

[Anmelden / Registrieren](#) →

Die Datenbank wurde am 11.05.2026 aktualisiert. (einschließlich NN 29/26 EU 2024/2679)

NN 52/2025 (21.3.2025), Verordnung über die Sicherheit der Schifffahrt in Binnengewässern und im Küstenmeer der Republik Kroatien sowie über die Art und Weise und die Bedingungen für die Überwachung und Steuerung des Seeverkehrs

MINISTERIUM FÜR MEER, VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

685

Gemäß Artikel 24 Absätze 1 und 2, Artikel 64a Absatz 4 und Artikel 75a Absatz 6 **des Seerechtsgesetzes** (Amtsblatt Nr. 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15 und 17/19) erlässt der Minister für Meer, Verkehr und Infrastruktur mit vorheriger Zustimmung des Ministers für Auswärtige und Europäische Angelegenheiten hiermit folgende Verordnung:

REGELN

ÜBER DIE SICHERHEIT DER SCHIFFFAHRT IN DEN BINNENGEWÄSSERN UND DEM KÜSTENMEER DER REPUBLIK KROATIEN UND DIE ART UND DIE BEDINGUNGEN DER ÜBERWACHUNG UND LEITENSCHAFT DES SCHIFFSVERKEHRS

TEIL EINS

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Gegenstand der Verordnung

Artikel 1.

(1) Diese Verordnung legt die Regeln zur Vermeidung von Zusammenstößen auf See, die Signale und Kennzeichnungen, das Meldesystem für maritime Objekte und die Bedingungen für die Sicherheit der Schifffahrt fest, die vom Schiffskapitän, den Besatzungsmitgliedern des Schiffes, dem Bootsführer oder Yachtführer und den Besatzungsmitgliedern des Bootes oder der Yacht sowie dem Kapitän eines Wasserflugzeugs auf dem Wasser in den Binnengewässern



Küstenmeer der Republik Kroatien zu beachten sind, sowie die Art und Weise und die Bedingungen für die Überwachung und Steuerung des Seeverkehrs.

(2) Sofern in den Bestimmungen dieser Verordnung ausdrücklich anders angegeben, gelten bestimmte Bestimmungen für den Kapitän und die Besatzungsmitglieder von Seeschiffen kroatischer Nationalität unabhängig vom Fahrtgebiet.

(3) Die Bestimmungen dieser Verordnung, die sich auf eine maritime Anlage beziehen, sind vom Schiffskapitän, den Besatzungsmitgliedern des Schiffes, der Person, die das Boot oder die Yacht führt, und den Besatzungsmitgliedern des Bootes oder der Yacht sowie vom Kapitän eines Wasserflugzeugs auf dem Wasser anzuwenden, sofern in den Bestimmungen dieser Verordnung nichts anderes vorgeschrieben ist.

Einhaltung der Rechtsakte der Europäischen Union

Artikel 2.

Diese Verordnung setzt die folgenden Rechtsakte der Europäischen Union in kroatisches Recht um:

1. Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 zur Einrichtung eines Gemeinschaftssystems zur Überwachung und Information des Schiffsverkehrs und zur Aufhebung der Richtlinie 93/75/EWG des Rates (ABl. L 208 vom 5.8.2002)
2. Richtlinie 2009/17/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Änderung der Richtlinie 2002/59/EG zur Einrichtung eines Gemeinschaftssystems zur Überwachung und Information des Schiffsverkehrs (ABl. L 131 vom 28.5.2009)
3. Richtlinie 2011/15/EU der Kommission vom 23. Februar 2011 zur Änderung der Richtlinie 2002/59/EG zur Schaffung eines Gemeinschaftssystems zur Überwachung und Information des Schiffsverkehrs (ABl. L 49 vom 24.2.2011).

Definitionen

Artikel 3.

Im Sinne dieser Verordnung haben bestimmte Begriffe folgende Bedeutung:

1. Ein Schiff vor Anker ist ein Schiff, das in einem geregelten und gekennzeichneten Ankergebiet vor Anker liegt, das der Zuständigkeit der Hafenbehörde unterliegt.
2. Die IMO-Resolution A.851(20) ist eine Resolution der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (nachfolgend: IMO) mit dem Titel „Allgemeine Grundsätze für Schiffsmeldesysteme und Meldepflichten, einschließlich Leitlinien für die Meldung von Unfällen mit gefährlichen Gütern, Schadstoffen und/oder Umweltverschmutzungen“.
3. Kommerzieller Lufttransport ist der Wasserflugzeugtransport, der mit komplexen Luftfahrzeugen durchgeführt wird, deren Landung, Start, Empfang und Abfertigung auf Wasserflughäfen gemäß speziellen Vorschriften erfolgen.
4. Die Linienschiffahrt ist eine Reihe häufiger Fahrten eines Schiffes zwischen zwei oder mehr Häfen gemäß einem Fahrplan, der nach speziellen Vorschriften für die Linienschiffahrt



wurde.

5. Das Hafengebiet ist das gemäß speziellen Vorschriften festgelegte Gebiet des Hafens.

6. Die zuständige Hafenbehörde ist die zuständige Hafenbehörde oder eine Zweigstelle der Hafenbehörde.

7. Das Ministerium ist das für maritime Angelegenheiten zuständige Ministerium.

8. Der Minister ist der im Ministerium für maritime Angelegenheiten zuständige Minister.

9. Schadstoffe sind Stoffe, die in der Verordnung über die Handhabung, das Be- und Entladen sowie den Transport gefährlicher Güter im Seeverkehr aufgeführt sind.

10. Als Gefahrgüter gelten Stoffe, die in der Verordnung über die Handhabung, das Laden, das Entladen und den Transport von Gefahrgütern im Seeverkehr aufgeführt sind.

11. Navigation mit hydrodynamischem Auftrieb ist eine Navigation, bei der der größte Teil des Auftriebs durch die Wirkung hydrodynamischer Kräfte erreicht wird, d. h. eine Navigation, bei der das untergetauchte Volumen des Schiffes mindestens die Hälfte des untergetauchten Volumens im Ruhezustand beträgt (z. B. Gleiten).

12. Der Wasserflugzeug-Lande- und Startbereich ist ein definierter rechteckiger Bereich eines Flugplatzes auf dem Wasser, für den ein Flugplatzzertifikat oder eine Flugplatznutzungsgenehmigung ausgestellt wurde und der gemäß besonderen Vorschriften für die Landung und den Start von Wasserflugzeugen bestimmt ist.

13. Die voraussichtliche Ankunftszeit eines Schiffes im Hafen (nachfolgend: ETA) ist die voraussichtliche Ankunftszeit eines Schiffes an einer Lotsenstation, einem Liegeplatz oder einem Ankerplatz, je nachdem, welcher Zeitpunkt früher liegt.

14. Die voraussichtliche Abfahrtszeit aus dem Hafen (nachfolgend: ETD) ist die voraussichtliche Abfahrtszeit eines Schiffes vom Liegeplatz oder Ankerplatz, je nachdem, welcher Zeitpunkt früher liegt.

15. Das SOLAS-Übereinkommen ist das Internationale Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1974 in der Fassung aller nachfolgenden Änderungen und Ergänzungen (Amtsblatt – Internationale Abkommen, Nr. 1/92, 13/99).

16. Die für die Verwaltung des Hafens zuständige Stelle ist die Hafenbehörde, d. h. der Konzessionsinhaber für Häfen mit besonderem Zweck.

17. Die Beziehung zwischen Schiff und Hafen ist die Interaktion, die entsteht, wenn ein Schiff direkt und unmittelbar von Vorgängen betroffen ist, die die Beförderung von Personen und Gütern oder die Erbringung von Hafendienstleistungen auf oder von einem Schiff betreffen.

18. Ein Kapitän ist eine Person, die an Bord eines Schiffes geht, um die Aufgaben eines Kapitäns wahrzunehmen, und die in der Besatzungsliste als Kapitän des Schiffes eingetragen ist.

TEIL ZWEI

Kollisionsvermeidungsregeln

KAPITEL I.



ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Anwendung

Artikel 4.

(1) Die Bestimmungen dieses Teils der Verordnung gelten in den Binnengewässern und im Küstenmeer der Republik Kroatien, sofern in den Bestimmungen dieser Verordnung und in Sondervorschriften nichts anderes bestimmt ist.

(2) Für Kriegsschiffe und Schiffe, die im Konvoi fahren, sowie für Fischereifahrzeuge, die an der Gruppenschifffahrt beteiligt sind, kann das Ministerium durch einen besonderen Beschluss die Bedingungen für zusätzliche Positions- oder Signallichter, Zeichen oder Schallsignale festlegen, die so weit wie möglich so beschaffen sein müssen, dass sie nicht durch ein in diesem Teil der Verordnung vorgeschriebenes Licht, Zeichen oder Signal ersetzt werden können.

Besondere Umstände

Artikel 5.

(1) Keine Bestimmung dieses Teils der Verordnung befreit ein Seeschiff, den Eigentümer oder Kapitän eines Seeschiffs oder dessen Besatzung von den Folgen einer Nichtanwendung dieses Teils der Verordnung oder einer Nichtbeachtung der aufgrund der üblichen Erfahrung eines Seemanns oder der besonderen Umstände des Falles erforderlichen Vorsichtsmaßnahmen.

(2) In besonderen Fällen, um eine unmittelbar drohende Kollisionsgefahr abzuwenden, kann ein Schiff bei begrenzten Möglichkeiten von den Bestimmungen dieses Teils der Verordnung abweichen.

Allgemeine Definitionen

Artikel 6.

Die folgenden in diesem Teil der Verordnung verwendeten Wörter und Ausdrücke haben, sofern in einem bestimmten Artikel nichts anderes definiert ist, die folgende Bedeutung:

1. Schiff bezeichnet jedes Wasserfahrzeug, einschließlich nicht verdrängender Schiffe, WIGs und Wasserflugzeuge, das als Transportmittel auf dem Wasser verwendet wird oder verwendet werden kann.
2. Mechanisch angetriebenes Schiff bezeichnet jedes Schiff, das von einer Maschine angetrieben wird.
3. Ein Schiff mit eingeschränkter Manövrierfähigkeit ist ein Schiff, dessen Manövrierfähigkeit aufgrund der Art seiner Tätigkeit gemäß den Bestimmungen dieses Teils der Verordnung eingeschränkt ist und das daher einem anderen Schiff nicht ausweichen kann. Der Begriff „Schiffe mit eingeschränkter Manövrierfähigkeit“ umfasst unter anderem:
 - a) ein Schiff, das eine Navigationsmarke, ein Unterseekabel oder eine Pipeline verlegt, vermessen oder errichtet.
 - b) ein Schiff, das Baggerarbeiten, hydrographische Vermessungen oder Unterwas



- c) ein Schiff, das während der Fahrt Personen, Vorräte oder Fracht versorgt oder umlädt
 - d) ein Schiff, auf dem sich ein startendes oder landendes Flugzeug befindet
 - e) ein Schiff, das Minenräumarbeiten durchführt
 - f) ein Schiff, das so mit dem Schleppen beschäftigt ist, dass es und sein Schlepper daran gehindert sind, von ihrem Kurs abzuweichen
4. Ein manövrierunfähiges Schiff ist ein Schiff, das nicht aus dem Weg eines anderen Schiffes gebracht werden kann, weil es aufgrund besonderer Umstände nicht gemäß den Bestimmungen dieses Teils der Verordnung manövriert werden kann.
5. Ein durch seinen Tiefgang beschränktes Schiff ist ein mechanisch angetriebenes Schiff, dessen Fähigkeit, vom eingeschlagenen Kurs abzuweichen, aufgrund seines Tiefgangs entsprechend der verfügbaren Tiefe und Breite der Wasserstraße erheblich eingeschränkt ist.
6. Als Fischereifahrzeug gilt jedes Schiff, das mit Netzen, Leinen, Schleppnetzen oder anderen Fanggeräten fischt, welche die Manövrierfähigkeit einschränken; ausgenommen sind Schiffe, die mit Schleppnetzen oder anderen Fanggeräten fischen, welche die Manövrierfähigkeit nicht einschränken.
7. Schiffe in Sichtlinie sind Schiffe, die einander durch direkte Beobachtung sehen können.
8. Mit Länge und Breite eines Schiffes sind seine Gesamtlänge und seine größte Breite gemeint.
9. Wasserflugzeug bezeichnet jedes Luftfahrzeug, das auf dem Wasser manövriert werden kann.
10. Segelschiff bezeichnet jedes Schiff, das durch Segel angetrieben wird, vorausgesetzt, dass der gegebenenfalls installierte Antriebsmotor nicht in Betrieb ist.
11. „auf dem Wasser“ bedeutet, dass das Schiff weder vor Anker liegt noch am Ufer festgemacht ist oder auf Grund gelaufen ist.
12. Eingeschränkte Sicht bedeutet jede Situation, in der die Sicht durch Nebel, Dunst, Schneefall, starken Regen, Sandstürme oder ähnliche Ursachen eingeschränkt ist.
13. Wing-In-Ground (WIG) bezeichnet ein multimodales Fluggerät, das in seinem grundlegenden Betriebsmodus unter Ausnutzung des Oberflächeneffekts in geringer Höhe über dem Boden fliegt.

KAPITEL II.

REGELN FÜR NAVIGATION UND STEUERUNG

KAPITEL I.

Schiffsmanagement bei allen Sichtverhältnissen

Anwendung

Artikel 7.

Die Regeln dieses Kapitels gelten bei allen Sichtverhältnissen.

Beobachtung

Artikel 8.



Jedes Schiff muss stets aufmerksam Ausschau halten, indem es schaut und hört und alle verfügbaren Mittel nutzt, die den jeweiligen Umständen und Bedingungen angemessen sind, um die Situation vollständig zu beurteilen und die Gefahr einer Kollision zu vermeiden.

Sichere Geschwindigkeit

Artikel 9.

Jedes Schiff muss stets mit einer sicheren Geschwindigkeit fahren, um geeignete und wirksame Maßnahmen zur Vermeidung einer Kollision ergreifen und in angemessener Entfernung anhalten zu können, wobei unter anderem Folgendes zu berücksichtigen ist:

1. Für alle Schiffe:

a) Sichtverhältnisse

b) Verkehrsdichte, einschließlich der Konzentration von Fischereifahrzeugen oder anderen Schiffen

c) die Manöviereigenschaften des Schiffes unter Berücksichtigung des Bremswegs und der Fähigkeit, das Schiff unter den vorherrschenden Umständen zu wenden

d) das Vorhandensein von Hintergrundlichtern bei Nacht, wie z. B. Uferlichter und die Streuung des eigenen Lichts durch Reflexionen

e) den Zustand von Wind, See und Meeresströmungen sowie die Nähe von Schifffahrtshindernissen

f) der Tiefgang des Schiffes im Verhältnis zur verfügbaren Wassertiefe.

2. Zusätzlich gilt für Schiffe mit in Betrieb genommenem Radar:

a) Eigenschaften, Effizienz und Grenzen des Radargeräts

b) etwaige Einschränkungen, die sich aus dem Messbereich des verwendeten Radars ergeben.

c) der Einfluss von Seegang, Wetterbedingungen und anderen Störquellen auf die Radarerfassung

d) die Möglichkeit, dass kleine Schiffe, Eis und andere schwimmende Objekte vom Radar im entsprechenden Entfernungsbereich nicht erfasst werden.

e) Anzahl, Position und Bewegung der vom Radar erfassten Schiffe

f) genauere Beurteilung der Sichtverhältnisse, die durch den Einsatz von Radar zur Bestimmung der Entfernung zu Schiffen oder anderen nahegelegenen Objekten erreicht werden kann.

Kollisionsgefahr

Artikel 10.

(1) Jedes Schiff muss alle den jeweiligen Umständen und Bedingungen angemessenen Mittel nutzen, um festzustellen, ob eine Kollisionsgefahr besteht. Bestehen Zweifel, so gilt eine solche Gefahr als gegeben.

(2) Das Radargerät sollte, sofern es installiert und funktionsfähig ist, ordnungsgerr



werden, auch im Bereich der Fernbeobachtung, um eine frühzeitige Warnung vor Kollisionsgefahren zu erhalten und um Radaraufnahmen oder ähnliche systematische Überwachungen der erfassten Objekte durchzuführen.

(3) Aus spärlichen Daten, insbesondere aus unzureichenden Radardaten, dürfen keine Schlussfolgerungen gezogen werden.

(4) Bei der Feststellung, ob eine Kollisionsgefahr besteht, sind unter anderem folgende Aspekte zu berücksichtigen:

a) Es wird von einer Kollisionsgefahr ausgegangen, wenn sich die Kompassrichtung des sich nähernden Schiffes nicht wesentlich ändert.

b) Eine solche Gefahr kann mitunter auch dann bestehen, wenn eine größere Richtungsänderung erkennbar ist, insbesondere wenn sich ein großes Schiff oder ein Schlepper nähert oder wenn sich das sich nähernde Schiff in sehr geringer Entfernung befindet.

Maßnahmen zur Vermeidung einer Kollision

Artikel 11

(1) Alle Maßnahmen zur Vermeidung einer Kollision sind gemäß den Bestimmungen dieses Kapitels der Verordnung durchzuführen und, sofern die Umstände es zulassen, entschlossen, unverzüglich und in der Art und Weise eines guten Seemanns zu ergreifen.

(2) Jede Kurs- und/oder Geschwindigkeitsänderung zur Vermeidung einer Kollision muss, sofern die Umstände dies zulassen, so groß sein, dass sie von einem anderen Schiff, das visuell oder per Radar beobachtet, sofort erkannt wird. Wiederholte kleine Kurs- und/oder Geschwindigkeitsänderungen sind zu vermeiden.

(3) Wenn ausreichend Manövrierraum vorhanden ist, kann allein eine Kursänderung eine sehr erfolgreiche Maßnahme sein, um eine gefährliche Näheposition zu vermeiden, vorausgesetzt, sie erfolgt rechtzeitig, ist signifikant und bringt das Schiff nicht in eine gefährliche Näheposition zu anderen Schiffen.

(4) Maßnahmen zur Vermeidung einer Kollision mit einem anderen Schiff müssen so beschaffen sein, dass dieses in sicherem Abstand passieren kann. Der Erfolg dieser Maßnahmen ist sorgfältig zu überwachen, bis das andere Schiff endgültig passiert und sich sicher entfernt hat.

(5) Ist dies erforderlich, um eine Kollision zu vermeiden oder Zeit zur Beurteilung der Lage zu gewinnen, muss das Schiff seine Geschwindigkeit verringern oder durch Abstellen oder Umkehren der Antriebsmaschine vollständig zum Stillstand kommen.

(6) Ein Schiff, das nach einer Bestimmung dieses Teils der Verordnung verpflichtet ist, die Durchfahrt oder sichere Durchfahrt eines anderen Schiffes nicht zu behindern, muss, wenn die Umstände dies erfordern, rechtzeitig Maßnahmen ergreifen, um ausreichend Seeraum für die sichere Durchfahrt des anderen Schiffes zu gewährleisten.

(7) Ein Schiff, das verpflichtet ist, die Durchfahrt oder sichere Durchfahrt eines anderen Schiffes nicht zu behindern, wird von dieser Verpflichtung nicht befreit, wenn es sich einem anderen Schiff so nähert, dass die Gefahr einer Kollision besteht; bei der Ergreifung von Maßnah



Maßnahmen, die nach den Bestimmungen dieses Kapitels der Verordnung erforderlich sein können, vollumfänglich zu berücksichtigen.

(8) Ein Schiff, dessen Durchfahrt nicht behindert werden soll, bleibt vollumfänglich verpflichtet, die Bestimmungen dieses Kapitels der Verordnung einzuhalten, wenn sich zwei Schiffe so annähern, dass Kollisionsgefahr besteht.

Schmale Kanäle

Artikel 12

(1) Ein Schiff, das in einem engen Kanal oder einer engen Wasserstraße fährt, muss, soweit dies sicher und praktikabel ist, an seiner Steuerbordseite am äußeren Rand des Kanals oder der Wasserstraße bleiben.

(2) Ein Schiff mit einer Länge von weniger als 20 Metern oder ein Segelschiff darf die Durchfahrt eines Schiffes, das nur innerhalb eines engen Kanals oder einer engen Wasserstraße sicher navigieren kann, nicht behindern.

(3) Ein zum Fischen eingesetztes Schiff darf die Durchfahrt eines anderen Schiffes, das in einem engen Kanal oder einer engen Wasserstraße navigiert, nicht behindern.

(4) Ein Schiff darf einen engen Kanal oder eine enge Wasserstraße nicht durchfahren, wenn dadurch die Durchfahrt eines Schiffes behindert würde, das nur innerhalb dieses Kanals oder dieser Wasserstraße sicher navigieren kann. Besteht der Verdacht, dass das Schiff beabsichtigt, einen engen Kanal oder eine enge Wasserstraße zu durchfahren, kann das in Artikel 37 Absatz 4 dieser Verordnung vorgeschriebene Schallsignal verwendet werden.

(5) Ist ein Überholvorgang in einem engen Fahrwasser oder einer engen Fahrrinne nur dann möglich, wenn das zu überholende Schiff Maßnahmen ergreifen muss, um eine sichere Passage zu ermöglichen, so hat das überholwillige Schiff seine Absicht durch das in Artikel 37 Absatz 3 Buchstabe a) dieser Verordnung vorgeschriebene entsprechende Signal anzuzeigen.

(6) Das überholte Schiff hat, sofern es zustimmt, das in Artikel 37 Absatz 3 Buchstabe b) dieser Verordnung vorgesehene Signal zu verwenden und die erforderlichen Maßnahmen für eine sichere Passage zu treffen. Im Zweifelsfall kann das Schiff die in Artikel 37 Absatz 4 dieser Verordnung vorgesehenen Signale verwenden.

(7) Dieser Artikel befreit ein überholendes Schiff nicht von der Verpflichtung nach Artikel 16 dieses Teils der Verordnung.

(8) Ein Schiff, das sich einer Kurve oder einem engen Bereich eines Kanals oder einer Wasserstraße nähert, wo andere Schiffe aufgrund einer Sichtbehinderung durch ein Hindernis nicht zu sehen sind, muss mit besonderer Wachsamkeit und Vorsicht navigieren und das entsprechende Signal gemäß Artikel 37 Absatz 5 dieses Teils der Verordnung geben.

(9) Jedes Schiff muss, sofern die Umstände es zulassen, das Ankern in einem engen Fahrwasser vermeiden.

Getrennte Verkehrssysteme



Artikel 13.

(1) Ein Schiff, das ein von der IMO angenommenes oder gemäß besonderen Vorschriften eingerichtetes Verkehrstrennungssystem nutzt, muss:

- a) auf einer ausgewiesenen Wasserstraße in der allgemeinen Schifffahrtsrichtung dieser Wasserstraße weiterfahren
- b) Soweit praktisch möglich, sollte eine Verkehrstrennlinie oder -zone vermieden werden.
- c) Unter normalen Umständen muss das Schiff am Ende des Fairways in das Fairway ein- oder ausfahren. Beim Ein- oder Ausfahren von beiden Seiten muss der Winkel zur allgemeinen Fließrichtung des Schiffes so klein wie möglich sein.

(2) Ein Schiff soll, soweit dies möglich ist, das Überqueren von Fahrwassern vermeiden; ist es jedoch dazu gezwungen, soll es die Fahrwasser so weit wie möglich im rechten Winkel zur allgemeinen Fahrtrichtung überqueren.

(3) Ein Schiff darf die Küstenschifffahrtszone nicht benutzen, wenn es sicher in einer geeigneten Fahrrinne innerhalb eines angrenzenden Verkehrstrennungsgebiets navigieren kann. Schiffe mit einer Länge von weniger als 20 Metern, Segelschiffe und Fischereifahrzeuge dürfen die Küstenschifffahrtszone jedoch benutzen.

(4) Ungeachtet der Bestimmungen des Absatzes 3 dieses Artikels darf ein Schiff die Küstennavigationszone benutzen, wenn es auf dem Weg zu oder von einem Hafen, einer Anlage oder einem Bauwerk in Küstennähe, einer Lotsenstation oder einem anderen Ort innerhalb der Küstennavigationszone ist oder wenn es einer unmittelbar drohenden Gefahr ausweicht.

(5) Ein Schiff darf, außer wenn es die Fahrrinne kreuzt, in sie einfährt oder sie verlässt, normalerweise nicht in die Trennzone einfahren oder die Trennlinie überschreiten, außer:

- a) im Notfall, um unmittelbare Gefahr abzuwenden
- b) beim Fischen innerhalb der Trennzone.

(6) Ein Schiff, das in einem Gebiet nahe dem Ende einer Verkehrstrennungszone navigiert, muss dies mit besonderer Vorsicht tun.

(7) Schiffe sollen, soweit möglich, das Ankern innerhalb von Verkehrstrennungsgebieten oder in Gebieten nahe deren Enden vermeiden.

(8) Schiffe, die kein Verkehrstrennungssystem nutzen, müssen dieses nach Möglichkeit meiden.

(9) Ein zum Fischen eingesetztes Schiff darf die Durchfahrt anderer Schiffe, die den Verlauf der Wasserstraße befahren, nicht behindern.

(10) Ein Schiff mit einer Länge von weniger als 20 Metern oder ein Segelschiff darf die sichere Durchfahrt eines motorbetriebenen Schiffes, das dem Verlauf der Wasserstraße folgt, nicht behindern.

(11) Ein Schiff mit eingeschränkter Manövrierfähigkeit ist von der Pflicht zur Einhaltung dieses Artikels befreit, solange es Arbeiten zur Aufrechterhaltung der sicheren Schifffahrt in Verkehrstrennungsgebieten durchführt.



(12) Ein Schiff mit eingeschränkter Manövrierfähigkeit ist von der Pflicht zur Einhaltung dieses Artikels befreit, solange es Arbeiten zur Verlegung, Reparatur oder Anhebung eines Unterseekabels innerhalb eines Verkehrstrennungsgebiets durchführt.

(13) Die Bestimmungen dieses Artikels befreien kein Schiff von seinen Verpflichtungen nach anderen Artikeln dieses Teils der Verordnung.

KAPITEL II.

SCHIFFE IN SICHT VONEINANDER KONTROLLE

Anwendung

Artikel 14.

Die Regeln dieses Kapitels der Verordnung gelten für Schiffe, die einander in Sichtweite haben.

Segelschiffe

Artikel 15

(1) Wenn sich zwei Segelschiffe so annähern, dass Kollisionsgefahr besteht, muss eines der Schiffe dem anderen auf folgende Weise ausweichen:

a) Wenn beide Schiffe den Wind aus verschiedenen Richtungen haben, muss das Schiff, das den Wind an Backbord hat, dem anderen Schiff ausweichen.

b) Wenn beide Boote den Wind von derselben Seite haben, muss das Boot auf der Luvseite dem Boot auf der Leeseite ausweichen.

c) Wenn ein Schiff, das nach Backbord fährt, ein Schiff an Lee sieht und nicht mit Sicherheit feststellen kann, ob das Schiff nach Backbord oder Steuerbord fährt, muss es diesem ausweichen.

(2) Im Sinne dieses Artikels ist die Luvseite diejenige Seite, auf der das Großsegel geführt wird, oder im Falle eines Schiffes mit Fock diejenige Seite, auf der das größte Großsegel geführt wird.

Überholen

Artikel 16

(1) Ungeachtet der Bestimmungen der Kapitel I und II des Titels II dieses Teils der Verordnung muss jedes Schiff, das ein anderes Schiff überholt, dem überholten Schiff aus dem Weg gehen.

(2) Ein Schiff gilt als überholend, wenn es sich einem anderen Schiff aus einer Richtung nähert, die mehr als $22,5^\circ$ hinter dem Bug in Richtung des Hecks dieses Schiffes liegt, d. h. wenn es sich in einer solchen Position gegenüber dem zu überholenden Schiff befindet, dass es nachts nur dessen Hecklicht und keines seiner Seitenlichter sehen kann.

(3) Ist ein Schiff im Zweifel darüber, ob es ein anderes Schiff überholt, so betrachtet es sich selbst als das überholende Schiff und handelt entsprechend.

(4) Jede spätere Kursänderung zwischen zwei Schiffen führt nicht dazu, dass das überholende Schiff gemäß diesem Teil der Regeln als den Kurs des anderen kreuzend angesehen wird und entbindet es nicht von der Pflicht, dem überholten Schiff auszuweichen, bis es die



passiert und ihm aus dem Weg gegangen ist.

Schiffe in die entgegengesetzte Richtung

Artikel 17.

(1) Wenn sich zwei motorbetriebene Schiffe aus entgegengesetzten oder nahezu entgegengesetzten Kursen so nähern, dass Kollisionsgefahr besteht, muss jedes von ihnen den Kurs nach Steuerbord ändern, um einander an Backbord zu passieren.

(2) Eine solche Position gilt als gegeben, wenn ein Schiff das andere geradeaus oder nahezu geradeaus sieht, und zwar nachts, wenn es die Topplichter des anderen Schiffes in einer Linie oder nahezu in einer Linie und/oder beide Seitenlichter sehen kann, und tagsüber, wenn es das entsprechende Erscheinungsbild des anderen Schiffes sieht.

(3) Wenn ein Schiff den Verdacht hat, dass eine solche Situation vorliegt, muss davon ausgegangen werden, dass sie vorliegt, und es müssen entsprechende Maßnahmen ergriffen werden.

Kreuzungskurse

Artikel 18

Wenn sich die Kurse zweier motorgetriebener Schiffe so kreuzen, dass Kollisionsgefahr besteht, soll das Schiff, das das andere an seiner Steuerbordseite sieht, ausweichen und, wenn möglich, vermeiden, vor dem Bug des anderen Schiffes zu fahren.

Vorgehensweise eines Schiffes, das abbiegt

Artikel 19

Jedes Schiff, das einem anderen Schiff ausweichen muss, hat, soweit möglich, unverzüglich und entschlossen auszuweichen, um dem anderen Schiff vollständig auszuweichen.

Verfahren eines Schiffes mit Vorfahrt

Artikel 20

(1) Wenn eines von zwei Schiffen gemäß diesem Teil der Verordnung verpflichtet ist, dem anderen Schiff auszuweichen, muss das andere Schiff Kurs und Geschwindigkeit unverändert beibehalten.

(2) Das andere Schiff kann jedoch durch eigene Manöver Maßnahmen ergreifen, um eine Kollision zu vermeiden, sobald es erkennt, dass das Schiff, das ausweichen muss, keine angemessenen Manöver gemäß diesem Teil der Verordnung durchführt.

(3) Befindet sich ein Schiff, das aus irgendeinem Grund Kurs und Geschwindigkeit halten muss, in so großer Nähe zu einem anderen Schiff, dass eine Kollision nicht allein durch Ausweichen des anderen Schiffes vermieden werden kann, so hat es die Maßnahmen zu ergreifen, die am besten zur Vermeidung einer Kollision beitragen.

(4) Ein maschinengetriebenes Schiff, das in einer Kreuzungsposition gemäß Absatz 2 dieses Artikels Maßnahmen ergreift, um eine Kollision mit einem anderen maschinengetri



an seiner Backbordseite zu vermeiden, darf seinen Kurs nicht nach Backbord ändern, wenn dies im gegebenen Fall möglich ist.

(5) Dieser Artikel entbindet ein ausweichendes Schiff nicht von seiner Pflicht, dem Schiff den Weg freizuhalten.

Gegenseitige Verpflichtungen der Schiffe

Artikel 21

(1) Sofern in den Artikeln 12, 13 und 16 dieses Teils der Verordnung nichts anderes bestimmt ist:

1. Wenn ein motorbetriebenes Schiff in Fahrt ist, muss es aus dem Weg gehen:

- a) ein Schiff, das nicht manövrieren kann
- b) Das Schiff hat eine eingeschränkte Manövrierfähigkeit
- c) ein Fischereifahrzeug
- d) ein Segelschiff.

2. Wenn ein Segelschiff in See sticht, muss es aus dem Weg gehen:

- a) ein Schiff, das nicht manövrieren kann
- b) Das Schiff hat eine eingeschränkte Manövrierfähigkeit
- c) ein zum Fischen eingesetztes Schiff.

3. Ein zum Fischen eingesetztes Schiff hat, soweit möglich, folgenden Schiffen den Weg zu versperren:

- a) ein Schiff, das nicht manövrieren kann
- b) Das Schiff hat eine eingeschränkte Manövrierfähigkeit.

(2) Jedes Schiff, mit Ausnahme eines manövrierunfähigen oder in seiner Manövrierfähigkeit eingeschränkten Schiffes, darf, soweit dies im Einzelfall möglich ist, die sichere Passage eines durch seinen Tiefgang begrenzten Schiffes, das Signale gemäß den Bestimmungen des Artikels 31 dieses Teils der Verordnung führt, nicht behindern.

(3) Ein Schiff, das durch seinen Tiefgang eingeschränkt ist, muss mit besonderer Vorsicht navigieren und dabei seinen besonderen Zustand genau beachten.

(4) Ein Wasserflugzeug auf dem Wasser hat grundsätzlich allen Schiffen auszuweichen und deren Schifffahrt nicht zu behindern. Besteht jedoch Kollisionsgefahr, hat es sich an die Bestimmungen dieses Kapitels der Verordnung zu halten.

(5) Beim Starten, Landen und Fliegen in Wassertiefe muss ein WIG allen anderen Wasserfahrzeugen aus dem Weg gehen und darf deren Navigation nicht behindern.

(6) Während der Fahrt auf der Seeoberfläche muss sich ein WIG gemäß den Bestimmungen der Artikel dieses Kapitels der Verordnung wie ein mechanisch angetriebenes Schiff verhalten.



KAPITEL III.

Schiffsmanagement bei eingeschränkter Sicht

Eingeschränkte Sicht

Artikel 22

- (1) Die Bestimmungen dieses Artikels gelten für Schiffe, die sich beim Navigieren in oder in der Nähe eines Gebiets mit eingeschränkter Sicht nicht sehen können.
- (2) Jedes Schiff muss mit einer den vorherrschenden Bedingungen und der eingeschränkten Sicht angepassten sicheren Geschwindigkeit fahren. Ein mechanisch angetriebenes Schiff muss seine Antriebsmaschine stets für ein sofortiges Manöver bereithalten.
- (3) Jedes Schiff hat bei der Durchführung der Arbeiten gemäß den Bestimmungen der Artikel des Kapitels I dieses Titels der Verordnung den vorherrschenden Umständen und Bedingungen eingeschränkter Sicht gebührend Rechnung zu tragen.
- (4) Sobald ein Schiff die Anwesenheit eines anderen Schiffes allein mit Radar erfasst, hat es zu prüfen, ob eine gefährliche Annäherung und/oder eine Kollisionsgefahr unmittelbar bevorsteht. Ist dies der Fall, hat es unverzüglich Ausweichmaßnahmen zu ergreifen. Besteht diese Maßnahme in einer Kursänderung, so hat es nach Möglichkeit Folgendes zu vermeiden:
- a) Kursänderung nach Backbord, wenn sich ein anderes Schiff vor dem Bug des eigenen Schiffes befindet, außer im Falle des Überholtwerdens
 - b) Kursänderungen in Richtung des Schiffes an Steuerbord oder achtern.
- (5) Jedes Schiff, das das Nebelsignal eines anderen Schiffes aus einer Richtung empfängt, die es vor sich vermutet, oder das eine gefährliche Annäherung an ein vorausfahrendes Schiff nicht vermeiden kann, muss seine Geschwindigkeit auf das Minimum reduzieren, mit dem es seinen Kurs noch halten kann, es sei denn, es besteht keine Kollisionsgefahr. Gegebenenfalls muss es anhalten und in jedem Fall mit größtmöglicher Vorsicht weiterfahren, bis die Kollisionsgefahr vorüber ist.

KAPITEL III.

LICHTER UND SCHILDER

Anwendung

Artikel 23

- (1) Die Bestimmungen dieses Kapitels der Verordnung sind bei allen Wetterbedingungen anzuwenden.
- (2) Die Bestimmungen der Artikel dieses Kapitels der Verordnung über die Beleuchtung gelten von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang. Während dieser Zeit dürfen keine anderen Lichter angebracht werden, es sei denn, sie können mit den in diesem Teil der Verordnung vorgeschriebenen Lichtern verwechselt werden, beeinträchtigen weder deren Sichtbarkeit noch deren charakteristische Merkmale und stören auch nicht die ordnungsgemäße Beobachtung.
- (3) Die in diesem Teil der Verordnung vorgeschriebenen Leuchten müssen, sofern



sind, auch bei eingeschränkter Sicht von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang und in allen anderen Fällen, in denen dies als notwendig erachtet wird, eingeschaltet sein.

(4) Die in den Artikeln dieses Kapitels der Verordnung enthaltenen Bestimmungen über Schilder sind tagsüber anzuwenden.

(5) Die in diesem Teil der Verordnung festgelegten Leuchten und Formen müssen den Bestimmungen der Technischen Regeln für die gesetzliche Zertifizierung von Seeanlagen entsprechen.

Definitionen

Artikel 24.

