalbe su propisani zakonom o upravnom postupku.

Ako se na osnovu žalbe rješenje o zabrani isplovljavanja stranog broda ili odbijanju uplovljavanja stranog broda poništi, ukine ili izmijeni, o preduzetim radnjama Ministarstvo informiše sve članice Paris MoU, a podaci o poništenju, ukidanju ili izmijeni se unose u THETIS.

XX. KAZNENE ODREDBE

Član 123

Novčanom kaznom u iznosu od 15.000 eura do 20.000 eura kazniće se za prekršaj pravno lice, ako:

1) ispušta ulja, zauljane mješavine, kaljužne vode i zauljani otpad (član 5 stav 1 alineja 1);
2) ispušta štetne materije koje su privremeno utvrđene kao takve, vodu od pranja tanka ili druge mješavine koje sadrže takve materije (član 5 stav 1 alineja 2);
3) ispušta i odlaže na morsko dno štetne materije u upakovanoj formi (član 5 stav 1 alineja 3);
4) ispušta komunalni otpad (član 5 stav 1 alineja 4);
5) ispušta štetne materije u vazduh (član 5 stav 1 alineja 5);
6) ispušta balastne vode i taloge iz balastnih tankova ako sadrže štetne materije, patogene mikroorganizme i invazivne vrste (član 5 stav 1 alineja 6);
7) primjenjuje antivegetativne sisteme protiv obrastanja broda koje sadrže biocidna organska jedinjenja kalaja (član 5 stav 1 alineja 7);
8) namjerno potapa, spaljuje i zakopava na morskom dnu otpad ili druge materije (član 5 stav 1 alineja 7);
9) tanker za ulje od 150 BT i više, kao i svaki drugi brod od 400 BT i više, bez obzira na državnu pripadnost, nema brodski plan za hitno reagovanje u slučaju zagađenja mora uljem (SOPEP) (član 10 stav 1);

10) brodski plan za hitno reagovanje u slučaju zagađenja mora uljem ne sadrži proceduru koju treba da primijeni zapovjednik ili druga odgovorno lice na brodu kojom se prijavljuje incident zagađenja uljem na moru (član 10 stav 2 tačka 1);

11) brodski plan za hitno reagovanje u slučaju zagađenja mora uljem ne sadrži spisak organa ili lica koje treba kontaktirati u slučaju incidenta zagađenja mora uljem (član 10 stav 2 tačka 2);

12) brodski plan za hitno reagovanje u slučaju zagađenja mora uljem ne sadrži detaljan opis radnji koje treba odmah da preduzmu članovi posade broda kako bi se smanjilo ili kontrolisalo ispuštanje ulja nakon incidenta (član 10 stav 2 tačka 3);

13) brodski plan za hitno reagovanje u slučaju zagađenja mora uljem ne sadrži procedure i kontakt lica na brodu za koordinisanu aktivnost broda sa nacionalnim i lokalnim vlastima u preventivnom djelovanju protiv zagađenja (član 10 stav 2 tačka 4);

14) tanker za ulje od 150 BT i više, bez obzira na državnu pripadnost koji sprovodi STS operacije, nema STS operativni plan (član 11 stav 1);

15) tanker za ulje od 150 BT i više, kao i svaki drugi brod od 400 BT i više, bez obzira na državnu pripadnost, dok se nalazi u vodama Crne Gore ili pristaje u luke, sidrišta ili odobalne objekte koja se nalaze u vodama Crne Gore, nema svjedočanstva, isprave i knjige iz člana 14 stav 1 al. 1 do 5 ovoga kojima dokazuje svoju sposobnost za plovidbu u pogledu sprečavanja zagađenja mora uljem (član 14 stav 1);

16) tanker za ulje manji od 150 BT dok se nalazi u području iz člana 14 stav 1 ovog zakona ne vodi knjigu o uljima za tankere za ulje ispod 150 BT (član 14 stav 2);

17) instalacije za proizvodnju ugljovodonika koje se nalaze u vodama Crne Gore (fiksne plaftorme) uključujući platforme za bušenje, plutajuće jedinice za proizvodnju, skladištenje i istovar ulja na moru i plutajuće skladišne jedinice koje se koriste za skladištenje proizvedenog ulja na moru, kada obavljaju istraživanje, iskorištavanje i sa njima povezane postupke sa minaralnim izvorima sa morskog dna te druge platforme ne ispunjavaju zahtjeve iz Pravila 39 (2) MARPOL Priloga I (član 15 stav 1);

18) sa brodova bez obzira na državnu pripadnost, koji su ovlašćeni da prevoze štetne tečne materije u trupu ispuštaju štetne tečne materije, balastne vode, vode od pranja tanka ili drugih mješavina koje sadrže štetne materije u vode Crne Gore (član 16 stav 1);

19) ispušta tečnu materiju u rasutom stanju koja nije identifikovana i kategorizovana u skladu sa članom 16 stav 4 ovog zakona, ili ispušta balastne vode i vode od ispiranja tankova ili drugih smješa koje sadrže tu materiju (član 16 stav 5);

20) tanker za hemikalije strane državne pripadnosti dok se nalazi u vodama Crne Gore, kao i tanker za hemikalije crnogorske državne pripadnosti bez obzira gdje se nalazi nema Međunarodno svjedočanstvo o sprečavanju zagađenja mora štetnim tečnim materijama koje se prevoze u rasutom stanju (član 18 stav 1);

21) posada tankera iz člana 18 stav 1 ovog zakoa, ne rukuje štetnim tečnim materijama za vrijeme transporta, ukrcaja i iskrcaja, ne mjeri preostale količine štetnih tečnih materija u teretnim tankovima, pumpama i pripadajućim cjevovodima, i ne sprovodi procedure za rukovanje teretom i ostacima tereta na brodu, u skladu sa propisima Priloga II MARPOL Konvencije (član 18 stav 2);

