

Dr Lucijan KOS
Zagreb

Novi propisi o pomorskom peljarenju

I

Odredbom čl. 281. toč. 4, 5, 10 i 11. Ustava SFRJ propisano je, da Federacija preko saveznih organa, između ostalog, uređuje samo osnove sigurnosti u pomorskom prometu i u unutrašnjoj plovidbi, osnovne imovinsko-pravne

i druge materijalno pravne odnose u oblasti pomorstva i unutrašnje plovidbe, pored pitanja koja se — odnose na plovne putove za koje vrijedi međunarodni ili međudržavni režim plovidbe, — na režim obalnog mora koji je od interesa za međunarodne odnose, — na režim voda od interesa za

dvije ili više SR, — na način korištenja pravima koja SFRJ ima u epikontinentalnom pojasu i na otvorenom moru, — na uvjete za otvaranje i rad slobodnih carinskih (lučkih i pristanišnih) zona i sl. U skladu s time, Federacija će donijeti i savezni ZAKON (IK) O POMORSKOJ I UNUTRAŠNJOJ PLOVIDBI, a u kojem će se ona i rukovoditi ustavnim načelom da stvarno regulira samo osnovne sigurnosti i osnovne imovinskopravne i druge materijalne pravne odnose ne samo u tim plovidbama, već i u njihovom privrednom poslovanju (o moru, lukama, peljarenju, brodu, stvarnim pravima na brodu, brodaru, zapovjedniku i posadi, ugovorima o iskorištavanju brodova, sudaru i spasavanju, osiguranju, založnom pravu i dr.)

Prema tome i u pogledu pomorskog peljarenja, Federacija će vjerojatno načelno regulirati takvo peljarenje kao sprovođenje (pilotiranje) brodova od strane stručnih osoba (peljara) u cilju osiguranja sigurnosti broda i plovidbe u lukama, tjesnacima i drugim područjima obalnog mora s tim da će se za brodove određene vrste i veličine, osim ratnih brodova, radi sigurnosti plovidbe moći odrediti luke, tjesnace i druga područja u kojima će peljarenje biti obavezno, jer su u njima otežani uvjeti plovidbe (struje, vjetrovi, pličine, nedovoljan manevarski prostor i sl.). Brodar koji koristi usluge peljarenja odgovarat će za radnje i propuste peljara u jednakoj mjeri, kao i za člana posade svog broda. Za eventualne štete što ih učine peljari u vršenju svoje službe odgovara OUR ili druga pravna osoba čiji je peljar svojom krivnjom prouzrokovao odnosnu štetu, i to do iznosa od 30.000 din. u cjelini, a ako je takva šteta veća od tog iznosa, tada brodar odgovara do iznosa osnovne naknade, koja je predviđena tarifom za izvršenu uslugu pomnoženom sa faktorom 300.

U suglasnosti s ovom ustavnom uredbom SR Hrvatska je nedavno i donijela ZAKON O POMORSKOM PELJARENJU (Nar. nov. SRH, br. 15/74 od 13. IV 1974), koji je stupio na snagu 21. IV 1974. god., a kojim su danom prestale u obalnom moru Jugoslavije, a u granicama ove SR vrijediti odredbe saveznog Zakona o pomorskoj pilotaži (Sl. list SFRJ, br. 14/65), koji se zakon do tada primjenjivao kao republički zakon (čl. 1. st. 1. toč. 75. Zakona o preuzimanju saveznih zakona kojima se uređuju odnosi o kojima po Ustavnim amandmanima XX do XLI na Ustav SFRJ odlučuju republike — Nar. nov. SRH, br. 52/71). Danom 31. XII 1971. god. prestao je vrijediti Zakon o pomorskoj pilotaži kao savezni zakon (osim čl. 4, st. 3 i čl. 5 toč. 1 i čl. 13) temeljem čl. 16. st. 2 toč. 29 Ustavnog zakona za provođenje ustavnih amandmana XX do XLI — Sl. list SFRJ, br. 29/71).