Bestimmte Ausdrücke in diesem Kapitel der Verordnung haben folgende Bedeutung:

1. Ein Masttoplicht ist ein weißes Licht, das kontinuierlich in einem Bogen von 225° zum Horizont leuchtet, in der Ebene der Längsachse des Schiffes angebracht und so befestigt ist, dass das Licht vom vorderen Teil der Längsachse 22,5° hinter dem Heck auf beiden Seiten des Schiffes aus gesehen werden kann.
2. Seitenlichter sind ein grünes Licht an Steuerbord und ein rotes Licht an Backbord, die jeweils in einem Horizontbogen von 112,5° permanent leuchten und so angebracht sind, dass sie vom Bug bis 22,5° hinter dem Achterfenster der jeweiligen Schiffsseite sichtbar sind. Schiffe mit einer Länge von weniger als 20 Metern dürfen die Seitenlichter in einer kombinierten Lampe in der Ebene der Schiffslängsachse führen.
3. Unter Hecklicht versteht man ein weißes Licht, das kontinuierlich in einem Bogen von 135° zum Horizont leuchtet, so nah wie möglich am Heck angebracht und so befestigt ist, dass es, von der Längsrichtung des Hecks aus betrachtet, auf jeder Seite in einem Winkel von 67,5° zu sehen ist.
4. Schlepplicht bezeichnet ein gelbes Licht mit denselben Eigenschaften wie das in Absatz 3 dieses Artikels genannte „Hecklicht“.
5. Rundumlicht bedeutet Licht, das kontinuierlich in einem Bogen von 360° um den Horizont leuchtet.
6. Unter blinkendem Licht versteht man ein Licht, das in regelmäßigen Abständen als Blitz erscheint, mit einer Frequenz von 120 Blitzen oder mehr pro Minute.

Sichtbarkeit der Lichter

Artikel 25

Die in diesem Artikel vorgeschriebenen Lichter müssen die in den Technischen Regeln für die gesetzliche Zertifizierung von maritimen Bauwerken festgelegte Lichtstärke aufweisen, sodass die Mindestsichtweiten wie folgt lauten:

1.	auf Schiffen mit einer Länge von 50 Metern oder mehr:	
	– Masttoplicht	



	– Seitenlicht	3 Meilen
	– Hecklicht	3 Meilen
	– Anhängerbeleuchtung	3 Meilen
	– weißes, rotes, grünes oder gelbes kreisförmiges Licht 3 Meilen	
2.	auf Schiffen mit einer Länge von 12 Metern und mehr, aber weniger als 50 Metern:	
	– Masttoplicht	5 Meilen
	– Topplight für Schiffe mit einer Länge von weniger als 20 Metern, 3 Meilen	
	– Seitenlicht	2 Meilen
	– Hecklicht	2 Meilen
	– Anhängerbeleuchtung	2 Meilen
	– weißes, rotes, grünes oder gelbes kreisförmiges Licht 2 Meilen	
3.	auf Schiffen mit einer Länge von weniger als 12 Metern:	
	– Masttoplicht	2 Meilen
	– Seitenlicht	1 Meile
	– Hecklicht	2 Meilen
	– Anhängerbeleuchtung	2 Meilen
	– weißes, rotes, grünes oder gelbes kreisförmiges Licht 2 Meilen	
4.	auf nicht ortbaren, teilweise untergetauchten Schiffen oder auf geschleppten Objekten:	
	– weißes kreisförmiges Licht	3 Meilen.

Mechanisch angetriebene Schiffe beim Segeln

Artikel 26

(1) Ein maschinengetriebenes Schiff muss während der Fahrt Folgendes anzeigen:

a) Masttoplicht am Bug des Schiffes

b) ein zweites Topplight achtern und oberhalb des ersten; ein Schiff mit einer Länge von weniger als 50 Metern ist nicht verpflichtet, ein zweites Licht zu führen, kann dies aber tun.



c) Seitenlichter

d) Hecklicht.

(2) Wenn ein Luftkissenfahrzeug über der Wasseroberfläche fährt, muss es zusätzlich zu den in Absatz 1 dieses Artikels genannten Lichtern ein blinkendes gelbes Rundumlicht führen.

(3) Nur während des Starts, der Landung und des Fluges in Bodennähe muss ein WIG zusätzlich zu den in Absatz 1 dieses Artikels genannten Lichtern ein hochintensives rotes Rundum-Blinklicht führen.

(4) Ein motorbetriebenes Schiff mit einer Länge von weniger als 12 Metern darf anstelle der in Absatz 1 dieses Artikels genannten Lichter ein weißes Rundumlicht und Seitenlichter führen.

(5) Ein motorbetriebenes Schiff mit einer Länge von weniger als 7 Metern, dessen Höchstgeschwindigkeit 7 Knoten nicht übersteigt, darf anstelle der in Absatz 1 dieses Artikels genannten Lichter ein weißes Rundumlicht führen und muss, wenn möglich, auch Seitenlichter führen.

(6) Ein Topplicht oder ein Rundumlicht auf einem motorbetriebenen Schiff mit einer Länge von weniger als 12 Metern darf außerhalb der Längslinie des Schiffes angebracht werden, wenn es nicht auf der Längslinie des Schiffes angebracht werden kann, vorausgesetzt, dass die zu einer Lampe zusammengefassten Seitenlichter auf der Längslinie des Schiffes oder so nah wie möglich an der Längslinie des Schiffes angebracht sind, auf der sich das Topplicht oder das Rundumlicht befindet.

Abschleppen und Schieben

Artikel 27.

(1) Brod na mehani ki pogon, kad tegli, mora pokazivati:

a) umjesto svjetla propisanog u lanku 26. stavak 1. to ka a) ili to ka b) ovoga dijela Pravilnika – dva jarbolna svjetla u vertikali jedno povrh drugog; ako duljina teglja, mjereno od krme teglja a do najzadnje to ke teglja, prelazi 200 metara – tri takva svjetla u vertikali jedno povrh drugoga

b) bo na svjetla

c) krmeno svjetlo

d) svjetlo za tegljenje, u vertikali povrh krmenog svjetla

e) ako duljina teglja prelazi 200 metara, signalno tijelo oblika dvostrukog stošca, na mjestu gdje se najbolje može vidjeti.

(2) Ako su potiskiva i brod kojega on potiskuje vrsto spojeni da ine jednu složenu jedinicu, drže se brodom na mehani ki pogon i moraju pokazivati svjetla propisana u lanku 26. ovoga dijela Pravilnika.

(3) Brod na mehani ki pogon, kad potiskuje naprijed ili tegli bo no, osim u slu aju da ini jednu složenu jedinicu, mora pokazivati:

a) umjesto svjetla propisanoga lankom 26. stavak 1. to ka a) ili to ka b) ovoga di
dva jarbolna svjetla, u vertikali jedno povrh drugoga

b) bo na svjetla

c) krmeno svjetlo.

(4) Brod na mehani ki pogon, na kojega se odnose stavci 1. i 3. ovoga lanka, mora tako er udovoljavati lanku 26. stavak 1. to ka b) ovoga dijela Pravilnika.

(5) Tegljeni brod ili objekt, osim broda ili objekta iz stavka 7. ovoga lanka, mora pokazivati:

a) bo na svjetla

b) krmeno svjetlo

c) ako dulja teglja prelazi 200 metara – signalno tijelo oblika dvostrukog stošca, na mjestu gdje se najbolje može vidjeti.

(6) Ako se bilo koji broj brodova tegli jedan uz drugoga ili potiskuje u grupi, moraju biti osvijetljeni kao jedan brod:

a) potiskivani brod naprijed, koji nije dio složene jedinice, mora na kraju prednjeg dijela pokazivati bo na svjetla

b) brod koji je tegljen bo no mora pokazivati krmeno svjetlo i na kraju prednjeg dijela bo na svjetla.

(7) Slabo uo lživ, djelomi no uronjen brod ili objekt ili sastav takvih brodova ili objekata, koji se tegle, mora pokazivati:

a) ako je uži od 25 metara, jedno bijelo kružno svjetlo na prednjem krajnjem dijelu ili u njegovoj blizini i jedno takvo svjetlo na stražnjem krajnjem dijelu ili njegovoj blizini, osim što drakoni (plasti ni cilindri za teku ine, tzv. »kobasice«) ne trebaju isticati svjetlo na krajnjem prednjem dijelu ili njegovoj blizini

b) ako je širok 25 metara ili više, dva dodatna bijela kružna svjetla, na najširim bo nim to kama ili blizu njih

c) ako je dulji od 100 metara, dodatna bijela kružna svjetla izme u svjetala propisanih u to kama

a) i b) ovoga stavka, tako da udaljenost izme u svjetala ne bude ve a od 100 metara

d) znak u obliku dvostrukog stošca na krajnjem stražnjem dijelu ili u njegovoj blizini, na posljednjem brodu ili objektu u teglju, a ako duljina teglja prelazi 200 metara, još jedan znak istog oblika postavljen na mjestu odakle se najbolje vidi i po mogu nosti što bliže prednjem dijelu teglja.

(8) Ako je zbog bilo kojih opravdanih razloga nemogu e da tegljeni brod ili objekt imaju svjetla ili znakove propisane u stavicima 5. i 7. ovoga lanka, mora se poduzeti sve što je mogu e da se tegljeni brod ili objekt osvijetli ili da se barem ozna i prisutnost takva broda ili objekta.

(9) Ako je zbog bilo kojih opravdanih razloga nemogu e da brod koji ina e ne radi kao teglja isti e svjetla propisana u stavicima 1. i 3. ovoga lanka, od takvog se broda ne zahtijeva da istakne propisana svjetla kad tegli drugi brod koji je u opasnosti ili nekoj drugoj nuždi. Treba poduzeti sve što je mogu e da se upozori na prirodu odnosa izme u broda teglja a i tegljenog broda, kako je to dopušteno odredbom lanka 39. ovoga dijela Pravilnika – posebr~ osvjetljavanje teglja.



Jedrenjaci kad plove i brodovi na vesla

lanak 28.

(1) Jedrenjak kad plovi treba pokazivati:

- a) bo na svjetla
- b) krmeno svjetlo.

(2) Na jedrenjaku duljine manje od 20 metara svjetla propisana stavkom 1. ovoga lanka mogu se kombinirati u jednoj svjetiljci, koju treba postaviti na vrh ili blizu vrha jarbola gdje se svjetlo može najbolje vidjeti.

(3) Jedrenjak kad plovi, osim svjetala propisanih stavkom 1. ovoga lanka, može isticati na vrhu ili blizu vrha jarbola gdje se može najbolje vidjeti, dva kružna svjetla postavljena vertikalno jedno povrh drugoga, od kojih je gornje crveno, a donje zeleno; ta se svjetla ne smiju pokazivati zajedno s kombiniranom svjetiljkom koja je dopuštena stavkom 2. ovoga lanka.

(4) Jedrenjak duljine manje od 7 metara, ako je mogu e, mora pokazivati svjetla propisana stavcima 1. ili 2. ovoga lanka, ali ako to ne ini, mora držati pri ruci spremnu elektri nu džepnu svjetiljku ili upaljenu svjetiljku koja daje bijelu svjetlost i koju se mora pokazati dovoljno na vrijeme da se izbjegne sudar.

(5) Brod na vesla može pokazivati svjetla za jedrenjake propisane u odredbama ovoga lanka, ali ako to ne ini, mora držati pri ruci spremnu elektri nu džepnu svjetiljku ili upaljenu svjetiljku koja daje bijelu svjetlost i koju mora pokazati dovoljno na vrijeme da se izbjegne sudar.

(6) Brod koji plovi na jedra, a istodobno se pokre e strojem, mora na svojem prednjem dijelu, na mjestu gdje se najbolje može vidjeti, istaknuti znak u obliku stošca s vrhom okrenutim prema dolje.

Ribarski brodovi

lanak 29.

(1) Brodovi koji obavljaju ribolov, bilo da plove ili da su usidreni moraju pokazivati samo svjetla i znakove propisane odredbama ovoga lanka.

(2) Brod koji obavlja ribolov potega om (ko om), a pod tim se razumijeva vu enje mreže kroz vodu ili druge naprave upotrijebljene kao ribolovni pribor, mora pokazivati:

- a) dva kružna svjetla postavljena u vertikalni jedno povrh drugoga, od kojih je gornje zeleno, a donje bijelo ili signalni znak koji se sastoji od dvaju stožaca postavljenih vertikalno jedan povrh drugoga tako da im se vrhovi spajaju
- b) jarbolno svjetlo prema krmi i više od zelenog kružnog svjetla; brod duljine manje od 50 metara nije obvezan, ali može isticati to svjetlo
- c) kad se kre e kroz vodu, osim svjetala propisanih u ovom stavku, bo na svjetla i krmeno svjetlo.

(3) Brod koji obavlja ribolov, ako to nije ko arenje, mora pokazivati:

- a) dva kružna svjetla postavljena u vertikalni jedno povrh drugoga, od kojih je gornje



donje bijelo, ili signalni znak koji se sastoji od dvaju stožaca postavljenih vertikalno jedan poverh drugoga tako da im se vrhovi spajaju

b) ako se ispuštena naprava proteže vodoravno više od 150 metara od broda, u smjeru pružanja naprave, jedno bijelo kružno svjetlo ili stožac okrenut vrhom prema gore,

c) kad se kreće kroz vodu, osim svjetala propisanih u ovom stavku, boja svjetla i krmeno svjetlo.

(4) Dopunski signali opisani u lancima 41. do 43. ovoga dijela Pravilnika primjenjuju se na brod koji obavlja ribolov vrlo blizu drugih brodova koji su zauzeti ribanjem.

(5) Kad brod ne obavlja ribolov, ne smije pokazivati svjetla i znakove određene ovim lankom, ve one propisane za brod njegove duljine.

Brođovi koji ne mogu manevrirati ili brođovi ograničene mogućiosti manevriranja

lanak 30.

(1) Brođ koji ne može manevrirati mora pokazivati:

a) dva crvena kružna svjetla postavljena u vertikali jedno poverh drugog na mjestu gdje se najbolje mogu vidjeti

b) dvije kugle ili dva slična znaka postavljena u vertikali jedno poverh drugog na mjestu gdje se najbolje mogu vidjeti

c) kad se kreće kroz vodu, osim svjetala propisanih u ovom stavku, boja svjetla i krmeno svjetlo.

(2) Brođ ograničene mogućiosti manevriranja, osim brođa koji obavlja razminiranje mora pokazivati:

a) tri kružna svjetla postavljena u vertikali jedno poverh drugoga na mjestu gdje se mogu najbolje vidjeti; gornje i donje od tih svjetala moraju biti crvena, a srednje mora biti bijelo

b) tri znaka postavljena u vertikali jedan poverh drugoga na mjestu gdje se mogu najbolje vidjeti; gornji i donji od tih znakova moraju biti oblika kugle, a srednji u obliku dvostrukog stožca

c) kad se kreće kroz vodu, osim svjetala propisanih u točki a) ovoga stavka, jarbolno svjetlo ili svjetla, boja svjetla i krmeno svjetlo

d) kad je usidren, osim svjetala i znakova propisanih u točkama a) i b) ovoga stavka, svjetlo, svjetla ili znak što su propisani lankom 33. ovoga dijela Pravilnika.

(3) Brođ na mehanički pogon koji tegli tako da je tegljenjem njemu i teglju ozbiljno ograničena mogućnost promjene kursa, mora osim svjetala ili znakova propisanih u lanku 27. stavak 1. ovoga dijela Pravilnika, pokazivati i svjetla ili znakove propisane u stavku 2. točkama a) i b) ovoga lanka.

(4) Brođ koji je zauzet jaružanjem ili podvodnim radovima, kad je ograničene mogućiosti manevriranja, mora nositi svjetla i znakove propisane u stavku 2. točkama a), b) i c) ovoga lanka, a ako postoji kakva zapreka, osim toga mora pokazivati:

a) dva crvena kružna svjetla ili dvije kugle, postavljene u vertikali jedna poverh druge da se označi strana na kojoj postoji zapreka



b) dva zelena kružna svjetla ili dva dvostruka stošca, postavljena u vertikali jedan povrh drugoga da se ozna i strana na kojoj drugi brod može pro i

c) kad je usidren, svjetla ili znakove propisane u ovom stavku, umjesto svjetala ili znakova propisanih u lanku 33. ovoga dijela Pravilnika.

(5) Kad je zbog veli ine broda koji je zauzet ronila kim radovima nemogu e da brod pokazuje sva svjetla i znakove koji su propisani u stavku 4. ovoga lanka, tada mora pokazivati:

a) tri kružna svjetla postavljena u vertikali gdje se najbolje vide; gornje i donje svjetlo mora biti crveno, a srednje bijelo

b) zastavu »A« Me unarodnog signalnog kodeksa na krutom materijalu, visoku najmanje 1 metar; izvedba mora biti takva da se zastava vidi sa svih strana obzorja.

(6) Brod koji obavlja razminiranje mora, osim svjetala propisanih za brodove na mehani ki pogon u lanku 26. ovoga dijela Pravilnika, ili osim svjetala ili znakova propisanih za usidrene brodove u lanku 33. ovoga dijela Pravilnika, pokazivati i tri zelena kružna svjetla ili tri kugle. Jedno od tih svjetala ili znakova mora biti postavljeno blizu vrha prednjeg jarbola, a po jedno na krajevima križa prednjeg jarbola. Ta svjetla ili znakovi upozoravaju da je za druge brodove opasno približiti se na manje od 1000 metara od broda koji obavlja razminiranje.

(7) Brodovi duljine manje od 12 metara, osim brodova koji su zauzeti ronila kim radovima, nisu obvezni pokazivati svjetla i znakove propisane u ovom lanku.

(8) Signali propisani u ovom lanku nisu signali brodova koji su u opasnosti i traže pomo . Takvi signali propisani su u lanku 40. ovoga dijela Pravilnika.

Brodovi ograni eni svojim gazom

lanak 31.

Brod koji je ograni en svojim gazom, osim svjetala propisanih lankom 26. ovoga dijela Pravilnika za brodove na mehani ki pogon, može pokazivati na mjestu gdje se mogu najbolje vidjeti, tri crvena kružna svjetla postavljena u vertikali jedno povrh drugoga ili znak u obliku cilindra.

Peljarski brodovi

lanak 32.

(1) Brod koji obavlja peljarsku službu mora pokazivati:

a) na vrhu jarbola, ili blizu njega, dva kružna svjetla postavljena u vertikali jedno povrh drugoga, od kojih je gornje bijelo, a donje crveno

b) kad plovi, dodatno, bo na svjetla i krmeno svjetlo

c) kad je usidren, osim svjetala propisanih u to ki a) ovoga stavka, svjetlo, svjetla ili znakove propisane u lanku 33. ovoga dijela Pravilnika za usidrene brodove.

(2) Kad peljarski brod ne obavlja peljarsku službu, mora pokazivati svjetla i znakove propisane za sli ne brodove njegove duljine.

Usidreni i nasukani brodovi



lanak 33.

(1) Usidreni brod mora pokazivati na mjestu gdje se najbolje može vidjeti:

a) na prednjem dijelu – jedno bijelo kružno svjetlo ili jednu kuglu

b) na krmi ili blizu krme i niže od svjetla propisanoga to kom a) ovoga stavka – jedno bijelo kružno svjetlo.

(2) Brod duljine manje od 50 metara, umjesto svjetala propisanih stavkom 1. ovoga lanka, može pokazivati jedno bijelo kružno svjetlo postavljeno na mjestu gdje se može najbolje vidjeti.

(3) Usidreni brod može, a ako je duljine 100 metara i ve e mora, tako er, upotrijebiti dostupna radna ili druga svjetla za rasvjetu svojih paluba.

(4) Nasukani brod mora pokazivati svjetla propisana stavcima 1. i 2. ovoga lanka i osim toga, na mjestu gdje se najbolje vide:

a) dva crvena kružna svjetla postavljena u vertikali jedno povrh drugoga

b) tri kugle postavljene u vertikali jedna povrh druge.

(5) Brod duljine manje od 7 metara kad je usidren, a da to nije u uskom kanalu ili blizu uskog kanala, plovnoga puta ili sidrišta ili blizu mjesta gdje drugi brodovi obi no plove, nije obvezan pokazivati svjetla ili znak propisan u stavcima 1. i 2. ovoga lanka.

(6) Brod duljine manje od 12 metara, kada je nasukan, nije obvezan pokazivati svjetla ili znakove propisane u stavku 4. to ke a) i b) ovoga lanka.

Hidroavioni

lanak 34.

Ako je hidroavionu ili WIG-u nemogu e pokazivati svjetla i znakove kojih su zna ajke i položaj propisani odredbama u lancima ove glave Pravilnika, on mora pokazivati takva svjetla i znakove koji su po zna ajkama i položaju što je mogu e sli niji.

GLAVA IV.

ZVU NI I SVJETLOSNI SIGNALI

Definicije

lanak 35.

Pojedini izrazi ove glave Pravilnika imaju slijede a zna enja:

1. zviždajka zna i svaku spravu za zvu nu signalizaciju s kojom se mogu proizvesti propisani zvukovi i koja udovoljava Tehni kim pravilima za statutarnu certifikaciju pomorskih objekata

2. kratki zvižduk zna i zvuk koji traje po prilici jednu sekundu

3. dugi zvižduk zna i zvuk koji traje etiri do šest sekundi.

Oprema za zvu ne signale

lanak 36.



(1) Brod duljine 12 metara ili ve e mora imati zviždaljku, brod duljine 20 metara ili ve e mora osim zviždaljke imati i zvono, a brod duljine 100 metara i ve e mora, osim toga, imati i gong iji se ton i zvuk ne mogu zamijeniti tonom i zvukom zvona. Zviždaljka, zvono i gong moraju biti u skladu s Tehni kim pravilima za statutarnu certifikaciju pomorskih objekata. Zvono ili gong, ili oboje, mogu se zamijeniti drugom opremom odgovaraju ih istovjetnih osobina zvuka, uz uvjet da je uvijek mogu e proizvesti propisane zvu ne signale ru no.

(2) Brod duljine manje od 12 metara nije obvezan imati sprave za zvu nu signalizaciju propisane u stavku 1. ovoga lanka, ali tada mora imati neko drugo sredstvo za davanje djelotvornog zvu nog signala.

Signali za manevar i signali upozorenja

lanak 37.

(1) Kad su brodovi jedan drugome na vidiku, brod na mehani ki pogon u plovidbi, kada manevrira na na in koji je dopušten ili propisan ovim dijelom Pravilnika, mora ozna iti taj manevar slijede im signalima zviždalkom:

- jedan kratki zvižduk da bi ozna io »Mijenjam svoj kurs udesno«
- dva kratka zvižduka da bi ozna io »Mijenjam svoj kurs ulijevo«
- tri kratka zvižduka da bi ozna io »Moji strojevi voze krmom«.

(2) Svaki brod može signale zviždalkom, odre ene u stavku 1. ovoga lanka nadopuniti svjetlosnim signalima prikladno ponavljanim dok se ne obavi manevar:

a) ovi svjetlosni signali zna e:

- jedan bljesak »Mijenjam svoj kurs udesno«
- dva bljeska »Mijenjam svoj kurs ulijevo«
- tri bljeska »Moji strojevi voze krmom«

b) svaki bljesak mora trajati oko jedne sekunde, a vremenski razmak izme u bljeskova, tako er, mora trajati oko jedne sekunde, dok vremenski razmak izme u uzastopnih signala ne smije biti manji od deset sekundi

c) svjetlo koje se upotrebljava za ovaj signal, ako je postavljeno, mora biti bijelo kružno svjetlo, s najmanjim dometom vidljivosti od 5 milja i mora biti u skladu s Tehni kim pravilima za statutarnu certifikaciju pomorskih objekata.

(3) Kad brodovi vide jedan drugoga u uskome kanalu ili plovnome putu:

a) brod koji namjerava pretjecati drugi brod mora, u skladu s lankom 12. stavak 5. ovoga dijela Pravilnika pokazati svoju namjeru sljede im signalima zviždalkom:

- dva duga zvižduka popra ena jednim kratkim, da bi ozna io »Namjeravam vas prestignuti s vaše desne strane«
- dva duga zvižduka popra ena s dva kratka, da bi ozna io »Namjeravam vas prestignuti s vaše lijeve strane«



b) kad brod koji se prestiže djeluje u skladu s lankom 12. stavak 5. ovoga dijela Pravilnika, mora pokazati svoje slaganje sljedećim signalom zviždaljkom:

– redom: jedan dugi, jedan kratki, jedan dugi i jedan kratki zvižduk.

(4) Kad se brodovi koji su u vidokrugu približuju jedan drugome i kad iz bilo kojih razloga jedan od brodova ne razumije namjere ili postupke drugoga, ili sumnja da li drugi brod poduzima dovoljnu radnju za izbjegavanje sudara, mora svoju sumnju odmah označiti davanjem najmanje pet kratkih i brzih zvukova zviždaljkom. Taj se signal može nadopuniti svjetlosnim signalom od najmanje pet kratkih i brzih bljeskova.

(5) Brod koji se približuje okuci ili dijelu kanala ili plovnog puta gdje drugi brod može biti zaklonjen nekom zaprekom, mora se oglasiti jednim dugim zviždukom. Svaki drugi brod koji prilazi okuci ili je zaklonjen zaprekom, a čuo je taj signal, mora odgovoriti jednim dugim zviždukom.

(6) Ako su zviždaljke na brodu postavljene na međusobnoj udaljenosti većoj od 100 metara, za davanje zvukovnih signala za manevriranje i upozorenja mora se upotrebljavati samo jedna zviždaljka.

Zvukovni signali pri smanjenoj vidljivosti

Članak 38.

U području ili blizu područja smanjene vidljivosti, bilo danju ili noću, signali koji su propisani ovim člankom i koji se moraju davati jesu:

1. Brod na mehanički pogon, kad se kreće kroz vodu, mora davati jedan dugi zvižduk u vremenskim razmacima od najviše dvije minute
2. Brod na mehanički pogon, kad plovi, ali kad je zaustavio stroj i ne kreće se kroz vodu, mora davati u vremenskim razmacima od najviše dvije minute dva uzastopna duga zviždaka odvojena intervalom od oko dvije sekunde
3. Brod koji ne može manevrirati, brod ograničene mogućnosti manevriranja, brod ograničen svojim gazom, jedrenjak, brod koji obavlja ribolov i brod koji tegli ili potiskuje drugi brod, umjesto signala propisanih u točkama 1. ili 2. ovoga članka, moraju se oglasiti u vremenskim razmacima od najviše dvije minute s tri uzastopna zviždaka, i to jednim dugim popraćenim s dva kratka
4. Brod koji obavlja ribolov, dok je na sidru i brod ograničene mogućnosti manevriranja, kada svoje radove obavlja usidren, umjesto signala propisanih u točki 7. ovoga članka, moraju davati zvukovni signal propisan u točki 3. ovoga članka
5. Tegljeni brod, ili ako se tegli više od jednog broda, samo posljednji brod u teglju, ako ima posadu, mora u razmacima ne duljim od dvije minute davati četiri uzastopna zviždaka, i to: jedan dugi zvižduk popraćen s tri kratka. Ako je moguć, taj signal treba davati neposredno iza signala što ga daje brod teglja
6. Kad su brod potiskivač i brod što ga on potiskuje vrsto povezani u jednu složenu jedinicu, drži se da su brod na mehanički pogon i moraju davati signale propisane u točkama 1. ili 2. ovoga članka
7. Usidreni brod mora, u vremenskim razmacima od najviše jedne minute, brzo zv



otprilike po pet sekundi. Brod duljine 100 metara ili ve e, mora se oglašavati zvonom na pram anom dijelu broda i odmah nakon toga zvonjenja, gongom na krmenom dijelu broda, brzim udaranjem u gong u trajanju od pet sekundi. Osim toga, usidreni brod može davati tri uzastopna zvižduka, i to: jedan kratki, jedan dugi i jedan kratki, da bi skrenuo pozornost na svoj položaj i izbjegavanje mogu ega sudara s brodom koji mu se približuje

8. Nasukani brod mora davati signal zvonom, a ako je potrebno i gongom kako je to propisano to kom 7. ovoga lanka i osim toga, mora neposredno prije i poslije svakoga signala brzim zvonjenjem davati još po tri odijeljena i izrazita udarca u zvono. Dodatno, nasukani se brod može oglašavati odgovaraju im signalom zviždalkom

9. Brod duljine 12 metara ili ve e, ali manje od 20 metara, nije obvezan davati signale zvonom propisane to kom 7. i 8. ovoga lanka, ali ako ih ne daje, mora davati bilo kakve druge djelotvorne zvu ne signale u vremenskim razmacima ne duljim od dvije minute

10. Brod duljine manje od 12 metara nije obvezan davati signale navedene u ovome lanku, ali ako ih ne daje, mora davati neke druge djelotvorne zvu ne signale u vremenskim razmacima ne duljim od dvije minute

11. Kad peljarski brod obavlja službu peljarenja, osim signala propisanih u to kama 1., 2. ili 7. ovoga lanka, može davati signal za raspoznavanje koji se sastoji od etiri kratka zvižduka.

Signali za privla enje pažnje

lanak 39.

(1) Ako je potrebno da se privu e pažnja drugog broda, svaki brod smije davati svjetlosne ili zvu ne signale koje nije mogu e pogreškom zamijeniti za neki signal koji je ve propisan ovim dijelom Pravilnika, ili pak može upraviti svjetlosni snop reflektora u smjeru opasnosti, tako da ni jedan brod ne dovede u nepriliku.

(2) Svjetlosni signal za privla enje pažnje mora biti takav da se ne može pogrešno protuma iti kao navigacijska oznaka. Primjenjuju i odredbe ovoga lanka treba izbjegavati upotrebu svjetala na prekide ili rotiraju ih svjetala sa sjajem velike jakosti kao što su reflektori.

Signali opasnosti

lanak 40.

(1) Kad je brod u opasnosti i traži pomo , mora upotrijebiti ili istaknuti signale opasnosti. Takvi signali koji, bilo da su upotrijebljeni ili istaknuti skupa ili odvojeno, pokazuju opasnost i potrebu za pomo i jesu:

a) pucanj ili koji drugi eksplozivni signal ispaljen u razmacima od oko jedne minute

b) neprekidan zvuk bilo kojom spravom za davanje signala u magli

c) rakete ili prskalice koje bacaju zvjezdice crvene boje ispaljivane jedna za drugom u kratkim vremenskim razmacima

d) signal bilo kakvim signalnim sustavom koji se sastoji od grupe... – – – ... (SOS) Morseovim znacima



- e) signal radio-telefonijom na VHF kanalu 16 koji se sastoji od izgovarane riječi »MAYDAY«
 - f) signal opasnosti N. C. predviđen Međunarodnim signalnim kodeksom
 - g) signal koji se sastoji od četverokutne zastave iznad ili ispod koje stoji kugla ili predmet sliče na kugli
 - h) paljenje vatre na brodu (npr. gorenjem balnava katrana, ulja itd.)
 - i) raketa s padobranom ili ručna baklja koja daje crveno svjetlo
 - j) dimni signal koji je narančaste boje
 - k) ponavljanje polaganog dizanja i spuštanja raširenih ruku
 - l) dojava opasnosti putem digitalnog selektivnog poziva (DSC) odaslanog na:
 - VHF kanalu 70, ili
 - MF/HF na frekvencijama 2187.5 kHz, 8414.5 kHz, 4207.5 kHz, 6312 kHz, 12577 kHz ili 16804.5 kHz
 - m) dojava opasnosti odaslana putem Inmarsat ili brodske zemaljske postaje drugog pružatelja mobilne satelitske usluge
 - n) signali odaslani putem radiofarova za označavanje položaja u nuždi
 - o) odobreni signali odaslani radio komunikacijskim sustavima, uključujući i radarske transpondere na plovnim objektima za spašavanje.
- (2) Primjena ili isticanje bilo kojega od navedenih signala, osim u svrhu označavanja opasnosti i potrebe za pomoći, kao i upotreba drugih signala koji bi se mogli zabunom zamijeniti za neki od tih signala, zabranjena je.
- (3) Pored signala iz stavka 1. ovog članka brod može, u skladu s Međunarodnim signalnim kodeksom, Međunarodnim aeronautičkim i pomorskim priručnikom traganja i spašavanja – Svezak III, koristiti i sljedeće signale:

- a) komad platna obojen narančasto s crnim četverokutom i krugom, ili drugim odgovarajućim znakom (radi identifikacije iz zraka)
- b) marker za signalizaciju (signalna boja za vodu).

GLAVA V.

DOPUNSKI SIGNALI ZA RIBARSKÉ BRODOVE KOJI LOVE VRLO BLIZU JEDAN DRUGOGA

Opća odredba

Članak 41.

Svjetla koja su navedena u ovoj glavi Pravilnika, ako se pokazuju u skladu s člankom 29. stavak 4. ovoga dijela Pravilnika, moraju se postaviti na mjesto odakle se mogu najbolje vidjeti; moraju biti udaljena barem 0,9 metara od svjetala propisanih u članku 29. stavak 2. točka a) i stavak 3. točka a) ovoga dijela Pravilnika, ali na nižoj razini; moraju biti vidljiva sa svih strana obzorja, na manjoj udaljenosti nego svjetla propisana u ovom dijelu Pravilnika za ribarske brode



najmanje do udaljenosti od 1 milje.

Signali za ko are

lanak 42.

(1) Kad su brodovi duljine 20 metara ili ve e na ko arenju, bilo da upotrebljavaju pridnenu ili lebde u opremu, moraju pokazivati:

- a) kad spuštaju mreže – dva bijela svjetla u vertikalnoj liniji
- b) kad povla e mreže – jedno bijelo svjetlo vertikalno povrh crvenoga svjetla
- c) kad se mreža zapela o neku zapreku – dva crvena svjetla u vertikalnoj liniji.

(2) Svaki brod duljine 20 metara ili ve e, koji je na ko arenju u paru mora pokazivati:

- a) no u – reflektor upravljen naprijed i u smjeru drugoga broda u paru
- b) kad spušta ili povla i mreže ili su mreže zapele o neku zapreku – svjetla propisana u stavku 1. ovoga lanka.

(3) Brod duljine manje od 20 metara na ko arenju bilo da upotrebljava pridnenu ili lebde u opremu ili ko ari u paru može pokazivati odgovaraju a svjetla prema stavcima 1. ili 2. ovoga lanka.

Signali za plivarice

lanak 43.

Brodovi koji obavlja ribolov plivaricom mogu pokazivati dva žuta svjetla vertikalno jedno povrh drugoga. Ta svjetla moraju naizmjenice bljeskati svake sekunde s jednakim trajanjem svjetla i tame, a mogu se pokazivati samo kad je brod prije en svojom ribolovnom opremom.

DIO TRE I

SIGURNOST PLOVIDBE U UNUTARNJIM MORSKIM VODAMA I TERITORIJALNOM MORU REPUBLIKE HRVATSKE

Primjena

lanak 44.

Radi izbjegavanja sudara na moru u unutarnjih morskih vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske, plovni objekti su dužni postupati prema odredbama ovoga dijela Pravilnika.

GLAVA I.

UVJETI SIGURNOSTI POMORSKE PLOVIDBE

Definicije

lanak 45.

Pojmovi i izrazi što su upotrijebljeni u ovom dijelu Pravilnika imaju sljede a zna enja:

- 1. duljina plovnog objekta zna i njegovu duljinu trupa
- 2. lazni prostor zna i površinu ome enu kružnicom iji je polumjer zbroj duljine vo



projekcije ispuštenoga sidrenog lanca i duljine broda

3. lu ko sidrište je dio morskog akvatorija i označeno je u službenim publikacijama i pomorskim kartama

4. nautičko sidrište je dio morskog akvatorija opremljeno napravama za sidrenje, a gospodarski se koristi putem koncesije

5. nezaštićeno prirodno sidrište je dio morskog akvatorija potpuno opremljen prirodnih karakteristika koje nije infrastrukturno opremljeno, služi za povremeno sidrenje tijekom mirna vremena i nije označeno u službenim publikacijama i pomorskim kartama

6. osobno plovilo je sredstvo, uređaj ili naprava namijenjena za kretanje nad morem, pod morem i na moru, bez obzira na vrstu pogona, za koje ne postoji obveza upisa u upisnik brodova (kanu, kajak, gondola, pedalina, daska za veslanje, daska za jedrenje, daska za jahanje na valovima, daska za kite surfing, električna daska za jedrenje, madrac na električni pogon, podvodni skuter i slično)

7. plovi znači da plovni objekt nije usidren ili privezan uz obalu ili nasukan

8. prirodno kupalište je kupalište koje je proglašeno i označeno u prostornom planu jedinice lokalne samouprave kao prirodna morska plaža

9. privez uz obalu je način vezanja plovnog objekta gdje je plovni objekt privezan uz obalu i usidren sa jednim ili dva sidra.

10. ribarski brod je brod s mehaničkim porivom, namijenjen i opremljen za ulov ribe i drugih živih bića iz mora ili na morskome dnu, pomoću mreža, povraza, potegača (kogača) ili drugog ribarskog pribora što ograničava mogućnost manevriranja, a duljina veća od 15 metara

11. ribarska brodice je brodice bez obzira na vrstu pogona, namijenjena i opremljena za ulov ribe i drugih živih bića iz mora ili na morskome dnu, pomoću mreža, povraza, potegača (kogača) ili drugog ribarskog pribora što ograničava mogućnost manevriranja, a duljina veća od 2,5 metra, a manja ili jednaka 15 metara

12. uređeno kupalište je kupalište, infrastrukturno i sadržajno uređeno kopnenog prostora neposredno povezanog s morem, te sa morske strane ograničeno psihološkom branom

13. zaštićeno prirodno sidrište je dio morskog akvatorija potpuno opremljen prirodnih karakteristika koje nije infrastrukturno opremljeno, a služi za sigurno sidrenje i označeno je u službenim publikacijama i pomorskim kartama.

Plovidba na ulazima u luke

Članak 46.

(1) Plovni objekti duljine 20 metra i manji, bez obzira na vrstu pogona dužni su pri plovidbi, uplovljavanju i isplovljavanju u lukama, ulazima u luke u polukrugu od jedne nautičke milje, računajući od ulaza u luke, ako za određene dijelove unutarnjih morskih voda posebnim propisima nije drukčije određeno, uklanjati se s puta većim plovnim objektima.