22) tankeri za hemikalije koji uplovljavaju u vode Crne Gore, kao i tanker za hemikalije crnogorske državne pripadnosti bez obzira gdje se nalazili, u zavisnosti od karakteristika broda i kategorije plovidbe broda na kojem se primjenjuje odgovarajući relevantni instrumenti IMO-a, nemaju dokumenta iz al. 1 do 6 ovog člana (član 18 stav 3);

23) brodovi crnogorske državne pripadnosti bruto tonaže 150 BT I više bez obzira gdje se nalaze koji su namijenjeni za prevoz štetnih tečnih materija koje se prevoze u rasutom stanju, ne posjeduju brodski plan za hitno reagovanje u slučaju zagađenja mora štetnim tečnim materijema koje se prevoze u rasutom stanju (član 19 stav 1);

24) brodski plan za hitno reagovanje u slučaju zagađenja mora štetnim tečnim materijema koje se prevoze u rasutom stanju, ne sadrži proceduru obavještavanja koju treba da sprovede zapovjednik i druga odgovorna lica na brodu, ako je došlo do incidenta, zagađenja, štetnim tečnim materijama (član 19 stav 2 alineja 1);

25) brodski plan za hitno reagovanje u slučaju zagađenja mora štetnim tečnim materijema koje se prevoze u rasutom stanju, ne sadrži spisak organa ili lica koje treba kontaktirati u slučaju incidenta, zagađenja, štetnim tečnim materijama (član 19 stav 2 alineja 2);

26) brodski plan za hitno reagovanje u slučaju zagađenja mora štetnim tečnim materijema koje se prevoze u rasutom stanju, ne sadrži detaljan opis radnji koje treba odmah da budu preduzete od strane lica na brodu kako bi se smanjilo ili kontrolisalo ispuštanje štetnih tečnih materija nakon incidenta (član 19 stav 2 alineja 3);

27) brodski plan za hitno reagovanje u slučaju zagađenja mora štetnim tečnim materijema koje se prevoze u rasutom stanju, ne sadrži procedure koordinisanih aktivnosti posade broda sa odgovornim licima i institucijama obalne države u borbi protiv zagađenja i određivanje lica, kontaktne tačke na brodu, za te aktivnosti (član 19 stav 2 alineja 4);

28) brodovi koje se nalaze u vodama Crne Gore ne posjeduju brodski plan za hitno reagovanje u slučaju zagađenja (član 19 stav 3);

29) za prevoz štetnih materija koje se morem prevoze u upakovanoj formi u vodama Crne Gore, u pogledu pakovanja (ambalaže), etiketiranja (označavanja), obilježavanja i prevoza tih materija nijesu ispunjeni uslovi iz Prilog III MARPOL Konvencije, Konvencije o sigurnosti ljudskog života na moru (SOLAS konvencije) i odredbi ovog zakona (član 20 stav 1);

30) štetne materije koje se prevoze morem u upakovanoj formi nijesu uskladištene i obezbijeđene tako da se opasnost po morsku sredinu svede na najmanju moguću mjeru bez ugrožavanja sigurnosti broda i lica na brodu (član 20 stav 2);

31) se sa brodova, bez obzira na državnu pripadnost, vrši ispuštanje sanitarnih otpadnih voda u vode Crne Gore (član 22 stav 1);

32) brodovi bez obzira na državnu pripadnost koji se nalaze u vodama Crne Gore nemaju Međunarodno svjedočanstvo o sprečavanju zagađenja sanitarnim vodama u skladu sa Pravilom 2 Priloga IV MARPOL-a (član 23);

33) se sa broda bilo koje državne pripadnosti u vode Crne Gore, ispušta smeće u smislu člana 24 stav 1 tač. 1 do 10 ovog zakona (član 24 stav 1):

34) brodovi crnogorske državne pripadnosti koji imaju najmanje 100 BT ili su ovlašćeni da prevoze 15 ili više lica bez obzira gdje se nalaze, brodovi strane državne pripadnosti koji imaju najmanje 100 BT ili su ovlašćeni da prevoze 15 ili više lica dok se nalaze u vodama Crne Gore, kao i instalacije za proizvodnju ugljovodonika koje se nalaze u vodama Crne Gore, nemaju Plan upravljanja smećem (član 25 stav 2);

35) Plan upravljanja smećem ne sadrži opis postupaka za minimiziranje, prikupljanje, skladištenje, preradu i odlaganje smeća, kao i lice ili više njih, odgovornih za njegovo sprovođenje (član 25 stav 3);

36) brodovi crnogorske državne pripadnosti koji imaju 400 BT i više ili su ovlašćeni da prevoze 15 ili više lica bez obzira gdje se nalaze, brodovi strane državne pripadnosti koji imaju 400BT i više ili su ovlašćeni da prevoze 15 ili više lica dok se nalaze u vodama Crne Gore, kao i instalacije za proizvodnju ugljovodonika koje se nalaze u vodama Crne Gore, nemaju i ne vode Knjigu evidencije o smeću (član 25 stav 4);

37) sa brodova bez obzira na državnu pripadnost u vodama Crne Gore emituje azot-oksid, sumpor-dioksid, čestice i supstance koje doprinose zagađenju vazduha osim ako se ne primjenjuje u skladu sa čanom 28 stav 2 ovog zakona (član 28 stav 1);

38) brod koristi EGCS u otvorenom režimu rada u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Crne Gore (član 30 stav 12);

39) brod ispušta ostatke i mulj iz EGCS Sistema (član 30 stav 14);

40) se spaljivanje na brodu u vodama Crne Gore ne vrši u brodskom spaljivaču u skladu s Pravilom 16 Priloga VI MARPOL-a (član 31 stav 1);

41) ako se na brodu vrši spaljivanje materija iz člana 2 stav 1 tač. 1 do 6 ovog zakona (član 31 stav 2);