II

Po odredbama ovog našeg prvog republičkog zakona iz ove materije, pomorsko peljarenje je u stvari davanje stručnih savjeta zapovjedniku broda u pogledu vođenja broda radi sigurnosti plovidbe u lukama, tjesnacima i drugim područjima obalnog mora. Pod jednakim uvjetima zapovjednik svakog broda može se koristiti ovim uslugama. Pomorsko peljarenje s obzirom na područje u kojem se ono vrši može biti lučko i obalno. Lučko peljarenje je peljarenje broda u području luke do određene granice, koju utvrđuje nadležna lučka kapetanija, a obalno peljarenje je peljarenje broda u dijelu obalnog mora do granice lučkog peljarenja, koje utvrđuje republički sekretar nadležan za poslove prometa. Pomorsko peljarenje počinje, odnosno završava na granici područja odnosnog peljarenja, i to u času kada po stručnim savjetima peljara započne, odnosno završi vođenje broda. Ako se peljareni brod mora pri

tome privezati ili usidriti, pomorsko peljarenje završava u času kada se brod priveže ili usidri. Za brodove određene vrste i veličine određuje se obavezno lučko ili obalno peljarenje ako je to potrebno radi sigurne plovidbe. Njegove granice, način korištenja, vrijeme i mjesto ukrcaja i iskrcaja peljara određuje teritorijalno nadležna lučka kapetanija za lučko peljarenje, a republički sekretar nadležan za poslove prometa za obalno peljarenje. Obaveznom pomorskom peljarenju ne podliježu naši brodovi koji služe za upravne svrhe, brodovi službe sigurnosti plovidbe, brodovi koji služe za održavanje pomorskih plovni putova i objekata za sigurnost plovidbe na tim putovima, putnički brodovi i trajekti u redovnoj liniji, te brodovi vodonosci dok vrše opskrbu naselja vodom. Iako brodovi manji od 500 brt, u pravilu, ne podliježu obaveznom lučkom peljarenju, lučka kapetanija može za pojedine vrste takvih brodova odrediti da podliježu obaveznom lučkom peljarenju, ukoliko se time postizava veća sigurnost plovidbe.

Pomorsko peljarenje obavlja ona OUR koja je registrirana za obavljanje tih poslova uz obaveznu upotrebu propisanih sredstava, odnosno uređaja, a uvjeti za to su da ima brod ili mot. čamac sa neprekinutom ravnom palubom s rukohvatom uzduž slobodnog dijela palube, sa takvom plovidbenom sposobnošću i pogonskom snagom da po najnepovoljnijim vremenskim uvjetima može ploviti na onom području na kojem se obavlja odnosno peljarenje; 2 radio-telefonske stanice od kojih jedna mora biti na brodu ili čamcu, a druga na pogodnom mjestu i onoliko broj prijenosnih radio-stanica dometa najmanje 10 km koliko ima peljara i plovni objekata, te odgovarajući broj stručnih radnika (peljara) za obavljanje takve djelatnosti. OUR koja je registrirana za obavljanje poslova pomorskog peljarenja, a ne ispunjava propisane uvjete u pogledu broja i vrste plovni objekata, sredstava i uređaja za vršenje te djelatnosti, dužna je ispuniti te uvjete u roku od najviše jedne godine po stupanju na snagu ovog zakona, jer u protivnom nadležna lučka kapetanija dužna je pokrenuti protiv te organizacije postupak kod nadležnog privrednog suda za brisanje iz registra te njene privredne djelatnosti. OUR koja obavlja pomorsko peljarenje dužna je na zahtjev naručioca peljarenja pravovremeno obaviti peljarenje broda na području obaveznog pomorskog peljarenja. Nadležna lučka kapetanija provjerava da li OUR koja vrši pomorsko peljarenje ispunjava propisane uvjete u pogledu plovni objekata i uređaja o čemu izdaje potvrdu. Međutim, ako takva OUR prestane ispunjavati uvjete o plovni objektima, odnosno o uređajima, tada će lučka kapetanija obavezno donijeti rješenje o povlačenju takve potvrde i o tome obavijestiti nadležni privredni sud radi ukidanja tog predmeta poslovanja. Ako ovlaštena OUR obavlja pomorsko peljarenje na području jedne ili više luka izvan svog sjedišta, obavezna je za vrijeme obavljanja takvog peljarenja u tim lukama koristiti brod ili mot. čamac odgovarajućih plovidbenih i pogonskih svojstava, što utvrđuje teritorijalno nadležna lučka kapetanija.