(2) U područjima unutarnjih morskih voda iz stavka 1. ovog članka plovni objekti koji



ili rijeku ne smiju ometati manevriranje plovnim objektima koji izlaze iz luke ili rijeke.

(3) Ako plovnih objekti koji imaju prednost u manevriranju prema odredbama stavka 1. i 2. ovog lanka, drže da ostali brodovi ne postupaju prema tim odredbama, moraju ih na to upozoriti s najmanje pet kratkih i brzih zvukovnih signala.

Ribarenje i upotreba svjetala

Članak 47.

(1) Ribarski brodovi i ribarske brodice ne smiju ribariti u lukama i prilazima luka.

(2) Ribarski brodovi i ribarske brodice dok ribare, mogu upotrebljavati samo zaklonjena svjetla, tako da svojim svjetlima ne ometaju dobru i slobodnu vidljivost drugim plovnim objektima.

(3) Ako ribarski brodovi ili ribarske brodice svojim svjetlima ometaju vidljivost drugim plovnim objektima, dužni su na dani signal broda, koji se sastoji od jednog dugog zvuka zviždaljkom, ugasiti ili zakloniti svoja svjetla.

(4) Nadležna kapetanija može s osnove sigurnosti plovidbe odrediti zabranu, odnosno ograničenje ribarenja u određenom području.

Plovidba, porinuta i izvlačenja plovnih objekata

Članak 48.

(1) Plovnih objekti su dužni ploviti takvom brzinom da valovi izazvani njegovom plovidbom ne ugroze i ne nanesu štetu drugim pomorskim objektima na obali ili na moru, te obalnim infrastrukturnim objektima.

(2) Porinuta i izvlačenja plovnih objekata dozvoljena su u lukama, na područjima namjenski opremljenima za tu svrhu.

(3) Iznimno od stavka 2. ovog lanka, luka kapetanija može odobriti porinuta i izvlačenja plovnih objekata izvan luka na način i pod uvjetima utvrđenima takvim odobrenjem.

Plovidba uz obalu i uređena kupališta

Članak 49.

(1) Plovnih objekti i hidroavioni prilikom plovidbe unutarnjim morskim vodama i teritorijalnim morem Republike Hrvatske ne smiju se približavati obali, i to:

– plovnih objekti duljine 30 metara i veće i hidroavioni na udaljenost manju od 300 metara;

– plovnih objekti duljine 15 metara i veće, a manje od 30 metara na udaljenost manju od 150 metara;

– plovnih objekti duljine manje od 15 metara na udaljenost manju od 50 metara.

(2) Iznimno, plovnih objekti i hidroavioni iz stavka 1. ovog lanka mogu ploviti i na manjim udaljenostima od obale, radi uplovljavanja u luku ili isplovljenja iz luke, sidrenja ili pristajanja uz obalu ili ako to zahtijeva konfiguracija plovnog puta, ali su pri tome dužni smanjiti brzinu u tolikoj mjeri da mogu lako i brzo obaviti manevar skretanja i zaustavljanja.



(3) Plovni objekti se ne smiju približavati ogradi ure enog kupališta, i to:

- plovni objekti duljine 30 metara i ve e i hidroavioni na udaljenost manju od 300 metara
- plovni objekti duljine 15 metara i ve e, a manji od 30 metara na udaljenost manju od 100 metara
- plovni objekti duljine manje od 15 metara na udaljenost manju od 50 metara.

(4) Osobna plovila smiju neograni eno ploviti od izlaska do zalaska sunca, u podru ju do 300 metara od obale, osim u podru ju ure enog kupališta.

(5) Iznimno od odredbe stavka 4. ovoga lanka, u podru ju ure enog kupališta mogu se koristiti pedalina i daska za veslanje.

(6) Iznimno od stavka 4. ovoga lanka, osobna plovila na mehani ki pogon ne smiju ploviti na udaljenosti manjoj od 50 metara od obale.

(7) Iznimno od stavka 4. ovoga lanka, osobna plovila mogu samostalno ili organizirano ploviti i na udaljenostima ve im od 300 metara od obale, ukoliko organizator, iznajmljiva ili nositelj takve aktivnosti osiguraju pratnju odgovaraju im plovnim objektom na mehani ki pogon.

(8) Plovni objekti i osobna plovila moraju u svakom trenutku ploviti na na in da svojom plovidbom i radnjama ne predstavljaju opasnost za ljudske živote, imovinu, obalu, morski okoliš te sigurnost plovidbe drugih plovnih objekata i osobnih plovila, u skladu s prevladavaju im okolnostima i stanju te prostornim i drugim ograni enjima.

(9) Plovni objekt koji pripada drugom pomorskom objektu i upisan su ili ozna eni kao dio opreme matnog objekta, smiju ploviti u podru ju do 500 metara od pomorskog objekta kojem pripadaju, osim kada prevoze osobe i stvari s pomorskog objekta do najbližeg mjesta priveza ili izme u sidrišta i luke kojoj sidrište pripada.

(10) Plovni objekt koji je smješten na drugom pomorskom objektu, a upisan je u upisnik brodova, u svrhu obavljanja radova, sporta ili rasonode, smije ploviti bez ograni enja u skladu s odobrenim podru jem plovidbe.

(11) Na podmornice i druga podvodna prijevozna sredstva iz stavka 8. i 9. ovoga lanka primjenjuju se na in i uvjeti plovidbe propisani Pomorskim zakonikom.

(12) Plovni objekti i osobna plovila ne smiju ploviti na udaljenosti manjoj od 50 metara od propisane ronilake oznake, osim plovnog objekta koji je u pratnji ronioca.

(13) Plovni objekti i osobna plovila ne smiju se vezivati za objekte sigurnosti plovidbe, naprave i ure aje koji nisu namijenjeni za privez ni kretati se po njima.

Ograni enja i izuze a pri plovidbi

lanak 50.

(1) U podru ju do 300 m od obale, u uskim kanalima, na prilazima luka i sidrišta svi plovni objekti dužni su ploviti posebnom pažnjom brzinom ne ve om od 8 vorova, na na in da svojim plovidbom ne ugrožavaju druge sudionike u plovidbi.

(2) Motorne brodice i brodice na mlazni pogon (skuteri, jet ski, brodica na zra nor mogu ploviti s hidrodinami kim uzgonom, odnosno glisirati samo na udaljenosti ve



metara od obale i to na području na kojemu istina nije zabranjeno ploviti s hidrodinamičkim uzgonom (glisirati).

(3) Nadležna kapetanija može iznimno za pojedina područja odrediti ograničene brzine i izvanopograničene brzine iz stavka 1. i stavka 2. ovoga članka.

(4) Područja iz stavka 3. ovoga članka objavljuju se u službenim pomorskim navigacijskim kartama i publikacijama te na mrežnim stranicama Ministarstva.

(5) Iznimno, na površinama za slijetanje i uzlijetanje hidroaviona, prilikom slijetanja i uzlijetanja, na hidroavion se ne primjenjuju odredbe ovoga Pravilnika o općim ograničenjima brzine plovnih objekata.

(6) Na javne brodove i brodice prilikom provođenja poslova iz djelokruga ne primjenjuju se odredbe ovoga Pravilnika o općim ograničenjima brzine plovnih objekata, uz uvjet korištenja posebnih zvukovnih i svjetlosnih signala.

(7) Iznimno, plovni objekti koji obavljaju javni obalni linijski pomorski promet mogu u uskim kanalima i prilazima luci ploviti i većim brzinama od brzina propisanih ovim Pravilnikom, ukoliko je to nužno i potrebno kako bi se zbog manevarskih karakteristika osigurala upravljivost plovnim objektom, ali su u svakom trenutku dužni ploviti posebnom pažnjom i sigurnosnom brzinom prilagođenom prevladavajućim prilikama na način da plovidbom i radnjama ne predstavljaju opasnost za ljudske živote, imovinu, obalu, morski okoliš te sigurnost plovidbe drugih plovnih objekata i osobnih plovila koji su usidreni, privezani ili u plovidbi.

(8) Odobrenje za plovidbu na način opisan u stavku 7. ovog članka izdaje nadležna lučka kapetanija, temeljem zahtjeva broдача.

Slijetanje i polijetanje hidroaviona

Članak 51.

(1) Hidroavioni kojima se obavlja komercijalni zračni prijevoz mogu isključivo sletjeti na odnosno poletjeti sa površine za slijetanje i uzlijetanje hidroaviona koja se nalazi na udaljenosti ne manjoj od 300 metara od obale, osim u slučaju više sile.

(2) Iznimno od odredbe stavka 1. ovoga članka hidroavioni kojima se obavlja komercijalni zračni prijevoz mogu sletjeti na odnosno poletjeti sa površine za slijetanje i uzlijetanje hidroaviona koja se nalazi na udaljenosti ne manjoj od 150 metara od obale, ukoliko je ista smještena u skladu s namjenom prostora prema posebnim propisima i uz odobrenje kapetanije.

(3) Hidroavioni kojima se ne obavlja komercijalni zračni prijevoz mogu isključivo sletjeti na odnosno poletjeti sa morske površine na udaljenosti ne manjoj od 300 metara od obale, odnosno sletjeti na i poletjeti sa površine za slijetanje i uzlijetanje hidroaviona iz stavka 1. i 2. ovoga članka.

(4) Hidroavion iz stavka 3. ovoga članka dužan je prijaviti mjesto i procijenjeno vrijeme polijetanja odnosno slijetanja VTS službi i nadležnoj kapetaniji najkasnije 30 minuta prije polijetanja na VHF radijskom kanalu sektora.

(5) Slijetanje i polijetanje hidroaviona dopušteno je samo danju u vizualnim meteorološkim uvjetima.



Površina za slijetanje i polijetanje hidroaviona

Ilanak 52.

- (1) Na površinama za slijetanje i uzlijetanje hidroaviona svi sudionici u pomorskom prometu dužni su kretati se pove anim oprezom.
- (2) Svi plovni objekti, jahte i brodice sa ili bez mehani kog poriva dužni su ukloniti se s površine za slijetanje i uzlijetanje hidroaviona najkasnije 30 minuta prije slijetanja i uzlijetanja hidroaviona, te postupati prema uputama Operatora aerodroma na vodi koji je ovlašten osigurati odgovaraju e mjere sigurnosti i zaštite prema posebnim propisima.
- (3) Zapovjednik hidroaviona dužan je manevar slijetanja, odnosno polijetanja obaviti nakon što utvrdi da je površina za slijetanje i uzlijetanje hidroaviona slobodna od svih sudionika u pomorskom prometu.
- (4) Zapovjednik hidroaviona za vrijeme plovidbe odnosno manevriranja hidroavionom na vodi ima odgovornost zapovjednika plovnog objekta.
- (5) Površina za slijetanje i uzlijetanje hidroaviona ozna ava se oznakama prema posebnim propisima.
- (6) Površine za slijetanje i uzlijetanje hidroaviona objavljuju se u službenim pomorskim navigacijskim kartama i publikacijama.

Sidrenje i privez uz obalu

Ilanak 53.

- (1) Prilikom odabiranja mjesta za sidrenje ili privez uz obalu osoba koja upravlja plovnim objektom mora voditi ra una o mjestima gdje je sidrenje ili privez zabranjeno, te o drugim usidrenim ili privezanim plovnim objektima.
- (2) Osoba koja upravlja plovnim objektom mora prilikom plovidbe, pristajanja, privezivanja, odvezivanja i sidrenja plovnog objekta postupati na na in da tim radnjama ne ugrozi ljudske živote i ne one isti more, te ne nanese štetu svom ili drugim pomorskim objektima sudarom, udarom ili nasukanjem.
- (3) Nadležna kapetanija može zabraniti odnosno ograni iti sidrenje i privez uz obalu u odre enom podru ju za sve ili pojedine plovne objekte ovisno o duljini plovnog objekta i/ili prostorno-vremenskoj organizaciji prometa.
- (4) Podru ja zabranjenog odnosno ograni enog sidrenja i priveza uz obalu iz stavka 3. ovoga lanka, objavljuju se u službenim pomorskim navigacijskim kartama i publikacijama te na mrežnim stranicama Ministarstva.
- (5) Plovni objekti moraju sidriti odnosno privezati se uz obalu na na in da tom radnjom ne predstavljaju opasnost za ljudske živote, imovinu, obalu, morski okoliš te sigurnost plovidbe drugih plovnih objekata i osobnih plovila, u skladu s prevladavaju im okolnostima i stanju te prostornim i drugim ograni enjima.
- (6) Konopi za vez i sidreni lanci plovnih objekata moraju biti na odgovaraju i na in



smiju ometati plovidbu drugih plovnih objekata i osobnih plovila.

(7) Plovnim objektima zabranjen je privez uz obalu na na in da je bilo koji njihov dio ili pripadak udaljen od obale 50 ili više metara.

(8) Plovnim objektima zabranjen je privez na na in da ošte uju vegetaciju na obali.

(9) Zabranjeno je sidrenje:

1. u akvatoriju na kojem je u službenim publikacijama i pomorskim kartama ozna ena zabrana sidrenja

2. u akvatoriju na kojem je lu ka kapetanija zabranila ili ograni ila sidrenje

3. u blizini podvodnog kabela, cjevovoda i ispusta na na in da se polumjerom laznog prostora plovni objekt u bilo kojem trenutku ne nalazi iznad istih

4. na na in da se polumjerom laznog prostora plovni objekt u bilo kojem trenutku nalazi na udaljenosti manjoj od 50 metara od ograde ure enog kupališta

5. na udaljenosti manjoj od 150 metara od obale prirodnog kupališta.

(10) Zabranjen je privez uz obalu:

1. u akvatoriju ure enog i prirodnog kupališta

2. na mjestu gdje podvodni kabel, cjevovod i ispust ulaze u more.

Signali opasnosti

lanak 54.

Zabranjeno je s pomorskih objekata ili kopna na bilo koji na in (radio, vizualno ili zvu no) davati lažne signale opasnosti, poruke pogibelji, hitnosti ili sigurnosti, kao i lažne znakove identifikacije.

GLAVA II

POSEBNI UVJETI SIGURNOSTI POMORSKE PLOVIDBE

Plovidba Pelješkim i Kolo epskim kanalom

lanak 55.

(1) Podru je Pelješkog kanala jest morski prostor koji obuhva a podru je unutar granica koje ine:

a) sa sjeverozapadne strane: spojnica pomorskih svjetala na rtu Osi ac i luci Ra iš e (Kor ula)

b) s jugoisto ne strane: spojnica pomorsko svjetlo na rtu Ražnji (Kor ula) – svjetionik Sestrice – obala poluotoka Pelješca (zaljev Trstenica).

(2) Podru je Kolo epskog kanala jest morski prostor koji obuhva a podru je sjeverno od spojnica to aka: rt Vratnik – rt Biskup (Jakljan) – Rt Kuk (Lopud) – svjetlo na rtu Bat (luka Zaton).

(3) Podru jem iz stavka 1. i stavka 2. ovog lanka zabranjuje se plovidba:

– teretnim brodovima bruto tonaže 500 i ve e

– svim tankerima



– svim brodovima koji prevoze opasne, štetne ili one iš uju e tvari, koje su utvr ene takvima prema IMDG Pravilniku ili prema Prilogu 2. i 3. MARPOL Konvencije, osim brodova koji obavljaju javni obalni linijski pomorski promet u podru ju iz stavka 1., odnosno stavka 2. ovoga lanka.

(4) Iznimno, brodovi iz stavka 3. ovoga lanka mogu ploviti podru jem iz stavka 1. ovoga lanka ako im je određišna luka u tom podru ju, uz korištenje usluge obalnog peljara i uz odobrenje VTS službe.

(5) Na podru ju iz stavka 1. ovoga lanka, pozicija za ukrcaj peljara je na zapadnoj strani kanala 42°59,4'N 017°00,8' E, a na isto noj strani kanala 42°58,0'N i 017°13,40' E.

Plovidba podru jem Malih Vrata

lanak 56.

(1) Podru je Malih Vrata jest morski prostor izme u oto i a Daksa i poluotoka Lapad.

(2) Podru jem iz stavka 1. ovog lanka zabranjuje se plovidba svim plovnim objektima duljim od 20 metara.

Plovidba prolazom Mali Źdrelac

lanak 57.

(1) Prolaz Mali Źdrelac jest morski prostor ome en spojnicama to aka:

To ka	Bessel-LAT()	Bessel-LONG()
1	44°00'46,78361396986737 N	15°15'18,11401396986737E
2	44°00'46,2241" N	15°15'20,6292"E
3	44°00'55,4474" N	15°15'24,3344"E
4	44°00'59,8230" N	15°15'23,5847"E
5	44°00'59,3525" N	15°15'26,9420"E
To ka	WGS 84-LAT()	WGS 84-LONG()
1	44°00'46,5966" N	15°15'01,1573"E
2	44°00'46,0373" N	15°15'03,6723"E
3	44°00'55,2597" N	15°15'07,3764"E
4	44°00'59,6347" N	15°15'06,6266"E
5	44°00'59,1643" N	15°15'09,9835"E

(2) Prednost u plovidbi prolazom Mali Źdrelac ima plovni objekti koji uplovljavaju s

strane.

(3) Iznimno od stavka 2. ovoga lanka, putni ki brod u redovnoj liniji s objavljenim redom plovidbe ima prednost u odnosu na sve druge plovne objekte.

(4) Plovni objekt dok plovi prolazom ne smije, osim u slu aju nužde ili sigurnog manevriranja, pretjecati drugi plovni objekt ili ploviti brzinom koja može izazvati valove koji mogu nanijeti štetu plovnim objektima u prolazu Mali Ždrelac te ne smije ploviti brzinom ve om od 8 vorova i koliko god je to sigurno i izvedivo, mora se držati uz vanjski rub kanala odnosno plovnog puta koji se nalazi s njegove desne strane.

(5) Plovni objekti duljine do 15 metara, bez obzira na smjer plovidbe, ne smiju ometati plovidbu ve ih plovnih objekata.

(6) Plovni objekti duljine 15 metara i ve e dužni su prije uplovljavanja u prolaz Mali Ždrelac dati dugi zvu ni signal i najaviti prolazak na VHF radijskom kanalu VTS sektora.

(7) Zabranjeno je sidrenje, jedrenje, zadržavanje i ribolov u prolazu Mali Ždrelac te neposredno pred ulazom i izlazom iz prolaza, osim za javne plovne objekte koji provode poslove iz djelokruga temeljem posebnih propisa.

Plovidba Fažanskim kanalom

lanak 58.

(1) Podru je Fažanskog kanala je morski prostor izme u spojnica rt Martulin (na kopnu) i rt Glavina (Mali Brijun) na sjeveru i spojnica rt Proština (na kopnu), južni kraj otoka Sveti Jerolim i rt Peneda (Veliki Brijun) na jugu.

(2) Brodovima bruto tonaže 500 i ve e i jahtama bruto tonaže 1000 i ve e, dozvoljena je plovidba podru jem Fažanskog kanala isklju ivo uz korištenje usluge obalnog peljara.

(3) Peljar se ukrcava sa sjeverne strane na poziciji 44°56.7' N i 013°46.0' E, a s južne strane na poziciji 44°52.3' N i 013°46.9' E.

Plovidba Tihim kanalom

lanak 59.

(1) Podru je Tihog kanala je morski prostor izme u spojnica rt Oštro (Kraljevica) – rt Šilo (otok Krk) na sjeveru i paralele 45°13'N na jugu.

(2) Brodovima bruto tonaže 500 i ve e i jahtama bruto tonaže 1000 i ve e, dozvoljena je plovidba podru jem Tihog kanala isklju ivo uz korištenje usluge obalnog peljara.

(3) Peljar se sa sjeverne strane ukrcava na poziciji 45°15.0' N i 014°31.0' E, a s južne strane na poziciji 45° 9,9' N i 014° 40,8' E.

Plovidba Velim Vratima

lanak 60.

(1) U prolazu Vela vrata odre uje se shema odvojenog prometa.

(2) Podru je odvajanja prometa odre eno je središnjom crtom, koja spaja to ke sa



koordinatama: 45° 05' 00" N 014° 14' 30" E, 45° 07' 45" N 014° 15' 10" E, 45° 10' 24" N, 014° 16' 36" E. Podru je odvajanja je široko 1 kabel (0,1 nauti ka milja) sa svake strane središnje crte razdvajanja. Plovidbeno podru je za plovne objekte koji se služe shemom razdvojene plovidbe, nastavlja se na podru je odvajanja sa svake strane u širini od 7 kabela (0,7 nauti ka milja), a prema obali kopna, odnosno prema obali otoka Cresa, nastavlja se zona priobalne plovidbe.

(3) Plovni objekt duljine 20 metara i ve i mora koristiti isto no podru je plovidbe kada plovi u sjeveroisto nom smjeru, odnosno pri uplovljavanju u Rije ki zaljev, a zapadno podru je plovidbe, kada plovi u jugozapadnom smjeru, odnosno pri isplavljanju iz Rije kog zaljeva (op i smjer toka plovidbe).

Plovidba podru jem Sedmovra a

lanak 61.

(1) Podru je Sedmovra a je morski prostor koji obuhva a morski prostor izme u spojnica rt Veli Rat (Dugi Otok) – oto i Lagni i – rt Bonaster (Molat) – rt Žaplo (Molat) – Stopanji rt (Molat) – oto i Kamenjak – rt Križ (Sestrunj) – sjeverozapadni dio otoka Tun Veli – oto i Brš ak – rt Veli Rat (Dugi Otok).

(2) Podru jem iz stavka 1. ovoga lanka zabranjuje se plovidba svim brodovima bruto tonaže 500 i ve e i svim jahtama bruto tonaže 1000 i ve e.

(3) Iznimno od stavka 2. ovoga lanka dopuštena je plovidba podru jem iz stavka 1. ovoga lanka brodovima koji obavljaju javni obalni linijski pomorski prijevoz, ostalim brodovima i jahtama ukoliko koriste uslugu obalnog peljara te javnim plovnim objektima koji provode poslove iz djelokruga temeljem posebnih propisa.

(4) Pozicija za ukrcaj peljara na sjevernoj strani je 44°13,0' N i 014°56,4'E, a na južnoj strani 44°11,5' N i 014°50,0' E.

Plovidba podru jem Srednjeg kanala

lanak 62.

(1) Podru je Srednjega kanala je morski prostor: sa sjeverozapadne strane spojnica koja spaja oto i Brš ak – sjeverozapadni rt otoka Tun Veli – rt Križ (Sestrunj) – oto i Jidula – rt Sv. Petar (otok Ugljan); s jugoisto ne strane spojnica koja spaja rt uška (Dugi otok) – oto i G. Aba – pli ina Balabra – linija azimuta 50° od pli ine Balabra na otok Pašman.

(2) Podru jem iz stavka 1. ovoga lanka zabranjuje se plovidba svim brodovima bruto tonaže 500 i ve e i svim jahtama bruto tonaže 1000 i ve e.

(3) Iznimno od stavka 2. ovoga lanka dopuštena je plovidba podru jem iz stavka 1. ovoga lanka brodovima koji obavljaju javni obalni linijski pomorski prijevoz, ostalim brodovima i jahtama ukoliko koriste uslugu obalnog peljara te javnim plovnim objektima koji provode poslove iz djelokruga temeljem posebnih propisa.

(4) Pozicija za ukrcaj peljara na sjeverozapadnoj strani je 44°13,0' N i 014°56,4' E, na jugoisto noj strani 43°58,0'N i 015°16,2' E, a na zapadnoj strani 44°11,5' N i 014°50,0' E.

Plovidba podru jem Murterskoga mora i Žirjanskoga kanala



lanak 63.

- (1) Podru je Murterskoga mora i Žirjanskoga kanala je morski prostor: sa sjeverozapadne strane spojnica koja spaja rt uška (Dugi otok) – oto i G. Aba – pli ina Balabra – linija azimuta 50° od pli ine Balabra na otok Pašman; sa jugoisto ne strane spojnica koja spaja Rt Opat (Kornat) – oto i Blitvenica – oto i Mažirina – rt Jadrija.
- (2) Podru jem iz stavka 1. ovoga lanka zabranjuje se plovidba svim brodovima bruto tonaže 500 i ve e i svim jahtama bruto tonaže 1000 i ve e.
- (3) Iznimno od stavka 2. ovoga lanka dopuštena je plovidba podru jem iz stavka 1. ovoga lanka ukoliko koriste uslugu obalnog peljara.
- (4) Pozicija za ukrcaj peljara je 43°38,70' N i 015°52,3' E.

Plovidba Pašmanskim tjesnacem

lanak 64.

- (1) Granice Pašmanskoga tjesnaca jesu:
 - a) sa sjeverozapadne strane: crta koja spaja rt Tuklja a – svjetlo Ri ul – svjetlo Galešnjak – zapadni rt oto i a Bisaga mala i sjeverni rt oto i a Garmenjak
 - b) s jugoisto ne strane: crta koja spaja uvalu Soline (južno od Biograda na Moru) s rtom Studenac na otoku Pašmanu.
- (2) U Pašmanskome tjesnacu utvr uju se dva plovidbena tijeka:
 - a) jugozapadni plovidbeni tijek, koji obuhva a morski prostor ograni en crtama koje spajaju sjeverni rt oto i a Garmenjak – rt Brižine – svjetlo Pašman – svjetlo avatul – sjecište pokrivenoga smjera svjetla Babac i svjetla avatul s jugoisto nom granicom tjesnaca – sjecište jugoisto ne granice tjesnaca s pokrivenim smjerom jugozapadnoga rta oto i a Planac i svjetla Sv. Katarina – svjetlo Sv. Katarina – svjetlo Babac – sjecište pokrivenoga smjera sredine oto i a avatul i svjetla Babac sa sjeverozapadnom granicom tjesnaca
 - b) sjeveroisto ni plovidbeni tijek, koji obuhva a morski prostor ograni en crtama koje spajaju uvalu Soline – svjetlo Biograd na Moru – svjetlo pli ine Ko erka – svjetlo pli ine Minerva – svjetlo Ri ul – svjetlo Galešnjak – zapadni rt oto i a Bisaga mala – sjecište pokrivenoga smjera sredine oto i a avatul i svjetla Babac sa sjeverozapadnom granicom tjesnaca – sjecište pokrivenoga smjera sredine oto i a avatul i svjetla Babac sa spojnicom sjevernoga rta oto i a Garmenjak i svjetla Galešnjak – zapadni rt oto i a Komornik – svjetlo Komornik – svjetlo na isto noj obali otoka Babac – svjetlo Planac – sjeverni rt oto i a Sv. Katarina – sjecište jugoisto ne granice tjesnaca s pokrivenim smjerom jugozapadnoga rta oto i a Planac i svjetla Sv. Katarina.
- (3) Plovni objekt duljine 15 metara i dulje obvezan je koristiti plovidbene tijekove iz stavka 2. ovoga lanka i to: jugozapadni plovidbeni tijek, kad plovi u jugoisto nom smjeru, a sjeveroisto ni plovidbeni tijek kad plovi u sjeverozapadnom smjeru.
- (4) Iznimno od stavka 3. ovoga lanka, brod koji obavlja obalni linijski pomorski promet te javni plovni objekt koji provodi poslove iz djelokruga temeljem posebnih propisa smije k jugozapadni plovidbeni tijek i kad plovi u sjeverozapadnom smjeru, uz uvjet da naj



uplovljavanje u tjesnac na VHF kanalu sektora.

(5) Plovni objekt duljine 15 metara i dulje smije prolaziti:

a) iz jugozapadnoga u sjeveroisto ni plovidbeni tijek samo na crtama: rt Brižine – svijetlo Ri ul i Tkon – Biograd na Moru

b) iz sjeveroisto noga u jugozapadni plovidbeni tijek samo na crtama: Biograd na Moru – Tkon i rt Brižine svjetlo Ri ul

c) brod koji plovi na redovnoj pruzi s objavljenim redom plovidbe Biograd na Moru – Tkon i obratno, danju može ploviti izme u oto i a Planac i oto i a Sv. Katarina.

(6) Plovni objekti duljine 15 metara i ve e, dok plove Pašmanskim tjesnacem moraju ploviti brzinom do 8 vorova i to:

a) u jugozapadnom plovidbenom tijeku, od rta Brižine do jugoisto ne granice tjesnaca

b) u sjeveroisto nom plovidbenom tijeku, od ulaza u tjesnac do svjetla Komornik.

(7) Plovni objekti koji prelaze iz jednoga u drugi plovidbeni tijek moraju dati prednost plovnom objektu koji plovi Pašmanskim tjesnacem, na na in utvr en u stavku 3. ovoga lanka.

(8) Svim brodovima zabranjeno je sidrenje i zadržavanje na plovidbenim tijekovima iz stavka 5. ovoga lanka.

Plovidba prolazom Mala Proversa

lanak 65.

(1) Granice prolaza Mala Proversa jesu:

a) sa sjeveroisto ne strane: crta koja spaja to ku na Dugom otoku na poziciji 43° 53'28" N i 015° 13'09" E sa to kom na oto i u Katina u smjeru 150°

b) sa jugozapadne strane: crta koja spaja crvenu kulu na rt Proversa (Dugi otok) i to ku na oto i u Katina u smjeru 127°.

(2) Podru jem iz stavka 1. ovoga lanka zabranjuje se plovidba svim plovnim objektima od bruto tonaže 500 i ve e.

(3) Prednost u plovidbi prolazom ima plovni objekt koji uplovljavaju sa sjeveroisto ne strane.

(4) Plovni objekti duljine do 15 metara bez obzira na smjer plovidbe, ne smiju ometati plovidbu broda.

(5) Dozvoljena brzina plovidbe u prolazu je 5 v.

(6) Zabranjeno je jedrenje, sidrenje, zadržavanje i ribolov u prolazu i na prilazu prolazu iz stavka 1. ovoga lanka.

Plovidba Kanalom Sv. Ante

lanak 66.

(1) Granice prolaza kanalom Sv. Ante u luku Šibenik jesu:



- a) s vanjske strane – linija koja spaja svjetlo na rtu Jadrija svjetlom na plinici Rođani
- b) s unutrašnje strane – linija koja spaja svjetlo na plinici Paklena s rtom Martinska.
- (2) Plovni objekt duljine 20 m i dulje i svaki brod s tegljem može ploviti kanalom Sv. Ante ako mu »Signalna postaja Jadrija« na njegovo traženje odobri plovidbu kroz kanal i označi svjetlom da je plovidba kanalom slobodna. Ne smatra se tegljem, tegalj koji se sastoji od jedne brodice.
- (3) Teretni brod duljine 100 metara i veći i putni brod duljine 200 metara i veći može ploviti kanalom samo uz pomoć tegljača, a njihov broj određuje se utvrditi temeljem posebne studije sigurnosti plovidbe kanalom Sv. Ante.
- (4) Plovni objekt duljine manje od 20 metara može ploviti kanalom uvijek i bez dozvole, plovi i desnom stranom kanala.
- (5) Plovni objekt iz stavka 2. ovog članka mora tražiti dozvolu za uplovljenje u kanal pozivajući »Signalna postaja Jadrija / Jadrija Station« na VHF radijskom kanalu VTS sektora Ch 9, i to prilikom namjeravanog uplovljavanja ili isplovljavanja iz luke Šibenik, 10 minuta prije dolaska broda pred ulaz u kanal.
- (6) Signale, koji plovnim objektima iz stavka 2. ovoga članka označuju da je plovidba kroz kanal slobodna, odnosno zabranjena, daje »Signalna postaja Jadrija« koji se nalazi na objektu Jadrija sa lijeve strane vanjskog ulaza u kanal.
- (7) »Signalna postaja Jadrija« označuje da je plovidba kanalom slobodna odnosno da je zabranjena, isticanjem svjetala kako slijedi:
- a) da je plovidba slobodna danju i noću: stalno zeleno svjetlo smješteno na ulazima u kanal s jedne i druge strane i to: s vanjske strane na signalnoj kućici »Signalne postaje Jadrija« objekta Jadrija, a sa unutrašnje strane na poziciji rta Burnji
- b) da je plovidba zabranjena danju i noću: stalno crveno svjetlo, smješteno na pozicijama kako je navedeno u točki a. ovoga stavka.
- (8) Svjetla pokrivaju kut od 100° s jedne i druge strane ulaza u kanal. Prolazom plovnog objekta suborice predmetnih svjetala, ista više nisu vidljiva u samom kanalu i plovni objekt tada koristi postojeća svjetla pomorske signalizacije. Domet svjetala je 1 nautička milja.
- (9) Smatra se da je plovidba kanalom zabranjena i kad na pozicijama predmetnih svjetala nije istaknuto nikakvo svjetlo.
- (10) Plovni objekt iz stavka 2. ovoga članka koji kanalom prolazi s vanjske strane kanala, prolaskom rta Burnji dužan je izvijestiti na VHF radijskom kanalu VTS sektora Ch 9 da je kanal slobodan budući da vanjska strana kanala nije vidljiva sa strane »Signalne postaje Jadrija«
- (11) Redoslijed prolaska plovnih objekata iz stavka 2. ovoga članka, odnosno plovidbe plovnih objekata kroz kanal određuje se prema vremenu traženja odobrenja za plovidbu.
- (12) Prednost u redu plovidbe imaju hrvatski ratni brodovi, hrvatski javni brodovi i brodovi koji obavljaju javni obalni linijski promet, uz uvjet da im je plovidba kanalom odobrena u skladu s odredbama ovoga članka.



(13) Plovni objekt, dok plovi kanalom, ne smije, osim u slučaju nužde ili sigurnog manevriranja, pretjecati drugi plovni objekt ili ploviti brzinom koja može izazvati valove koji mogu nanijeti štetu brodovima i drugim objektima u kanalu.

(14) Zabranjeno je sidrenje plovnih objekata u kanalu i pred vanjskim ulazom u kanal, na prostoru ograničenom paralelama koje prolaze kroz svjetla Sv. Nikola i Roženik i meridijanom koji prolazi kroz svjetlo Sv. Nikole te meridijanom koji dodiruje najistokobalniju točku obale otoka Lupac.

(15) Sidrenje brodica, kupanje, plivanje i ronjenje dozvoljeno je samo u uvalama kanala do njihovoga vanjskog ruba.

(16) Zabranjen je ribolov u području kanala Sv. Ante kako je utvrđeno granicama iz stavka 1. ovog članka.

Plovidba Paklenim kanalom

Članak 67.

(1) Područje Paklenog kanala je prolaz između zapadnog dijela južne obale otoka Hvar i skupine otoka Pakleni otoci, omeđeno svjetlom Rt Pelegrin sa zapadne strane i svjetlom na otoku i u Pokonji dol sa jugoistočne strane.

(2) Područjem iz stavka 1. ovog članka zabranjuje se plovidba svim brodovima bruto tonaže 500 i više i svim jahtama bruto tonaže 1000 i više.

(3) Zabranjuje se sidrenje plovnih objekata u radijusu od 0.6 Nm od otoka Galešnik, odnosno od otoka Galešnik do spojnice Rt Špartibutin i Rt Kovača.

(4) Iznimno od stavka 2. ovog članka, dopuštena je plovidba svim brodovima radi uplovljavanja na sidrište ili luku Hvar.

(5) Iznimno od stavka 2. ovog članka dopuštena je plovidba putničkim brodovima koji plove na redovnim linijama u nacionalnoj plovidbi u periodu od 1. 11. do 1. 4.

Plovidba rijekom Neretvom

Članak 68.

(1) Granice plovidbe rijekom Neretvom jesu:

a) na ušću crta koja spaja obalno svjetlo na sjevernoj glavi nasipa s obalnim svjetlom na južnoj glavi nasipa, preko signalne zelene pluta

b) u Metkoviću – jugozapadna strana mosta preko rijeke Neretve.

(2) Plovidba plovnih objekata rijekom Neretvom može se obavljati danju i noću, osim brodova koji prevoze opasne, oneišujuće i štetne terete, a koji mogu ploviti samo od izlaska do zalaska sunca.

(3) Rijekom mogu ploviti plovni objekti s gazom do 4,5 metra i duljine do 80 metara.

(4) Kad se radi smanjene vidljivosti ne vidi obala i plovidbene oznake na rijeci, brodovi i jahte ne smiju ploviti rijekom.

(5) Brod i jahta koji plovi uzvodno dužan je skloniti se s puta brodu ili jahti koji plov



brodice koje plove rijekom moraju se sklanjati s puta brodovima i jahtama.

(6) Brod smije pretjecati drugi brod samo s njegove lijeve strane (boka).

(7) Brod kojega se pretje e dužan je skrenuti na svoju desnu stranu, ako to okolnosti plovno ga puta dozvoljavaju, ostavljaju i slobodan prolaz brodu koji pretje e.

(8) Brod može tegliti samo po jedan brod privezan uz svaki bok, a ukupna širina brodova ne smije iznositi više od 30 metara.

(9) Kad se dva broda, odnosno jahte koji plove u suprotnom smjeru, sretnu na uš u rijeke, brod, odnosno jahta koji plovi nizvodno dužan je oglasiti se jednim dugim zvu nim signalom.

(10) Brod ili jahta koji treba uploviti u rijeku dužan je zaustaviti se ispred uš a rijeke na dovoljnoj udaljenosti da bi omogu io slobodan i siguran prolaz brodu, odnosno jahti koji isplovljava iz rijeke.

(11) Brod ili jahta koji uplovljavaju u rijeku dužni su javiti se Lu koj kapetaniji Plo e, putem VHF ure aja, na VHF radijskom kanalu VTS sektora ispred svjetle e pluta e »Gumanac«, a brod koji isplovljava iz rijeke, dužan je isto uraditi na 1,5 nauti kih milja od uš a.