42) brod od 400 BT i više crnogorske državne pripadnosti bez obzira gdje se nalazi, instalacija za proizvodnju ugljovodonika dok se nalaze u vodama Crne Gore, brod od 400 BT i više, strane državne pripadnosti dok se nalazi u vodama Crne Gore ne posjeduje Međunarodno svjedočanstvo o preventivnoj zaštiti zagađenja vazduha zakona (član 32 stav 1 alineja 1);

43) brod od 400 BT i više crnogorske državne pripadnosti bez obzira gdje se nalazi, instalacija za proizvodnju ugljovodonika dok se nalaze u vodama Crne Gore, brod od 400 BT i više, strane državne pripadnosti dok se nalazi u vodama Crne Gore ne posjeduje Međunarodno svjedočanstvo o energetskoj efikasnosti za novoizgrađeni brod ako je izdato u kompletu sa Indeksom projektovanja energetske efikasnosti (EEDI), naznačenom na samom svjedočanstvu i Planom upravljanja energetskom efikasnošću broda (SEEMP) koji ne mora da bude odobren od strane države zastave broda (član 32 stav 1 alineja 2);

44) brod od 400 BT i više crnogorske državne pripadnosti bez obzira gdje se nalazi, instalacija za proizvodnju ugljovodonika dok se nalaze u vodama Crne Gore, brod od 400 BT i više, strane državne pripadnosti dok se nalazi u vodama Crne Gore ne posjeduje Međunarodno svjedočanstvo o energetskoj efikasnosti za postojeći brod, koji nije novoizgrađeni brod, i važi samo ako je izdat u kompletu sa Planom upravljanja energetskom efikasnošću broda (SEEMP), koji ne mora da bude odobren od države zastave broda (član 32 stav 1 alineja 3);

45) tanker za prevoz sirove nafte, bez obzira na državnu pripadnost, koji uplovljava u vode Crne Gore, nema i ne sprovodi Plan upravljanja isparljivim organskim jedinjenjima (VOCs), odobren od strane države zastave broda (član 32 stav 2);

46) instalacije za proizvodnju ugljovodonika kao i plutajuća platforma koja se nalazi u vodama Crne Gore, kao i brodovi od 400 BT i više, bez obzira na državnu pripadnost, koji uplovljavaju u vode Crne Gore i imaju instalirane dopunjujuće rashladne i protivpožarne sisteme, koji sadrže supstance koje oštećuju ozonski omotač, ne vode Knjigu o evidenciji supstanci koje oštećuju ozonski omotač (član 32 stav 3);

47) brod od 400 BT i više, bez obzira na državnu pripadnost, koji uplovljava u vode Crne Gore, nema na brodu poseban Plan upravljanja energetskom efikasnošću broda (SEEMP), koji može da bude dio Sistema upravljanja sigurnošću broda (SMS) (član 32 stav 4);

48) brod od 5.000 BT i više, bez obzira na državnu pripadnost, u pogledu emisije ugljendioksida (CO2) ispuštenog tokom putovanja iz njegove posljednje luke do luke pristajanja u Crnoj Goru i od crnogorske luke do njegove sljedeće luke pristajanja, nema na brodu izjavu o usklađenosti, koju izdaje pravno lice koje ocjenjuje planove praćenja i izvještavanja emisija CO2 broda, te o istom sastavlja izvještaj o verifikaciji (član 32 stav 5);

49) tankeri za ulje, koji nijesu tankeri za ulje sa dvostrukom oplatom, uplove u luke Crne Gore ili pristajanu uz instalacije za proizvodnju ugljovodonika i drugim odobalnim objektima u vodama Crne Gore, nezavisno od državne pripadnosti broda (član 33 stav 1 tačka 2);

50) tankeri za ulje nosivosti 600 tona i više, koji prevoze teške frakcije ulja nezavisno od državne pripadnosti broda, koji nijesu tankeri za ulje sa dvostrukom oplatom uplove u luke Crne Gore (član 33 stav 4 tačka 1);

51) tankeri za ulje nosivosti 600 tona i više, koji prevoze teške frakcije ulja nezavisno od državne pripadnosti broda, koji nijesu tankeri za ulje sa dvostrukom oplatom sidre se i pristaju uz instalacije za proizvodnju ugljovodonika i drugim odobalnim objektima u vodama Crne Gore (član 33 stav 4 tačka 2);

52) tankeri za ulje sa jednostrukom oplatom, nezavisno od državne pripadnosti broda, stariji od 15 godina, uplove u luke Crne Gore, kao i sidre se i pristaju uz instalacije za proizvodnju ugljovodonika i druge odobalne objekte u vodama Crne Gore, a ne ispunjavaju zahtjeve Programa procjene stanja utvrđenog Rezolucijom Međunarodne pomorske organizacije MEPC 94(46) od 27. aprila 2001. godine, izmijenjenom i dopunjenom Rezolucijom MEPC 99(48) od 11. oktobra 2002. godine i Rezolucijom MEPC-a 112(50) od 4. decembra 2003. godine (član 34);

53) ugradi i upotrijebi štetne materijale na brodovima iz člana 39 stav 1 tač. 1 do 5 ovog člana (član 39 stav 1);

54) brod, bez obzira na državnu pripadnost, ne posjeduje popis štetnih materijala koji čine sastavni dio konstrukcije broda ili njegovih uređaja i opreme, njihov položaj na brodu, kao i približne količine (član 39 stav 2);

55) brod koji ide na recikliranje ne posjeduju plan recikliranja tog broda i popis štetnih materijala na brodu (član 39 stav 3);

56) brodovi strane državne pripadnosti, koji ne viju zastavu države članice Evropske Unije, i koji se namjeravaju upisati u upisnik brodova Crne Gore, nemaju popis štetnih materijala ili da taj popis nije sastavljen najkasnije šest mjeseci od dana upisa, odnosno tokom bilo kojeg pregleda iz člana 40 stava 1 ovog zakona, u zavisnosti od vrste pregleda koji treba da se izvrši (član 41);