Pomorsko peljarenje obavljaju stručni radnici — peljari u svojstvu radnika u udruženom radu s ovlaštenom OUR. Ova organizacija može poslove pomorskog peljarenja povjeriti i peljarima koji nemaju takvo svojstvo u toj OUR. Peljar kao stručna osoba mora imati propisanu stručnu spremu, plovidbeni staž, položeni stručni ispit za peljara i mora ispunjavati određene uvjete u pogledu zdravstvenih i psihofizičkih sposobnosti, koje su propisane za članove posade u službi palube naših brodova. Peljar u obavljanju poslova pomorskog peljarenja mora imati legitimaciju i oznaku kojima se utvrđuje to njegovo svojstvo, a oblik, boju i veličinu ove oznake kojom se na vidljiv način ukazuje da svojstvo peljara propisuje republički sekretar na-

dležan za poslove prometa. Peljar je dužan odbiti peljarenje broda, ako gaz broda ne odgovara dubini mora na mjestu koje je određeno za privez ili sidrenje broda, ako odnosni brod nije sposoban za plovidbu ili ako brod nije prethodno dobio dozvolu za isplovljenje. O nedovoljnoj dubini mora na mjestu koje je određeno za privez ili sidrenje peljarenog broda, pa se zbog toga peljarenje nije moglo obaviti, peljar je dužan o tome obavijestiti OUR koja iskorištava luku, a ako takav brod ili nije sposoban za plovidbu ili ako nema dozvole za isplovljenje, tada je peljar o takvom činjeničnom stanju dužan obavijestiti i nadležnu lučku kapetaniju. Peljar je, nadalje, dužan za vrijeme peljarenja davati zapovjedniku broda stručne savjete u vezi vođenja broda, upozoravati ga na uvjete plovidbe i na propise što vrijede u području u kojemu plovi taj brod, a po završenom peljarenju peljar je dužan pismeno obavijestiti o tome nadležnu lučku kapetaniju. Ova obavijest mora sadržavati podatke o povredama propisa koje učini peljareni ili drugi brod u vezi mjera za sigurnost broda, posade, putnika i tereta, o pomorskim nezgodama koje je za vrijeme peljarenja prouzrokovao ili pretrpio peljareni brod, o zaprekama na plovnom putu i o svakoj radnji na peljarenom ili drugom brodu koja je dovela ili je mogla dovesti u opasnost koji od ovih brodova, plutajuće ili druge objekte na moru ili im nanijeti štetu, odnosno kojom se je zagađila ili zatrpala luka ili ostali dio obalnog mora. Ako peljar zanemarivanjem svojih dužnosti ugrožava sigurnost plovidbe peljarenog broda, njegove posade, tereta, putnika ili drugih osoba, brodova i objekata, tada mu njegova OUR sa kojom ima svojstvo u udruženom radu ili koja mu je povjerila obavljanje tih poslova, neće dozvoliti da na određeno vrijeme obavlja poslove pomorskog peljara, i to na način i po postupku što ga utvrđuje ta organizacija svojim općim aktom. Za vrijeme obavljanja obaveznog pomorskog peljarenja, peljar ne smije prestati obavljati poslove odnosnog peljarenja prije nego što završi peljarenje broda bez obzira na to što zapovjednik peljarenja broda ne prihvaća njegove stručne savjete u vezi plovidbe, manevriranja, priveza i sidrenja broda. Ako je peljarenje broda neobavezno, a brod se ipak peljari, peljar je tada dužan prekinuti peljarenje na zahtjev zapovjednika broda koji koristi usluge pomorskog peljarenja. Inače, peljar ne smije napustiti peljareni brod koji je stigao iz strane luke prije nego što odnosni brod od nadležnih organa — službe sigurnosti plovidbe, unutrašnjih poslova i carine — dobije odobrenje za slobodan promet s obalom. Smatra se da je peljar prestao obavljati poslove pomorskog peljarenja prije nego što je ono završeno, odnosno da je ovlaštena OUR uskratila zatraženo obavezno peljarenje broda ako peljar napusti brod prije započetog peljarenja zbog toga što zapovjednik broda ne prihvati njegove savjete u pogledu predstojećeg vođenja broda.