(12) Kad u plovidbi rijekom prolaze pokraj brodova, ure aja na obali rijeke, mjesta na kojima se izvode hidrotehni ki radovi te naseljenih mjesta, brodovi, jahte i brodice moraju najmanje na udaljenosti od 300 metara od brodova, ure aja, mjesta na kojima se izvode hidrotehni ki radovi te naseljenih mjesta, smanjiti brzinu na 5 v tako da ne ugrožavaju njihovu sigurnost ili ne nanesu štetu. Na ostalim dijelovima rijeke Neretve dozvoljena je plovidba brzinom do 7 v.

(13) Zabranjeno je brodovima i jahtama koji plove rijekom:

a) pretjecati brodove i jahte ili sidriti ispred uš a rijeke, na uš u rijeke, te na ostalim uskim i nepreglednim mjestima rijeke na kojima ometaju ili bi mogli ometati plovidbu

b) sidrenje na plovnom putu izme u svjetle e pluta e »Gumanac« i uš a rijeke, odnosno 500 metara uzvodno ili nizvodno od mosta kod Rogotina

c) obavljanje iskopa iz rijeke na udaljenosti manjoj od 500 metara uzvodno ili nizvodno od mosta kod Rogotina

d) mimoilaženje, pretjecanje ili zaustavljanje ispod mosta ili u neposrednoj blizini mosta

e) presijecati put brodovima i jahtama na na in na koji se ometa brzina i smjer njihove plovidbe.

(14) Plovni objekti mogu ploviti od uš a do mosta kod Rogotina ako njihova najviša nepokretna to ka (vrh jarbola i sl.) iznosi do 16 metara, s time da se ova mjera ra una pri najvišem vodostaju rijeke.

(15) Plovni objekti mogu prolaziti ispod mosta kod Rogotina i to ispod sredine mosta ako njihova najviša nepokretna to ka (vrh jarbola i sl.) iznosi do 14 metara, a ispod strana mosta kod stupova, ako njihova najviša nepokretna to ka iznosi 11 metara, s time da se ova mjera ra una pri najvišem vodostaju rijeke.

(16) Zabranjeno je plovnim objektima ploviti izme u stupova mosta i obale.

(17) Brod i jahta koji plovi nizvodno mora imati sidro na krmi spremno za obaranje



(18) Plovni objekt koji za vrijeme plovidbe rijekom postane nesposoban za manevriranje, mora se usidriti na mjestu na kojem ne može ometati sigurnu plovidbu drugih plovni objekata.

(19) Kad plovni objekt ne obavlja radove na rijeci, dužan je skloniti uređaje i opremu za rad tako da ne strše iznad bokova i povuče se prema obali rijeke, da bi omogućio slobodan prolaz drugim brodovima.

(20) Zabranjeno je postavljati preko rijeke, iznad rijeke, na površini ili dnu rijeke priveze ili druge zapreke koje ometaju slobodan prolaz rijekom.

Plovidba pod Pelješkim mostom

Članak 69.

(1) Glavni plovni put ispod Pelješkog mosta nalazi se između središnjih stupova 7 i 8, gdje je najveća slobodna visina od vodene linije do prostora ispod mosta 55 metara, a najveća širina prolaza brodova i jahti 200 metara.

(2) Glavni plovni put iz stavka 1. ovoga članka dužni su koristiti svi brodovi bruto tonaže 500 i više i jahte bruto tonaže 1000 i više.

(3) Brodovima i jahtama iz stavka 2. ovoga članka dopuštena je plovidba ispod mosta isključivo ukoliko koriste uslugu obalnog peljara odnosno javnim plovnim objektima koji provode poslove iz djelokruga temeljem posebnih propisa.

(4) Pozicija za ukrcaj peljara na zapadnoj strani je 42°56,4' N i 017°31,0' E, na sjeveroistočnoj strani 42°56,1' N i 017°32,76' E, a na jugoistočnoj strani 42°55,4' N i 017°32,76' E.

(5) Brodovi koji prevoze opasne, štetne i onečišćujuće tvari mogu ploviti ispod Pelješkog mosta isključivo za danjeg svjetla.

(6) Zabranjen je prolazak ispod Pelješkog mosta svim plovnim objektima kod vidljivosti manje od 1 nautičke milje.

(7) Plovni objekti iz stavka 2. ovoga članka dužni su neposredno prije prolaska i nakon prolaska ispod Pelješkog mosta izvijestiti VTS službu na VHF radijskom kanalu sektora.

Plovidba rijekom Zrmanjom

Članak 70.

(1) Granice plovidbe rijekom Zrmanjom (u daljnjem tekstu: rijeka) jesu:

a) na ušću – crta koja spaja rt Rijeka – signalna pluta 1a – signalna oznaka broj 2 – rt Struga

b) most na rijeci Zrmanji u Obrovcu

c) korito rijeke između zelenih i crvenih signalnih oznaka.

(2) Plovni objekti ne smiju ploviti rijekom brzinom većom od 8 čvorova.

(3) Zabranjeno je sidrenje i zaustavljanje plovni objekata na rijeci, osim javnim plovnim objektima koji provode poslove iz djelokruga temeljem posebnih propisa.

(4) Zabranjena je plovidba plovni objekata rijekom noću te kad se radi smanjene



vidi obala.

Shema odvojenog prometa Palagruža

Ilanak 71.

(1) Za brodove u plovidbi neškodljivim prolaskom teritorijalnim morem Republike Hrvatske odre uje se shema odvojenog prometa jugozapadno (SW) od otoka Palagruže i to:

a) brodovi u plovidbi sa sjeverozapadnim (NW) kursom od 4 do 7 nauti kih milja južno od svjetionika na otoku Palagruža

b) brodovi u plovidbi sa jugoisto nim (SE) kursom od 9 do 12 nauti kih milja južno od svjetionika na otoku Palagruža.

(2) Izme u op ih smjerova tokova plovidbe iz stavka 1. ovoga lanka ustanovljuje se zona odvajanja.

Plovidba nacionalnim parkovima i parkovima prirode

Ilanak 72.

Tijekom plovidbe podru jem nacionalnih parkova i parkova prirode, plovni objekt dužan je poštivati ograni enja propisana posebnim aktom tijela koje upravlja nacionalnim parkom odnosno parkom prirode

GLAVA III.

AUTOMATSKI SUSTAV IDENTIFIKACIJE BRODA, ZAPISIVA PODATAKA O PUTOVANJU, BRODSKI I DNEVNIK STROJA

Definicije

Ilanak 73.

Za potrebe ove glave Pravilnika pojedini izrazi imaju sljede a zna enja:

1. IMO kodeks je kodeks za istrage pomorskih nesre a i nezgoda, kojeg je usvojila IMO, rezolucijom Skupštine A.849 od 27. studenoga 1997. godine, sa svim izmjenama i dopunama
2. LRIT je sustav pra enja i identifikacije brodova na velikoj udaljenosti (Long Range Identification and Tracking) u skladu s pravilom 19-1, poglavlja V, SOLAS konvencije
3. Rezolucija IMO-a A.917(22) je IMO rezolucija 917(22) pod naslovom »Smjernice za uporabu sustava AIS na brodu«, kako je izmijenjena rezolucijom IMO-a A.956(23) te njene kasnije izmjene i dopune
4. S-VDR – pojednostavljeni zapisiva podataka o putovanju je ure aj ija je svrha da pomogne prilikom utvr ivanju uzroka pomorske nesre e. Funkcionalni zahtjevi kojima mora udovoljavati S – VDR dani su poglavljem V. SOLAS konvencije
5. VDR – zapisiva podataka o putovanju je ure aj ija je svrha da pomogne prilikom utvr ivanju uzroka pomorske nesre e. Funkcionalni zahtjevi kojima mora udovoljavati VDR dani su poglavljem V. SOLAS konvencije i IMO rezolucijom A.861(20) i normi IEC 61996., sa svim kasnijim izmjenama i dopunama.



Uporaba automatskog sustava identifikacije

lanak 74.

(1) Plovni objekti neovisno o državnoj pripadnosti, koji uplovljavaju u luke Republike Hrvatske ili plove u neškodljivom prolasku, moraju biti opremljeni automatskim sustavom identifikacije (AIS) klase A, koji udovoljava zahtjevima poglavlja V SOLAS konvencije, kako je utvrđeno u Prilogu 1. koji je sastavni dio ovoga Pravilnika.

(2) Zapovjednik plovnog objekta opremljenog sustavom iz stavka 1. ovog članka, odgovoran je za neprekinuti rad sustava, osim u slučajevima kada je međunarodnim sporazumima, ugovorima ili normama predviđena zaštita navigacijskih podataka.

(3) Neprekinutim radom sustava iz stavka 2. ovoga članka smatra se se automatsko davanje točnih informacija odgovarajuće opremljenim obalnim stanicama, drugim plovnim objektima, letjelicama, uključujući i identitet plovnog objekta, vrstu, položaj, kurs, brzinu, navigacijski status i druge informacije koje se odnose na sigurnost, te razmjena podataka s obalnim stanicama te korištenje u skladu s rezolucijom IMO A.917(22).

Obveze ribarskih brodova

lanak 75.

(1) Svaki ribarski brod duljine trupa 15 metara i veće, hrvatske državne pripadnosti ili ribarski brod koji se nalazi ili plovi unutarnjim morskim vodama i teritorijalnim morem Republike Hrvatske ili iskrcava ulov u Republici Hrvatskoj mora biti opremljen automatskim sustavom identifikacije broda (AIS) klase A koji udovoljava zahtjevima poglavlja V SOLAS konvencije, kako je utvrđeno u Prilogu 1. koji je sastavni dio ovoga Pravilnika.

(2) Ribarski brodovi iz stavka 1. ovog članka dužni su osigurati neprekinuti rad sustava. U iznimnim slučajevima, automatski sustav identifikacije broda (AIS) može biti isključen ukoliko zapovjednik broda to smatra neophodnim za sigurnost i sigurnosnu zaštitu broda.

Uporaba zapisivanja podataka o putovanju

lanak 76.

Svi brodovi koji uplovljavaju u luke Republike Hrvatske moraju biti opremljeni VDR-om kako slijedi:

- putnički brodovi i brza putnička plovila na međunarodnim putovanjima
- teretni brodovi bruto tonaže 3000 i veće građeni nakon 1. srpnja 2002.
- teretni brodovi bruto tonaže 3000 i veće na međunarodnim putovanjima građeni prije 1. srpnja 2002. godine, koji može biti S-VDR.

Uporaba sustava praćenja i identifikacije brodova na velikoj udaljenosti

lanak 77.

Brodovi na koje se primjenjuje Pravilo 19-1 poglavlja V SOLAS konvencije s pripadajućim standardima i funkcionalnim zahtjevima odobrenim od strane IMO odnosno putni



uklju uju i brza putni ka plovila na me unarodnom putovanju, teretni brodovi, uklju uju i brza teretna plovila bruto tonaže 300 i ve e na me unarodnom putovanju te pokretni odobalni objekti za istraživanje i eksploataciju podmorja, moraju biti opremljeni LRIT opremom koja udovoljava tim standardima i zahtjevima ako pristaju u luke u Republici Hrvatskoj.

Brodski dnevnik

lanak 78.

(1) Brodski dnevnik je brodska knjiga koja sadrži:

- a) podatke o brodu (ime, luka upisa, nacionalni identifikacijski broj (NIB), IMO broj, pozivni znak, bruto i neto tonaža, vrsta broda, nosivost i kategorija plovidbe)
- b) ime i prezime i potpis ovlaštene osobe koja je ovjerila brodski dnevnik, datum ovjere i naziv lu ke kapetanije u kojoj je brodski dnevnik ovjeren i
- c) upute za vo enje broskog dnevnika.

(2) Sadržaj i izgled broskog dnevnika objavljuje se na mrežnim stranicama Ministarstva.

(3) Na in popunjavanja broskog dnevnika propisan je u Prilogu 2. ovoga Pravilnika.

(4) Prije po etka vo enja broskog dnevnika lu ka kapetanija luke upisa broda ovjerava podatke iz stavka 1. ovoga lanka.

Obveza vo enja broskog dnevnika

lanak 79.

(1) Brodski dnevnik dužni su voditi svi brodovi i jahte duljine trupa ve eg od 24 metra.

(2) Iznimno od odredbe stavka 1. ovoga lanka brodski dnevnik nisu dužni voditi brodovi u nacionalnoj plovidbi koji plove isklju ivo u podru ju lokalne plovidbe kako je utvr ena posebnim propisom o kategorijama plovidbe pomorskih brodova.

Vrijeme i jezik vo enja broskog dnevnika

lanak 80.

(1) Brodski dnevnik vodi se za vrijeme plovidbe i boravka broda u luci

(2) Za pomorske objekte na me unarodnom putovanju brodski dnevnik se vodi na engleskom jeziku, a za pomorske objekte u nacionalnoj plovidbi brodski dnevnik se vodi na hrvatskom jeziku.

(3) Dužnost vo enja broskog dnevnika prestaje kada je brod u raspremi.

Upisi u brodski dnevnik

lanak 81.

(1) Upis u brodski dnevnik obavlja se na posebnoj stranici za svaki dan.

(2) Podaci upisani u brodski dnevnik ne smiju se ni na koji na in u initi ne itljivima.

(3) Naknadno se ne smiju unositi nove rije i, re enice ili brojke kojima bi se mijenjao sadržaj ve upisanih podataka.



(4) Pogrešni upisi moraju se precrtati tako da ostanu itljivi, a ispravci moraju imati datum i potpis zapovjednika odnosno ovlaštenog asnika koji je ispravak u inio.

(5) Prostori koji ostanu prazni moraju se prekržiti dvjema crtama.

Ovjera podataka u brodski dnevnik kada brod plovi

lanak 82.

(1) Kada je brod u plovidbi ili se na brodu drži straža, podatke o doga ajima i zapažanjima za vrijeme straže unosi u odgovaraju e rubrike broskog dnevnika asnik palube na straži.

(2) asnik iz stavka 1. ovoga lanka osobno odgovara za unesene podatke, što potvr uje svojim potpisom odmah nakon završene straže.

(3) Odredbe stavka 1. i stavka 2. ovoga lanka primjenjuju se i na zapovjednika broda kada on drži stražu.

(4) Zapovjednik broda dužan je posebno ovjeriti i svaki važniji doga aj unesen u brodski dnevnik.

Ovjera podataka unesenih u brodski dnevnik kada brod ne plovi

lanak 83.

(1) Kada brod ne plovi i kada se na brodu ne drži straža, brodski dnevnik vodi zapovjednik broda ili asnik palube kojeg zapovjednik odredi.

(2) Kada brodski dnevnik vodi asnik palube iz stavka 1. ovoga lanka, zapovjednik broda dužan je svakog dana ovjeriti unesene podatke.

uvanje broskog dnevnika

lanak 84.

(1) Zapovjednik broda je dužan predati mjesno nadležnoj lu koj kapetaniji na uvid brodski dnevnik i presliku stranice broskog dnevnika kod prijave izvanrednog doga aja.

(2) Vlasnik, brodar ili kompanija je dužan uvati brodski dnevnik kojem su sve stranice popunjene najmanje deset godina od dana ovjere novog dnevnika.

Dnevnik stroja

lanak 85.

(1) Dnevnik stroja je brodska knjiga koja sadrži:

a) podatke o brodu (ime i oznaka, luka upisa, nacionalni identifikacijski broj (NIB), IMO broj, pozivni znak, bruto i neto tonaža, vrsta broda, snaga porivnih strojeva i kategorija plovidbe)

b) ime i prezime i potpis ovlaštene osobe koja je ovjerala dnevnik stroja, datum ovjere i naziv lu ke kapetanije u kojoj je dnevnik stroja ovjeren i

c) upute za vo enje dnevnika stroja.

(2) Sadržaj i izgled dnevnika stroja objavljuje se na mrežnim stranicama Ministarstva.

(3) Na in popunjavanje dnevnika stroja propisan je u Prilogu 3. ovoga Pravilnika.



(4) Prije početka vođenja dnevnika stroja, lučka kapetanija luke upisa broda ovjerava podatke iz stavka 1. ovoga članka.

Obveza vođenja dnevnika stroja

članak 86.

Dnevnik stroja dužni su voditi svi brodovi bruto tonaže 50 i više i snage porivnih strojeva veće od 110 kW.

Vrijeme i jezik vođenja dnevnika stroja

članak 87.

- (1) Dnevnik stroja vodi se za vrijeme plovidbe i boravka broda u luci.
- (2) Za pomorske objekte na međunarodnom putovanju dnevnik stroja se vodi na engleskom jeziku, a za pomorske objekte u nacionalnoj plovidbi dnevnik stroja se vodi na hrvatskom jeziku.
- (3) Dužnost vođenja dnevnika stroja prestaje kada je brod u raspremi.

Upisi u dnevnik stroja

članak 88.

- (1) Upis u dnevnik stroja obavlja se na posebnoj stranici za svaki dan.
- (2) Podaci upisani u dnevnik stroja ne smiju se ni na koji način uiniti neotkljivima.
- (3) Naknadno se ne smiju unositi nove riječi, rečenice ili brojke kojima bi se mijenjao sadržaj ve upisanih podataka.
- (4) Pogrešni upisi moraju se precrtati tako da ostanu otkljivi, a ispravci moraju imati datum, pečat i potpis upravitelja stroja odnosno ovlaštenog člasnika koji je ispravak napravio.
- (5) Prostori koji ostanu prazni moraju se prekrižiti dvjema crtama.

Ovjera podataka u dnevnik stroja kada brod plovi

članak 89.

- (1) Kada je brod u plovidbi ili se na brodu drži straža, podatke o događajima i zapažanjima za vrijeme straže unosi u odgovarajuće rubrike dnevnika člasnik stroja na straži.
- (2) Člasnik iz stavka 1. ovoga članka osobno odgovara za unesene podatke, što potvrđuje svojim potpisom odmah nakon završene straže.
- (3) Odredbe stavka 1. i stavka 2. ovoga članka primjenjuju se i na upravitelja stroja kada on drži stražu.
- (4) Upravitelj stroja nadzire vođenje dnevnika i svaki dan svojim potpisom potvrđuje točnost unesenih podataka.
- (5) Zapovjednik broda dužan je povremeno, a najmanje jednom mjesečno te osobito nakon svakog važnijeg događaja, pregledati i potpisati dnevnik stroja.

Ovjera podataka unesenih u dnevnik stroja kada brod ne plovi



Ilanak 90.

- (1) Kada brod ne plovi i kada se na brodu ne drži straža, dnevnik stroja vodi upravitelj stroja ili asnik stroja kojeg upravitelj stroja odredi.
- (2) Kada dnevnik stroja vodi asnik stroja iz stavka 1. ovoga lanka, upravitelj stroja dužan je svakog dana ovjeriti unesene podatke.

uvanje dnevnika stroja

Ilanak 91.

- (1) Zapovjednik broda je dužan predati mjesno nadležnoj lu koj kapetaniji na uvid dnevnik stroja i presliku stranice dnevnika stroja kod prijave izvanrednog doga aja.
- (2) Vlasnik, brodar ili kompanija je dužan uvati dnevnik stroja kojem su sve stranice popunjene najmanje deset godina od dana ovjere novog dnevnika stroja.

DIO ETVRTI

NADZOR I UPRAVLJANJE POMORSKIM PROMETOM

GLAVA I.

OP E ODREDBE

Primjena

Ilanak 92.

- (1) Odredbe ovoga dijela Pravilnika primjenjuju se na nadzor i upravljanje pomorskim prometom i pomorske objekte koji se nalaze ili plove unutarnjim morskim vodama, teritorijalnim morem i gospodarskim pojasom Republike Hrvatske.
- (2) Ništa propisano ovim dijelom Pravilnika ne osloba a pomorski objekt od odgovornosti za sigurnost plovnog objekta, sigurnost plovidbe, ljudske živote i zaštitu morskog okoliša.

Definicije

Ilanak 93.

Za potrebe ove glave Pravilnika pojedini izrazi imaju sljede a zna enja:

1. bdijenje je kontinuirana dostupnost pomorskog objekta u stalnom slušanju propisanih VHF radijskih kanala ovisno o opremljenosti pomorskog objekta
2. LKC operater (LKCO) je na odgovaraju i na in osposobljen službenik LKC u luci otvorenoj za me unarodni javni promet ili luci posebne namjene, koji prati i koordinira rad lu kih službi (teglja i, peljari, agenti, koncesionari i druge) te pristajanje, sidrenje, boravak i plovidbu plovnih objekata na lu kom podru ju
3. Lu ki kontrolni centar (u daljnjem tekstu: LKC) je služba lu ke uprave u luci otvorenoj za me unarodni javni promet ili luci posebne namjene koja koordinira i prati pristajanje, sidrenje, boravak i plovidbu plovnih objekata na lu kom podru ju 24 sata dnevno ustrojena u skladu s posebnim propisima
4. komunikacija je predaja i primanje govornih ili pisanih poruka, odnosno podatak



frekvencijama VHF radijskih kanala propisanih Meunarodnim pravilnikom o radio komunikacijama koji regulira namjenu i redoslijed korištenja radijskih kanala za radiotelefoniju u VHF valnom području

5. Nacionalni centar sigurnosti plovidbe je centar sa sjedištem u Rijeci koji za područje nadležnosti svih luki kapetanija obavlja poslove traganja i spašavanja osoba u pogibelji na moru, nadzora i upravljanja pomorskim i riječnim prometom te ostale poslove propisane posebnim propisom o unutarnjem ustrojstvu Ministarstva

6. određuje se luka, sidrište ili bilo koje drugo mjesto prema kojem brod plovi

7. VHF radijski kanal je kanal za radiotelefoniju u VHF valnom području (od 156 MHz do 174 MHz) kako su definirani Prilogom 18 Meunarodnog pravilnika o radio komunikacijama Meunarodne telekomunikacijske unije (ITU). Za rad VHF pomorske radijske službe koristi se 56 VHF kanala od kojih VHF kanal 16 (156.800 MHz) služi za pozivanje i komunikaciju u slučaju pogibelji te za pozivanje u svrhu ostale komunikacije, VHF kanal 70 (156.525 MHz) služi za DSC poziv, bez obzira na vrstu poziva, dok ostali VHF kanali služe za sve ostale vrste komunikacije

8. VTMIS sustav je tehnički sustav za nadzor i upravljanje pomorskim prometom kojeg čine uređaji i oprema za automatsku identifikaciju brodova (AIS), radarski uređaji i oprema, pomorski radio komunikacijski uređaji i oprema, elektroničke pomorske karte i sustav nadzornih kamera, kao i Hrvatski integrirani pomorski informacijski sustav – CIMIS

9. VTS centar je centar iz kojeg VTS služba pruža VTS usluge

10. VTS operater (VTSO) je na odgovarajući način osposobljen službenik u službi nadzora i upravljanja pomorskim prometom koji je raspoređen na radno mjesto u VTS službi i ovlašten pružati VTS usluge

11. VTS plan plovidbe je plan kretanja plovnog objekta VTS područjem koji je međusobno dogovoren i utvrđen izmeđuvTS operatera i plovnog objekta

12. VTS područje je područje koje obuhvaća unutarnje morske vode, teritorijalno more i gospodarski pojas Republike Hrvatske u kojem se obavljaju poslovi nadzora i upravljanja pomorskim prometom, a koje se sastoji od više VTS sektora

13. VTS prikaz pomorskog prometa je situacijski prikaz plovnih objekata i njihovog kretanja VTS područjem, kao i drugih raspoloživih podataka o okolnostima koje utječu na pomorski promet, a koji je na raspolaganju VTS operateru radi procjene situacije i pružanja VTS usluga

14. VTS sektor je dio VTS područja koje obuhvaća navigacijsku cjelinu te omogućuje cjelovit nadzor i upravljanje plovidbom od strane VTS operatera. VTS operater istodobno može nadzirati više VTS sektora. VTS sektor može biti:

- sektor nadzora (Surveillance area)
- sektor upravljanja (Routing area)
- sektor manevriranja (Manoeuvring Area) i
- sektor zabranjene plovidbe (Exclusion Area)



15. VTS služba je služba nadzora i upravljanja pomorskim prometom Ministarstva ovlaštena za pružanje VTS usluga, koja ima mogućnost međjelovanja s pomorskim objektima i reagiranja u promjenjivim plovidbenim okolnostima, a njezini zadaci su osigurati sigurnu plovidbu i održavanje sigurnosti plovidbe i zaštite okoliša te poštivanje propisa koji se odnose na plovidbu

16. VTS usluge su usluge pružanja informacija od značaja za sigurnu plovidbu pomorskim objektima, te mogu uključivati i usluge pružanja plovidbenih savjeta i podrške u plovidbi pomorskim objektima, kao i poslove organizacije plovidbe i upravljanja pomorskim prometom.

Provođenje nadzora i upravljanja pomorskim prometom

Članak 94.

Nadzor i upravljanje pomorskim prometom provodi se kroz suradnju nadležnih službi Nacionalnog centra sigurnosti plovidbe i lučkih kapetanija s pomorskim objektima koji plove ili se nalaze u području nadzora i upravljanja.

Obavljanje poslova nadzora i upravljanja pomorskim prometom

Članak 95.

(1) Poslove nadzora i upravljanja pomorskim prometom obavlja služba nadzora i upravljanja pomorskim prometom Nacionalnog centra sigurnosti plovidbe i lučkih kapetanija u suradnji s lučkim upravama, trgovačkim društvom Plovput i Hrvatskim hidrografskim institutom.

(2) Područje nadzora i upravljanja pomorskim prometom obuhvaća luke, unutarnje morske vode, teritorijalno more i gospodarski pojas Republike Hrvatske.

Privremeno zatvaranje određenog dijela plovnog puta, luke ili dijela luke za pomorski promet

Članak 96.

(1) U slučaju neposredne opasnosti za ljudske živote na moru, sigurnost plovidbe ili okoliš, djelatnik ovlašten za nadzor i upravljanje pomorskim prometom Nacionalnog centra sigurnosti plovidbe i lučkih kapetanija može narediti privremeno zatvaranje određenog dijela plovnog puta, luke ili dijela luke za pomorski promet.

(2) Djelatnik ovlašten za nadzor i upravljanje pomorskim prometom Nacionalnog centra sigurnosti plovidbe može narediti privremeno zatvaranje određenog dijela plovnog puta.

(3) Odluka iz stavka 2. ovoga članka se donosi na temelju stanja mora i vremenskoj prognozi Državnog hidrometeorološkog zavoda i VTS prikaza pomorskog prometa i procjeni djelatnika iz stavka 2. ovog članka.

(4) Djelatnik ovlašten za nadzor i upravljanje pomorskim prometom lučkih kapetanija može narediti privremeno zatvaranje luke, dijela luke ili sidrišta.

(5) Odluka iz stavka 4. ovoga članka se donosi na prijedlog tijela koje upravlja lukom, na temelju stanja mora i vremenskoj prognozi Državnog hidrometeorološkog zavoda, parametara maksimalne dopuštene jačine vjetrova i valova propisanih pravilnikom o redu u pojedinoj luci. Dostavljenih od strane tijela koje upravlja lukom u skladu s odredbama posebnog



ure uje podru je održavanja reda u lukama i procjeni djelatnika iz stavka 4. ovog lanka.

(6) U slu aju kada nadležna lu ka kapetanija nema dežurnu službu koja radi 24 sata, djelatnik iz stavka 2. ovoga lanka može narediti privremeno zatvaranje luke, dijela luke ili sidrišta.

(7) Promjenom okolnosti zbog kojih su donesene naredbe iz stavaka 2. i 4. ovoga lanka, djelatnici iz stavka 1. ovog lanka donose odluku o poništenju naredbe o zatvaranju plovnog puta, luke, dijela luke ili sidrišta.

(8) Kada okolnosti zahtijevaju hitno djelovanje radi spre avanja neposredne opasnosti za ljudske živote na moru, sigurnost plovidbe ili okoliš, djelatnici iz stavka 1. ovog lanka naredbe iz stavaka 2., 4., 6. i 7. ovoga lanka, donose usmenim rješenjem ili putem elektroni ke pošte svim zainteresiranim stranama.

(9) Zapovjednik broda i svi ostali subjekti uklju eni u plovidbeni poduhvat ili lu ke operacije dužni su odmah postupiti po usmenom rješenju iz stavka 2., 4., 6. i 7. ovoga lanka.

(10) Djelatnik iz stavka 7. ovog lanka dužan je sastaviti pisani otpravak usmenog rješenja i dostaviti ga stranci bez odgode, a najkasnije u roku od 48 sati od trenutka donošenja usmenog rješenja.

(11) Pisani otpravak iz stavka 10. ovoga lanka mora sadržavati opis situacije i dokumentaciju na osnovu koje su izre ene naredbe iz stavaka 2., 4., 6. i 7. ovoga lanka.

GLAVA II.

SUSTAV VTS POSLOVA

POGLAVLJE I.

OBAVLJANJE VTS POSLOVA, VTS PODRU JA I LU KI KONTROLNI CENTAR

Podru je i na in obavljanja VTS poslova

lanak 97.

(1) VTS poslovi se obavljaju u VTS podru ju u skladu s:

– Pravilom 12. glave V SOLAS Konvencije radi sigurnosti i u inkovitosti pomorskog prometa i zaštite morskog okoliša od one iš enja sa plovnih objekata

– IMO VTS smjernicama i IALA VTS priru nikom.

(2) VTS poslovi se obavljaju u skladu s odredbama ove glave Pravilnika i Postupkom upravljanja i nadzora pomorskim prometom VTS službe.

(3) Podrobni podaci o VTS poslovima objavljuju se na službenim pomorskim navigacijskim kartama i publikacijama.

Poslovi obavještavanja pomorskih objekata

lanak 98.

(1) Poslovi obavještavanja pomorskih objekata obuhva aju:

a) podatke o drugim plovnim objektima u VTS podru ju



- b) meteorološke i hidrografske podatke
- c) podatke o prihvatu broda u luci (vez/sidrište)
- d) podatke o peljarenju
- e) podatke o uvjetima na plovnom putu
- f) podatke o stanju objekata sigurnosti plovidbe
- g) podatke o opasnostima koje mogu predstavljati ugrozu plovnim objektima
- h) druge podatke koji mogu biti od utjecaja za sigurnost pomorskog prometa.

(2) Obavješćavanje iz stavka 1. ovoga članka može obuhvaćati uslugu pružanja podataka pomorskim objektima u slijedećim slučajevima:

- a) kada je očit neposredna i ozbiljna opasnost od pomorske nezgode
- b) kada pomorski objekt ne poštuje opća pravila struke koja se odnose na sigurnost plovidbe i time neupitno ugrožava sigurnost plovidbe ili okoliša
- c) kada pomorski objekt ne poštuje propise koji se odnose na sigurnost plovidbe ili plovidbu općenito
- d) kada pomorski objekt ne raspolaže s dovoljno informacijama o mogućoj prijetnji sigurnosti plovidbe ili je to vrlo vjerojatno
- e) kada bi uobičajena primjena pravila struke pomorskog objekta u nekom kasnijem trenutku mogla stvoriti složene prometno-plovidbene okolnosti.

(3) Podaci iz stavka 1. i 2. ovog članka dostavljaju se prilikom obveznog javljanja plovnog objekta, na zahtjev plovnog objekta ili kada VTSO procijeni neophodnim za sigurnost pomorskog prometa.

(4) Podaci iz stavka 2. ovog članka dostavljaju se kada VTSO procijeni neophodnim za sigurnost pomorskog prometa ili zaštitu morskog okoliša.

(5) Plovni objekt je dužan na vlastitu odgovornost uzeti u razmatranje podatke dostavljene u skladu s odredbama ovoga članka.

(6) Podaci iz stavka 1. točke b) ovog članka temelje se na službenim meteorološkim izvješćima Državnog hidrometeorološkog zavoda.

(7) Podaci iz stavka 1. točke e), f), g) i h) ovog članka temelje se na službenim obavijestima za pomorce (radiooglasima, SECURITE poruke i dr.).

Upravljanje pomorskim prometom

Članak 99.

(1) VTS služba prati i upravlja pomorskim prometom kako bi se osigurala sigurna i učinkovita plovidba VTS područjem.

(2) Ukoliko odredbama ovog Pravilnika nije drugačije propisano u obavljanju poslova iz stavka 1. ovog članka VTSO može dati sljedeće naloge jednom ili više pomorskih objekata ili svim pomorskim objektima u VTS području:



- a) zabraniti prolaz ili zabraniti plovidbu određenim područjem nekom plovnom objektu ili skupini plovnih objekata
- b) zabraniti pretjecanje ili utvrditi područje pretjecanja
- c) zabraniti isplavljenje iz luke ili sidrišta ili ulazak u VTS područje
- d) zabraniti uplovljavanje u luku ili sidrenje ili izlazak iz VTS područja
- e) razdvojiti pomorski promet vremenski i/ili prostorno
- f) dopustiti ili ograničiti brzinu preko dna
- g) odrediti VTS plan putovanja za brodove koji prevoze opasne, štetne ili oneišujuće tvari ili obavljaju tegljenje ili su na drugi način ograničenih sposobnosti manevriranja
- h) zabraniti sidrenje i odrediti područje sidrenja.

(3) U obavljanju poslova iz stavka 1. ovog članka VTSO daje slijedeća dopuštenja pomorskim objektima u VTS području:

- a) dopuštenje za ulazak u VTS područje
- b) dopuštenje za isplavljenje u VTS području
- c) dopuštenje za sidrenje u VTS području
- d) dopuštenje za odstupanje od primjene odredbi dijela trećeg i dijela četvrtog ovoga Pravilnika i posebnog propisa kojim se uređuje plovidba u određenim morskim područjima Republike Hrvatske kada je isto predviđeno tim propisima

(4) U obavljanju poslova iz stavka 2. točke e. VTSO može:

- a) odrediti brodsku sigurnosnu zonu (ship safety zone) – kružnicu oko pomorskog objekta unutar koje je zabranjen pristup svim drugim brodovima osim uz posebno odobrenje pri čemu veličina zone odgovarati dimenzijama plovnog puta, veličini i karakteristikama pomorskog objekta, teretu i stupnju rizika
- b) odrediti vremensko razdvajanje pomorskog prometa na način da se plovnom objektu osigura isključiva uporaba određenog područja ili ograničenog prolaza na određeno vremensko razdoblje
- c) odrediti razdvajanje pomorskog prometa prema udaljenosti pri čemu se pomorskim objektima utvrđuje minimalna međusobna udaljenost s ciljem prolaza kritičnih ili određenih područja i ograničenih prolaza.

(5) Nalozima i dopuštenjima iz stavka 2., 3. i 4. ovoga članka zapovjednik se obvezuje obaviti određenu radnju i postići određeni plovidbeni cilj pri čemu je na izvršenju određene radnje odgovornost zapovjednika.

(6) Nalozi i dopuštenja iz stavka 2., 3. i 4. ovoga članka temelje se na VTS prikazu pomorskog prometa.

(7) Brodovi na međunarodnim kružnim putovanjima dužni su VTS službi dostaviti plan plovidbe na odobrenje najmanje 3 sata prije isplavljenja iz hrvatske luke, odnosno najmanje 3 sata prije uplovljavanja u teritorijalno more Republike Hrvatske, ako dolaze iz strane luke.



(8) Plan plovidbe brodovi iz stavka 7. ovoga lanka dostavljaju, a VTS služba potvrđuje zaprimanje i odobrava isti putem elektroničke pošte ili drugih dostupnih komunikacijskih sredstava.

Podrška plovnom objektu

članak 100.

(1) VTS služba pruža podršku plovnom objektu informirajući ga o slijedećim podacima temeljenim na VTS prikazu pomorskog prometa:

- a) kursu i brzini preko dna plovnog objekta
- b) poziciji plovnog objekta u odnosu na smjer plovnog puta ili u odnosu na međutočke plovidbe
- c) poziciji, identifikaciji i namjerama drugih plovnih objekata u njegovoj blizini
- d) upozorenja na pojedine plovne objekte u plovidbi i sličinu.

(2) Podršku iz stavka 1. ovoga lanka VTSO pruža na izričiti zahtjev zapovjednika plovnog objekta te ista započinje nakon izričite potvrde prihvatanja pružanja iste od strane VTSO.

(3) Plovni objekt može zatražiti podršku iz stavka 1. ovoga lanka u otežanim uvjetima za navigaciju ili otežanim meteorološkim uvjetima, u slučaju kvara ili nepravilnosti u radu navigacijske opreme plovnog objekta ukoliko nije ugrožena sigurnost broda, ljudi ili okoliša, te može zatražiti utvrđivanje VTS plana plovidbe.

(4) Pružanje podrške iz stavka 1. ovoga lanka započinje kada VTSO i zapovjednik plovnog objekta postignu dogovor u svezi komunikacijskih procedura, VTMISS uređaja pomoću kojeg ili kojih se pruža usluga te plana plovidbe.

(5) Podrška iz stavka 1. ovoga lanka isključivo je savjetodavna te je zapovjednik plovnog objekta dužan na vlastitu odgovornost uzeti u razmatranje podatke pružene u skladu s odredbama ovoga lanka.

(6) VTSO nadzire rezultate podrške pružene u skladu s odredbama ovoga lanka.

Poslovi nadzora

članak 101.

(1) VTS služba obavlja poslove nadzora nad sigurnosti plovidbe i prikupljanja podataka o pomorskim objektima i pomorskom prometu VTMISS sustavom u VTS području.

(2) VTS služba nadzire primjenu sustava usmjerene i odijeljene plovidbe na Jadranskom moru koje je usvojila IMO.