57) se recikliranje brodova, kao i ispuštanje ulja i brodskog otpada sa brodova koji su smješteni na kopnenom dijelu luke ili nekog drugog dijela obalnog područja Crne Gore, vrši radi popravke ili prepravke (član 42);

58) nanosi ili ponovno nanosi organokalajna jedinjenja na brodove iz člana 43, stav 1 ovog zakona, koja djeluju kao biocidi u sistemima protiv obrastanja na brodovima (član 43 stav 2);

59) brodovi i instalacije za proizvodnju ugljovodonika koji su stekli pravo da viju zastavu Crne Gore poslije 1. jula 2003. godine i čiji su sistemi protiv obrastanja nanijeti, promijenjeni ili zamijenjeni poslije toga datuma, u svojim sistemima protiv obrastanja na trupu ili spoljnim djelovima i površinama sadrže organokalajna jedinjenja koja djeluju kao biocidi i koja nijesu u skladu sa zahtjevima Medjunarodne konvencije o nadzoru štetnih sistema protiv obrastanja brodova, osim ako su prekriveni premazom koji onemogućava ispiranje takvih jedinjenja iz sistema protiv obrastanja u podlozi (član 43 stav 3);

60) na brodovima i instalacijama za proizvodnju ugljovodonika iz stava 1 ovog člana, a koji su sagrađeni 1. januara 2008. godine ili kasnije, se upotrebljavaju organokalajna jedinjenja koja djeluju kao biocidi u sistemu protiv obrastanja na trupu ili spoljnim dijelovima i površinama, kao i premazi koji onemogućavaju ispiranje takvih jedinjenja iz sistema protiv obrastanja u podlozi, ako nijesu u skladu sa zahtjevima Međunarodne konvencije o nadzoru štetnih sistema protiv obrastanja brodova (član 43 stav 4);

61) brodovi od 400 BT i više iz člana 54 stav 1 ovog zakona, koji se od 1. jula 2003. godine po prvi put koriste u plovidbi ili čiji je sistem protiv obrastanja na brodovima po prvi put promijenjen, odnosno zamijenjen poslije 1. jula 2003. godine, nisu pregledani i sertifikovani u skladu sa Međunarodnim svjedočanstvom o sistemu protiv obrastanja (član 44 stav 1);

62) brodovi dužine 24 metra i više i zapremine do 400 BT, nemaju Izjavu o sistemu protiv obrastanja (član 44 stav 2);

63) izjava iz člana 44 stav 2 ovog zakona, nema prateću dokumentaciju (potvrda o vrsti primijenjenog sistema protiv obrastanja ili račun), i izjava nije potpisana od kompanije, odnosno brodara broda ili lica koje ovlasti brodar, odnosno brodogradilište ili priznata organizacija koju je ovlastila država zastave broda (član 44 stav 3);

64) prihvata ili ispušta balastne voda s brodova u vode Crne Gore ako prethodno nijesu sprovedene mjere upravljanja balastnim vodama u skladu sa ovim zakonom (član 47 stav 1);

65) brod nezavisno od državne pripadnosti, sagrađen prije 2009. godine sa kapacitetom tankova za balastne vode od, između i uključujući, 1,500 i 5,000 metara kubnih, ne upravlja balastnim vodama u skladu sa standardom D-2 Konvencije o balastnim vodama (član 50 stav 1);

66) brod nezavisno od državne pripadnosti, sagrađen prije 2009. godine sa kapacitetom tankova za balastne vode manjim od 1,500, odnosno većim od 5,000 metara kubnih, ne upravlja balastnim vodama u skladu sa standardom D-2 Konvencije o balasnim vodama (član 50 stav 2);

67) brod ne ispunjava standarde upravljanja balastnim vodama iz člana 50 st. 1 i 2 ovog zakona najkasnije nakon prvog redovnog međupregleda ili redovnog obnovnog pregleda, u zavisnosti od toga koji od ova dva pregleda se izvrši ranije, odnosno nakon godišnjice isporuke broda, a u godini ispunjavanja standarda koji se odnose na taj brod (član 50 stav 3);

68) brod nezavisno od državne pripadnosti, sagrađen 2009. godine ili kasnije, sa kapacitetom tankova za balastne vode koji je manji od 5,000 metara kubnih, ne upravlja balastnim vodama u skladu sa standardom D-2 Konvencije o balastnim vodama (član 50 stav 4);

69) brod nezavisno od državne pripadnosti, sagrađen 2009. godine ili kasnije, sa kapacitetom tankova za balastne vode od 5,000 ili više metara kubnih, ne upravlja balastnim vodama u skladu sa odredbama člana 50 stav 2 ovog zakona (član 50 stav 5);

70) brod sagrađen 2012. godine ili kasnije, sa kapacitetom tankova za balastne vode od 5,000 ili više metara kubnih, ne upravlja balastnim vodama u skladu sa standardom D-2 Konvencije o balastnim vodama (član 50 stav 6);

71) brodovi koji kao metodu upravljanja balastnim vodama koriste izmjenu balastnih voda to čine uz efikasnost manju od 95 posto volumetričke izmjene balastnih voda (član 51 stav 1);

72) brodovi koji kao metodu upravljanja balastnim vodama obavljaju izmjenu balastnih voda pumpanjem, pumpanjem ne izmijene najmanje trostruki volumen svakog balastnog tanka (član 51 stav 2);

73) brod koji kao metodu upravljanja balastnim vodama koristi izmjenu balastnih voda ne obavlja izmjenu balastnih voda najmanje 200 nautičkih milja udaljen od najbližeg kopna i u morskim vodama čija dubina iznosi najmanje 200 metara (član 51 stav 4);

74) brod ne može obaviti izmjenu balastnih voda u skladu sa članom 51, stav 4 ovog zakona, a onda izmjenu balastnih voda ne obavi na najmanje 50 nautičkih milja od najbližeg kopna i u morskim vodama čija je dubina najmanje 200 metara (član 51 stav 5);

