

O plovidbenoj sposobnosti naših pomorskih brodova i riječnih plovila

Povodom novog Zakona o utvrđivanju sposobnosti za plovidbu pomorskih brodova i riječnih plovila

Lucijan Kos, Zagreb

Kako je pomorski i riječni saobraćaj — obalni, unutrašnji i međunarodni — dio naše privrede, jedna od glavnih faza u proizvodnom procesu dobara, to je i naša zemlja pitanju sigurnosti tog saobraćaja — njegovih plovnih objekata obratila punu pažnju. Njeno se staranje ne ograničava samo na sigurnost plovnih putova i objekata na tim putovima (svjetionici, obalna svjetla, plutače i druge oznake), pomorskih luka odnosno riječnih pristaništa, već ono obuhvaća i brodove na moru i plovila na rijekama, kanalima i jezerima — ta glavna saobraćajna sredstva za transport tereta i za prijevoz putnika. Otuda je i sposobnost brodova i plovila za plovidbu jedan od glavnih elemenata sigurnosti pomorskog i riječnog saobraćaja uopće, a utvrđivanje te sposobnosti predstavlja jednu od glavnih mjera za razvoj sigurnog, a time i kvalitetnog prijevoza morem i rijekama. Razvitkom tehnike pomorska i unutrašnja plovidba sve se više oslobađaju raznih opasnosti, koje se sve više svode na najmanju mjeru, kako bi postale što sigurnija privredna djelatnost s jakim utjecajem ljudskog faktora. To se postiže modernom tehnikom gradnje i opreme brodova i plovila, kao i svestranom brigom za zaštitu ljudskih života i regulatornom djelatnošću po-

morskih država i država sa razvijenom mrežom rijeka, kanala i jezera. Ove zemlje, kao i zemlje bez morskih obala i rijeka, kanala i jezera svojim pravnim normama i ekonomskim mjerama odlučno zahvaćaju problem sigurnosti svoje flote. Pošto sigurnost pomorske plovidbe i sigurnost ljudskih života na moru, kao i sigurnost plovidbe i ljudi na Dunavu imaju međunarodni značaj, ono je dobilo svoje rješenje i u Međunarodnoj konvenciji za zaštitu ljudskog života na moru, u konvenciji »SOLAS«, zaključenoj u Londonu, 1960. godine, koju je potpisala i naša zemlja, a upravo sada se i sprema da je ratificira.

Plovidbena sposobnost naših pomorskih brodova i plovila unutrašnje plovidbe, a time i sigurnost ljudi i tereta, koje oni prevoze našom obalom i našim rijekama, iz naše zemlje, u našu zemlju, kao i iz jedne strane zemlje u drugu stranu zemlje predstavlja punu garanciju za uspješni razvitak našeg pomorskog i riječnog privrednog poslovanja. Zbog toga je već 1950. god. donijeta Uredba o utvrđivanju sposobnosti za plovidbu brodova trgovačke mornarice FNRJ sa Pravilnikom za izvršenje te Uredbe (Sl. l. FNRJ, br. 40/50 i 1/51), dok je za plovila unutrašnje plovidbe u pogledu utvrđivanja njihove sposobnosti vrijedio propis

stare Jugoslavije, i to Pravilnik o dozvolama za upotrebu i o tehničko-nautičkom pregledu riječnih plovni objekata (Min. saobr. UFKS, br. 762/41) kao pravna pravila.