(3) VTS služba nadzire primjenu sustava obveznog javljanja brodova u Jadranu (ADRIREP) iz stavka 6. ovoga lanka.

(4) VTS služba u slučajevima iz dijela V. ovoga Pravilnika, VTS usluge pruža na zahtjev MRCC Rijeka ili nadležne lučke kapetanije.

(5) Radi obavljanja poslova iz ovoga lanka VTSO je ovlašten stupiti u komunikaciju s plovnom objektom i zatražiti podatke o pomorskom objektu, drugim pomorskim objektima ili

prometu u neposrednoj blizini tog pomorskog objekta.

(6) Tankeri za ulja od 150 BT ili ve i i svi brodovi od 300 BT ili ve i koji prevoze kao teret opasne, one iš uju e ili štetne tvari u rasutom ili upakiranom stanju dužni su dostavljati podatke Nacionalnoj središnjici sukladno rezoluciji Odbora za zaštitu morskog okoliša IMO, MSC.139(76) od 5. prosinca 2002. godine o sustavu obveznog javljanja brodova u Jadranu (ADRIREP), a kako je objavljena u Oglasu za pomorce Hrvatskoga hidrografskoga instituta, svezak 5 od svibnja 2003.

(7) Svi brodovi na koje se primjenjuje glava V. pravilo 19. SOLAS konvencije dužni su za vrijeme plovidbe gospodarskim pojasom imati uklju en sustav za automatsku identifikaciju (AIS) te putem istog dostavljati stati ke, dinami ke i podatke o putovanju, uklju uju i podatke o opasnom teretu, sukladno odgovaraju im Smjernicama IMO.

VTS podru ja

lanak 102.

(1) VTS podru je dijeli se na sljede e VTS sektore s dodijeljenim VHF radijskim kanalima:

- a) sektor A VHF radijski kanali: Ch 10, Ch 60
- b) sektor B VHF radijski kanali: Ch 10, Ch 60
- c) Sektor RIJEKA VHF radijski kanali: Ch 14, Ch 62
- d) Sektor ZADAR VHF radijski kanali: Ch 12, Ch 60
- e) Sektor ŠIBENIK VHF radijski kanali: Ch 14, Ch 60
- f) Sektor SPLIT VHF radijski kanali: Ch 12, Ch 62
- g) Sektor PLO E VHF radijski kanali: Ch 14
- h) Sektor DUBROVNIK VHF radijski kanali: Ch 12.

(2) Pored VTS sektora iz stavka 1. ovog lanka VTS podru je dijeli se na sljede e sektore manevriranja s dodijeljenim VHF radijskim kanalima:

- a) Pula: VHF radijski kanal: Ch 9
- b) Rijeka: VHF radijski kanal: Ch 9
- c) Zadar: VHF radijski kanal: Ch 9
- d) Šibenik: VHF radijski kanal: Ch 9
- e) Split: VHF radijski kanal: Ch 9
- f. Plo e: VHF radijski kanal: Ch 9
- g. Dubrovnik: VHF radijski kanali: Ch 9.

(3) U sektorima manevriranja iz stavka 2. ovoga lanka te u lu kim podru jima, VTS služba pruža VTS usluge samo u slu aju neposredne i ozbiljne opasnosti za sigurnost plovidbe.

(4) Granice sektora iz stavka 1. i 2. ovoga lanka propisane su skupovima geografskih koordinata i grafi kim prikazima u Prilogu 4. koji ini sastavni dio ovoga Pravilnika.



(5) Sektori iz stavka 1. to aka a. i b. jesu sektori nadzora, a sektori iz stavka 1. to aka c. – h. jesu sektori upravljanja.

(6) Radijski kanali Ch 60 i Ch 62 sekundarni su VTS VHF radijski kanali na kojima se pružanje VTS usluga, bdijenje i komunikacija obavlja ukoliko VTSO tako zatraži od jednog, više ili svih plovnih objekata u VTS sektoru.

Lu ki kontrolni centar

lanak 103.

(1) Tijela koja upravljaju lukama državnog zna aja i luke posebne namjene – industrijska i brodogradilišna luka, dužne su ustanoviti lu ki kontrolni centar (LKC).

(2) Po potrebi, LKC mogu ustanoviti i županijske lu ke uprave, ovisno o koli ini i intenzitetu pomorskog prometa u pojedinoj luci.

(3) Dva ili više tijela koja upravljaju lukom mogu uz suglasnost nadležne lu ke kapetanije, posebnim aktom utvrditi dodjeljivanje poslova planiranja, koordinacije i organizacije pomorskoga prometa u sektoru manevriranja odnosno zemljopisno povezanom podru ju jednom lu kom kontrolnom centru, radi uskla ivanja pružanja lu kih i ostalih usluga, u skladu s posebnim propisom kojim se ure uje red u lukama.

(4) U slu aju iz stavka 3. ovoga lanka, lu ki kontrolni centar smatra se jedinstvenom kontakt to kom prema lu koj kapetaniji, VTS službi, MRCC Rijeka, pomorskoj peljarskoj službi i drugim pružateljima lu kih usluga u djelokrugu obavljanja onih poslova koji su mu dodijeljeni posebnim aktom u skladu s posebnim propisom kojim se ure uje red u lukama.

(5) U sektorima manevriranja i lu kom podru ju tijelo koje upravlja lukom pruža usluge lu kih kontrolnih centara na VHF radijskom kanalu VTS sektora.

(6) U slu ajevima iz lanka 113. i 114. tijelo koje upravlja lukom / LKC dužno je pomorskom objektu dati ili uskratiti odobrenje za privez/sidrenje ili redosljed priveza/sidrenja odnosno suglasnost za isplovljenje, te dati sljede e podatke:

a) mjesto sidrenja/priveza ili

b) redosljed priveza/sidrenja odnosno odobrenje za isplovljenje

c) podatke o lu kim uslugama.

(7) Odobrenje iz stavka 6. ovog lanka izdaje se brodu što je mogu e ranije, a najkasnije nakon ukrcaja peljara, ukoliko brod uzima peljara.

(8) Pored obveza javljanja iz lanka 111., 112., 113. i 114. te usluga iz stavka 6. ovoga lanka, tijelo koje upravlja lukom može uz suglasnost nadležne lu ke kapetanije i VTS službe, posebnim aktom utvrditi i druge obveze komunikacije, usluge lu kih kontrolnih centara i obveze pomorskih objekata u lu kom podru ju ukoliko se istima ne ometa ili sprje ava pružanje VTS usluga, u skladu s posebnim propisom kojim se ure uje red u lukama.

POGLAVLJE 2.

INFORMACIJSKA PODRŠKA BRODICAMA I JAHTAMA



VTS usluge za jahte i brodice

Ilanak 104.

- (1) VTS služba pruža informacijsku podršku brodicama i jahtama (nautical Information Service – nIS) od značaja za sigurnu plovidbu u VTS području.
- (2) Informacijska podrška iz stavka 1. ovog članka obuhvaća uslugu pružanja sljedećih podataka:
- podaci o službama nadležnim za sigurnost pomorskog prometa
 - meteorološki podaci
 - hidrografski podaci
 - podaci o stanju objekata sigurnosti plovidbe
 - podaci o opasnostima koje mogu predstavljati ugrozu brodicama/jahtama
 - drugi podaci koji mogu biti od značaja za sigurnost pomorskog prometa.
- (3) Pružanje podataka iz stavka 1. i stavka 2. ovoga članka osigurava se elektroničkom dostavom podataka.
- (4) Podaci iz stavka 2. točke b. ovog članka temelje se na službenim podacima Državnog hidrometeorološkog zavoda.
- (5) Podaci iz stavka 2. točke c. ovog članka temelje se na službenim hidrografskim podacima Hrvatskog hidrografskog instituta.
- (6) Podaci iz stavka 2. točke d. ovog članka temelje se na službenim obavijestima za pomorce (radiooglas, SECURITE poruke i dr.).
- (7) Brodice i jahte dužne su na vlastitu odgovornost uzeti u razmatranje podatke pružene u skladu s odredbama ovog članka.
- (8) Korisnici informacijske podrške utvrđene ovim člankom, svojevremeno Ministarstvu na raspolaganje mogu davati osobne i kontakt podatke s ciljem unapređenja usluge, a koji podaci mogu uključivati, ime i prezime, OIB, kontakt telefon / mobilni telefon, adresu elektroničke pošte i druge podatke, u skladu s odredbama posebnih propisa o zaštiti osobnih podataka.

GLAVA III.

SUSTAV JAVLJANJA I OBVEZE BDIJENJA

Sustav obveznog javljanja

Ilanak 105.

- (1) Sustav obveznog javljanja plovniha objekata uspostavlja se u skladu s:
- točkom 4. Pravila 11. Glave V. SOLAS Konvencije radi sigurnosti i učinkovitosti pomorskog prometa i zaštite morskog okoliša od onečišćenja sa plovniha objekata
 - preporukama IMO rezolucije A.851(20).
- (2) Odredbe ove glave Pravilnika ne utječu na obveze javljanja brodova prema rezolu...
za zaštitu morskog okoliša IMO-a o sustavu obaveznog javljanja brodova u Jadranu

te na druge obveze javljanja pomorskih objekata utvrđene posebnim propisima.

(3) Odredbe ove glave Pravilnika koje se odnose na plovni objekt primjenjuju se na zapovjednika i posadu plovnog objekta.

(4) Odredbe ove glave Pravilnika u pogledu obveza javljanja ne primjenjuju se na ratne brodove za koje se posebnim postupcima utvrđuju obveze javljanja.

(5) Podaci o sustavu obveznog javljanja plovnih objekata objavljuju se na službenim pomorskim navigacijskim kartama i publikacijama.

Sustav bdijenja

Ilanak 106.

(1) Brodovi i jahte kada se nalaze ili plove VTS područjem, osim Sektora A, dužni su bdjeti na VHF radijskom kanalu VTS sektora u kojem se nalaze.

(2) Brodovi i jahte koje se nalaze ili plove Sektorom A te ostali pomorski objekti koji se nalaze ili plove VTS područjem i imaju brodsku VHF radio postaju mogu bdjeti na VHF radijskom kanalu VTS sektora u kojem se nalaze.

Komunikacija

Ilanak 107.

(1) Svi plovni objekti dužni su komunikaciju s VTS službom, lučkom kapetanijom i tijelom koje upravlja lukom obavljati na VHF radijskom kanalu VTS sektora u kojem se nalaze.

(2) U iznimnim situacijama komunikacija se može obaviti i putem drugih dostupnih komunikacijskih sredstava (telefonom, elektroničkom poštom i drugo).

(3) Komunikacija se u pravilu obavlja na engleskom jeziku koristeći IMO standardne pomorske komunikacijske izraze prema rezoluciji A.918(22), a iznimno dopuštena je komunikacija na hrvatskom jeziku.

(4) Komunikacija izmeđ u VTS službe, odnosno tijela koje upravlja lukom i pomorskog objekta i obrnuto se obavlja kad god je to moguće uporabom komunikacijskih poruka i njihovih oznaka kako su utvrđene u Prilogu 5. koji čini sastavni dio ovoga Pravilnika.

Obaveza primjene

Ilanak 108.

(1) Sudjelovanje u VTS poslovima iz glave II. ovoga dijela Pravilnika obavezno je za:

a) brodove bruto tonaže 150 i veće

b) brodove duljine trupa 50 metara i veće

c) brodove na međunarodnim putovanjima

d) plovne objekte ograničenih manevarskih sposobnosti

e) plovne objekte koji prevoze opasne, štetne ili onečišćujuće tvari

f) sve plovne objekte neovisno o duljini, tonaži i namjeni koji predstavljaju rizik ili s



situaciji potencijalnog rizika za navigaciju, sigurnost plovidbe, sigurnost osoba ili okoliš

g) brodove koji tegle ili potiskuju drugi pomorski objekt, bez obzira na njihovu duljinu.

(2) Plovni objekti iz stavka 1. ovoga lanka dužni su:

a) izvješivati VTS službu o položaju i namjerama na VHF radijskom kanalu VTS sektora u skladu s odredbama ovoga Pravilnika i uputama objavljenim u službenim pomorskim navigacijskim kartama i publikacijama

b) slijediti upute VTSO, kada one imaju snagu naloga

c) uzimati u razmatranje podatke dobivene od VTSO.

(3) Zapovjednik plovnog objekta iz stavka 1. ovoga lanka odgovoran je za upravljanje plovnim objektom kada sudjeluje u VTS uslugama, te je u slučaju spriječenosti o istome dužan obavijestiti VTS službu.

(4) Iznimno od stavka 2. točka a. ovoga lanka, brodovi u domaćem linijskom prijevozu kada plove u skladu s objavljenim plovidbenim redom te luke i tegljači kada obavljaju poslove luke i tegljenja, nisu dužni izvješivati VTS službu.

(5) U VTS uslugama iz glave II. ovoga dijela Pravilnika mogu dobrovoljno sudjelovati i drugi brodovi, te jahte duljine trupa 40 metara i veće.

(6) Iznimno od stavka 2. točka a. ovoga lanka, javni brodovi koji nisu opremljeni sustavom za automatsku identifikaciju (AIS), dužni su izvješivati VTS službu putem telefona.

Uplovljavanje u VTS područje

Članak 109.

(1) Pomorski objekt iz članka 108. ovoga Pravilnika, koji namjerava uploviti sa međunarodnog putovanja u VTS područje dužan je 15 minuta prije ulaska u Sektor B dati Pred-ulazno izvješive (Pre – Entry Report) VTS službi navodeći:

a) ime broda

b) međunarodni pozivni znak

c) gaz

d) odredište

e) procijenjeno vrijeme dolaska (ETA)

f) ostale informacije po zahtjevu VTSO.

(2) Odredba stavka 1. ovoga lanka ne odnosi se na pomorski objekt koji sadržaj izvješiva dostavlja sustavom za automatsku identifikaciju (AIS) te ne plovi prema odredištu koje se nalazi u VTS području, kao ni na brod koji je obveznik i ispunjava obveze javljanja brodova u sustavu obveznog javljanja brodova u Jadranu (ADRIREP) prema rezoluciji MSC.139(76) Odbora za pomorsku sigurnost IMO.

Uplovljavanje u VTS sektor



Ilanak 110.

(1) Pomorski objekt iz Ilanak 108. ovoga Pravilnika, koji namjerava uploviti u Sektor RIJEKA, ZADAR, SPLIT, ŠIBENIK, PLO E ili DUBROVNIK dužan je 15 minuta prije, a najkasnije prilikom ulaska u sektor dati Izvješ e o poziciji (Position Report) VTS službi na VHF radijskom kanalu tog sektora navode i:

- a) ime broda
- b) me unarodni pozivni znak
- c) gaz
- d) odredište
- e) procijenjeno vrijeme dolaska (ETA)
- f) iznimno, dodatne informacije na zahtjev VTSO.

(2) Uplovljavanje iz stavka 1. ovoga Ilanak podložno je odobrenju VTS službe. Po zaprimanju izviješ a VTS služba daje uputu o daljnjem postupanju.

Uplovljavanje u luku

Ilanak 111.

Pomorski objekt iz Ilanak 108. ovoga Pravilnika, koji namjerava uploviti u luku, na vez ili sidrište dužan je o tome izvijestiti tijelo koje upravlja lukom/LKC na VHF kanalu sektora manevriranja najmanje 15 minuta prije ulaska u sektor manevriranja, te dati Ulazno izvješ e (Entry Report) navode i:

- a) ime broda
- b) pozivni znak
- c) iskaz namjere: »uplovljavanje u luku« odnosno »doblazak na sidrište«.

Izvješ e o dolasku

Ilanak 112.

(1) Pomorski objekti iz Ilanak 108. ovoga Pravilnika, koji su se vezali ili usidrili u luci dužni su o tome izvijestiti tijelo koje upravlja lukom/LKC neposredno po dovršetku te radnje te dati Dolazno izvješ e (Arrival Report) na VHF kanalu sektora manevriranja, navode i:

- a) ime broda
- b) pozivni znak
- c) iskaz stanja: »vezan/usidren«, te mjesto priveza ili poziciju sidrenja.

(2) Ako brod uplovljava u luku koja se ne nalazi u sektoru manevriranja brod mora dati Dolazno izvješ e na na in propisan u stavku 1. ovoga Ilanak nadležnom VTS centru na VHF kanalu VTS sektora.

Izvješ e o premještaju



Ilanak 113.

Pomorski objekt iz članka 108. ovoga Pravilnika, spreman za premještaj sa veza ili sidrišta, dužan je najmanje 30 minuta prije namjeravanog manevra o tome izvijestiti nadležno tijelo koje upravlja lukom/LKC i dati Odlazno izvješće – premještaj (Departure Shifting Report) navode i:

- a) ime broda
- b) pozivni znak
- c) iskaz namjere: »premještaj«
- d) procijenjeno vrijeme početka premještaja
- e) mjesto premještaja.

Izvješće o odlasku

Ilanak 114.

(1) Pomorski objekt iz članka 108. ovoga Pravilnika, spreman za isplovljenje iz luke, sa veza ili sidrišta u luci odnosno iz sektora manevriranja, dužan je najmanje 30 minuta prije namjeravanog odlaska o tome izvijestiti nadležno tijelo koje upravlja lukom/LKC na VHF kanalu sektora manevriranja i dati Odlazno izvješće (Departure Report) navode i:

- a) ime broda
- b) pozivni znak
- c) iskaz namjere: »isplovljenje«
- d) procijenjeno vrijeme odlaska (ETD)
- e) odredište.

(2) Dodatno u odnosu na obvezu iz stavka 1. ovoga članka, pomorski objekt iz članka 108. stavka 1., točka d), e), f) i g) ovoga Pravilnika, spreman za isplovljenje iz luke, sa veza ili sidrišta u luci odnosno iz sektora manevriranja, dužan je najmanje 15 minuta prije namjeravanog odlaska o tome izvijestiti VTS službu na VHF kanalu sektora manevriranja i dati Odlazno izvješće (Departure Report) navode i:

- a) ime broda
- b) pozivni znak
- c) odredište
- d) iskaz namjere: »isplovljenje«
- e) procijenjeno vrijeme odlaska (ETD)
- f) ADRIREP informacije.

(3) Ako brod isplovljava iz luke koja se ne nalazi u sektoru manevriranja, brod mora dati Odlazno izvješće na način propisan u stavku 1. ovoga članka nadležnom VTS centru na VHF kanalu VTS sektora.



Izvješ e o poziciji

Ilanak 115.

Pomorski objekt iz lanka 108. ovoga Pravilnika, koji izlazi iz područja manevriranja, odnosno prelazi iz jednog sektora upravljanja u drugi, kao i prilikom ulaska u Sektor B iz sektora upravljanja, dužan je VTS službi na VHF radijskom kanalu tog sektora podnijeti Izvješ e o poziciji (Position Report) navode i:

- a) ime broda
- b) pozivni znak
- c) odredište.

Izvješ e o skretanju

Ilanak 116.

(1) Pomorski objekt iz lanka 108. ovoga Pravilnika, kada plovi u Sektoru B i sektoru upravljanja dužan je VTS službi podnijeti Izvješ e o odstupanju (Deviation Report) na VHF kanalu, kada namjerava tijekom plovidbe promijeniti odredište, procijenjeno vrijeme dolaska (ETA) ili bilo koje drugo odstupanje od planiranih postupaka u plovidbi, navode i:

- a) ime broda
- b) pozivni znak
- c) opis odstupanja
- d) razlog odstupanja
- e) planirani postupci.

(2) Odstupanje iz stavka 1. ovoga lanka izme u ostalog obuhva a plutanje broda koji eka dozvolu priveza i iznimno sidrenje izvan ozna enih sidrišta.

(3) Odstupanje iz stavka 1. ovoga lanka podložno je odobrenju VTS službe. Po zaprimanju izviješ a VTS služba daje uputu o daljnjem postupanju.

GLAVA IV.

STRU NA OSPOSOBLJENOST DJELATNIKA VTS SLUŽBE I LKC

POGLAVLJE I.

OP E ODREDBE I DEFINICIJE

Op e odredbe

Ilanak 117.

U ovoj glavi Pravilnika propisuju se djelatnosti i poslovi VTS službe i LKC, razine odgovornosti, uvjeti i na in stjecanja Svjedodžbi o stru noj osposobljenosti i Ovjera osposobljenosti, programi izobrazbe djelatnika VTS službe i djelatnika LKC, uvjeti i na in obnove, zamjene i oduzimanja Svjedodžbi o stru noj osposobljenosti i Ovjera osposobljenosti.

Definicije



Ilanak 118.

Za potrebe ove glave Pravilnika pojedini izrazi imaju sljedeća značenja:

1. IALA (International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities) je Meunarodna organizacija za sredstva pomorske navigacije
2. IALA preporuke V-103 su preporuke koje sadrže smjernice koje se odnose na standarde za osposobljavanje i stjecanje svjedodžbi djelatnika VTS službe (Standards for Training and Certification of VTS Personnel)
3. izobrazba označava stjecanje znanja i vještina putem uvježbavanja i svladavanja stručnih programa posebne namjene propisanih ovim Pravilnikom
4. izobrazba na radu (On-the-Job training) je izobrazba službenika VTS službe i djelatnika LKC, koja se obavlja tijekom rada u službama VTS i LKC te koja obuhvaća izobrazbu o postupcima i propisima, o uporabi opreme i informacijskih sustava VTS službe i LKC, kao i upoznavanje s osobitostima određenog VTS sektora odnosno lukoškog područja LKC
5. Ovjera osposobljenosti VTS instruktora izobrazbe na radu je isprava izdana i ovjerena od strane Ministarstva u skladu s odredbama ovoga Pravilnika, kojom se dokazuje da je službenik VTS službe osposobljen provoditi program izobrazbe na radu u određenim VTS sektorima
6. Ovjera osposobljenosti za LKC lukoškog područja je isprava izdana i ovjerena od strane Ministarstva u skladu s odredbama ovoga Pravilnika, kojom se dokazuje da je operater službe LKC osposobljen obavljati djelatnost koordiniranja pristajanja, sidrenja, boravka i plovidbe plovniha objekata na određenom lukoškom području
7. Ovjera osposobljenosti za obavljanje VTS poslova je isprava izdana i ovjerena od strane Ministarstva u skladu s odredbama ovoga Pravilnika, kojom se dokazuje da je službenik VTS službe osposobljen obavljati poslove nadzora i upravljanja pomorskim prometom na odgovarajućoj razini odgovornosti i u određenim VTS sektorima
8. pomorsko učilište je pravna osoba koja je ovlaštena od Ministarstva sukladno posebnim propisima koji reguliraju uvjete i načine stjecanja svjedodžbi o osposobljenosti pomoraca
9. službenik LKC je LKC operater (LKCO)
10. službenik VTS službe je VTS operater (VTSO) ili VTS nadzornik (VTSS)
11. Svjedodžba o stručnoj osposobljenosti je isprava izdana i ovjerena od strane Ministarstva u skladu s odredbama ovoga Pravilnika, kojom se dokazuje odgovarajuća osposobljenost njezinog posjednika
12. Uprava je ustrojstvena jedinica Ministarstva nadležna za sigurnost plovidbe
13. VTS nadzornik (VTS Supervisor; oznaka VTSS) je službenik VTS službe osposobljen za obavljanje poslova nadzora i upravljanja pomorskim prometom na upravljanoj razini odgovornosti u određenim VTS sektorima ako posjeduje valjanu Svjedodžbu o stručnoj osposobljenosti i valjanu Ovjeru osposobljenosti za VTS sektor, izdanu u skladu s odredbama ovoga Pravilnika
14. VTS operater (VTSO) je službenik VTS službe osposobljen za obavljanje poslova



upravljanja pomorskim prometom na radnoj razini odgovornosti u određenim VTS sektorima ako posjeduje valjanu Svjedodžbu o stručnoj osposobljenosti i valjanu Ovjeru osposobljenosti za VTS sektor, izdanu u skladu s odredbama ovoga Pravilnika.

POGLAVLJE II. DJELATNOST I POSLOVI VTS SLUŽBE

Poslovi nadzora i upravljanja

Članak 119.

(1) Poslovi nadzora i upravljanja pomorskim prometom obavljaju se na radnoj i upravljačkoj razini odgovornosti.

(2) Nadzor i upravljanje pomorskim prometom na radnoj razini odgovornosti uključuje:

- a) prikupljanje i analizu podataka o pomorskim objektima i pomorskom prometu
- b) inspekcijski nadzor sigurnosti plovidbe, u skladu s posebnim propisima
- c) suradnju s nadležnim službama Ministarstva i lučkih kapetanija
- d) suradnju s drugim tijelima operativnog nadzora
- e) druge poslove iz djelokruga VTS službe
- f) usluge obavještanja pomorskog objekta.

(3) Nadzor i upravljanje pomorskim prometom na upravljačkoj razini odgovornosti uključuje:

- a) koordinaciju, usklađivanje i nadzor rada VTS operatera i osiguranje učinkovitosti rada pojedinog VTS centra
- b) planiranje i provedbu stručnog osposobljavanja i usavršavanja djelatnika VTS službe
- c) provedbu godišnje procjene kvalitete stručnih znanja i vještina i njihove praktične primjene u radu VTS operatera
- d) inspekcijski nadzor sigurnosti plovidbe, u skladu s posebnim propisima
- e) suradnju s nadležnim službama Ministarstva i lučkih kapetanija
- f) suradnju s drugim tijelima operativnog nadzora
- g) obavljanje posebnih poslova prema odlukama Uprave
- h) druge poslove iz djelokruga VTS službe.

POGLAVLJE III. SVJEDODŽBE O STRUČNOJ OSPOSOBLJENOSTI I OVJERE OSPOSOBLJENOSTI

Svjedodžba o stručnoj osposobljenosti VTS operatera

Članak 120.

(1) Svjedodžbu o stručnoj osposobljenosti VTS operatera (VTS Operator Certificate of Competency) stječe osoba koja:



- a) posjeduje Svjedodžbu o osposobljenosti za asnika plovidbene straže na brodovima bruto tonaže 500 i ve e (STCW II/1) s najmanje 24 mjeseci potvr ene plovidbene službe u istom zvanju, ili
ima najmanje 2 godine radnog iskustva u VTS službi
- b) završi poseban program izobrazbe za VTS Operatera iz Priloga 6. koji je sastavni dio ovog Pravilnika
- c) posjeduje Svjedodžbu o osposobljenosti za GMDSS radio operatera (STCW IV/2),
- d) posjeduje Potvrdu o osposobljenosti za motrenje i ucrtavanje radarskim ure ajem i korištenje ARPA ure aja na radnoj ili upravlja koj razini
- e) posjeduje Potvrdu o osposobljenosti za korištenje elektroni kog prikaziva a pomorskih karata s informacijskim sustavom (ECDIS).

(2) Svjedodžba iz stavka 1. ovog lanka izdaje se uz ograni enje obavljanja poslova nadzora i upravljanja pomorskim prometom na radnoj razini koja ne uklju uje davanje plovidbenih savjeta i podrške u plovidbi i organizaciju plovidbe i upravljanje pomorskim prometom, ukoliko osoba ne posjeduje odgovaraju e zvanje u službi palube s pripadaju om plovidbenom službom u istom zvanju iz stavka 1. to ke a. ovog lanka.

(3) Svjedodžba iz stavka 1. ovog lanka ima valjanost za razdoblje od pet godina od dana izdavanja.

(4) Svjedodžbu iz stavka 1. ovog lanka izdaje Ministarstvo na obrascu iz Priloga 7. koji je sastavni dio ovoga Pravilnika.

Svjedodžba o stručnoj osposobljenosti VTS nadzornika

lanak 121.

(1) Svjedodžbu o stručnoj osposobljenosti VTS nadzornika (VTS Supervisor Certificate of Competency) stje e osoba koja:

- a) posjeduje Svjedodžbu o osposobljenosti za zapovjednika broda bruto tonaže 3000 i ve e (STCW II/2), najmanje 12 mjeseci potvr ene plovidbene službe u svojstvu zapovjednika broda bruto tonaže 3000 i ve e i najmanje 12 mjeseci radnog iskustva u VTS službi na poslovima VTS Operatera, ili posjeduje Svjedodžbu o osposobljenosti za asnika plovidbene straže na brodovima bruto tonaže 500 i ve e (STCW II/1), najmanje 36 mjeseci potvr ene plovidbene službe u svojstvu asnika plovidbene straže i najmanje 36 mjeseci radnog iskustva u VTS službi na poslovima VTS Operatera
- b) završi poseban program izobrazbe za VTS nadzornika iz Priloga 8. koji je sastavni dio ovog Pravilnika
- c) posjeduje Svjedodžbu o osposobljenosti za GMDSS radio operatera (STCW IV/2)
- d) posjeduje Potvrdu o osposobljenosti za motrenje i ucrtavanje radarskim ure ajem i korištenje ARPA ure aja na radnoj ili upravlja koj razini
- e) posjeduje Potvrdu o osposobljenosti za korištenje elektroni kog prikaziva a por

informacijskim sustavom (ECDIS).

(2) Svjedodžba iz stavka 1. ovog lanka ima valjanost za razdoblje od pet godina od dana izdavanja.

(3) Svjedodžbu iz stavka 1. ovog lanka izdaje Ministarstvo na obrascu iz Priloga 9. koji je sastavni dio ovoga Pravilnika.

Svjedodžba o stručnoj osposobljenosti LKC operatera

Članak 122.

(1) Svjedodžbu o stručnoj osposobljenosti LKC operatera (LKC Operator Certificate of Competency) stječe osoba koja:

a) posjeduje Svjedodžbu o osposobljenosti za časnika plovidbene straže na brodovima bruto tonaže 500 i više (STCW II/1) s najmanje 24 mjeseci potvrđene plovidbene službe u istom zvanju, ili

ima najmanje 2 godine radnog iskustva u službi LKC

b) završi poseban program izobrazbe za LKC Operatera iz Priloga 10. koji je sastavni dio ovog Pravilnika

c) posjeduje Svjedodžbu o osposobljenosti za GMDSS radio operatera (STCW IV/2),

d) posjeduje Potvrdu o osposobljenosti za motrenje i ucrtavanje radarskim uređajem i korištenje ARPA uređaja na radnoj ili upravljačkoj razini

e) posjeduje Potvrdu o osposobljenosti za korištenje elektroničkog prikazivača pomorskih karata s informacijskim sustavom (ECDIS).

(2) Svjedodžba iz stavka 1. ovoga lanka ima valjanost za razdoblje od pet godina od dana izdavanja.

(3) Svjedodžbu iz stavka 1. ovoga lanka izdaje Ministarstvo na obrascu iz Priloga 11. koji je sastavni dio ovoga Pravilnika.

Ovjera osposobljenosti za obavljanje VTS poslova

Članak 123.

(1) Ovjeru osposobljenosti za obavljanje VTS poslova (VTS Service Endorsement) stječe osoba koja:

a) posjeduje valjanu Svjedodžbu o stručnoj osposobljenosti VTS operatera i završi posebni program izobrazbe na radu, ili

b) posjeduje valjanu Svjedodžbu o stručnoj osposobljenosti VTS nadzornika.

(2) Valjanost Ovjere iz stavka 1. ovog lanka potvrđuje se temeljem procjene za razdoblje od 30 mjeseci od datuma procjene.

(3) Ovjeru iz stavka 1. ovog lanka izdaje Ministarstvo na obrascu iz Priloga 12. koji je sastavni dio ovoga Pravilnika.



Ovjeru osposobljenosti za LKC lu ko podru je

Ilanak 124.

- (1) Ovjeru osposobljenosti za LKC lu ko podru je (LKC Port Area Endorsement) stje e osoba koja posjeduje valjanu Svjedodžbu o stru noj osposobljenosti LKC operatera i završi posebni program izobrazbe.
- (2) Valjanost Ovjere iz stavka 1. ovoga lanka potvr uje se temeljem procjene za razdoblje od 30 mjeseci od datuma procjene.
- (3) Ovjeru iz stavka 1. ovoga lanka izdaje Ministarstvo na obrascu iz Priloga 13. koji je sastavni dio ovoga Pravilnika.

Ovjera osposobljenosti VTS instruktora izobrazbe na radu

Ilanak 125.

- (1) Ovjeru osposobljenosti VTS instruktora izobrazbe na radu (VTS On-the-Job Training Instructor Endorsement) može posjedovati službenik VTS službe iz lanka 121. ovoga Pravilnika ukoliko ima najmanje 5 godine radnog iskustva u VTS službi.
- (2) Službenik VTS službe koji posjeduje Ovjeru iz stavka 1. ovog lanka može provoditi izobrazbu na radu za VTS poslove. sektor.
- (3) Ovjeru iz stavka 1. ovoga lanka izdaje Ministarstvo na obrascu iz Priloga 14. koji je sastavni dio ovog Pravilnika.

Pohrana

Ilanak 126.

- (1) Izvornici Svjedodžbe o stru noj osposobljenosti i Ovjere osposobljenosti djelatnika VTS službe moraju biti dostupni u VTS centru tijekom obavljanja službe.
- (2) Izvornici Svjedodžbe o stru noj osposobljenosti i Ovjere osposobljenosti djelatnika LKC moraju biti dostupni u LKC centru tijekom obavljanja službe.

POGLAVLJE IV.

IZOBRAZBA DJELATNIKA

Izobrazba djelatnika VTS službe

Ilanak 127.

- (1) Izobrazba djelatnika VTS službe provodi se kroz sljede e programe:
- a) Program izobrazbe za VTS Operatera prema Prilogu 6. koji je sastavni dio ovoga Pravilnika (u skladu s IALA V-103/1 VTS Operator Training Model Course)
 - b) Program izobrazbe za VTS nadzornika prema Prilogu 8. koji je sastavni dio ovog Pravilnika (u skladu s IALA V-103/2 VTS Supervisor Training Model Course)
 - c) Program izobrazbe na radu (On-the-Job Training)
- (2) VTS centar dužan je izraditi program izobrazbe na radu, ovjeren od Uprave, kc i

najmanje:

- a) plan i program rada prema područjima izobrazbe u skladu s posebnostima VTS sektora koje nadzire VTS centar
 - b) organizacijsku strukturu izobrazbe koja uključuje obveze, zadatke i odgovornosti djelatnika uključeni u program izobrazbe na radu
 - c) kriterije uspješnosti usvojenosti programskih sadržaja i vještina
- (3) Izobrazbu iz stavka 1. ovog članka provodi Uprava.
- (4) Uprava odlukom određuje mjesto, vrijeme trajanja, popis polaznika, te način i uvjete održavanja izobrazbe iz stavka 1. ovog članka.
- (5) Uprava može provedbu programa ili određenog dijela programa iz stavka 1. točke a) i točke b) ovoga članka odlukom povjeriti pomorskom uilištu ovlaštenom posebnom dopusnicom Ministarstva.
- (6) Dopusnicu iz stavka 5. ovoga članka Ministarstvo izdaje na temelju pisanog zahtjeva pomorskog uilišta.
- (7) Zahtjev iz stavka 6. ovoga članka mora sadržavati dokaze o ispunjavanju uvjeta za održavanje izobrazbe u pogledu uvedenog i održavanog sustava kvalitete, tehničke opremljenosti, nastavnika i programa, sukladno posebnom propisu koji uređuje način stjecanja zvanja i svjedodžbi o osposobljenosti pomoraca.
- (8) Polazniku koji je završio izobrazbu prema pojedinom programu iz stavka 1. ovog članka izdaje se potvrđnica o završenoj izobrazbi na obrascu iz Priloga 15. koji je sastavni dio ovoga Pravilnika.

Izobrazba na radu djelatnika VTS službe

Članak 128.

- (1) Izobrazba na radu provodi se u VTS centru u kojemu se osposobljava osoba za rad na poslovima nadzora i upravljanja pomorskim prometom (u daljnjem tekstu: vježbenik).
- (2) Izobrazbom na radu moraju biti obuhvaćeni svi poslovi nadzora i upravljanja pomorskim prometom na radnoj razini u svim VTS sektorima nadležnog VTS centra, u trajanju od najmanje 6 mjeseci.
- (3) Izobrazbu na radu provodi djelatnik VTS službe s odgovarajućom Ovjerošom osposobljenosti VTS instruktora izobrazbe na radu.
- (4) Tijekom trajanja izobrazbe na radu vježbenik vodi Dnevnik izobrazbe na radu koji su sadržaj i način vođenja propisani Postupkom upravljanja i nadzora pomorskim prometom VTS službe.
- (5) Uspješno završeni program izobrazbe na radu dokazuje se ovjerenim Dnevnikom izobrazbe na radu, ovjerenim od voditelja VTS centra te Potvrđnicom o završenoj izobrazbi.

Izobrazba djelatnika LKC

Članak 129.

- (1) Izobrazba djelatnika LKC provodi se kroz Program izobrazbe za LKC operater:



koji je sastavni dio ovog Pravilnika.

(2) LKC je dužan izraditi program izobrazbe na radu, ovjeren od Uprave, koji sadrži najmanje:

- a) plan i program rada prema područjima izobrazbe u skladu s posebnostima lokalnog područja
- b) organizacijsku strukturu izobrazbe koja uključuje obveze, zadatke i odgovornosti djelatnika uključeni u program izobrazbe na radu
- c) kriterije uspješnosti usvojenosti programskih sadržaja i vještina

(3) Izobrazbu iz stavka 1. ovoga članka provodi tijelo koje upravlja lukom na način da izobrazbu povjerava pomorskom uilištu ovlaštenom posebnom dopusnicom Ministarstva.

(4) Dopusnicu iz stavka 3. ovoga članka Ministarstvo izdaje na temelju pisanog zahtjeva pomorskog uilišta.