75) zapovjednik broda ne izvrši promjenu balasnih voda iz razloga navedenih u članu 51 stav 3 ovog zakona, I to ne unese u Knjigu evidencije balastnih voda (član 51 stav 9);

76) brodovi koji kao metodu upravljanja balastnim vodama sprovode izmjenu balastnih voda, ispuštaju morsku vodu čiji je salinitet ispod 36‰ (član 52 stav 1);

77) balastna voda ima salinitet niži od 36‰, dodatnim analizama se utvrdi sastav morske vode pri čemu broj fitoplanktonskih organizama (mikroplankton prelazi broj od 105 ćelija L-1 i/ili sadrži dinoflagelatne ciste (član 52 stav 2);

78) brodovi koji upravljanje balastnim vodama sprovode putem obrade balastnih voda ispuste više od 10 živih organizama većih ili jednakih 50 mikrometara, te više od 10 živih organizmima po mililitru, čije su dimenzije manje od 50 mikrometara, odnosno čije su minimalne dimenzije veće od ili jednake 10 mikrometara, pri čemu ispuštanje indikatorskih mikroorganizama premašuje zadate koncentracije propisane u stavu članu 53, stav 2 ovog zakona (član 52 stav 3);

79) sistemi za obradu balastnih voda nijesu sigurni za brod, njegovu opremu i posadu (član 54 stav 1);

80) brod nezavisno od državne pripadnosti, koji uplovljava u luke i sidrišta Crne Gore, ne posjeduje i ne primjenjuje Plan upravljanja balastnim vodama (član 55 stav 1);

81) plan upravljanja balastnim vodama nije odobrila država zastave broda (član 55 stav 2);

82) plan upravljanja balastnim vodama nije poseban za svaki brod i ne sadrži stavke iz člana 55, stav 3, tačke 1-6 ovog zakona (član 55 stav 3);

83) brod nezavisno od državne pripadnosti, koji uplovljava u luke i sidrišta Crne Gore, nema i ne vodi Knjigu evidencije balastnih voda ovjerenu od države zastave broda (član 56 stav 1);

84) knjigu evidencije balastnih voda ne sadrži informacije koje su navedene u Dodatku II Konvencije o balastnim vodama (član 56 stav 2);

85) knjiga evidencije balastnih voda ne nalazi se na brodu najmanje dvije godine nakon posljedenjeg upisa podataka u tu knjigu, a nakon tog perioda još najmanje tri godine, nije pod nadzorom kompanije (član 56 stav 3);

86) u slučaju ispuštanja balastne vode u skladu sa propisima A-3, A-4 ili B-3.6 Konvencije o balastnim vodama, ili u slučaju neplaniranog ispuštanja balastne vode, koje je u suprotnosti sa članom 47 ovog zakona, u Knjigu evidencije balastnih voda pored uobičajnih podataka ne evidentiraju se i okolnosti i razlozi koji su doveli do tih ispuštanja (član 56 stav 4);

87) knjiga evidencije balastnih voda se ne nalazi na mjestu dostupnom prilikom inspekcijskog nadzora broda, a u slučaju automatskog upravljanja brodom u tegljenju, ne nalazi se ni na na tegljaču (član 56 stav 5);

88) svaka operacija koja se odnosi na upravljanje balastnim vodama ne unosi se u potpunosti i bez odlaganja u Knjigu evidencije balastnih voda (član 56 stav 6);

89) upisi u Knjigu evidencije balastnih voda, nijesu uneseni na jeziku kojeg posada upotrebljava na brodu, a ako jezik u upotrebi nije engleski, francuski ili španski, upis nema prevod na neki od tih jezika (član 56 stav 8);

90) brod crnogorske državne pripadnosti koji obavlja međunarodnu plovidbu od 400 BT i više, i svi brodovi od 400 BT i više nezavisno od državne pripadnosti, koji uplovljava u luke i sidrišta Crne Gore ili plovi njenim vodama, ne posjeduje Međunarodno svjedočanstvo o upravljanju balastnim vodama, odnosno odgovarajuću Izjavu o usklađenosti sa odredbama Konvencije o balasnim vodama izdanu od nadležnih tijela države zastave broda ili u njeno ime (član 57 stav 1);

91) brodovi odlažu u more taloge, i ne uklanjaju taloge iz prostora namijenjenih prevozu balastnih voda, u skladu sa odredbama brodskog Plana upravljanja balastnim vodama (član 59 stav 1);

92) talozi iz člana 59, stav 1 ovog zakona se prikupljaju ne-mehaničkim putem, te se nakon prikuplanja ne odlažu u posebno namijenjene kopnene prihvatne uređaje (član 59 stav 2);

93) brodovi na koje se primjenjuje član 53 ovog zakona, nijesu projektovani i izgrađeni tako da omogućavaju smanjenje unosa i neželjenog zadržavanja taloga, olakšano uklanjanje taloga te siguran pristup radi uklanjanja taloga i uzimanja uzoraka (član 59 stav 3);

94) korisnik luke u kojoj se obavlja čišćenje ili popravak balastnih tankova, ne osigura odgovarajuća postrojenja za prihvat taloga uzimajući u obzir Smjernice G1 - Smjernice o prihvatnim uređajima za taloge (IMO Rezolucija MEPC.152(55), kako je izmijenjena i dopunjena (član 60 stav 1);

95) korisnik luke ne izvrši najmanje tri puta u kalendarskoj godini analizu stanja morske vode u akvatorijumu luke, radi provjere uticaja balastnih voda na životnu sredinu i o tome sačini izvještaj (član 61 stav 1);

96) zapovjednik broda, u mjeri u kojoj to omogućavaju zahtjevi sigurnosti plovidbe i zaštite morske sredine, ne izbjegne ili ne ograniči ukrcaj balastnih voda u područjima navedenim u članu 61, stav 3, alineja 1-7 ovog zakona (član 61 stav 3);