Kako je utvrđivanje sposobnosti za plovidbu brodova naše trgovačke mornarice bilo regulirano uredbom sa zakonskom snagom, jer je to i zakonska materija, to u skladu sa odredbama Ustava SFRJ prilikom usklađivanja naših pozitivnih propisa, potrebno je ovu Uredbu zamijeniti Zakonom. Pored toga, mnoge njezine odredbe trebalo je ne samo uskladiti sa novom organizacijom službe sigurnosti plovidbe na moru, a naročito sa odredbama koje su došle do izražaja u Osnovnom zakonu o službi sigurnosti plovidbe (Sl. l. FNRJ, br. 30/62), već i stečena iskustva i praksa, počev od 1950. god. na to ukazuju. Kako materija utvrđivanja sposobnosti za plovidbu plovila unutrašnje plovidbe nije bila uopće regulirana, u FNRJ, to ju sada treba regulirati. Ovdje je od važnosti istaći, da novi Zakon u pogledu pomorskih brodova ima značaj *potpunog* zakona (čl. 161. tač. 1. Ustava SFRJ), a u pogledu plovila unutrašnje plovidbe on ima značaj samo *osnovnog* zakona (čl. 161. tač. 2. Ustava SFRJ). Ovo iz razloga što je u pogledu određenih plovila unutrašnje plovidbe utvrđeno, da njihovu sposobnost za plovidbu utvrđuju riječno-upravni organi, kapetanija, pristaništa, i to plovila do 10 t deplamana i do 10 KS, kao i plovila bez vlastitog pogona do 50 t/d, dok su ovi na vodi, po završetku izgradnje odnosno radova na obnovi, prepravku ili popravku tih plovila, čime se nešto odstupa od odredbe čl. 20. st. 2. Osnovnog zakona o službi sigurnosti plovidbe. Ovdje se u stvari radi o malim i manjim plovnim objektima kojih ima veliki broj i međusobno su rastrkani, a pregled u svrhu utvrđivanja sposobnosti za plovidbu je jednostavan i ne zahtjeva posebnu stručnost; njihov pregled od strane »Jugoregistra« bio bi i spor i neekonomičan. Ovi objekti (čamci, postrojenja, vodenice, splavi i sl.) u stvari ne predstavljaju potrebu za jedinstvenim normiranjem, jer se kreću isključivo u užim područjima ili samo plutaju na vodi, pa ne samo ta materija, već i cjelokupno reguliranje utvrđivanja sposobnosti za plovidbu plovila unutrašnje plovidbe ima značaj osnovnog zakona i kao takvu Socijalističke republike mogu je regulirati svojim propisima, ukoliko nije donesen savezni zakon (čl. 119. st. 4. Ustava SFRJ).

Novim ZAKONOM O UTVRĐIVANJU SPOSOBNOSTI ZA PLOVIDBU POMORSKIH BRODOVA I PLOVILA UNUTRAŠNJE PLOVIDBE (Sl. l. SFRJ, br. 18/64), koji će stupiti na snagu 29. VII 1964. god., raspodjela poslova, koji se odnose na utvrđivanje sposobnosti za plovidbu pomorskih brodova i plovila unutrašnje plovidbe izvršena je na osnovu razlikovanja upravnih od tehničkih poslova službe sigurnosti plovidbe, što je i u skladu sa odredbama Osnovnog zakona o službi sigurnosti plovidbe. Tako su tehnički poslovi pregleda pomorskih brodova i plovila unutrašnje plovidbe, osim pregleda pomorskih čamac, a u svrhu utvrđivanja njihove sposobnosti za plovidbu, stavljeni u djelokrug rada »Jugoregistra«, dok su upravni i upravnoinspektijski poslovi ove materije ostavljeni u nadležnosti upravnih organa sigurnosti plovidbe.



»Motiv iz Risna« — ulje akad. slikara Eugena Krstulović

Novi Zakon ne obuhvaća utvrđivanje sposobnosti za plovidbu ratnih brodova, a obuhvaća:

- naše pomorske brodove tj. plovne objekte veće od 10 BK1 sa palubom; pomorske teničke plovne objekte veće od 10 BK1 sa ili bez palube; pomorske putničke brodove koji prevoze više od 12 putnika; pomorske teretne brodove koji nisu ni putnički brodovi, ni tehnički plovni objekti;
- plovila naše unutrašnje plovidbe do 10 t/d sa pogonskim postrojenjem do 10 KS; plovila naše unutrašnje plovidbe do 50 t/d i veće od toga sa ili bez vlastitog pogona; brodove unutrašnje plovidbe veće od 10 t/d sa vlastitim pogonskim uređajem jačim od 10 KS; putničke brodove unutrašnje plovidbe koji su ovlaštenu prevoziti putnike; tankere unutrašnje plovidbe koji su namijenjeni za prevoz tekućih goriva; ploveca postrojenja (pristan, kupalište, hangar, stambena lađa, vodenica i sl.); spriavi sastavljene od trupaca ili stabala;
- strane pomorske brodove i strana plovila unutrašnje plovidbe na zahtjev njihovog vlasnika odnosno organa upravljanja.