(5) Zahtjev iz stavka 4. ovoga članka mora sadržavati dokaze o ispunjavanju uvjeta za održavanje izobrazbe u pogledu uvedenog i održavanog sustava kvalitete, tehničke opremljenosti, nastavnika i programa, sukladno posebnom propisu koji uređuje način stjecanja zvanja i svjedodžbi o osposobljenosti pomoraca.

(6) Polazniku koji je završio izobrazbu prema pojedinom programu iz stavka 1. ovoga članka izdaje se potvrdnica o završenoj izobrazbi na obrascu iz Priloga 16. koji je sastavni dio ovog Pravilnika.

(7) Izobrazba na radu provodi se u LKC u kojemu se osposobljava osoba koja posjeduje valjanu Svjedodžbu o osposobljenosti LKC operatera (u daljnjem tekstu: LKCO).

(8) Izobrazbom na radu moraju biti obuhvaćeni poslovi koordiniranja pristajanja, sidrenja, boravka i plovidbe plovnih objekata na lokalnom području, u trajanju od najmanje 6 mjeseci.

(9) Izobrazbu na radu provode djelatnici LKC.

(10) Tijekom trajanja izobrazbe na radu LKCO vodi Dnevnik izobrazbe na radu koji sadržaj i način vođenja propisuje Uprava Postupkom upravljanja i nadzora pomorskim prometom VTS službe.

(11) Uspješno završeni program izobrazbe na radu dokazuje se ovjerenim Dnevnikom izobrazbe na radu, ovjerenim od voditelja LKC centra te Potvrdnicom o završenoj izobrazbi.

POGLAVLJE V.

OBNOVA SVJEDODŽBI O STRUČNOJ OSPOSOBLJENOSTI I OVJERA OSPOSOBLJENOSTI

Obnova Svjedodžbi o stručnoj osposobljenosti VTS operatera

Članak 130.

Svjedodžba o stručnoj osposobljenosti VTS operatera obnavlja se za razdoblje od pet godina ukoliko posjednik svjedodžbe:

- a) ima najmanje tri godine operativnog rada u proteklih pet godina u VTS službi ili ima najmanje dvije godine operativnog rada u proteklih pet godina u VTS službi i najmanje jednu godinu potvrđene plovidbene službe u svojstvu zapovjednika broda ili člana plovidbene straže
- b) udovoljava propisanim zdravstvenim uvjetima.



Obnova Svjedodžbi o stručnoj osposobljenosti LKC operatera

Ilanak 131.

Svjedodžba o stručnoj osposobljenosti LKCO obnavlja se za razdoblje od pet godina ukoliko posjednik svjedodžbe:

- a) ima najmanje tri godine operativnog rada u proteklih pet godina u LKC ili ima najmanje dvije godine operativnog rada u proteklih pet godina u LKC i najmanje jednu godinu potvrđene plovidbene službe u svojstvu zapovjednika broda ili člana plovidbene straže
- b) udovoljava propisanim zdravstvenim uvjetima.

Obnova Svjedodžbi o stručnoj osposobljenosti VTS nadzornika

Ilanak 132.

Svjedodžba o stručnoj osposobljenosti VTS nadzornika obnavlja se za razdoblje od pet godina ukoliko posjednik svjedodžbe:

- a) ima najmanje tri godine operativnog rada u proteklih pet godina u VTS službi ili ima najmanje dvije godine operativnog rada u proteklih pet godina u VTS službi i najmanje jednu godinu potvrđene plovidbene službe u svojstvu zapovjednika broda ili člana plovidbene straže
- b) udovoljava propisanim zdravstvenim uvjetima.

Obnova osposobljenosti za obavljanje VTS poslova

Ilanak 133.

(1) Ovjera osposobljenosti za obavljanje VTS poslova obnavlja se za razdoblje od 30 mjeseci na temelju procjene kvalitete stečeni znanja i vještina i njihove praktične primjene u radu djelatnika VTS službe tijekom proteklih 30 mjeseci (u daljnjem tekstu: procjena).

(2) Procjena se utvrđuje na temelju:

- a) trajanja i kvalitete operativnog rada u protekloj godini
- b) pohađanja tečajeva, seminara i drugih vrsta usavršavanja u organizaciji Ministarstva
- c) provedene edukacije za rad na novim tehničkim sustavima nadzora i upravljanja pomorskim prometom.

(3) Procjena se može, prema procjeni i temeljem odluke Uprave, utvrditi i na temelju praktične demonstracije znanja i vještina u VTS centru i/ili temeljem pisanih zadataka.

(4) Procjenu za VTS operatera vrši VTS nadzornik za pojedini VTS centar.

(5) Procjenu za VTS nadzornika vrši njegov neposredno nadređeni službenik.

(6) Ukoliko je utvrđeno da službenik VTS službe udovoljava uvjetima za obnovu Ovjere osposobljenosti za obavljanje VTS poslova, isto se potvrđuje unošenjem datuma od kojeg se Ovjera obnavlja za naredni period od 30 mjeseci, uz naznaku imena i prezimena procjenitelja s potpisom i naznaku ovlaštene osobe Uprave koja odobrava procjenu s potpisom u za to odgovarajuću rubriku Ovjere osposobljenosti za obavljanje VTS poslova.



(7) Ovjera osposobljenosti za obavljanje VTS poslova ne može se obnoviti službeniku VTS službe koji je u proteklom razdoblju od 30 mjeseci izostao s rada u VTS službi, neovisno o razlogu, duže od 12 mjeseca.

(8) U slučaju iz stavka 7. ovog članka, Uprava će temeljem pisanog zahtjeva službenika VTS službe za obnovom Ovjere o osposobljenosti za obavljanje VTS poslova, odrediti sadržaj i način u kojim će se utvrditi primjerena osposobljenost službenika, a koji uključuje najmanje praktičnu demonstraciju znanja i vještine rada u VTS centru i pisanu provjeru znanja.

Obnova osposobljenosti za LKCO u području je

članak 134.

(1) Ovjera osposobljenosti za LKCO u području obnavlja se za razdoblje od 30 mjeseci na temelju procjene kvalitete stečenih znanja i vještina i njihove praktične primjene u radu LKCO tijekom proteklih 30 mjeseci (u daljnjem tekstu: procjena).

(2) Procjena se utvrđuje na temelju:

- a) trajanja i kvalitete operativnog rada u protekloj godini
- b) pohranjena teoretijska, seminarna i drugih vrsta usavršavanja u organizaciji Ministarstva
- c) provedene edukacije za rad na novim tehničkim sustavima nadzora i upravljanja pomorskim prometom.

(3) Procjena se može, prema procjeni i temeljem odluke Uprave, utvrditi i na temelju praktične demonstracije znanja i vještina u LKCO i/ili temeljem pisanih zadataka.

(4) Procjenu za LKCO vrši VTS nadzornik teritorijalno nadležnog VTS centra.

(5) Ukoliko je utvrđeno da LKCO udovoljava uvjetima za obnovu Ovjere osposobljenosti za LKCO u području je, isto se potvrđuje unošenjem datuma od kojeg se Ovjera obnavlja za naredni period od 30 mjeseci, uz naznaku imena i prezimena procjenitelja s potpisom i naznaku ovlaštene osobe Uprave koja odobrava procjenu s potpisom u za to odgovarajućem rubriku Ovjere osposobljenosti za LKCO u području je.

(6) Ovjera osposobljenosti za LKCO u području je ne može se obnoviti za LKCO koji je u proteklom razdoblju od 30 mjeseci izostao s rada u LKCO, neovisno o razlogu, duže od 12 mjeseca.

(7) U slučaju iz stavka 6. ovoga članka, Uprava će temeljem pisanog zahtjeva LKCO za obnovom Ovjere o osposobljenosti za LKCO u području je, odrediti sadržaj i način u kojim će se utvrditi primjerena osposobljenost službenika, a koji uključuje najmanje praktičnu demonstraciju znanja i vještine rada u LKCO i pisanu provjeru znanja.

POGLAVLJE VI.

ZAMJENA SVJEDODŽBE O STRUČNOJ OSPOSOBLJENOSTI I OVJERE OSPOSOBLJENOSTI

Nestanak Svjedodžbe i Ovjere o stručnoj osposobljenosti

članak 135.

(1) Nestanak Svjedodžbe o osposobljenosti (u daljnjem tekstu: Svjedodžba), odno



osposobljenosti (u daljnjem tekstu: Ovjera) posjednik je dužan prijaviti Ministarstvu.

(2) Ministarstvo e rješenjem nestalu Svjedodžbu/Ovjeru proglasiti nevaže om.

(3) Protiv rješenja iz stavka 2. ovog lanka žalba nije mogu a.

(4) Rješenje iz stavka 2. ovog lanka objavit e se u »Narodnim novinama« o trošku stranke.

(5) Ministarstvo e posjedniku na njegov zahtjev izdati novu Svjedodžbu/Ovjeru.

(6) Rok valjanosti Svjedodžbe / Ovjere iz stavka 5. ovog lanka ne može biti dulji od datuma valjanosti izgubljene Svjedodžbe/Ovjere.

Zamjena Svjedodžbe i Ovjere o stru noj osposobljenosti

lanak 136.

(1) Znatno ošte enje Svjedodžbe/Ovjere posjednik je dužan prijaviti Ministarstvu.

(2) Ministarstvo e na zahtjev posjednika izdati novu Svjedodžbu/Ovjeru ukoliko posjednik ošte eni primjerak priloži zahtjevu.

(3) Rok valjanosti Svjedodžbe/Ovjere iz stavka 2. ovog lanka ne može biti dulji od datuma valjanosti ošte ene Svjedodžbe/Ovjere.

POGLAVLJE VII.

ODUZIMANJE SVJEDODŽBI O OSPOSOBLJENOSTI I OVJERA OSPOSOBLJENOSTI

Oduzimanje Svjedodžbi o osposobljenosti

lanak 137.

(1) Ministarstvo e donijeti rješenje kojim se proglašava ništavim Svjedodžba o stru noj osposobljenosti, te djelatniku VTS ili LKC oduzeti Svjedodžbu ako:

a) stekne Svjedodžbu na temelju krivotvorenih ili neistinitih isprava potrebnih za njezino stjecanje

b) postane trajno zdravstveno nesposoban za obavljanje poslova nadzora i upravljanja pomorskim prometom

c) se pravomo no utvrdi teža povreda službene dužnosti od strane djelatnika.

(2) U slu aju iz stavka 1. ovog lanka Ministarstvo e donijeti rješenje kojim se Svjedodžbe proglašavaju ništavim te e djelatniku oduzeti pripadaju e Ovjere osposobljenosti.

POGLAVLJE VIII.

UPISNIK SVJEDODŽBI I UPISNIK OVJERA SVJEDODŽBI

Upisnik Svjedodžbi

lanak 138.

(1) Podaci o izdanim Svjedodžbama o stru noj osposobljenosti vode se u Upisniku Svjedodžbi.

(2) Upisnik Svjedodžbi vodi Ministarstvo kroz osobne O evidnike djelatnika.

(3) Upisnik svjedodžbi sadrži najmanje:



- a) podatke sadržane u Svjedodžbi
- b) podatke o valjanosti Svjedodžbe ili oduzimanju Svjedodžbe
- c) podatke o radnom stažu djelatnika.

Upisnik ovjera

lanak 139.

- (1) Podaci o izdanim Ovjerama osposobljenosti vode se u Upisniku Ovjera.
- (2) Upisnik Ovjera vodi Ministarstvo kroz osobne O evidnike djelatnika.
- (3) Upisnik Ovjera sadrži najmanje:

- a) podatke sadržane u Ovjeri
- b) podatke o valjanosti Ovjere
- c) podatke o trogodišnjim procjenama.

DIO PETI

OBVEZE JAVLJANJA PLOVNIH OBJEKATA U IZVANREDNIM SITUACIJAMA

Obaveze javljanja o izvanrednim situacijama

lanak 140.

(1) Zapovjednik pomorskog objekta koji plovi ili se nalazi u unutarnjim morskim vodama, teritorijalnom moru, gospodarskom pojasu Republike Hrvatske dužan je bez odgode obavijestiti MRCC Rijeka putem obalne radiopostaje Plovputa d.o.o. na VHF radijskom kanalu 16, VHF DSC kanala 70, ili na besplatnom telefonskom broju – 195 (00 385 1 195) o:

- a) svakoj nesreći ili nezgodi ili izvanrednom događaju koji utječe na sigurnost plovnog objekta, kao što je sudar, nasukavanje, oštećenje, kvar ili lom, naplavlivanje ili pomicanje tereta, svako oštećenje trupa ili oštećenje konstrukcije plovnog objekta, ili osoba na njemu
- b) o svakoj nesreći ili nezgodi ili izvanrednom događaju koji ugrožava sigurnost pomorskog prijevoza, kao što su kvarovi koji mogu utjecati na sposobnost manevriranja ili sposobnost broda za plovidbu ili bilo koji nedostaci koji utječu na pogonski sustav ili kormilarski mehanizam, sustav proizvodnje električne energije, navigacijsku opremu ili komunikacijsku opremu
- c) o svakoj situaciji koja bi mogla dovesti do oneišćenja mora ili obale, kao što je ispuštanje ili opasnost od ispuštanja opasnih, štetnih ili oneišćujućih tvari u more
- d) o svakom oneišćenju mora ili nezgodi koja može prouzročiti oneišćenje mora koju plovni objekt kao što je mrlja od oneišćujućih tvari, spremnici ili paketi koji plutaju morem.

(2) Obavijest iz stavka 1. ovog članka mora sadržati najmanje sljedeće podatke:

- a) ime broda
- b) pozivni znak
- c) pozicija broda



- d) luka polaska
- e) odredište
- f) broju osoba na brodu
- g) pojedinostima o nesre i/nezgodi/izvanrednom događaju
- h) adresi na kojoj se mogu pribaviti podaci o opasnim, štetnim i onemogućujućim teretima koji se prevoze na brodu
- i) poduzetim aktivnostima na otklanjanju prijetnji i mogućih posljedica i
- j) druge podatke u skladu s IMO Rezolucijom A.851(20).

(3) Podrobni podaci i upute o obavijesti iz stavka 1. ovog članka objavljuju se na službenim pomorskim navigacijskim kartama i priručnicima Hrvatskog hidrografskog instituta.

Obaveze javljanja o izvanrednim meteorološkim pojavama

Članak 141.

Zapovjednik pomorskog objekta koji plovi ili se nalazi u unutarnjim morskim vodama, teritorijalnom moru, gospodarskom pojasu Republike Hrvatske dužan je obavijestiti VTS službu na VHF radijskom kanalu sektora o iznenadnim meteorološkim pojavama od značaja za sigurnost plovidbe, koje nisu sadržane u redovnim emisijama meteoroloških izvješća i izvanrednim vremenskim upozorenjima.

Plan suradnje s MRCC Rijeka

Članak 142.

(1) Svaki putni ki brod na redovnoj liniji na međunarodnom putovanju, dok plovi područjem nadležnosti traganja i spašavanja na moru Republike Hrvatske, mora posjedovati Plan suradnje sa Nacionalnom središnjicom za usklađivanje traganja i spašavanja na moru (u daljnjem tekstu: MRCC Rijeka) u slučaju izvanrednog događaja.

(2) Brodar putničkog broda iz stavka 1. ovog članka mora osigurati da se primjerak ažurnog Plana suradnje iz stavka 1. ovog članka pravovremeno i točno dostavi MRCC Rijeka.

(3) Brodar putničkog broda koji vije hrvatsku zastavu te koji plovi kroz više područja nadležnosti traganja i spašavanja na moru, dužna je MRCC Rijeka uputiti zahtjev za unosom u javnu međunarodnu bazu kontakata za olakšano zaprimanje Planova suradnje u slučaju izvanrednog događaja koja se vodi pri pomorskoj administraciji Ujedinjenog Kraljevstva odnosno pri drugom tijelu ukoliko dođe do takve promjene

(4) Plan suradnje iz stavka 1. ovog članka sačinjava se u suradnji putničkog broda, broдача i MRCC Rijeka u skladu sa važećim Smjernicama IMO za izradu planova suradnje između službe traganja i spašavanja i putničkih brodova.

(5) Putnički brod iz stavka 1. ovog članka koji vije hrvatsku zastavu i kompanija takvog broda, dužni su u suradnji s MRCC Rijeka jednom godišnje provesti vježbu pokretanja Plana suradnje iz stavka 1. ovog članka.

DIO ŠESTI
PRIJELAZNE I ZAVRŠNE ODREDBE

Ilanak 143.

Danom stupanja na snagu ovoga Pravilnika prestaju važiti:

1. Pravilnik o sigurnosti pomorske plovidbe u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske te na inu i uvjetima obavljanja nadzora i upravljanja pomorskim prometom (»Narodne novine«, broj 79/13., 140/14. i 57/15.)
2. Naredba o plovidbi u prolazu u šibensku luku, u Pašmanskom tjesnacu, kroz prolaz Vela vrata, rijekama Neretvom i Zrmanjom, te o zabrani plovidbe Unijskim kanalom i kanalom Krušija, dijelovima Srednjeg kanala, Murterskog mora i Žirjanskog kanala (»Narodne novine«, broj 9/07., 57/15., 103/16. i 53/19.).

Ilanak 144.

Ovaj Pravilnik stupa na snagu osmoga dana od dana objave u »Narodnim novinama«, osim odredbe lanka 66. stavak 3. i odredbi Priloga 1. to aka j) i k), kao i odredbi Priloga 1. to ke a) koje se odnose na putni ke brodove bruto tonaže 150 i manje na me unarodnim putovanjima i putni ke brodove bruto tonaže 300 i manje koji plove u podru ju plovidbe 5, 6, 7 i 8, koje stupaju na snagu 12 mjeseci od donošenja ovoga Pravilnika.

Klasa: 011-02/22-02/21

Urbroj: 530-04-2-25-8

Zagreb, 25. velja e 2025.

Ministar
Oleg Butkovi , v. r.

PRILOG 1.

SUSTAV ZA AUTOMATSKU IDENTIFIKACIJU (AIS)

Sustav za automatsku identifikaciju (AIS) klase A moraju imati:

- a) svi putni ki brodovi, uklju uju i i RO-RO putni ke brodove i brze putni ke brodove gra ene po DSC Kodeksu, 1994 HSC Kodeksu i 2000 HSC Kodeksu
- b) teretni brodovi bruto tonaže 300 i više
- c) brza plovila, za drugu namjenu osim prijevoza putnika, bruto tonaže 150 i više gra ena po DSC Kodeksu, 1994 HSC Kodeksu i 2000 HSC Kodeksu
- d) svi brodovi koji prevoze opasne, štetne ili one iš uju e tvari te svi tankeri bez obzira na bruto tonažu i podru je plovidbe
- e) sve jahte koje plove u podru ju plovidbe I
- f) sve jahte koje plove u podru ju plovidbe II
- g) sve jahte za gospodarsku namjenu za iznajmljivanje sa profesionalnom posadom koje plove u podru ju plovidbe III



h) svi ribarski brodovi duljine trupa od 15 metara i ve e

i) peljarski brodovi i brodice

j) brodovi koji obavljaju istraživanja, ispitivanja, snimanja i/ili mjerenja mora, morskog dna i/ili morskog podzemlja

k) brodice koje obavljaju istraživanja, ispitivanja, snimanja i/ili mjerenja mora, morskog dna i/ili morskog podzemlja, duljine od 10 metara i ve e.

PRILOG 2.

NA IN POPUNJAVANJA BRODSKOG DNEVNIKA

U vrhu stranice, na vodoravnoj crti »Putovanje iz _____ u _____ unosi se ime luke odlaska i ime luke dolaska. Uz datum treba upisati dan doti nog tjedna. Ako je u toku jednog dana bilo više putovanja ili je dovršeno jedno i zapo eto drugo, ta se putovanja (luka dolaska i odlaska) pišu jedno ispod drugoga. Brodovi koji održavaju redovne linije mogu, osim oznake luke odlaska i luke dolaska, navesti u zagradama i broj linije i broj putovanja.

Rubrike u dnevniku popunjavaju se na sljede i na in:

1. u stupcu »Sati« mora biti navedena i minuta važnijeg doga aja koji se unosi u dnevnik
2. Vrijeme dolaska, vrijeme odlaska i ime luke bilježe se u rubrikama izme u stupca »kurs pravi« i stupca »vjetar«
3. u stupce u koje se ubilježavaju kursovi unose se samo cijeli stupnjevi od 0 do 360 stupnjeva, i to pri odlasku iz luke i pri svakoj promjeni kursa. Ako se u toku jednog sata kursovi u plovidbi uz obalu eš e mijenjaju, u rubrikama od stupca »kurs pravi« do stupca »vjetar« umjesto brojeva upisuju se rije i »razni« ili »prakti no« s oznakom predjela u kojem se plovi
4. stupci »Varijacija«, »Devijacija« i »Zanos« popunjavaju se u cijelim stupnjevima s odgovaraju im predznakom
5. u stupcu »Vjetar« ozna ava se smjer vjetra me unarodnim kraticama po ruži vjetrova od 16 smjerova, ra unaju i odakle vjetar puše
6. Brzina vjetra bilježi se u vorovima. Kad je tišina, u stupcima za smjer i brzinu bilježi se rije »tiho«. Podaci o smjeru i brzini vjetra unose se pri svakoj zna ajnoj promjeni
7. u stupcu »More« smjer valova ozna ava se me unarodnim kraticama kao vjetar u 16 smjerova, i to prema smjeru iz kojeg valovi dolaze
8. u stupcu »Stanje mora« podaci se unose u metrima
9. u pod stupac »Mrtvo more« (ako ga ma) unose se smjer mrtvog mora u 8 glavnih smjerova (prema me unarodnim kraticama NE, E, SE, S, SW, W, NW i N), stanje se unosi u metrima
10. u stupcu »Struja« unosi se smjer struje u me unarodnim kraticama po ruži vjetrova ad 16 smjerova. Brzina struje upisuje se u vorovima
11. stupac »Vidljivost« popunjava se u kilometrima ili metrima (u metrima kad je vidliivost ispod 1 km)



12. u kolonu »Barometar« upisuje se stanje barometra u hektopaskalima (hPa)

13. u stupac »Termometar« upisuje se stvarno stanje temperature zraka u cijelim i desetim dijelovima stupnja. Kad je temperatura negativna, ispred očitane vrijednosti upisuje se znak (-) minus.

Pri provjeri kormilarskog uređaja treba provjeriti rad glavnoga i pomoćnoga kormilarskog uređaja, sustav za daljinsko upravljanje kormilarskim uređajem, sustav napajanja strujom u slučaju nužde, pokazivalo otklona kormila te alarm pri nestanku struje u strojnomo uređaju za pogon kormila.

U dio »Dnevne bilješke« unose se podaci o gazu pramca i krme u metrima, i to pri dolasku broda u luku i odlasku iz luke, o početku i završetku svakog manevra, o ukrcaju i iskrcaju zapovjednika broda i drugih članova posade, njihovim oboljenjima i ozdravljenjima, o samovoljnom napuštanju broda članova posade, o disciplinskim prekršajima i kaznama, o radu posade na brodu, o početku i završetku morske straže i noćne straže u lukama, s naznakom imena osoba koje obavljaju noćnu stražu, o rođenju i smrti te nalasku napuštenoga novorođenog djeteta na brodu, o primanju na uhovanje izjave posljednje volje neke osobe i njezinoj predaji nadležnim organima ili vraćanju izjavitelju, o ukrcaju i iskrcaju pilota (peljara) i uzimanju tegljača, o stanju struje, o mjerenju dubine, o izvršenoj kompenzaciji kompasa; kad to okolnosti zahtijevaju – potanji podaci o vremenu, stanju atmosfere, posrtanju i valjanju broda, prelijevanju mora preko palube i grotala (tereta na palubi), o načinu veza broda sidrenju i broju uzlova i lanaca sidra, o ukrcaju i iskrcaju tereta i njegovu smještaju na palubi i prozraivanju, s tim što se za kvarljivi teret mora svakodnevno navesti jesu li zračnici bili zatvoreni ili otvoreni, u kojem smjeru su bili okrenuti itd., o nezgodama, sudarima i nasukavanjima, o bacanju i redosljedu bacanja tereta u more, o preuzimanju obveza za brod ili za teret, o kvarovima radiotelegrafskih uređaja, o popravcima i dokovanju broda, o opremanju i raspremanju broda, te podaci propisani međunarodnim ugovorima i podaci o svim događajima koji bi mogli biti važni za organe uprave, krcatelja, primaoca tereta, osiguratelja i za druge zainteresirane osobe.

PRILOG 3.

NAČIN POPUNJAVANJA DNEVNIKA STROJA

Podaci koji se unose u rubrike na stranicama – opis glavnog motora, pomoćnog motora i dr. unose se prije nego počne voženje dnevnika.

Na vrhu stranice u zaglavlju »Putovanje iz: za:« unosi se ime luke odlaska i luke dolaska. Uz datum treba upisati sat i dan odnosnog tjedna. Ako je u tijeku jednog dana bilo više putovanja ili je dovršeno jedno a započeto drugo, ta se putovanja (luka odlaska i luka dolaska) upisuju jedno ispod drugog. Brodovi koji održavaju redovne linije mogu, osim oznake luke odlaska i luke dolaska u zagradama označiti broj linije i putovanja. U tablicu I unose se podaci prema odgovarajućim rubrikama u mjernim jedinicama međunarodnog sustava (SI).

U tablicu II unose se podaci o manevriranju, putovanju i snazi porivnog stroja. Pod »odlaskom« smatra se vrijeme kad je stroju dan znak »pozor«, a »dolaskom«, kad je stroju dan znak »završeno«. Manevriranje traje od trenutka kad je porivnom stroju dan znak »pozor« do trenutka kada mu je dan znak »završeno«. Ako manevriranje traje dulje vremena (za vrijeme plovidbe rijekama ili kanalima), ono se računa kao vrijeme putovanja.



Vrijeme boravka u luci računava se od trenutka kad se porivnom stroju broda koji je uplovio u luku dade znak »završeno« do trenutka kad se stroju broda pri isplovljenju dade znak »pozor«. Ako brod u luci manevrira, a ne napušta luku, vrijeme manevriranja računava se u vrijeme boravka broda u luci, ali se takav manevar mora posebno navesti u rubrici »bilješke«.

Vrijeme plovidbe računava se od trenutka kad je prilikom isplovljenja dan stroju znak »završeno« do trenutka kad se prilikom uplovljenja stroju dade znak »pozor«. U koloni »vrijeme u plovidbi« mora se navesti i manevriranje obavljeno tijekom plovidbe u magli, u situaciji izbjegavanja sudara i sli no, a u rubrici bilješke posebno se navodi uzrok manevriranja i pobliže opisuje tijek manevriranja (što to nije navesti vrijeme pojedinog manevra i sli no).

U posljednjoj koloni tablice II unose se podaci o prije enom putu i brzini broda, podaci o slipu i snagama. Srednje snage bilježe se prema srednjem broju okretaja stroja tijekom dana, prema srednjem utrošku goriva i prema drugim poznatim podacima. Ti se podaci unose svakog dana u 1200 sati.

U tablicu III bilježi se pregled rada glavnih i pomo nih motora i ure aja.

U tablicu IV u 0800 sati upisuje se stanje samo onih spremnika (tankova) koji sadrže pitku vodu i vodu za stroj, i spremnika koji se koriste za smještaj pogonskog goriva. Sve izvanredne promjene u spremnicima moraju se unijeti u rubriku »bilješke« Brodskog dnevnika (dnevnika palube) svakog dana.

Stanja svih ostalih spremnika bilježe se pojedina no.

U rubriku »bilješke« unose se podaci o: snimljenim dijagramima, gazu broda u metrima na pramcu i krmi s ozna enim vremenom obavljenog mjerenja pri dolasku broda u luku, odlasku broda iz luke i ukrcaja bunkera; vanjskoj temperaturi u 1200 i 2400 sati; stanju i ja ini vjetra i mora s opisom posrtanja i valjanja broda; nazivu (tvrтки) poduze a odnosno osobnom imenu dobavlja a i mjestu ukrcaja pogonskog i potrošnog materijala; dnevnim doga ajima u pogonskom prostoru broda, a osobito kvarovima i obavljenim popravcima na pogonskim postrojenjima s detaljnim opisom i eventualnom skicom, te naznakom trajanja popravka i nazivom (tvrтке) poduze a koje je popravak obavilo; zakašnjenjima broda nastalih usljed ograni enog rada pogonskog postrojenja; uzrocima manje ili ve e potrošnje goriva; kvaliteti goriva i potrošnog materijala i eventualnim prijedlozima za poboljšanje rada pogonskog postrojenja; stavljanju u rad kaljužnih sisaljki po nalogu sa zapovjedni kog mosta, s opisom rezultata njihova rada; punjenju i pražnjenju balastnih tankova i tankova za pogonsko gorivo; forsiranom radu strojeva, havarijama i nasukanjima, te o svim važnijim doga ajima i promjenama koje se odnose na rad porivnih i pomo nih motora i strojeva i ure aja.

NAPOMENA:

U tablici I rubrika za svaku stražu podijeljena je na dijelove za dva glavna stroja.

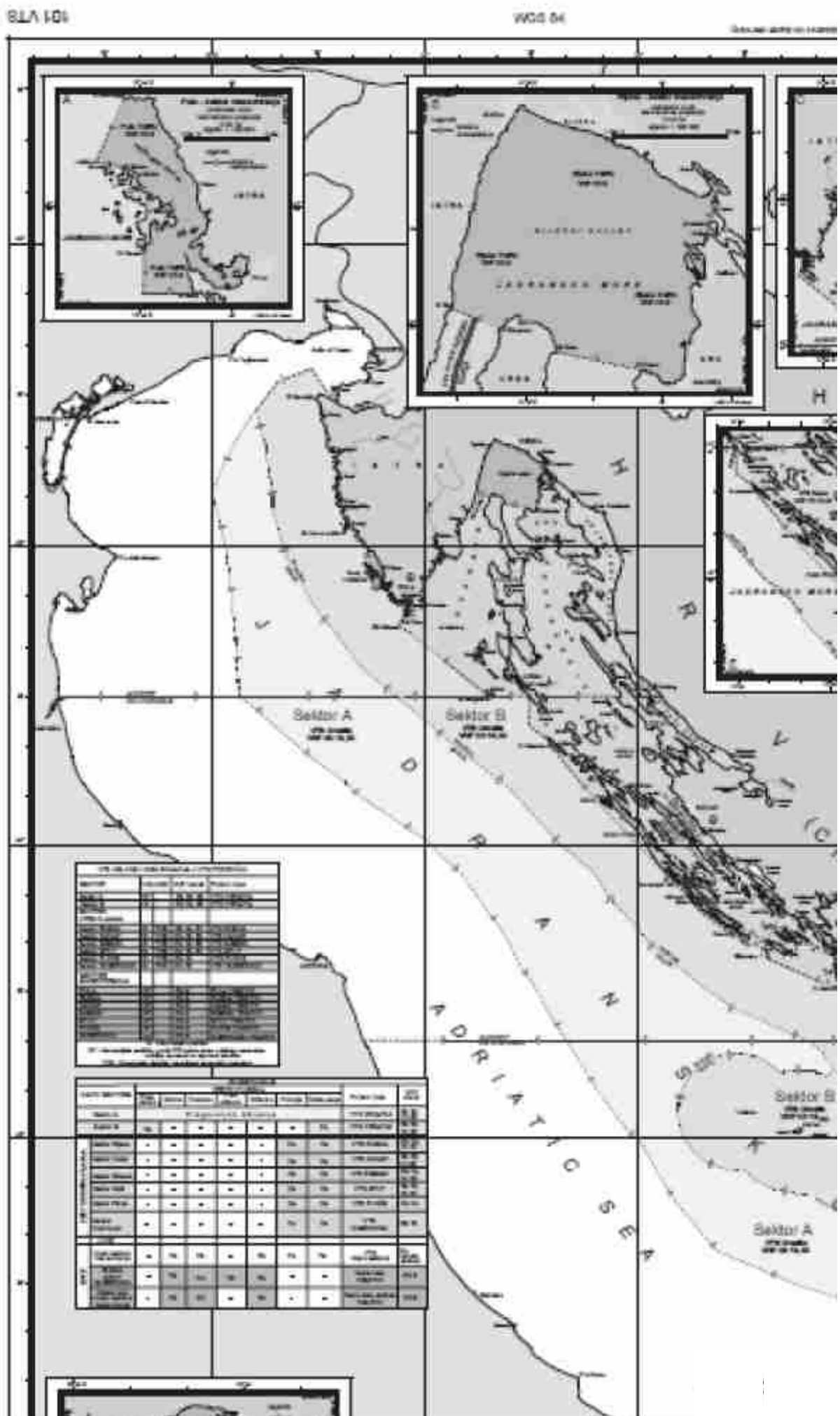
Oznake strojeva su: L – Lijevi i D – Desni.

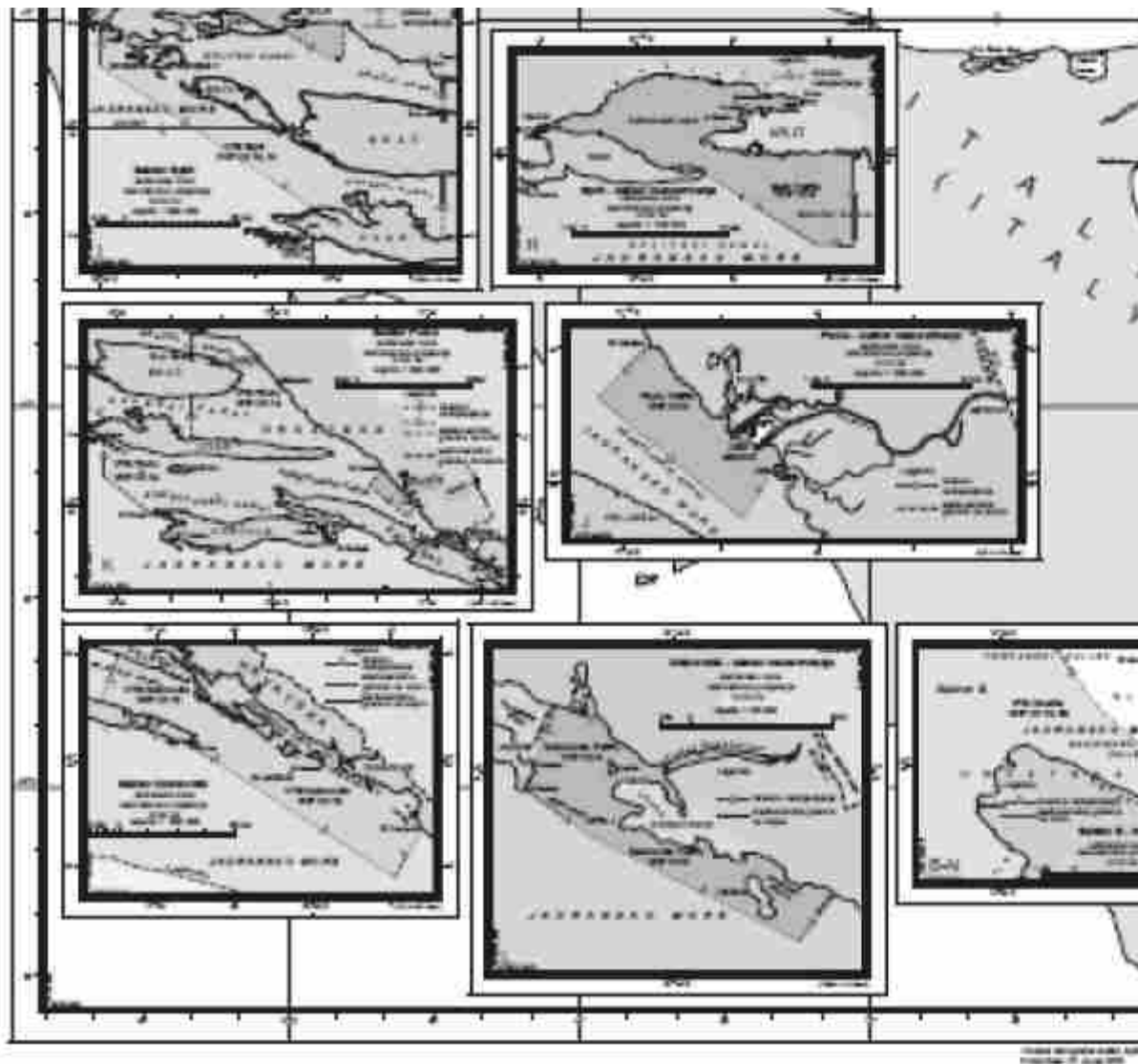
Brod sa jednim porivnim strojem podatke e upisivati u jednu rubriku, s dva porivna stroja u dvije.

PRILOG 4.

SKUPOVI GEOGRAFSKIH KOORDINATA I GRAFI KIH PRIKAZA VTS PC









Karta 1.: VTS područje sektora A i B R

VTS sektori

Sektor A – obuhvaća područje isključivog gospodarskog (RH).

Sektor A opisan je sljedećim granicama (vidjeti Kartu 1.): Vanjska granica sektora A poklapa se s vanjskom epikontinentalnog pojasa, od točke 1 do točke 34, te se n dalje se proteže od točke 42a do točke 42b (privremenom. Unutarnja granica sektora A poklapa se s vanjskom gran od točke 1 i proteže se vanjskom granicom teritorijalnog točke 36 vanjskom granicom teritorijalnog mora do točke

Sektor B – obuhvaća manje dijelove unutarnjih morski more Republike Hrvatske.