97) zapovjednik broda, kompanija, brodar ili lice koje ovlasti brodar, bez obzira na državnu pripadnost broda, koji se nalazi u vodama Crne Gore, a koji je učestvovao u pomorskoj nesreći u kojoj je nastala olupina, ne obavijesti o tome Organ uprave bez odlaganja (član 63 stav 1);

98) obavještenje iz člana 63, stav 1 ovog zakona ne sadrži osnovne podatke kompanije, odnosno brodara, kao i podatke iz člana 63 stav 2, tačka 1 do 5, na osnovu kojih Organ uprave utvrđuje postojanje opasnosti od olupine (član 63 stav 2);

99) u slučaju iz člana 67, stav 1 ovog zakona, vlasnik ili druga ovlaštena lica ne pruži Lučkoj kapetaniji svjedočanstvo o osiguranju ili drugoj finansijskoj garanciji kako je propisano u članu 77 ovog zakona (član 67 stav 2);

100) vlasnik plovnog i plutajućeg objekta čija bruto tonaža iznosi 300 tona ili više crnogorske državne pripadnosti ne održava na snazi osiguranje ili drugu finansijsku garanciju, kao što je garancija banke ili slične financijske institucije, radi pokrića odgovornosti iz člana 79 ovog zakona, u visini svote koja odgovara

granicama odgovornosti propisanim u Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske hipoteke iz 1976., kako je izmijenjena i dopunjena. (LLMC 76/96) (član 70 stav 1);

101) vlasnik plovnog objekta i plutajućeg objekta iz stava 1 ovog člana ne zatraži od Ministarstva izdavanje svjedočanstva kojom se potvrđuje da je osiguranje ili druga finansijska garancija na snazi u skladu sa odredbama Međunarodne konvencije o uklanjanju olupina iz 2007. godine i ovog zakona (član 70 stav 2);

102) svjedočanstvo iz člana 70, stava 2 ovog zakona ne nalazi se na plovnom ili plutajućem objektu (član 70 stav 4);

103) osiguranje ili druga finansijska garancija iz člana 70, stav 1 ovog zakona prestaje na drugi način osim istekom perioda važenja osiguranja ili garancije navedene u svjedočanstvu iz stava 2 ovog člana ili istekom roka od tri mjeseca računajući od dana kada je Lučkoj kapetaniji iz stava 2 ovog člana upućeno obaviještenje o otkazu osiguranja ili garancije (član 70 stav 5);

104) plovni i plutajući objekt, uključujući i bord u gradnji koji plovi, od 300 BT i više nezavisno od državne pripadnosti, koji plovi u vodama Crne Gore, odnosno uplovljava u luke i sidrišta Crne Gore, ili pristaje na odobalni objekat u vodama Crne Gore, ne posjeduje svedočanstvo o osiguranju odgovornosti ili drugu finansijku garanciju radi pokrivanja troškova lociranja, označavanja i uklanjanja olupine u iznosu koji odgovara granicama odgovornosti prema članu 6 stav 1 tačka (b) Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976, kako je izmijenjena i dopunjena (LLMC 76/96) (član 72 stav 1);

105) brod koji je u vlasništvu države članice nije pokriven osiguranjem ili drugom finansijskom garancijom, i na koji se ne primjenjuju odgovarajuće odredbe člana 72, stav 1 ovog zakona, nema svjedočanstvo koju je izdalo nadležno tijelo države upisa broda kojom se potvrđuje da je brod u vlasništvu te države i da je njegova odgovornost pokrivena u granicama određenima u članu 72, stavu 1 ovog zakona (član 72 stav 2);

106) brod bez obzira na državnu pripadnost, koji uplovljava u vode Crne Gore, nema Plan za hitno reagovanje u slučaju zagađenja uljem (član 73 stav 1);

107) operator, odnosno vlasnik instalacije za proizvodnju ugljovodonika, nema interni plan reagovanja na vanredni događaj (član 73 stav 2);

108) operator, odnosno vlasnik instalacije za proizvodnju ugljovodonika, ne izradi i ne dostavi Organu uprave na mišljenje interni plan reagovanja na vanredni događaj, najkasnije 45 dana prije planiranog početka operacija bušenja (član 73 stav 3);

109) operator, odnosno vlasnik instalacije za proizvodnju ugljovodonika, ne uskladi interni plan reagovanja na vanredni događaj sa nacionalnim planom za hitne intervencije (član 73 stav 4);

110) korisnik luke, na čijem lučkom području se vrše usluge ukrcaja, iskrcaja ili snadbijevanja brodova uljem, ne obezbijedi i primjenjuje preventivne mjere zaštite od zagađenja uljem i ne reaguje u slučaju zagađenja uljem u skladu sa planom za hitno reagovanje u slučaju zagađenja luke uljem (član 73 stav 5);

111) korisnik luke ne izradi Plan za hitno reagovanje u slučaju zagađenja luke uljem, i/ili ne podnese na odobrenje Organu uprave (član 73 stav 6);

112) zapovjednik broda, odnosno operator ili vlasnik instalacije za proizvodnju ugljovodonika, bez odlaganja ne obavijesti Organ uprave o svakom događaju na brodu, odnosno instalaciji za proizvodnju ugljovodonika, koji uključuje ispuštanje ili moguće ispuštanje ulja u more (član 74 stav 1);

113) zapovjednik broda, odnosno operator ili vlasnik instalacije za proizvodnju ugljovodonika na moru, bez odlganja ne obavijesti Organ uprave o svakom uočenom događaju na drugom brodu ili instalaciji za proizvodnju ugljovodonika, koji uključuje ispuštanje ili moguće ispuštanje ulja u more (član 74 stav 2);

114) brod koji prevozi ulje kao rasuti teret uzrokuje štetu izlivanjem ili izbacivanjem ulja (član 79 stav 1);