Pomorski brod odnosno plovilo unutrašnje plovidbe sposobno je za plovidbu, ako je izgrađeno, opremljeno i održavano prema propisima i tehničkim pravilima njegove konstrukcije, stabilnosti, održavanja, opreme i snabdjevenosti određenim uređajima, te ako ima propisani broj stručno osposobljenih članova posade, ukrcanih na temelju propisanih isprava za ukrcavanje, a što vrši lučka kapetanija odnosno kapetanija pristaništa. Sposobnost za plovidbu brodova i plovila utvrđuje se pregledima — osnovnim, redovnim i izvanrednim, a iste vrši »Jugoregistar«, i to u toku i po završetku izgradnje odnosno izvođenja radova na obnovi, prepravku ili popravcima pomorskih brodova i plovila unutrašnje plovidbe radi određivanja ili produžavanja trajanja klase tih plovni objekata.

Naručilac broda odnosno plovila u zemlji ili inozemstvu dužan je podnijeti na odobrenje »Jugoregistra«, a za određena plovila unutrašnje plovidbe kapetanija pristaništa odgovarajuće projekte za izvršenje radova na tim plovnim objektima prije početka njegove izgradnje ili prepravke, obnove ili popravke. Ako se vrši osnovni pregled broda odnosno plovila u izgradnji ili se na njemu vrši obnova, prepravka ili popravak kojima se mijenjaju njegove konstrukcione osobine i svojstva pogonskih uređaja, tada osnovni pregled obuhvaća i ispitivanje materijala, koji je namijenjen za tu izgradnju, obnovu, prepravku ili popravak.

Osnovni i redovni pregledi brodova odnosno plovila obuhvaćaju preglede svih njihovih djelova, a naročito ispitivanje konstrukcije trupa, pogonskih i pomoćnih postrojenja, električnih uređaja, radio-uređaja, ispravnosti navigacionih sredstava, svjetala i znakova; sredstava za spašavanje, za sprečavanje i gašenje požara, kao i druge opreme. Osnovni pregledi obuhvaćaju, pored toga, i određivanje nadvođa (Freeboard) i utvrđivanje stabilnosti broda odnosno plovila. Osnovni pregled vrši se prije stavljanja broda odnosno plovila u eksploataciju, dok je još u doku, nad novosagrađenim brodom odnosno plovilom, i to prije upisa (registracije), ako je brod odnosno plovilo nabavljeno u inozemstvu; osnovni pregled se vrši na vodi, a po potrebi i na suhom svaki put kad se na brodu odnosno plovilu vrši obnova, prepravka ili popravak kojima se mijenjaju njegove konstrukcione osobine i svojstva pogonskih uređaja, i to prije njegova ponovnog stavljanja u eksploataciju dok je još u doku. Redovni pregledi brodova odnosno plovila u eksploataciji vrše se u doku računajući od posljednjeg pregleda cijelog broda odnosno plovila, i to kod pomorskog broda svake godine, kod plovila drvene konstrukcije u unutrašnjoj plovidbi svake 2 god., kod putničkih brodova i tankera čelične konstrukcije u unutrašnjoj plovidbi svake 4 godine, kod drugih plovila čelične konstrukcije u unutrašnjoj plovidbi svakih 6 godina. Redovni pregledi plovila unutrašnje plovidbe drvene konstrukcije; putničkog broda, tankera i drugih plovila čelične konstrukcije obuhvaćaju i kontrolne preglede tih plovila, koji se vrše na vodi svake godine, osim u godini u kojoj se na njima vrši redovni pregled na suhom. Takvi godišnji kontrolni pregledi obuhvaćaju preglede svih pristupačnih djelova korita, uređaja i opreme tih brodova i drugih plovila unutrašnje plovidbe u pogledu njihove ispravnosti. Izvanredni pregled broda odno-

šno plovila vrši se na suhom odnosno u vodi, a obuhvaća ili cijeli plovni objekat ili pojedine njegove djelove prije stavljanja takvog broda odnosno plovila u eksploataciju, ako je brod bio više od 6 mjeseci, a plovilo više od 12 mjeseci u raspredi. Poslije pretrpljene havarije, ako je brod odnosno plovilo pretrpjelo takvu havariju, koja je bitno utjecala na njegovu sposobnost za plovidbu, izvanredni pregled vrši se na vodi, ukoliko havarija nije takve prirode da se pregled mora izvršiti na suhom.