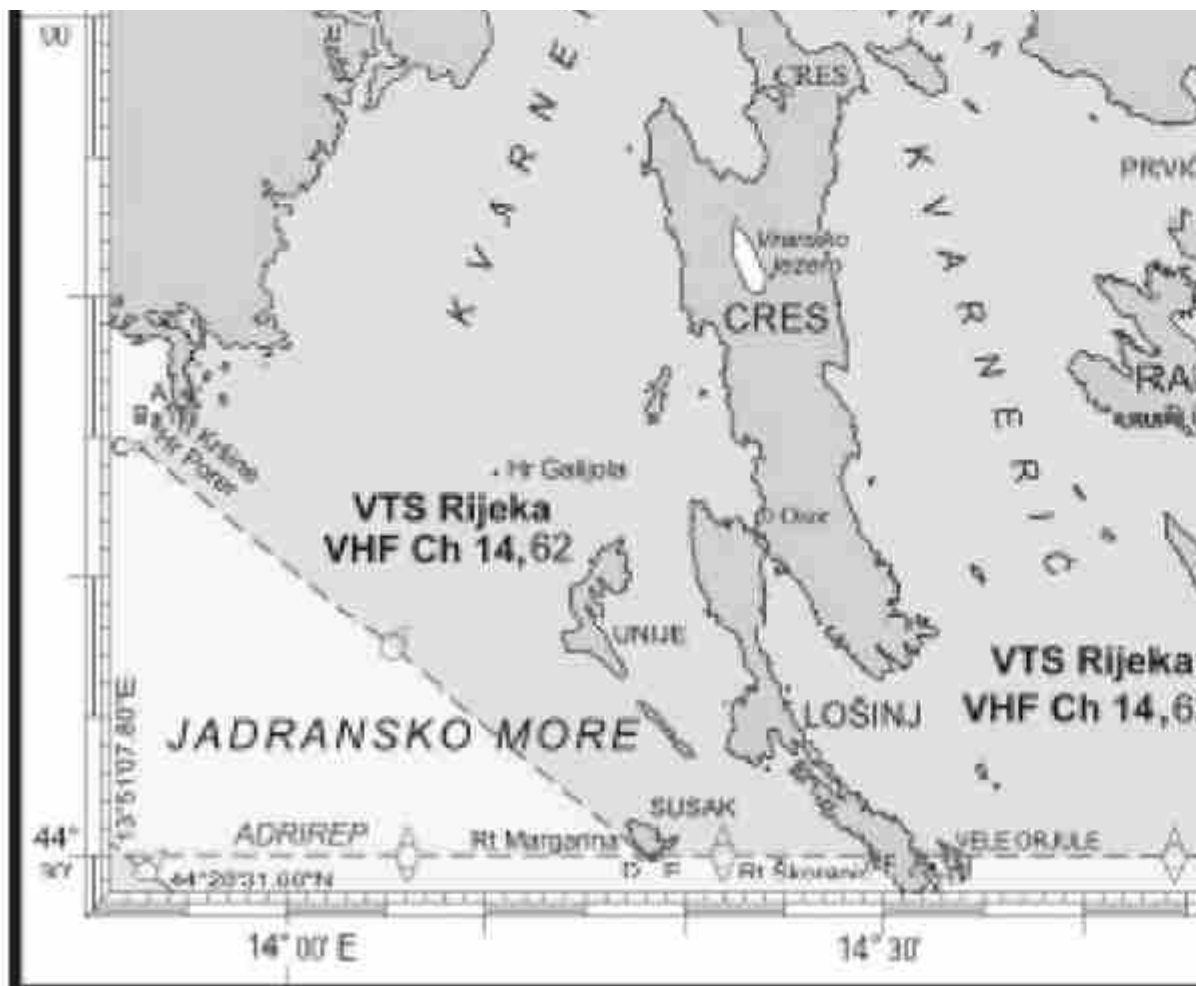
Sektor B opisan je sljedećim granicama (vidjeti Kartu 1.): Vanjska granica sektora B poklapa se s granic

točke na ušću Kanala sv. Odorika i proteže se prema jugu. Unutarnja granica sektora B proteže se od točke na ušću obalom Istre do rta Barbariga te se nastavlja vanjskom g

do rta Mužilj. Dalje se proteže zapadnom obalom Istre do rta Konj ide obalnom crtom do točke na rtu Turski bok Split do točke na rtu Debeli brig. Zatim ide zapadnom obalom na rtu Križni rat. Nastavlja se vanjskom granicom sektora obalnom crtom otoka Proizda. Dalje se proteže na otoku obalnom crtom otoka Korčule do rta Ražnjić. Granica istočnoj obali otočića Male Sestrice i dalje na sjever do završava vanjska granica sektora Ploče. Nastavlja se na Pelješca do vanjske granice sektora Dubrovnik na poluotoku do točke na rtu Debeli (otok Mljet) i nastavlja se na zapadnoj obalnoj crtom otoka Mljeta do rta Gruj. Od rta Gruj ide jugoistočno do Dubrovnik do točke na rtu Zarubača (kopno). Dalje se proteže na kopna do rta Konfin.

Sektor Rijeka – obuhvaća područja Kvarnera, Kvarnera kanala, isključujući Rijeku – sektor manevriranja odnosno prilazne plovne putove do luka u navedenom području.



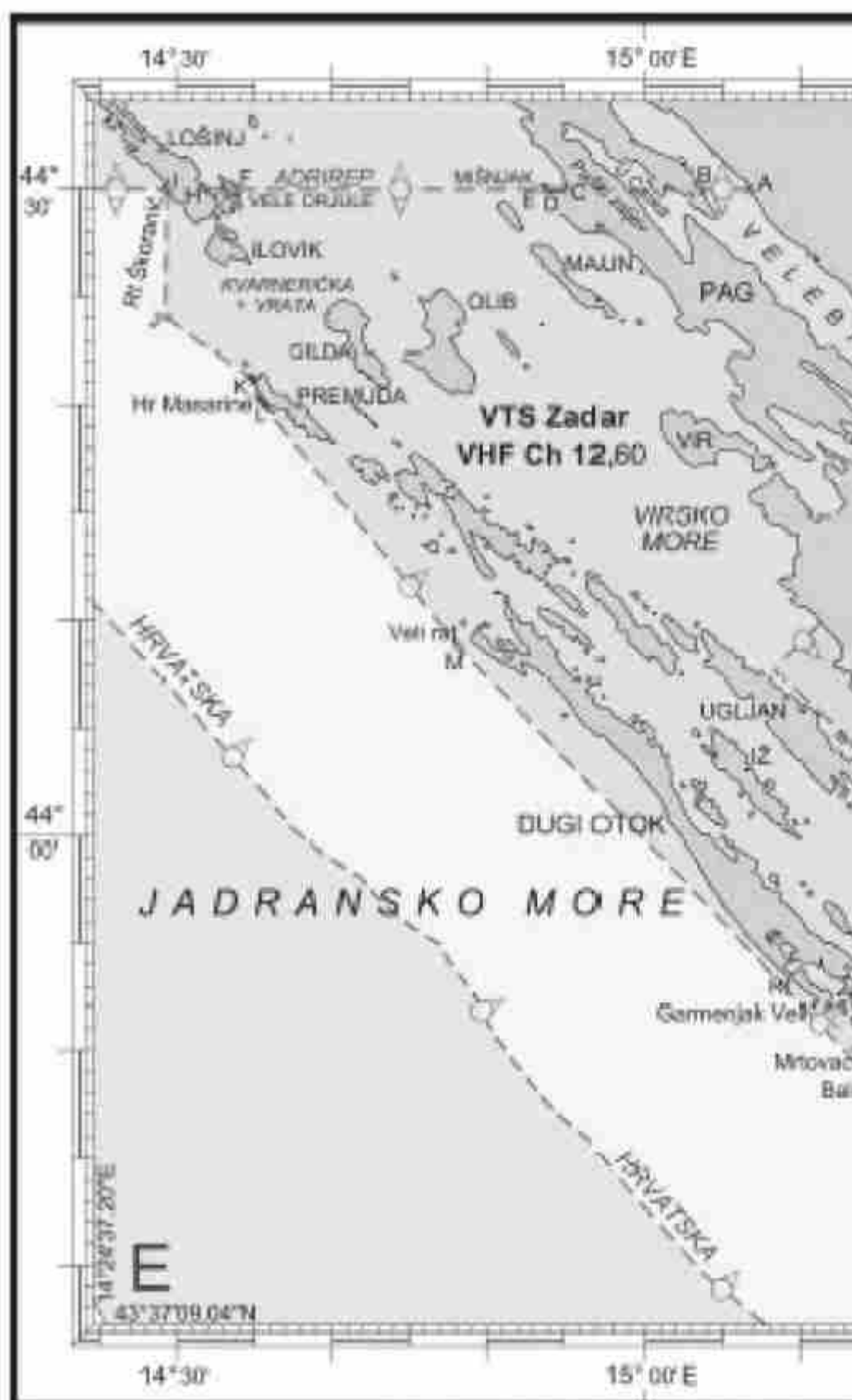


Karta 2.: VTS područje sektor

Sektor Rijeka opisan je sljedećim granicama (vidjeti Karti Granica sektora Rijeka polazi od točke A na rtu Kršine dalje na jugozapad prema točki B na hridi Porer i od ($\varphi 44^{\circ}44,70'N$; $\lambda 13^{\circ}52,47'E$). Dalje ide jugoistočno d

Susak). Zatim se proteže na istok dijelom granice ADE H, I, J, K i L, isključujući uvalu Caska u Paškom zalj točke M na otoku Pagu do točke N na kopnu. Granica kopna do točke na rtu Lipica (istočni ulaz u Bakarski z granicom Rijeka – sektor manevriranja do točke na rtu Sip granica se proteže na jug obalnom crtom do početn

Sektor Zadar – obuhvaća južni dio Velebitskog k Virsko more, Kvamerička vrata i morski prostor oko more sve do obale kopna, isključujući Zadar prilazne plovne putove do luka u navedenom

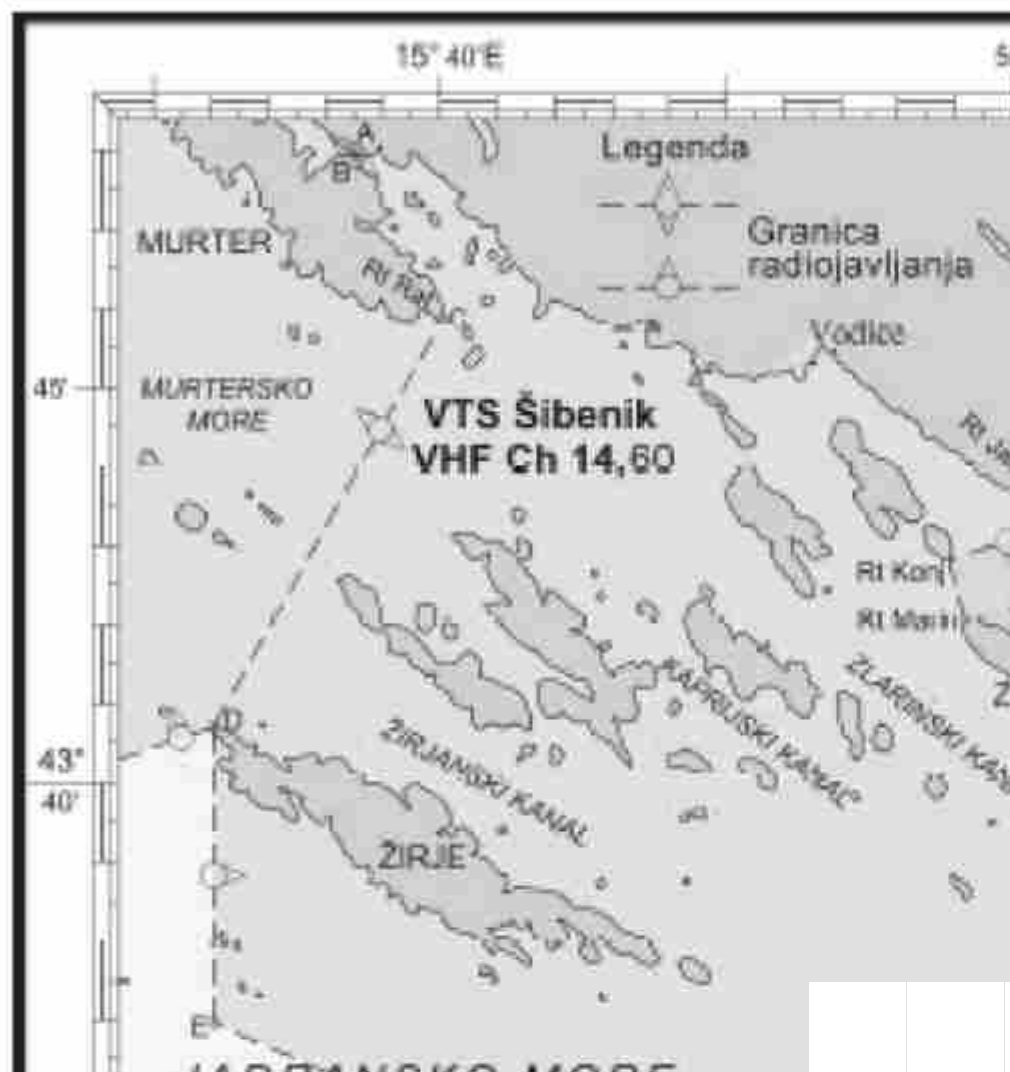


Karta 3.: VTS područje se

Sektor Zadar opisan je sljedećim granicama (vidjeti Ka
 Granica sektora Zadar polazi od sjecišta gra
 te se proteže na zapad dijelom granice ADP

te se proteže na zapad dječjom granice ADRIKETA-a, preko točaka B, C, D, E, F, G i H sve do točke I na rtu jug do točke J na moru (φ $44^{\circ}24,07'N$; λ $14^{\circ}29,30' E$; $44^{\circ}21,10'N$; λ $14^{\circ}34,96' E$) na sjeverozapadnom rtu otoka Murtera L (φ $44^{\circ}20,32'N$; λ $14^{\circ}35,13' E$); M (φ $44^{\circ}08,78'N$; λ $15^{\circ}17,70' E$) i O (φ $43^{\circ}39,42'N$; λ $15^{\circ}30,67' E$). Nastavlja se na sjeveroistok do točke R na zapadnom obalnom crtom otoka Murtera sve do točke S na kopnu u mjestu Tisno. Dalje se proteže na sjeverozapad do Zadar – sektor manevriranja, te prema sjeveru obalnom

Sektor Šibenik – obuhvaća morsko područje jugoistočni dio Murterskog mora i područje oko Šibenika jugoistočno, isključujući Šibenik – sektor manevriranja i putove do luka u navedenom području.

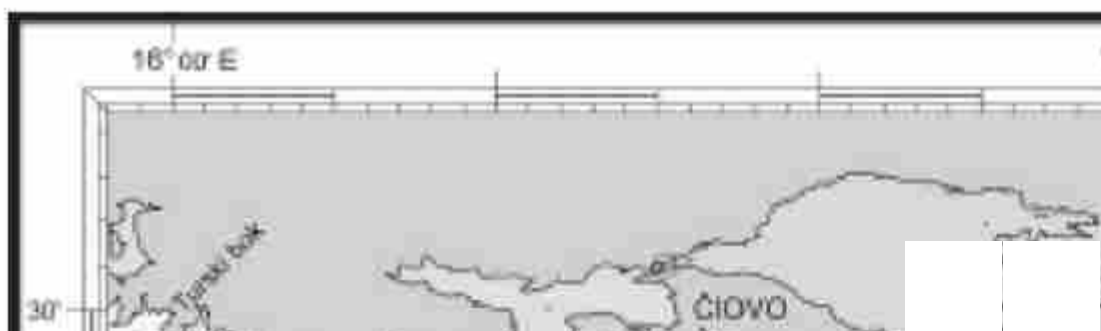


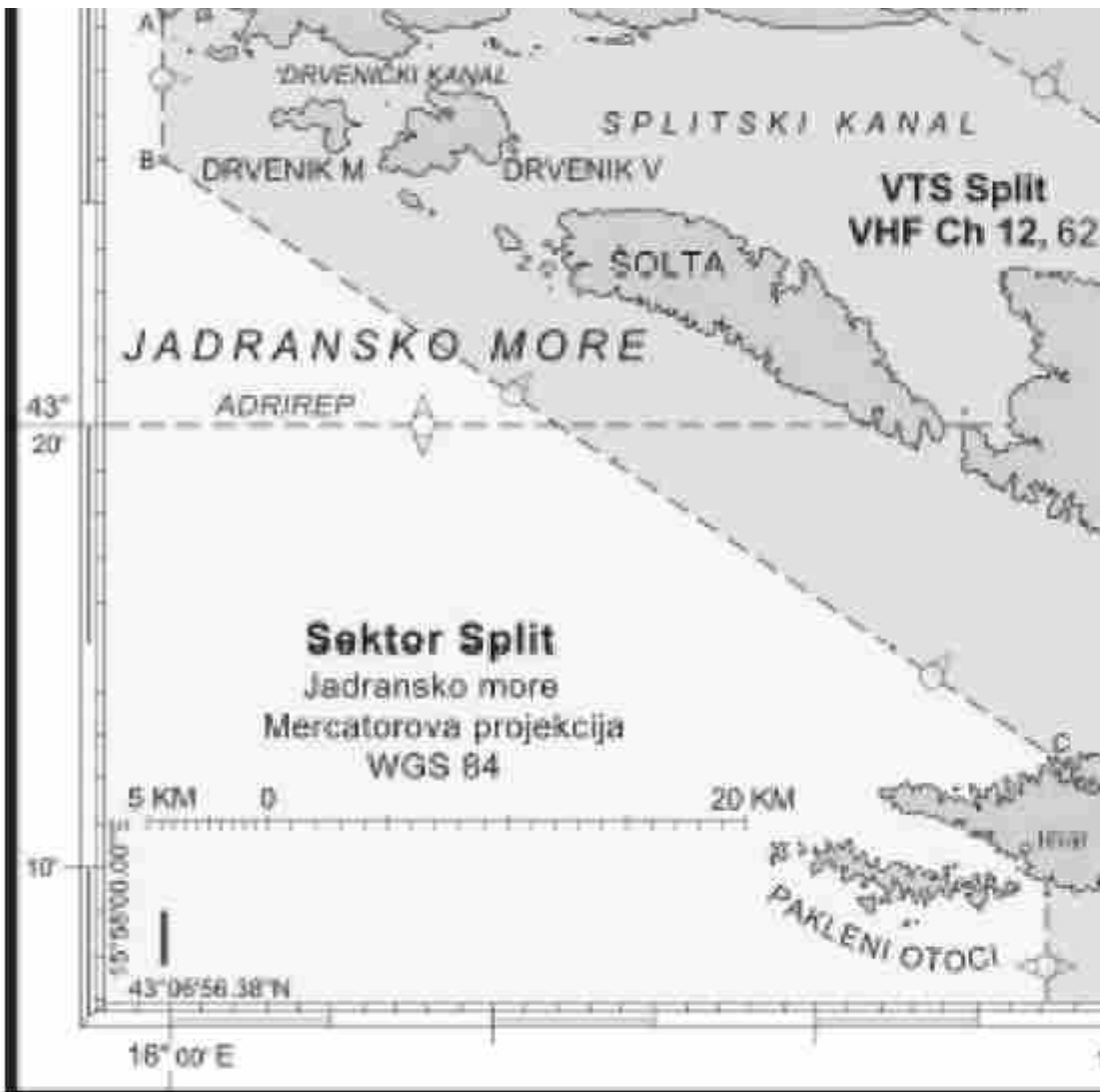


Karta 4.: VTS područje sek

Sektor Šibenik opisan je sljedećim granicama (vidjeti I Granica sektora Šibenik polazi od točke A na kopnu Tisno, nastavlja se do točke B na južnoj strani mosta (obalnom crtom otoka Murtera do točke C na rtu Rat. Na rtu Žirje (otok Žirje) te na jug do točke E na moru (proteže na jugoistok do točke F na moru (hrid Mulo zapadnoj obali otoka Smokvice vele. Nastavlja s Smokvice vele do točke H i dalje do točke I na rtu K obalnom crtom kopna do točke na rtu Bilo i nastavlja manevriranja do točke na rtu Jadrija (kopno). Granica točke A na sjevernoj strani mosta u mjestu Tisno.

Sektor Split – obuhvaća područje Drveničkog kanala, Split i Hvarskog kanala te morsko područje jugozapadno od ot isključujući Split – sektor manevriranja. Sektor uključuje navedenom području.





Karta 5.: VTS područje sektora Split

Sektor Split opisan je sljedećim granicama (vidjeti Kartu 5).
 Granica sektora Split polazi od točke A na rtu Turski bok moru ($\varphi 43^{\circ}26,00'N$; $\lambda 15^{\circ}59,77'E$). Dalje se nastavlja južno prema otoku Hvaru i ide obalnom crtom na istok do točke I na otoku Hvaru. Dalje se proteže na sjever do točke E ($\varphi 43^{\circ}24,73'N$; $\lambda 16^{\circ}44,16'E$) na kopnu. Dalje se proteže prema zapadu obalnom crtom otoka Brača do točke na Rtu Čiova. Zatim ide na zapad južno prema starom trogirskom mostu (Trogir) obalnom crtom kopna do početne točke A na rtu Turski bok moru.

Sektor Ploče – obuhvaća Korčulanski, Neretva



Bračkog kanala, hrvatski dio Kanala Malog Stona, isključujući Ploče – sektor manevriranja. Sektor uključujući navedenom području.

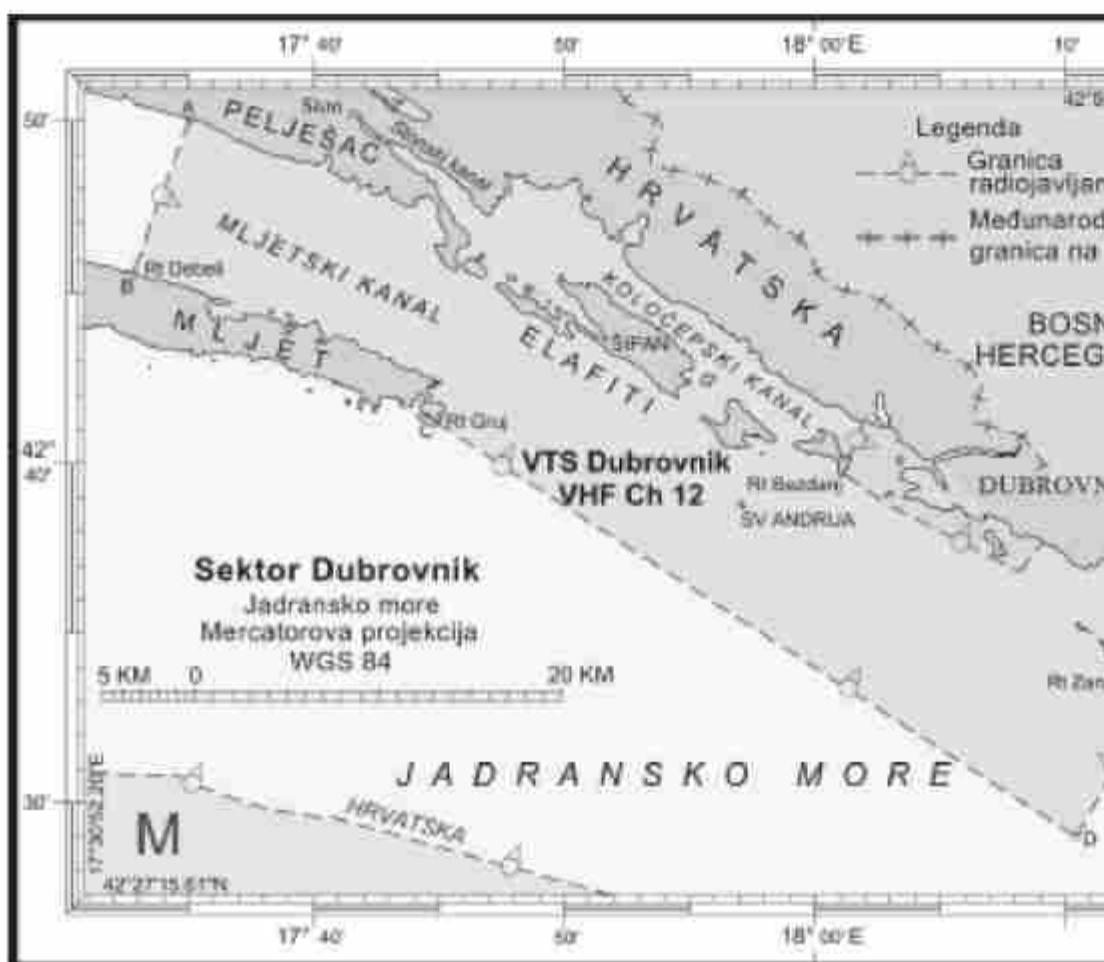


Karta 6.: VTS područje sektora

Sektor Ploče opisan je sljedećim granicama (vidjeti Kartu Granica sektora Ploče polazi od točke A na kopnu (φ 43° do točke B na rtu Sv. Nikola (otok Brač). Nastavlja se ista točke C (φ 43°15,75'N; λ 16°44,18'E). Dalje ide na 16°44,22'E) na otoku Hvaru te na istok obalnom crtom Križni rat (otok Hvar). Zatim ide na jug preko točaka F i na točku H (φ 43°04,40'N; λ 16°27,17'E) na m

rtu Proizd (otok Proizd). Nastavlja se sjevernom stranom (φ 42°59,08'N; λ 16°37,41'E) i dalje na istok do točke I otoku Korčuli. Granica se nastavlja na istok sjevernom stranom rtu Ražnjić. Proteže se na sjever preko točke M (otočić S N (φ 42°58,36'N; λ 17°13,66'E) na poluotoku Pelješac zapad obalnom crtom poluotoka Pelješca do spoja s kopnom crtom kopna do točke O. Zatim ide privremenom granicom i Hercegovine do točke P. Dalje se proteže na sjever isključujući Ploče – sektor manevriranja, te se nastavlja o točke A na kopnu.

Sektor Dubrovnik – obuhvaća istočni dio Mljetskog kanala, Koločepski područje jugozapadno od Elafitskih otoka, Dubrovnika i Cavtata, isključujući sektor manevriranja. Sektor uključuje prilazne plovne putove do luka u naveć



Karta 7.: VTS područje sektora Dubrovnik

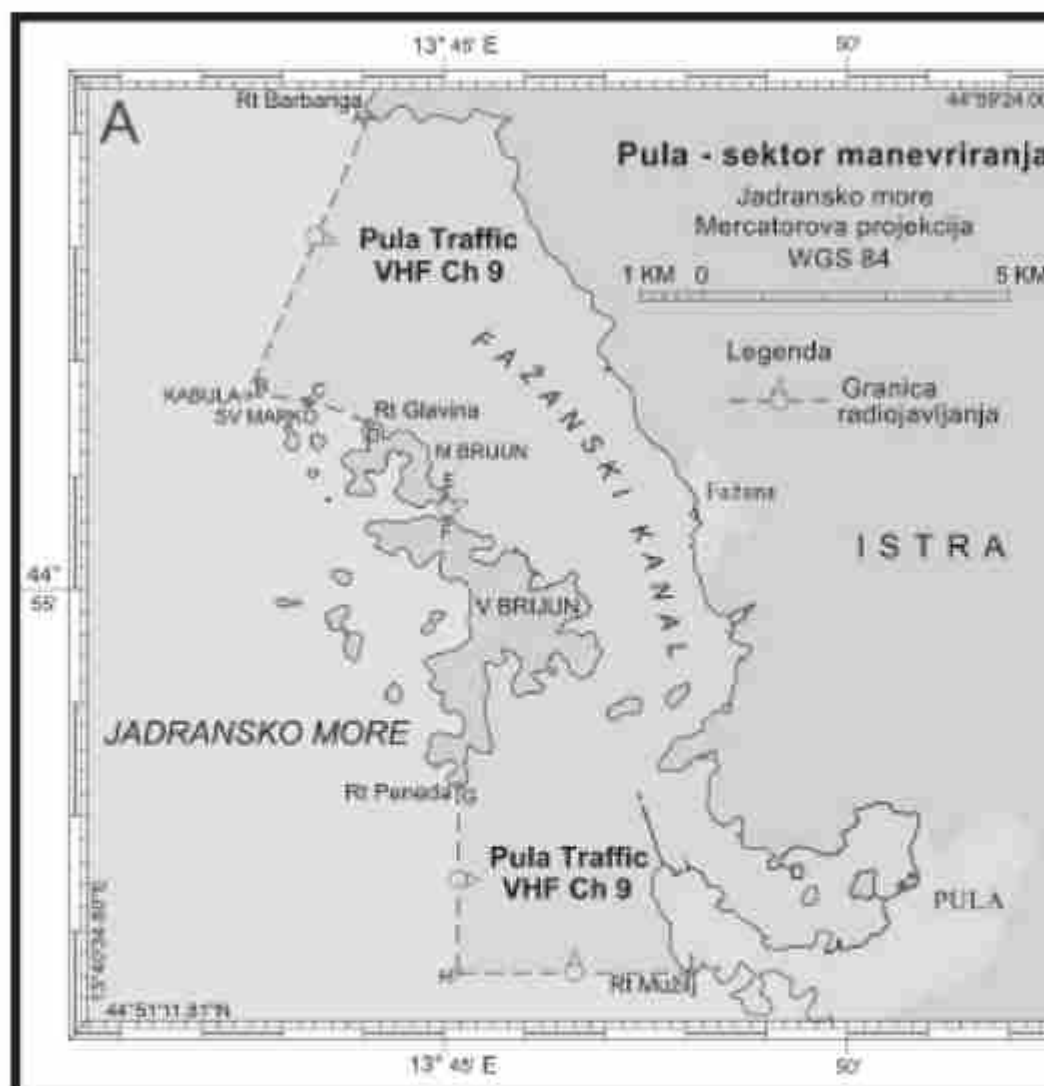
Sektor Dubrovnik opisan je sljedećim granicama (vidjeti Kartu 7.):

Granica sektora Dubrovnik polazi od točke A na poluotoku Pelješcu (kopno λ 17°35,02'E) i proteže se na jugozapad do točke B na rtu Debeli Brijuni na istok obalnom crtom otoka Mljeta do točke C na rtu Gruj. Nast

D ($\varphi 42^{\circ}41,21'N$; $\lambda 17^{\circ}44,88'E$) na moru. Dalje se proteže na sjeveroistok (kopno). Zatim se proteže na sjever obalnom crtom kopna, isključujući sektor manevriranja, i dalje sve do početne točke A na poluotoku Pelješcu.

Sektori manevriranja

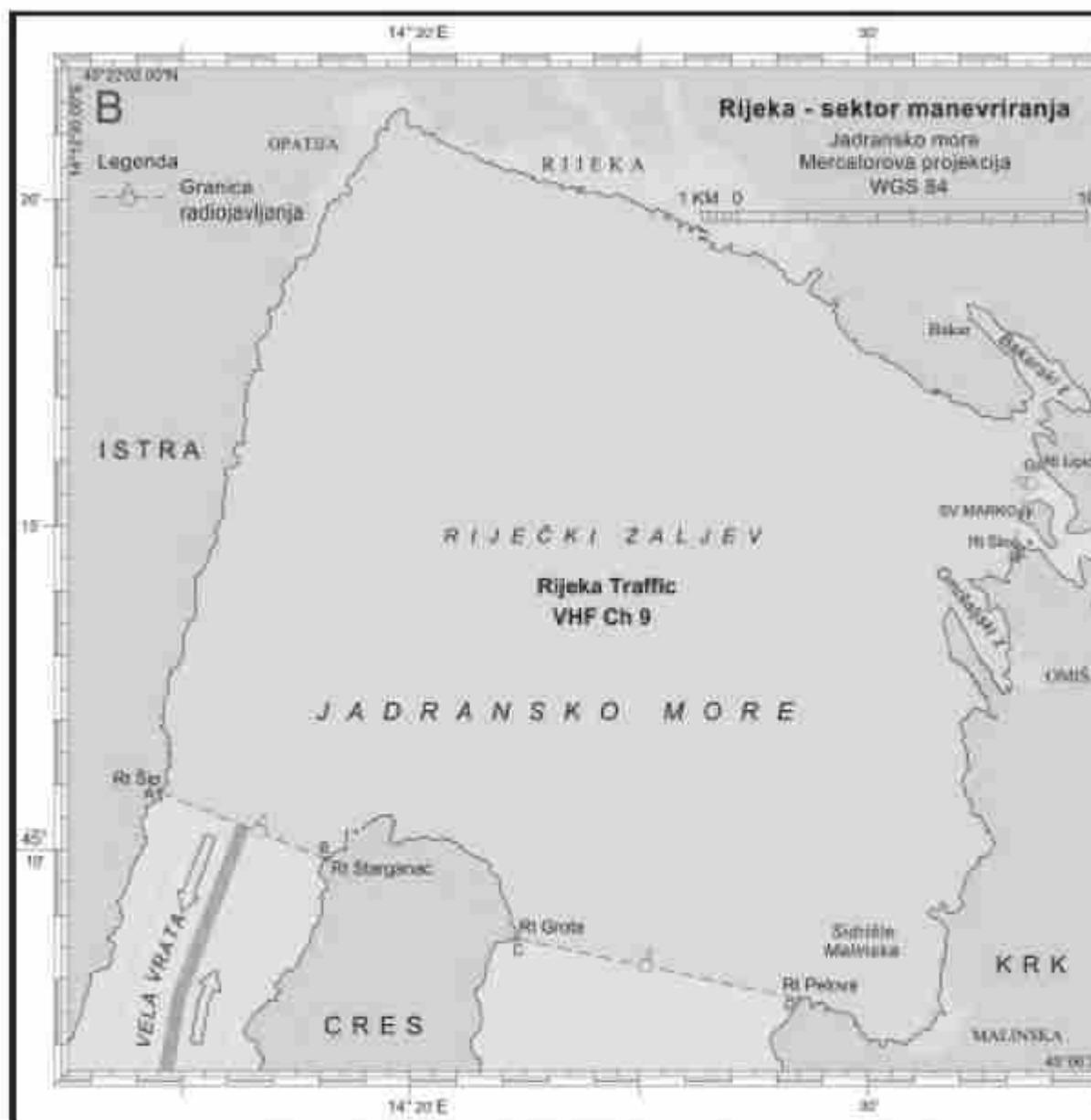
Pula – sektor manevriranja obuhvaća područje Fažanskog kanala i luke Pula neposredno uz ulaz u luku Pula.



Karta 8.: VTS područje Pula – sektor manevriranja

Pula – sektor manevriranja opisan je sljedećim granicama (vidjeti Kartu 8.): Granica polazi od točke A na rtu Barbariga (kopno) i ide na jugozapad do točke B na rtu Kabuli. Dalje se proteže na istok do točke C na otočiću Sv. Marku, nastavlja se na rtu Glavina (otok Mali Brijun). Granica ide dalje na jug sjevernom i istočno otoka Malog Brijuna do točke E na rtu Sokol (otok Mali Brijun). Dalje se proteže na sjever ($\varphi 44^{\circ}55,59'N$; $\lambda 13^{\circ}45,06'E$) na obali otoka Velikog Brijuna. Nastavlja se obalnom crtom otoka Velikog Brijuna do točke G na rtu Penada i dalje juž ($\varphi 44^{\circ}51,63'N$; $\lambda 13^{\circ}45,17'E$) na moru. Dalje se proteže na istok do točke H (kopno). Nastavlja se prema sjeveru obalnom crtom do početne

Rijeka – sektor manevriranja obuhvaća područja Riječkog, Bakarskog i Omzaljeva te sidrište Malinska.

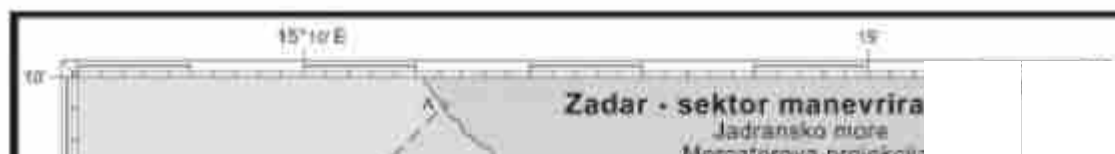


Karta 9.: VTS područje Rijeka – sektor manevriranja

Rijeka – sektor manevriranja opisan je sljedećim granicama (vidjeti Kartu 9.):

Granica polazi od točke A na rtu Šip (kopno, istočna obala Istre) i ide prema istoku B na rtu Starganac (otok Cres). Zatim ide sjevernom obalnom crtom otoka Cresa do na rtu Grota. Dalje se proteže na istok do točke D na rtu Pelov (otok Krk) i nastav sjever obalnom crtom otoka Krka do točke E na rtu Šilo, pa preko točke F na otoku Marku do točke G na rtu Lipica (kopno). Dalje ide na sjever obalnom crtom kopna B zaljeva te sjevernom i zapadnom obalom Riječkog zaljeva do početne točke A na (istočna obala Istre).

Zadar – sektor manevriranja obuhvaća područje dijela Zadarskog kanala, sidri Zadar, sidrište Diklo i luku Gaženica.