115) brod koji kao teret prevozi više od 2.000 tona ulja nema osiguranje ili drugu finansijsku garanciju, kao što je bankovna garancija ili potvrda izdata od jednog od međunarodnih fondova za naknadu štete, do visine granice odgovornosti predviđene članom 85 ovog zakona pokriće odgovornosti za štetu od zagađenja uljem (član 83 stav 1);

116) osiguranje ili druga finansijska garancija iz člana 83, stav 1 ovog zakona nije bezuslovna i neopoziva (član 83 stav 2);

117) vlasnik broda iz člana 83, stava 1 ovog zakona, upisanog u upisnik brodova u Crnoj Gori, ne zatraži od Organa uprave, izdavanje svjedočanstva kojim se potvrđuje da je osiguranje ili druga finansijska garancija na snazi i izdata u skladu sa odredbama ovog zakona i primjenjivih međunarodnih standarda (član 83 stav 3);

118) svjedočanstvo iz člana 83, stav 3 ovog zakona nije na brodu (član 83 stav 5);

119) važenje osiguranja ili druge financijske garancije prestaje prije isteka roka od tri mjeseca, računajući od dana kad je Ministarstvu javljeno da će osiguranje ili druga financijska garancija izgubiti važenje ako se, istovremeno, jedno osiguranje ili financijska garancija ne zamijeni drugim (član 83 stav 6);

120) pravno lice koje, u toku kalendarske godine uveze preko 150.000 tona sirove nafte i/ili lož ulja koje je dopremljeno morskim putem u luke ili prihvatna postrojenja na području Crne Gore ne uplati Međunarodnom fondu za naknadu štete prouzrokovane zagađenjem uljem, godišnju naknadu koja se obračunava u skladu sa zahtjevima Međunarodne konvencije o osnivanju Međunarodnog fonda za naknadu štete prouzrokovane zagađenjem uljem iz 1992. godine (član 86 stav 1);

121) pravno lice iz člana 86, stav 1 ovog zakona, uveze manju količinu sirove nafte i/ili lož ulja od predviđene, ali da ukupan uvoz u Crnoj Gori, kojeg ostvare više pravnih lica premašuje 150.000 tona, pravna lica ne plate proporcionalno naknadu do nivoa uvezenog ulja, iako ta pojedinačna količina uvezene sirove nafte i/ili tečnog goriva ne prelazi 150.000 tona (član 86 stav 2);

122) Vlasnik broda od 1000 BT ili većeg upisanog u upisnik brodova u Crnoj Gori ne održava na snazi osiguranje ili drugu finansijsku garanciju kao što je garancija banke ili slične finansijske institucije, radi pokrića odgovornosti za štetu zbog zagađenja pogonskim uljem, u visini svote koja odgovara granicama odgovornosti propisanim u članu 89 stav 1 ovog zakona (član 91 stav 1);

123) vlasnik broda iz stava 1 ovog člana ne zatraži od Lučke kapetanije koja vodi upisnik brodova u koji je brod upisan, izdavanje svjedočanstva kojom se potvrđuje da su osiguranje ili druga finansijska garancija na snazi u skladu sa odredbama Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog zagađenja pogonskim uljem iz 2001. godine i ovog zakona (član 91 stav 2);

124) svjedočanstvo iz člana 91, stav 2 ovog člana ne nalazi se na brodu (član 91 stav 4);

125) osiguranje ili druga finansijska garancija iz člana 91, stav 1 ovog zakona prestaje na drugi način osim istekom perioda važenja osiguranja ili garancije navedene u svjedočanstvu iz stava 2 ovog člana ili istekom roka od tri mjeseca računajući od dana kada je Lučkoj kapetaniji iz stava 2 ovog člana upućena obavijest o otkazu osiguranja ili garancije (član 91 stav 5);

126) brod prouzrokuje štetu ispuštanjem ili izbacivanjem drugih zagađujućih materija u more (opasne i štetne materija, zauljene vode, brodske otpadne vode, smeće) (član 94 stav 1);

127) jahta ili čamac prouzrokuje štetu ispuštanjem ili izbacivanjem drugih zagađujućih materija u more (opasne i štetne materija, zauljene vode, brodske otpadne vode, smeće) (član 94 stav 5);

128) brod, crnogorske državne pripadnosti i strani, koji prevozi najmanje 2.000 tona ulja u rasutom stanju kao teret koji namjerava uploviti u crnogorsku luku ili pristati uz odobalni objekat u vodama Crne Gore ne posjeduje polisu osiguranja ili drugu vrstu finansijske garancije, kao što je bankarska garancija ili druga garancija slične finansijske institucije, radi naknade odgovornosti za štetu zbog zagađenja mora uljem predviđene u članu 87 ovog zakona (član 96 stav 1);

129) brod koji prevozi više od 2000 tona ulja kao teret, koji je u vlasništvu strane države, a koji nije pokriven osiguranjem ili drugim financijskim garancijam, nema svedočanstvo države u kojoj je upisan da je vlasništvo države i da je njegova odgovornost pokrivena u granicama predviđenim u članu 85 ovog zakona (član 96 stav 2);

130) brod, crnogorske državne pripadnosti i strani od 1.000 BT ili više, uključujući i brod u gradnji koji plovi, koji namjerava uploviti u crnogorsku luku ili pristati uz odobalni objekat u vodama Crne Gore ne poseduje polisu osiguranja ili drugu vrstu finansijske garancije, kao što je bankarska garancija ili garancija druge slične finansijske institucije, za nakande štete prouzrokovane zagađenjem mora pogonskim gorivom iz člana 87 ovog zakona (član 96 stav 3);

131) plovni objekt, uključujući i brod u gradnji koji plovi od 1000 BT ili više, koji je u vlasništvu strane države, a koji nije pokriven osiguranjem ili drugim financijskim garancijam, nema svedočanstvo države u kojoj je upisan da je vlasništvo države i da je njegova odgovornost pokrivena u granicam propisanim u članu 85 ovog zakona (član 96 stav 4);

Za prekršaj iz stava 1 ovog člana kazniće se i odgovorno lice u pravnom licu novčanom kaznom od 1.500 eura do 2.000 eura.