Ovim Zakonom uveden je kao sastavni dio osnovnog pregleda kod novosagrađenog broda odnosno plovila ili kod njegovog generalnog remonta i pregled broda odnosno plovila prije njegovog polaska na pokusnu (probnu) vožnju, kako bi se utvrdilo da li ispunjava uvjete za vršenje takve vožnje. Time se želi spriječiti nezgode pri vršenju takvih vožnji, a materijalne norme o uvjetima za vršenje takve vožnje odredit će se provedbenim propisom. Pregled za vršenje pokusnih vožnji vrši se i kod brodova odnosno plovila, koji se grade u našim brodogradilištima za stranog naručioca ili se na takvom brodu ili plovilu strane zastave vrši obnova ili prepravka. Ovaj pregled vrši se na zahtjev nosioca prava korištenja, vlasnika broda odnosno plovila, brodar ili zapovjednika broda odnosno plovila, koji su dužni brod odnosno plovilo pripremiti za pregled i za izvršenje tog pregleda platiti »Jugoregistru« odnosno kapetaniji pristaništa određenu naknadu.

»Jugoregistar« može pomorski putnički brod i pomorski teretni brod od 500 BRT ili više, koji vrše međunarodna putovanja tj. iz naše u stranu luku odnosno pristanište, kao i između stranih luka odnosno pristaništa, iako ne ispunjavaju pojedine uvjete od kojih po propisima o zaštiti ljudskih života na moru mogu biti, oslobođeni, oglasiti iznimno sposobnim da izvrše određena međunarodna putovanja ako po završenom pregledu odgovarajućeg dijela broda utvrdi da je brod sposoban da izvrši takva putovanja. Isto tako »Jugoregistar« može oglasiti sposobnim i one brodove, koji ne vrše međunarodna putovanja, ali samo izuzetno za jedno ili više određenih međunarodnih putovanja koja prelaze granice plovidbe u kojima su oni ovlašteni da plove. »Jugoregistar« može brodu odnosno plovilu i smanjiti granice plovidbe u kojima je ovaj ovlašten da plovi, ako pregledom utvrdi da je nesposoban za plovidbu u granicama u kojima je ovlašten ploviti. Ovime se omogućuje potpunije iskorištavanje broda odnosno plovila, jer ga se ne izbacuje iz eksploatacije, već mu se plovidba i dalje omogućuje, istina, zbog sigurnosti u užim granicama plovidbe. Plovidba u ovim užim ili širim granicama plovidbe uvjetuje se ukrcavanjem manjeg broja putnika ili manje količine tereta od određenog broja putnika odnosno dozvoljene količine tereta, kao i drugim uvjetima za sigurnost plovidbe broda odnosno plovila. »Jugoregistar« može oglasiti sposobnim brod odnosno plovilo da u granicama našeg obalnog mora odnosno u granicama unutrašnjih plovinih putova SFRJ prevozi putnike na jednom ili više putovanja ili za određeno vrijeme, ako je utvrđena njegova sposobnost za plovidbu i ako se pregledom odgovarajućeg dijela broda odnosno plovila utvrdi da ispunjava uvjete za vršenje takvog prevoza putnika. Jednaka ovlaštenja za sužavanje i proširenje granica plovidbe, kao i za prevoz putnika pod određenim uvjetima imaju i kapetanije pristaništa za ona plovila, za čije su vršenje pregleda ovlaštene.

Nadzor nad sposobnošću za plovidbu pomorskog broda odnosno plovila unutrašnje plovidbe vrše organi uprave nadležni za poslove službe sigurnosti plovidbe — kapetanije, inspekcije Republičkih sekretarijata za saobraćaj i Savezni saobraćajni inspektorat. Ovaj nadzor obuhvaća:

- ispitivanje valjanosti isprava za sigurnost broda odnosno plovila;
- provjeravanje stanja broda odnosno plovila sa stanjem u ispravama, ispravnosti postrojenja, uređaja i opreme broda odnosno plovila;
- kontrolu održavanja broda odnosno plovila radi očuvanja njegove sposobnosti za plovidbu;
- pregled smještaja tereta i opasnog tereta, krcanja i iskrcavanja tereta;

- provjeravanje opterećenog broda odnosno plovila u odnosu na nadvođe odnosno slobodni bok;
- kontrolu krcanja dozvoljeng broja putnika;
- provjeravanje vršenja vježbi sa čamcima za spasavanje (lifeboats) i uređajima za otkrivanje, sprečavanje i gašenje požara;
- kontrolu propisanog broja stručno osposobljenih članova posade.