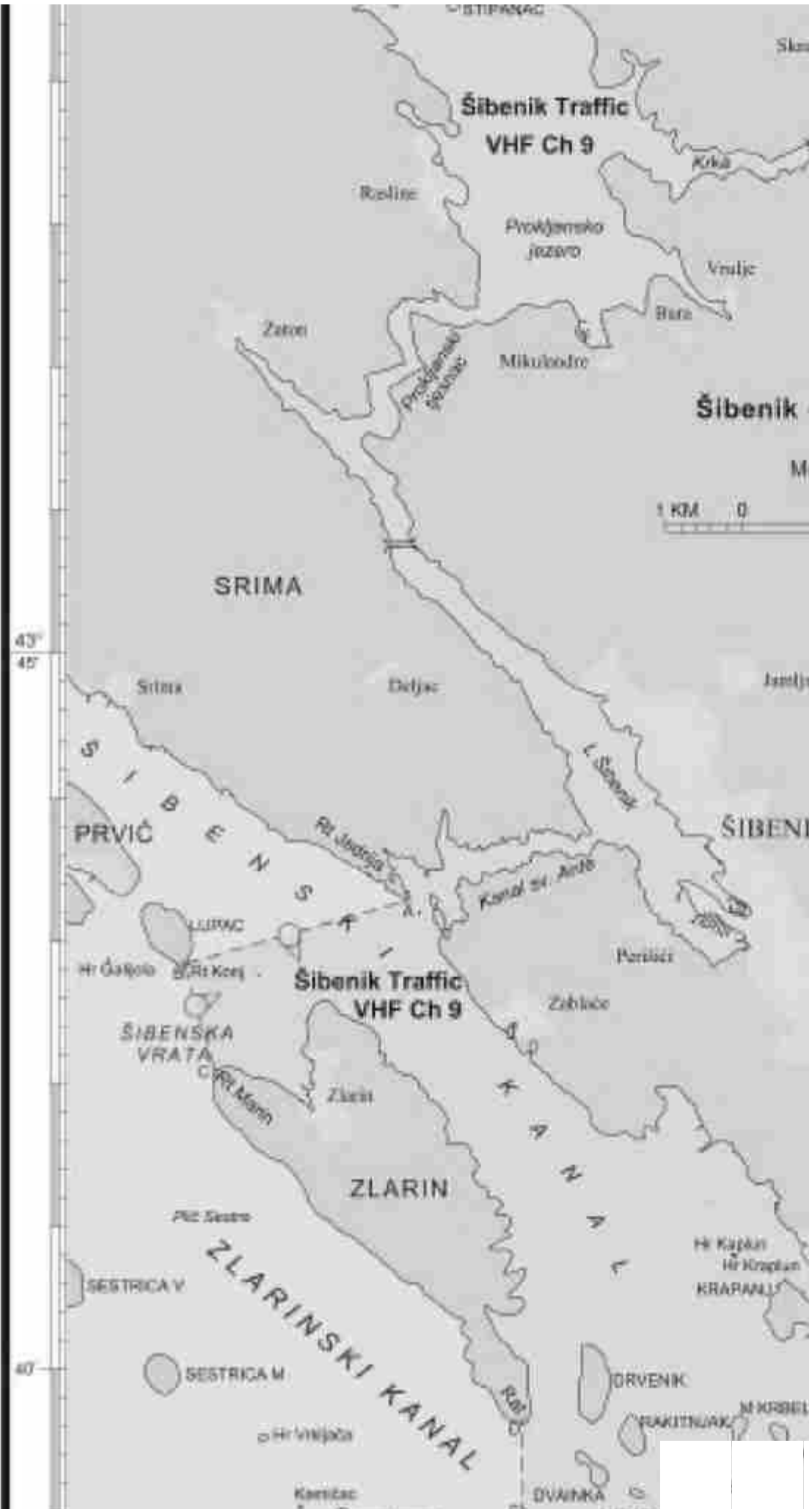
Karta 10.: VTS područje Zadar – sektor manevriranja

Zadar – sektor manevriranja opisan je sljedećim granicama (vidjeti Kartu 10.):

Granica polazi od točke A (φ 44°09,84'N; λ 15°11,25'E) na kopnu i dalje se jugozapadno do točke B (φ 44°07,69'N; λ 15°08,31'E) na moru. Nastavlja se na južni preko točaka: C (φ 44°06,40'N; λ 15°10,37'E) na moru, D (φ 44°04,75'N; λ 15°12,6'N) na sjeverozapadnom rtu otoka Ošljaka i E (φ 44°03,12'N; λ 15°14,67'E) na moru. Dalje sjeveroistok do točke F (φ 44°04,94'N; λ 15°16,55'E) na kopnu. Zatim se proteže crtom kopna na sjeverozapad do početne točke A (φ 44°09,84'N; λ 15°11,25'E).

Šibenik – sektor manevriranja obuhvaća područje toka rijeke Krke, skradinskog mosta, Prokljansko jezero, Prokljanski tjesnac, južni dio Šibenskog kanala i uvalu Luka Grebaštica.



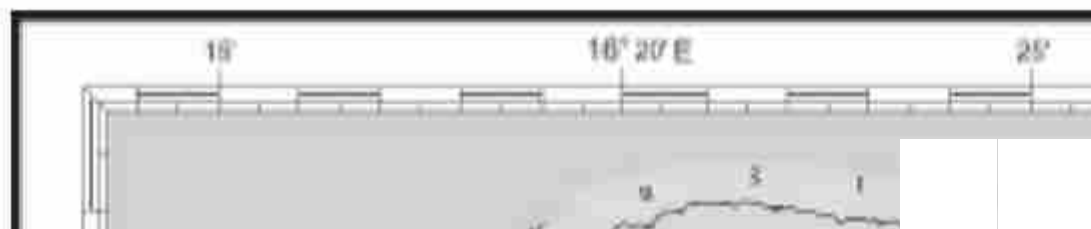




Karta 11.: VTS područje Šibenik – sekt

Šibenik – sektor manevriranja opisan je sljedećim granicama. Granica polazi od točke A na rtu Jadrija (kopno, po $15^{\circ}51,01'E$) te se nastavlja prema jugozapadu do točke B na jug do točke C na rtu Marin (otok Zlarin). Granica se otoka Zlarina do najjužnije točke D na rtu Rat. Dalje se prsu dio luka: E ($\varphi 43^{\circ}39,20'N$; $\lambda 15^{\circ}52,14'E$), F ($\varphi 43^{\circ}38,24'N$; $\lambda 15^{\circ}52,64'E$), H ($\varphi 43^{\circ}37,96'N$; $\lambda 15^{\circ}53,47'E$) do točke J na otoku Tmari ($\varphi 43^{\circ}37,78'$ sjevernom stranom obalne crte otoka Tmari prema točki I istočnom rtu otoka. Dalje se spaja s točkom L ($\varphi 43^{\circ}$ Krbelici i dalje ide na istok do točke M na rtu Bilo (kopno). Granica se nastavlja na sjever obalnom crtom kopna p $15^{\circ}56,25'E$) i O ($\varphi 43^{\circ}40,34'N$; $\lambda 15^{\circ}56,29'E$), isključujući obalnom crtom dijela Šibenskog kanala i Kanala sv. Ante Prokljanskim tjesnacem, Prokljanskim jezerom sve do star P i R na sjevernoj strani mosta, te se nastavlja zapadnom o A na rtu Jadrija ($\varphi 43^{\circ}43,29'N$; $\lambda 15^{\circ}51,01'E$).

Split – sektor manevriranja obuhvaća područje Kaštel i Splitskog kanala.





Karta 12.: VTS područje Split – sekt

Split – sektor manevriranja opisan je sljedećim granicama
 Granica polazi od točke A u Trogiru (kopno) (φ 43°31,0' N; λ 16°15,14' E) na kopno
 jug do točke B (φ 43°30,92' N; λ 16°15,22' E) na otoku Čiovo
 sjevernom obalnom crtom otoka Čiova sve do točke C na kopno
 točke D na moru (φ 43°26,61' N; λ 16°29,32' E). Nastavlja se
 do točke E (φ 43°26,59' N; λ 16°31,31' E) te na sjever do točke F (φ 43°31,08' N; λ 16°15,14' E) (kopno).
 Dalje se proteže na zapad obalnom crtom kopna do točke A (φ 43°31,08' N; λ 16°15,14' E) u Trogiru.

Ploče – sektor manevriranja obuhvaća područje dijela Neretvanskog kanala i uz ušće rijeke Neretve te rijeku Neretvu do mosta u Metkoviću i dio l...



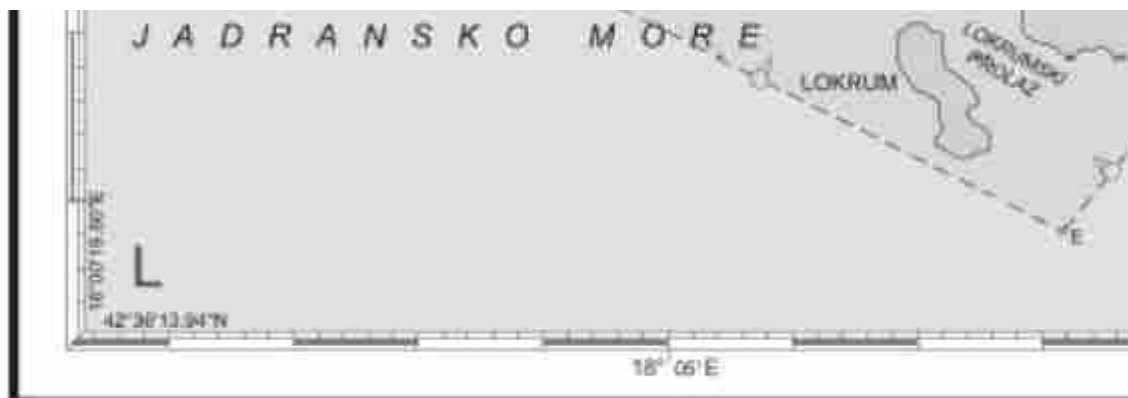


Karta 13.: VTS područje Ploče – sektor manevriranja

Ploče – sektor manevriranja opisan je sljedećim granicama (vidjeti Kartu 13). Granica polazi od točke A na rtu Kokuljica (kopno) i proteže se jugozapad $43^{\circ}03,18'N$; λ $17^{\circ}18,60'E$) na moru. Nastavlja se na jugoistok do točke C ($17^{\circ}26,09'E$) na moru. Dalje se proteže na sjeveroistok do točke D na sjevernoj strani otoka Osinja. Nastavlja se na istok sjevernom obalnom crtom otoka Osinja ($43^{\circ}00,58'N$; λ $17^{\circ}27,94'E$) i spaja se s točkom F (φ $43^{\circ}00,68'N$; λ $17^{\circ}28,11'E$) na sjevernom obalnom crtom kopna, uključujući obje obale i mosta u Metkoviću, do točaka G i H. Od ušća rijeke Neretve nastavlja se na sjeveroistok uključujući obje obale kanala Vlačica, do spojnice točke I (φ $43^{\circ}02,11'N$; λ $17^{\circ}26,11'E$) na sjevernoj obali kanala i točke J (φ $43^{\circ}02,16'N$; λ $17^{\circ}26,11'E$) na sjevernoj obali kanala Vlačica granica se proteže na sjever obalnom crtom kopna, obuhvaćajući područje na sjeverozapad do početne točke A na rtu Kokuljica.

Dubrovnik – sektor manevriranja obuhvaća morska područja jugozapadno od Koločepskog kanala, Rijeku Dubrovačku, Velika vrata, Lokrumski prolaz te Velikih vrata i Lokrumskog prolaza.





Karta 14.: VTS područje Dubrovnik – sektor manevriranja

Dubrovnik – sektor manevriranja opisan je sljedećim granicama (vidjeti Kartu Granica polazi od točke A (φ 42°41,24'N; λ 18°01,96'E) na kopnu i proteže do točke B na rtu Bulinak (otok Koločep). Nastavlja se na jug obalnom crtom do točke C na rtu Bezdanj (otok Koločep). Dalje se proteže do točaka 42°38,83'N; λ 18°02,77'E) i E (φ 42°36,82'N; λ 18°08,17'E). Nastavlja se na točke F (φ 42°37,67'N; λ 18°09,12'E) na kopnu. Zatim se proteže na zapad kopna, isključujući Luku Zaton (prostor sjeverno od spojnice točke G (φ 42°37,67'N; λ 18°03,01'E) i točke H na rtu Bat (φ 42°41,08'N; λ 18°02,74'E)). Dalje se obalnom crtom kopna do početne točke A (φ 42°41,24'N; λ 18°01,96'E).

PRILOG 5.

TIPOVI KOMUNIKACIJSKIH PORUKA I NJIHOVE OZNAKE

S ciljem olakšavanja obala-brod i brod-obala komunikacije u okvirima VTS okruženja, koristi se jedna od slijede ih 8 oznaka poruka kako bi se povećala vjerojatnost da se poruka bitno pravilno shvaćena. Ako se koristi, oznaka se treba izgovoriti prije same poruke ili odgovarajućeg dijela poruke.

Postoji 8 tipova komunikacijskih poruka često korištenih u VTS-u, i to:

Oznaka poruke »INFORMACIJA« – Ova oznaka koristi se kod izvješćivanja opaženih ili predviđenih činjenica i situacija; općenito se koristi za navigacijske i prometne informacije.

Oznaka poruke »UPOZORENJE« – Ova oznaka koristi se kod izvješćivanja potencijalno opasnih situacija ili opaženih situacija u razvoju. Sadržaj poruke upozorenja treba se odmah ocijeniti zajedno sa bilo kojom dodatnom informacijom koja može biti neraspoločiva VTS centru, te se po potrebi treba poduzeti korektivna radnja.

Oznaka poruke »SAVJET« – Ova oznaka upućuje da poruka sadrži preporuku koju bi primatelj trebao uvažiti pri donošenju odluka vezanih uz navigaciju. Kada je interveniranje pružanjem poruke savjeta primjereno, poruka treba biti jezgrovita i relevantna.

Oznaka poruke »UPUTA« – Ova oznaka upućuje da je poruka uputa koja se daje od strane VTSO na temelju propisanih ovlasti. Primatelj ima zakonsku obvezu pridržavanja ove poruke osim ako ne postoje proturječni sigurnosni razlozi, koji tada moraju odmah biti dojavljeni pošiljatelju.

Oznaka poruke »PITANJE« – Ova oznaka upućuje da je poruka koja slijedi upitno



da zahtijeva odgovor. Uporaba ove oznake uklanja svaku dvojbu o tome da li je postavljeno pitanje ili je dana izjava.

Oznaka poruke »ODGOVOR« – Ova oznaka upu uje da je poruka koja slijedi odgovor na prethodno pitanje. Odgovor ne smije sadržavati dodatno pitanje.

Oznaka poruke »ZAHTJEV« – Ova oznaka upu uje da je poruka koja slijedi zahtijevanje djelovanja od strane drugih u odnosu na brod. Korištenje ove oznake je predvi eno da ukaže na :«Želim da se nešto organizira ili ostvari«.

Oznaka poruke »NAMJERA« – Ova oznaka upu uje da poruka koja slijedi izvješ uje druge o neposrednoj navigacijskoj radnji koja se namjerava poduzeti. Upotreba ove oznake logi ki je ograni ena na poruke koje najavljuju navigacijske radnje od strane broda koji šalje ovu poruku.

PRILOG 6.

POSEBAN PROGRAM IZOBRAZBE ZA VTS OPERATERA

	Predmetni program	Sati	
		Predavanja	Vježbi
1.	Engleski jezik	6 sati	6 sati
1.1.	Struktura engleskog jezika u komunikaciji	1	1
1.2.	Posebne VTS poruke u komunikaciji	2	2
1.3.	Standadni pomorsko-komunikacijski izrazi	2	2
1.4.	Prikupljanje informacija	1	1
2.	Upravljanje pomorskim prometom	9 sati	6 sati
2.1.	Me unarodni i nacionalni propisi	1	0
2.2.	Uloge i odgovornosti (VTS službe, zapovjednika broda, pilota, ostalih službi)	2	1
2.3.	VTS područje (VTS sektori, zone odvojene i zabranjene plovidbe, uski kanali, sidrišta)	2	0
2.4.	Na elna upravljanja i organizacije pomorskog prometa (planiranje, procjena rizika, prostorno-vremenska organizacija prometa)	2	3
2.5.	Nadzor pomorskog prometa i organizacija (prometni tijekomovi, VTS plan plovidbe, analiza navigacijske situacije)	2	2



3.	Tehni ki sustav za nadzor i upravljanje pomorskim prometom	9 sati	8 sati
3.1.	Komunikacijska sredstva	1	0
3.2.	VTMIS ure aji i oprema	1	0
3.3.	Radar	2	2
3.4.	Podsustav CCTV kamera, meteorološki podsustav	1	1
3.5.	VHF radiokomunikacijski ure aji i oprema	1	1
3.6.	Sustav za automatsku identifikaciju brodova (AIS)	1	1
3.7.	Elektroni ke pomorske karte, integrirani pomorski informacijski sustav CIMIS, ostali VTMIS ure aji i oprema	1	2
3.8.	Nadzor ispravnosti rada VTMIS ure aja i opreme	1	1
4.	Nauti ko znanje	11 sati	3 sata
4.1.	Rad na pomorskoj navigacijskoj karti	1	2
4.2.	Pravila o izbjegavanju sudara na moru	2	1
4.3.	Navigacijski i pozicijski sustavi i metode	2	0
4.4.	Brodaska navigacijska sredstva	1	0
4.5.	Sredstva pomorskog prometa, tereti u pomorskom prometu, stabilnost broda, vrste propulzije, vanjski utjecaji na brod, plovidbena straža, pristajanje, privez/odvez, sidrenje)	3	0
4.6.	Lu ke operacije (brodski agenti, tegljenje, peljarenje, veza zapovjednik-pilot-VTS služba, plan u slu aju izvanrednih doga aja)	2	0
5.	Komunikacijske vještine	3 sata	-
5.1.	Op e komunikacijske vještine	1	0
5.2.	Komunikacija izme u VTS službe i subjekata pomorskog prometa, te ostalih nadležnih tijela	1	0
5.3.	Vo enje dnevnika i pohranjivanje podataka	1	0
6.	VHF Radiokomunikacija	4 sata	3 sata
6.1.	Radio operater	1	



6.2.	VHF radijski sustav i njegova uporaba u VTS službi	1	1
6.3.	Korištenje VHF uređaja i opreme	1	1
6.4.	VHF radiokomunikacijske procedure	1	1
7.	Osobna obilježja	2 sata	2 sata
7.1.	Međuljudski odnosi i timski rad	1	1
7.2.	Osobna odgovornost i upravljanje stresom	1	1
8.	Izvanredne okolnosti	7 sati	3 sata
8.1.	Nacionalni i međunarodni propisi	1	0
8.2.	Planovi u izvanrednim okolnostima	1	0
8.3.	Pravovremeno reagiranje u izvanrednim okolnostima	1	1
8.4.	Koordinacija sa i potpora pratnim službama	1	1
8.5.	Dokumentiranje tijekom događaja	1	0
8.6.	Upravljanje pomorskim prometom na sigurnim plovnicama tijekom izvanrednih okolnosti	1	1
	Unutarnje i vanjske izvanredne okolnosti	1	0
	Prekršaji	6 sati	2 sata
	Prikupljanje činjenica – izuzimanje dokaza	2	0
	Utvrđivanje prekršaja	2	1
9.	Pokretanje prekršajnog postupka	2	1
UKUPNO		57 sati	33 sata
UKUPNO (predavanja + vježbe)		90 sati	

PRILOG 7.

SVJEDODŽBA O STRUČNOJ OSPOSOBLJENOSTI VTS OPERATERA

REPUBLIKA HRVATSKA
MINISTARSTVO MORA,
PROMETA I INFRASTRUKTURE



TRANS



SVJEDODŽBA**O STRUČNOJ OSPOSOBLJENOSTI VTS OPERATORA**

izdana prema odredbama Pravilnika o sigurnosti pomorske plovidbe u unutrašnjem i teritorijalnom moru Republike Hrvatske te načinu i uvjetima obavljanja nadzora nad prometom

VTS OPERATOR**CERTIFICATE OF COMPETENCY**

issued under the provisions of the Regulation on Safety of Navigation in Territorial Sea of Republic of Croatia and Conditions and Methods of Vessel Management

Ime i prezime / *Name and surname*

Datum rođenja / *Date of birth*

primjereno je osposobljen i zadovoljava propisanim uvjetima u skladu s gore navedenim poslova nadzora i upravljanja pomorskim prometom na radnoj razini odgovornosti,
The holder of this Certificate has been found duly qualified in accordance with Regulation, and has been found competent to perform vessel traffic monitoring responsibility, subject to any limitations indicated.

Ograničenja (ako ih ima)

Limitations applying (if any)

Svjedodžba broj:

Certificate No.

izdana u

issued in

dana

on

vrije

valid

Ovlaštena osoba

Duly authorized person

M.P.

I.S.



PRILOG 8.

POSEBAN PROGRAM IZOBRAZBE ZA VTS NADZORNIKA

	Predmetni program	Sati	
		Predavanja	Vježbi
1.	Napredno nauti ko znanje s upravljanjem pomorskim prometom	14 sati	18 sati
1.1.	Službene pomorske navigacijske karte i publikacije, ECDIS sustav, ispravci	2	3
1.2.	Nadzor i kontrola rada tehni kog sustava za nadzor i upravljanje pomorskim prometom	1	3
1.3.	Me unarodne, europske i nacionalne pomorske organizacije, njihova struktura i uloga u pomorstvu (IMO, ITU, IALA, EMSA, ministarstvo nadležno za poslove pomorstva, tijela državne uprave nadležna za operativni nadzor u pomorstvu, itd.)	2	0
1.4.	Principi organizacije pomorskog prometa i upravljanja pomorskim prometom (planiranje, procjena rizika, prostorno-vremenska organizacija prometa, kriteriji koji odre uju sigurnost plovidbe)	1	1
1.5.	Nadzor i organizacija pomorskog prometa (uobi ajeni plovidbeni tijekovi, VTS plan plovidbe, analiza navigacijskih situacija)	1	1
1.6.	Uloga, odgovornost i me uovisnost VTS službe, lu ke kapetanije, tijela koje upravlja lukom, zapovjenika broda, peljara, pomorskog agenta, teglja a i ostalih subjekata	1	1
1.7.	Lu ke operacije i uloga carine, kapetanije, policije, priveziva a, lu kih radnika, organizacija opskrbe brodova, uloga VTS službe u podru ju manevriranja	1	1
1.8.	Uloga VTS službe u pomorskom prometu unutaršnjim morskim vodama, teritorijalnom moru i gospodarskom pojasu	1	1
1.9.	Postupak u slu aju povrede me unarodnih i nacionalnih pomorskih propisa, prekršaji i prijave	1	



1.10.	Prijevoz opasnih tereta morem, vrste opasnih tereta	1	2
1.11.	Uloga VTS službe u nadzoru brodova koji prevoze opasan teret	2	4
2.	Tehni ki sustav za nadzor i upravljanje pomorskim prometom	3 sata	3 sata
2.1.	VTMIS oprema i ure aji, rad na tehni kim sustavima, nadgledanje, pregled i održavanje sustava	0,5	0,5
2.2.	Sustav i oprema za prikupljanje, analizu i distribuciju podataka	0,5	0,5
2.3.	Održavanje ure aja i opreme (dnevno, tjedno, mjese no, dugoro no)	0,5	0,5
2.4.	Postupci u slu aju kvara ure aja i opreme	0,5	0,5
2.5.	Redundancija sustava	0,5	0,5
2.6.	Sigurnost na radu, opasnost od zra enja i elektri nog udara	0,5	0,5
3.	Osobna odgovornost i napredne komunikacijske vještine	6 sati	4 sata
3.1.	Vodstvo, upravljanje timom, suradnja unutar tima, procjena lanova tima	2	1
3.2.	Komunikacijske i motivacijske vještine	1	1
3.3.	Vještina komuniciranja s medijima i javnoš u, raspolaganje povjerljivim informacijama	1	1
3.4.	Prepoznavanje i odgovor na stres, poduzimanje mjera za ublažavanje utjecaja stresa na poslovnu sposobnost	2	1
4.	Spremnost za i reagiranje na izvanredne okolnosti	12 sati	18 sati
4.1.	Opis i svrha postupaka u izvanrednim okolnostima	1	3
4.2.	Implementacija postupaka za izvanredne situacije (ovjek u moru, požar, sudar, nasukanje, one iš enje mora, terorizam, itd.)	3	3
4.3.	Postupak djelovanja po dojavi, korištenje popisa provjere, koordinacija i razmjena podataka s drugim službama	2	3



4.4.	Praćenje prijevoza opasnih tvari	2	3
4.5.	Izvanredne okolnosti u VTS centru	2	3
4.6.	Raspodjela odgovornosti i upravljanje ljudskim resursima u izvanrednim okolnostima	2	3
5.	Administrativne dužnosti	12 sati	6 sati
5.1.	Vertikalna i horizontalna suradnja	1	0
5.2.	Ažuriranje pomorskog prometa	1	2
5.3.	Vrste izvješća i njihova izrada	1	1
5.4.	Dnevnik rada	1	0
5.5.	Raspored smjenskog rada	2	1
5.6.	Koordinacija, usklađivanje i nadzor rada VTS operatera i osiguranje u inkovitosti rada VTS centra	3	1
5.7.	Provedba procjene kakvoće stečenih znanja i vještina i njihove praktične primjene u radu VTS operatera	3	1
6.	Pomorsko javno pravo	6 sati	3 sata
6.1.	Pravni temelji uspostave i organizacije VTS službe u međunarodnom pravu (UNCLOS, SOLAS V, IMO smjernice, COLREG)	1	0,5
6.2.	Pravna odgovornost i uključenost VTS službe	1	0,5
6.3.	Pravna odgovornost sudionika u pomorskom prometu u VTS području	1	0,5
6.4.	Međunarodni propisi, Pomorski zakonik i propisi doneseni na temelju Pomorskog zakonika	1	0,5
6.5.	Ostali propisi i područja sigurnosti plovidbe i zaštite mora u Republici Hrvatskoj	1	0,5
6.6.	Praćenje stanja i predlaganje odgovarajućih mjera i izrada stručnih podloga	1	0,5
UKUPNO		53 sata	52 sata
UKUPNO (predavanja + vježbe)		105 sati	



PRILOG 9.

SVJEDODŽBA O STRUČNOJ OSPOSOBLJENOSTI VTS NADZORNIKA

**REPUBLIKA HRVATSKA
MINISTARSTVO MORA,
PROMETA I INFRASTRUKTURE**



**SVJEDODŽBA
O STRUČNOJ OSPOSOBLJENOSTI**
izdana prema odredbama Pravilnika o sigurnosti pomorskog
teritorijalnog moru Republike Hrvatske te načinu i uvjetima
prometom

**VTS SUPERVISOR
CERTIFICATE OF COMPETENCY**
*issued under the provisions of the Regulation on Safety of
Territorial Sea of the Republic of Croatia and Conditions of
Management*

Ime i prezime / Name and Surname

Datum rođenja / Date of Birth

primjereno je osposobljen i zadovoljava propisanim uvjetima u skladu s
poslova nadzora i upravljanja pomorskim prometom na upravljivačkom
*The holder of this Certificate has been found duly qualified in accordance with the
Regulation, and has been found competent to perform the duties of a VTS Supervisor
responsibility.*

Svjedodžba broj:
Certificate No.

izdana u
issued in

dana
on

Ovlaštena osoba
Duly authorized person

M.P.
I.S.

PRILOG 10.

POSEBAN PROGRAM IZOBRAZBE ZA LKC OPERATERA

	Predmetni program	Sati	
		Predavanja	Vježbi
1.	Engleski jezik	4 sata	4 sata
1.1.	Struktura engleskog jezika u komunikaciji	1	1
1.2.	Standadni pomorsko-komunikacijski izrazi	2	2
1.3.	Prikupljanje informacija	1	1
2.	Upravljanje pomorskim prometom	9 sati	6 sati
2.1.	Meunarodni i nacionalni propisi	1	0
2.2.	Uloge i odgovornosti (LKC, VTS službe, zapovjednika broda, pilota, ostalih službi)	2	1
2.3.	LKC područje upravljanja	2	0
2.4.	Načela upravljanja i organizacije pomorskog prometa (planiranje, procjena rizika, prostorno-vremenska organizacija prometa)	2	3



2.5.	Nadzor pomorskog prometa i organizacija (prometni tijekovi, planovi plovidbe, analiza navigacijske situacije)	2	2
3.	Tehni ki sustav LKC	8 sati	8 sati
3.1.	Komunikacijska sredstva	1	0
3.2.	Ure aji i oprema	3	0
3.3.	VHF radiokomunikacijski ure aji i oprema i Sustav za automatsku identifikaciju brodova (AIS)	2	2
3.4.	Elektroni ke pomorske karte, lu ki informacijski sustav PCS, integrirani pomorski informacijski sustav CIMIS, ostali ure aji i oprema	1	2
3.5.	Nadzor ispravnosti rada ure aja i opreme	1	1
4.	Nauti ko znanje	12 sati	3 sata
4.1.	Rad na pomorskoj navigacijskoj karti	1	2
4.2.	Pravila o izbjegavanju sudara na moru	2	1
4.3.	Navigacijski i pozicijski sustavi i metode	2	0
4.4.	Brodaska navigacijska sredstva	1	0
4.5.	Sredstva pomorskog prometa, tereti u pomorskom prometu, stabilnost broda, vrste propulzije, vanjski utjecaji na brod, plovidbena straža, pristajanje, privez/odvez, sidrenje)	3	0
4.6.	Lu ke operacije (brodski agenti, tegljenje, peljarenje, veza zapovjednik-pilot-LKC služba, plan u slu aju izvanrednih doga aja)	3	0
5.	Komunikacijske vještine	3 sata	-
5.1.	Op e komunikacijske vještine	1	0
5.2.	Komunikacija izme u LKC službe i subjekata pomorskog prometa, te ostalih nadležnih tijela	1	0
5.3.	Vo enje dnevnika i pohranjivanje podataka	1	0
6.	VHF Radiokomunikacija	4 sata	3 sata
6.1.	Radio operater	1	0



6.2.	VHF radijski sustav i njegova uporaba u VTS službi	1	1
6.3.	Korištenje VHF uređaja i opreme	1	1
6.4.	VHF radiokomunikacijske procedure	1	1
7.	Osobna obilježja	2 sata	2 sata
7.1.	Međuljudski odnosi i timski rad	1	1
7.2.	Osobna odgovornost i upravljanje stresom	1	1
8.	Izvanredne okolnosti	7 sati	3 sata
8.1.	Nacionalni i međunarodni propisi	1	0
8.2.	Planovi u izvanrednim okolnostima	1	0
8.3.	Pravovremeno reagiranje u izvanrednim okolnostima	1	1
8.4.	Koordinacija sa i potpora pratećim službama	1	1
8.5.	Dokumentiranje tijeka događaja	1	0
8.6.	Upravljanje pomorskim prometom na sigurnim plovnim putovima tijekom izvanrednih okolnosti	1	1
8.7.	Unutarnje i vanjske izvanredne okolnosti	1	0
9.	Prekršaji	6 sati	2 sata
	Prikupljanje činjenica – izuzimanje dokaza	2	0
	Utvrđivanje prekršaja	2	1
	Pokretanje prekršajnog postupka	2	1
UKUPNO		55 sati	31 sata
UKUPNO (Predavanja + Vježbe)		86 sati	

PRILOG 11.

SVJEDODŽBA O STRUČNOJ OSPOSOBLJENOSTI LKC OPERATERA

**MINISTARSTVO MORA,
PROMETA I INFRASTRUKTURE**



**SVJED
O STRUČNOJ OSPOSOBL
izdana prema odredbama Pravilnika o sigurnosti i
teritorijalnom moru Republike Hrvatske te načinu i
pron**

**LKC OF
CERTIFICATE C
*issued under the provisions of the Regulation o
Territorial Sea of Republic of Croatia and Condit
Manag***

Ime i prezime / A

Datum rođenj

primjereno je osposobljen i zadovoljava propisanim uvje
poslova nadzora i upravljanja pomorskim prometom na i

The holder of this Certificate has been found

Regulation and has been found competent t



*regulation, and has been found competent to perform
responsibility, subject to any limitations indicated.*

Ograničenja (ako ih ima)

Limitations applying (if any)

Svjedodžba broj:

Certificate No.

izdana u

issued in

dan

or

Ovlaštena osoba

Duly authorized person

PRILOG 12.

OVJERA OSPOSOBLJENOSTI ZA OBAVLJANJE VTS POSLOVA

**REPUBLIKA HRVATSKA
MINISTARSTVO MORA,
PROMETA I INFRASTRUKTURE**



OVJE

OSPOSOBLJENOSTI ZA OBA

**izdana prema odredbama Pravilnika o sigurnosti na
teritorijalnom moru Republike Hrvatske te n**

prome

VTS SERVICE EN
issued under the provisions of the Regulation on
Territorial Sea of the Republic of Croatia and Condi
Manage

Posjednik ove Ovjere, ukoliko posjeduje valjanu Svjedodžtu u skladu s gore navedenim Pravilnikom, te je utvrđena nj upravljanja pomorskim prometom u naznačenom VTS cen moguća ograničenja.

The holder of this Endorsement, if holding a current VTS certificat with the provisions of the above Regulation, and has been found VTS centre and area specified, at the level of responsibility, subj

Ime i prezime <i>Name and surname</i>	
VTS centar <i>VTS centre</i>	
Razina odgovornosti <i>Level of responsibility</i>	
Godišnje procjene <i>Annual assessments</i>	
Datum <i>Date</i>	Ime i prezime procjenitelja; p <i>Name of the assessor, signature</i>

Posjednik ove Ovjere, ukoliko posjeduje valjanu Ovjedu u skladu s gore navedenim Pravilnikom, te je utvrđeno naznačenom LKC centru i lučkom području na naznačenom mjestu. *The holder of this Endorsement, if holding a current LKC certificate with the provisions of the above Regulation, and has been found to be in compliance with the provisions specified, at the level of responsibility, subject to any limitations*

Ime i prezime <i>Name and surname</i>

LKC centar <i>LKC centre</i>
--

Razina odgovornosti <i>Level of responsibility</i>
--

Godišnje procjene <i>Annual assessments</i>	
Datum <i>Date</i>	Ime i prezime procjenitelja; potpis <i>Name of the assessor, signature</i>

Ovjera broj:
Endorsement No.

izdana u
issued in

dana
on

Ovlaštena osoba
Authorized person



Duly authorized person

PRILOG 14.

OVJERA OSPOSOBLJENOSTI VTS INSTRUKTORA IZOBRAZBE NA RADU

**REPUBLIKA HRVATSKA
MINISTARSTVO MORA,
PROMETA I INFRASTRUKTURE**



**OVJE
OSPOSOBLJENOSTI VTS INSTRUKTORA
izdana prema odredbama Pravilnika o sigurnosti po
teritorijalnom moru Republike Hrvatske te načinu i uvjetima
prome...**

***VTS ON-THE-JOB TRAINING IN
issued under the provisions of the Regulation on
Territorial Sea of the Republic of Croatia and Conditions for
Manage...***

Posjednik ove Ovjere, ukoliko posjeduje valjanu Svjedocanstvo o osposobljenosti za VTS sektor, primjereno je osposobljen izobrazbe na radu u naznačenom VTS centru i VTS sektoru.

The holder of this Endorsement, if holding a current VTS certificate, has been found duly qualified in accordance with the provisions of the Regulation on

competent to perform on-the-job training in the VTS centre

Ime i prezime

Name and surname

VTS centar

VTS centre

Ovjera broj:

Endorsement No.

izdana u

issued in

dana

on

Ovlaštena osoba

Duly authorized person

M

/

PRILOG 15.

POTVRDNICA O ZAVRŠENOJ IZOBRAZBI DJELATNIKA VTS SLUŽBE

**REPUBLIKA HRVATSKA
MINISTARSTVO MORA,
PROMETA I INFRASTRUKTURE
UPRAVA SIGURNOSTI PLOVIDBE**



POTV O ZAVRŠENOM PROGRAMU IZO VTS COURSE

kojom se potvrđuje da je _____ rc
certifies that b

pohađao izobrazbu **djelatnika VTS službe :**
has attended the training course

u razdoblju _____ – _____ u skladu s
in period *in accorda*

Pravilnika o sigurnosti pomorske plovidbe u unutarnjim
te načinu i uvjetima obavljanja nadzora i upravljanja po
*Regulation on safety of navigation in internal sea waters and
of vessel traffic monitoring system, refers to training model c*



Potvrđnica broj: **0001**, izdana u **Zagrebu** dan
Certificate No. *issued in* *on*

Ovlaštena osoba
Duly authorized person

PRILOG 16.

POTVRDNICA O ZAVRŠENOJ IZOBRAZBI DJELATNIKA LKC

REPUBLIKA HRVATSKA
MINISTARSTVO MORA,
PROMETA I INFRASTRUKTURE
UPRAVA SIGURNOSTI PLOVIDBE



POTV
O ZAVRŠENOM PROGRAMU

LKC COURSE



kojom se potvrđuje da je _____ ro
certifies that *bo*

pohađao izobrazbu **djelatnika LKC za LKC**
has attended the training course

u razdoblju _____ – _____ u skladu s
in period *in accordan*

Pravilnika o sigurnosti pomorske plovidbe u unutarnjim
te načinu i uvjetima obavljanja nadzora i upravljanja po
Regulation on safety of navigation in internal sea waters and
of vessel traffic monitoring system, refers to training model c

Potvrdnica broj: **0001**, izdana u **Zagrebu** dana
Certificate No. *issued in* *on*



Ovlaštena osoba
Duly authorized person

Izvor: https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2025_03_52_685.html

Copyright © Ante Bori