Član 124

Novčanom kaznom u iznosu od 3.000 eura do 6.000 eura kazniće se za prekršaj zapovjednik broda, odnosno operator ili vlasnik instalacije za proizvodnju ugljovodonika, ako:

1) ne vodi evidenciju o STS operacijama (član 11 stav 2);

2) se evidencija o operacijama iz člana 11 stav 2 ovog zakona, ne čuva na brodu tri godine i nije dostupna inspekcijskom nadzoru (član 11 stav 3);

3) zapovjednik, kompanija, brodar ili lice koje ovlasti brodar tankera za ulje od 150 BT i više, crnogorske ili strane državne pripadnosti, koji planira STS operacije u vodama Crne Gore, o tim operacijama ne obavjesti

Organ uprave i Lučku kapetaniju u roku ne kraćem od 48 sati prije početka planiranih STS operacija, i ne dostavi informacije iz člana 12 stav 1 tač. 1 do 7 ovog zakona (član 12 stav 1);

4) operacije iz člana 12 stav 1 ovog zakona, nijesu započete u planiranom roku, a zapovjednik, kompanija, brodar ili lice koje ovlasti brodar ne obavijeste Organ uprave i Lučku kapetaniju o tome, kao i o novom terminu početka STS operacija, najmanje 48 sati prije početka tih operacija (član 12 stav 2);
5) se procijenjeno vrijeme dolaska tankera za ulje na poziciju ili područje za STS operacije mijenja za više od šest sati, a zapovjednik, kompanija, brodar ili lice koje ovlasti brodar tog tankera za ulje ne dostavi Organu uprave i Lučkoj kapetanijoj revidirano procijenjeno vrijeme dolaska (član 12 stav 3);
6) brodovi dužine 12 metara ili više crnogorske državne pripadnosti bez obzira gdje se nalaze, brodovi dužine 12 metara i više dok se nalaze u vodama Crne Gore, kao i instalacije za proizvodnju ugljovodonika, koje se nalaze u vodama Crne Gore, nemaju na vidnom mjestu istaknute plakate kojim se obavještavaju posada i putnici o zahtjevima u pogledu ispuštanja smeća (član 26 stav 1);
7) podaci o tečnom gorivu na brodu iz člana 30 stav 1 ovog zakona nijesu upisani u dostavnicu o snabdijevanju broda pogonskim gorivom, u skladu sa Pravilom 18.5, Priloga VI, Dodatak V MARPOL Konvencije (član 30 stav 5);
8) uz dostavnicu o snabdijevanju broda pogonskim gorivom nije priložen reprezentativni uzorak tečnog goriva (član 30 stav 6);
9) dostavnica o snabdijevanju broda pogonskim gorivom se ne čuva na brodu tri godine i nije dostupna prilikom inspekcijskog nadzora (član 30 stav 8);
10) pravno lice koje snabdijeva brod tečnim gorivom u luci, ne vodi evidenciju o kvalitetu i količinama saobraćaja tečnog goriva u luci na nivou kalendarske godine i o tome ne obavještava organ uprave nadležan za upravljanje lukama (član 30 stav 10);
11) plan upravljanja balastnim vodama nije napisan na jeziku kojeg posada upotrebljava na brodu, a ako jezik u upotrebi nije engleski, francuski ili španski, plan nema prevod na neki od tih jezika (član 55 stav 4);
12) svaki unos podataka u Knjigu evidencije balasnih voda nije potpisao oficir koji je zadužen za tu operaciju i/ili svaku ispunjenu stranu knjige nije potpisao zapovjednik broda (član 56 stav 7);
13) svjedočanstvo iz člana 57, stava 1 ovog zakona je izdato na rok duži od pet godina i/ili nije izdato na službenom jeziku države koja izdaje svjedočanstvo u posebno propisanom obliku (član 57 stav 2);
14) službeni jezik države koja izdaje svjedočanstvo iz člana 57, stava 1 ovog zakona nije engleski, francuski ili španski a tekst nije preveden na jedan od navedenih jezika (član 57 stav 3);
15) brodovi nezavisno od državne pripadnosti iz člana 46 ovog zakona koji dolaze iz inostranstva, ne prijave Lučkoj kapetaniji količinu i porijeklo balastnih voda raspoređenih u balastnim tankovima broda, najkasnije 48 sati prije uplovljenja u luke Crne Gore, odnosno neposredno nakon isplovljenja iz posljednje inostrane luke ako je vrijeme plovidbe do uplovljavanja u luku Crne Gore kraće od 48 sati (član 58 stav 1);
16) korisnik luke ne upozori zapovjednika broda na jednu od okolnosti iz člana 61, stav 3 ovog zakona (član 61 stav 4);
17) lice koje sazna da je došlo do štete od zagađenja i/ili propusta prilikom primjene zaštitnih mjera kojima se sprečava ili smanjuje šteta od zagađenja sa broda, bez odlaganja ne obavijesti Organ uprave i inspektora (član 97 stav 3).

XXI. PRELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE

Član 125

Podzakonski akti za sprovođenje ovog zakona donijeće se u roku od godinu dana od dana stupanja na snagu ovog zakona.

Član 126

Danom stupanja na snagu ovog zakona prestaje primjena odredaba čl. 876 do 888 Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi ("Službeni listi SRJ", br. 12/98, 44/99, 74/99 i 73/00) i prestaje da važi Zakon o zaštiti mora od zagađivanja sa plovnih objekata ("Službeni listi CG", br. 20/11 i 27/14).

Član 127

Ovaj zakon stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u "Službenom listu Crne Gore".

Broj: 14-4/25-5/4

EPA 750 XXVIII

Podgorica, 27. decembar 2025. godine
Skupština Crne Gore 28. saziva
Predsjednik,
Andrija Mandić, s.r.