Zapovjednik broda odnosno plovila dužan je o svakoj havariji broda odnosno plovila u našem obalnom moru podnijeti prijavu nadležnoj kapetaniji, a ako brod odnosno plovilo pretrpi havariju na otvorenom moru ili u stranim teritorijalnim vodama, zapovjednik je dužan o tome podnijeti prijavu našem diplomatsko-konzularnom predstavništvu, a ovo ju je obavezno prosljediti lučkoj kapetaniji odnosno kapetaniji pristaništa, nadležnoj po luci odnosno pristaništu pripadnosti broda odnosno plovila.

U našim pomorskim lukama i riječnim pristaništima brod odnosno plovilo strane zastave podvrgnuto je i nadzoru naših inspeksijskih organa u pogledu valjanosti isprava o sposobnosti za plovidbu, a po potrebi i radi utvrđivanja da li stanje broda odnosno plovila u pogledu sposobnosti za plovidbu odgovara podacima u tim ispravama. Ako naši inspeksijski organi utvrde da stanje sposobnosti za plovidbu broda odnosno plovila strane zastave ne odgovara podacima sadržanim u njegovoj ispravi o sposobnosti za plovidbu u tolikoj mjeri, da bi isplavljenjem broda odnosno plovila dovelo u opasnost posadu i putnike, zabranit će tom brodu odnosno plovilu isplavljenje i izvjestit će o okolnostima koje su utjecale da se poduzmu takve mjere putem Saveznog sekretarijata za saobraćaj i veze i konzularno predstavništvo države, čiju zastavu vije brod odnosno plovilo. Ako ta država nema u SFRJ svoje konzularno predstavništvo, inspeksijski organ o poduzetoj mjeri pismeno obavještava DSIP, a ovaj diplomatsko predstavništvo odnosne države u Jugoslaviji. Od važnosti je da se ovdje istakne, da je ovakvo reguliranje stranih brodova odnosno plovila usklađeno sa odredbama Međunarodne konvencije za zaštitu ljudskog života na moru, Konvencije SOLAS, London, 1948. i sa Preporukom XX zasjedanja Dunavske komisije iz 1962. god.

Za pomorske prekršaje odnosno prekršaje plovidbenih propisa ili propisa o sigurnosti unutrašnje plovidbe, počinjenih povredom odredaba ovog Zakona (zbog prekoračenja dozvoljenih granica plovidbe, ako neovlašteno prevozi putnike ili ukrca veći broj putnika ili veću količinu tereta, ako redovno ne održava uređaje, sredstva i opremu, ako ne podnese prijavu havariji itd.) kažnjava se radna organizacija i svaka druga pravna osoba novčanom kaznom do 1.000.000 din, a njihova odgovorna osoba do 50.000 din. Za takve prekršaje kažnjava se vlasnik broda odnosno plovila, zapovjednik broda odnosno plovila novčanom kaznom do 100.000 din.

Savezni sekretar za saobraćaj i veze ovlašten je ovim Zakonom da najdalje u roku od 90 dana po stupanju na snagu ovog Zakona tj. najdalje do 29. IX 1964. god. donese provedbene propise o nadvođu, stabilnosti, gradnji, opremi i uređajima brodova odnosno plovila; o najmanjem broju stručno osposobljenih članova posade, o uvjetima za vršenje pokusne vožnje, o utvrđivanju sposobnosti plovila, te o zaštiti ljudskih života na moru i unutrašnjim plovinih putovima.

Neposrednim izvršenjem potrebnih priprema za sprovođenje u djelo odredaba ovog Zakona, kao i njegovom potpunom primjenom u praksi, »Jugoregistar« koji je pored klasifikacionog zavoda, postao sada i glavni nosilac tehničko-stručnih poslova službe sigurnosti plovidbe na moru i unutrašnjim plovinih putovima i naša pomorsko-upravna i riječno-upravna služba, dobili su novi kvalitet. Odredbe ovog Zakona su garant za povoljan plasman naše pomorske i riječne flote kako na domaćem, a tako i na međunarodnom pomorskom tržištu i međunarodnom tržištu unutrašnje plovidbe.