Za usluge pomorskog peljarenja brod plaća naknadu po tarifi koju utvrđuje ovlaštena OUR i koja ju je dužna objaviti na uobičajeni način. Nadzor nad obavljanjem poslova pomorskog peljarenja obavlja lučka kapetanija. Povrede odredaba o pomorskom peljarenju kvalificirane su kao pomorski prekršaji i kažnjavaju se novčanim kaznama, i to ovlaštena OUR od 2000 — 20.000 din., njena odgovorna osoba od 400 — 1000 din, peljar od 200 — 1500 din, zapovjednik broda i osoba koja neovlašteno obavi peljarenje broda od 500 — 1000 din, svi prema stupnju težine počinjenog djela i prema konkretnim okolnostima.

Republički sekretar nadležan za poslove prometa propisat će stručnu spremu, plovidbeni staž, ispitni program i način polaganja stručnog ispita za peljara, obrazac i način izdavanja legitimacije peljara, način obilježavanja peljarskih brodova i čamaca, te pozivne znakove za peljarenje. U ovim podzakonskim aktima — pravilnicima, naredbama i sl. republički sekretar je ovlašten i da utvrđuje pomorske prekršaje i da propisuje novčane kazne za te prekršaje u granicama određenim zakonom. Međutim, iako je danom stupanja na snagu ovog Zakona tj. 21. IV 1974. god. prestao vrijediti u uvodu navedeni savezni Zakon o pomorskoj pilotaži, to do donošenja ovih republičkih podzakonskih akata ostaju na snazi njegovi podzakonski akti, kao i takvi akti nadležnih republičkih organa uprave, i to

— P r a v i l n i c i

- a) o stručnoj spreml, plovidbenom stažu, ispitnom programu i o načinu polaganja stručnog ispita pilota obalne pilotaže (Sl. l. SFRJ, br. 20/67),
- b) o stručnoj spreml i drugim uvjetima koje mora ispunjavati pilot lučke pilotaže (Nar. nov. SRH, br. 23/68),

— N a r e d b e

- a) o načinu obilježavanja pilotskih brodova i o pozivnim znakovima za pilotiranje (Sl. l. SFRJ, br. 49/65),

— U p u t s t v o o l e g i t i m a c i j i p o m o r s k o g p i l o t a (Sl. l. SFRJ, br. 46/65).

U dijelovima obalnog mora Jugoslavije, a u granicama SR Crne Gore, Slovenije, Bosne i Hercegovine vrijede u pogledu pomorskog peljarenja i dalje odredbe saveznog Zakona o pomorskoj pilotaži (Sl. l. SFRJ, br. 14/65) i njegovi podzakonski akti, koji se zakon primjenjuje i dalje u tim SR kao republički zakoni temeljem čl. 1. toč. 64. Zakona o produženju primjene određenih saveznih zakona (Sl. l. SRCR, br. 31/71); čl. 14. toč. 8. Ustavnog zakona za izvedbu ustavnih amandmajeve XXV do LII k ustavi SR Slovenije (Ur. l. SRS, št. 51/71) i Zakona o važenju određenih odredaba saveznih zakona o oblasti privrede (Sl. l. SRBiH, br. 37/71), sve dok i ove SR ne donesu analogne propise o pomorskom peljarenju.

PELJAR, PELJARENJE.

U statutima naših dalmatinskih, primorskih i istarskih gradova spominju se peljari još u XIII stolj. kao *pedotae*, a naknada koju su ubirali za svoje usluge zvala se je *pedotia*, *pedocia*, *pedochya* i sl. Izraz *peljar* dolazi od stare hrvatske riječi *pelar*, *pelati*, *peljati*, *peljarenje* u značenju onog koji vodi **lađu u luku i iz luke, sprovoditi, voditi, vođenje** i sl. Poznatiija je riječ *pilot*, *pilotiranje*, *pilotirati* koja dolazi od engl. riječi *Pilot*, *Pilotage*, *Pilot-boat*, *P. vessel*, *P. office*, *P. fees*, *P. flag*, *P. station*, *P. service* i sl.; franc. *pilote*, *pilotage*; tal. *pilota*, *piloto*, *p. del porto*, *pilotaggio*, *pilotare* i sl.; njem. *Lotsendienst*, *Lotse* i sl.; španj. *pilotaje* itd.