

**Vlada Crne Gore**

**Ministarstvo saobraćaja, pomorstva i telekomunikacija**

Podgorica, 24.11.2009

# **U p i t n i k**

Informacija koju od Vlade Crne Gore zahtijeva Evropska komisija u cilju pripreme Mišljenja o zahtjevu Crne Gore za članstvo u Evropskoj uniji

## **14 Saobraćajna politika**

Odgovorno lice:	<b>Andrija Lompar</b>
Rukovodilac grupe:	<b>Srdjan Vukcevic</b>
Zamjenik rukovodioca grupe:	<b>Mirel Radic</b>
Sekretar grupe:	<b>Svetlana Lajovic</b>
Zamjenik sekretara grupe:	<b>Miroslav Masic</b>
Kontakt MEI:	<b>Milica Perisic</b>
IT Podrška:	<b>ISU\jiljana.saveljic</b>



**Sadržaj:**

POGLAVLJA ACQUIS - SPOSOBNOST PREUZIMANJA OBAVEZA KOJE PROIZILAZE IZ CLANSTVA.....	5
Poglavlje 14: Saobraćajna politika .....	6
I. OSNOVNI TRENDOVI I STATISTIKA SEKTORA SAOBRAĆAJA .....	7
II. STRUKTURA TRŽIŠTA I OSNOVNI TRENDOVI ZA SVAKI OBLIK SAOBRAĆAJA .....	8
A. Drumski saobraćaj .....	8
B. Željeznički saobraćaj .....	28
C. Kopneni plovni saobraćaj .....	40
D. Kombinovani prevoz .....	41
E. Vazdušni saobraćaj .....	42
F. Pomorski saobraćaj .....	61
G. Satelitska navigacija.....	69
H. Državna pomoć: .....	69
ANNEX 1: Anex .....	71
I. Osnovni trendovi potražnje u saobraćaju.....	72
A. Rast potražnje u prevozu robe (tona-km) 2001.-2008. ....	72
B. Rast potražnje u putničkom saobraćaju (putnik-km) 2002.-2008* .....	72
II. OSNOVNI TRENDOVI I STRUKTURA TRŽIŠTA ZA SVAKI OBLIK PREVOZA .....	73
A.1. Drumski prevoz robe.....	73
A.2. Drumski prevoz putnika (međugradski autobuski prevoz) .....	73
B. Željeznički prevoz .....	74
C. Kombinovani prevoz .....	75
D. Vazdušni saobraćaj .....	76



**POGLAVLJA ACQUIS - SPOSOBNOST PREUZIMANJA  
OBAVEZA KOJE PROIZILAZE IZ CLANSTVA**

---

## **Poglavlje 14: Saobraćajna politika**

---

## ***I. OSNOVNI TRENDOVI I STATISTIKA SEKTORA SAOBRAĆAJA***

Osnovni podaci i statistički podaci treba da se unesu u priloženu tabelu u Aneksu 1.

## **II. STRUKTURA TRŽIŠTA I OSNOVNI TRENDOVI ZA SVAKI OBLIK SAOBRAĆAJA**

### **A. Drumski saobraćaj**

#### **Uslovi pristupa tržištu i struci**

#### **1. Koji propisi regulišu pristup struci prevoznika koji se bave domaćim tj. međunarodnim prevozom ljudi i robe? Ko i kako sprovodi ove zakone?**

Zakonom o prevozu u drumskom saobraćaju (Sl. list CG br. 45/05) propisani su uslovi za pristup djelatnosti prevoza putnika i tereta u unutrašnjem i međunarodnom drumskom saobraćaju. Djelatnost javnog prevoza putnika i tereta u unutrašnjem i međunarodnom drumskom saobraćaju mogu obavljati domaća pravna i fizička lica koja su registrovana za obavljanje djelatnosti javnog prevoza putnika ili tereta u drumskom saobraćaju i koja imaju licencu za javni prevoz putnika i tereta.

Licencu za obavljanje javnog prevoza putnika i tereta u unutrašnjem i međunarodnom drumskom saobraćaju izdaje Direkcija za saobraćaj, a nadležni organ jedinice lokalne samouprave izdaje licencu za prevoz putnika i tereta u unutrašnjem drumskom saobraćaju za:

- linijski gradski i prigradski prevoz;
- auto - taksi prevoz;
- prevoz tereta u slučaju kada je prevoznik fizičko lice.

Postupak izdavanja licenci za javni prevoz putnika i tereta propisan je Pravilnikom o sadržaju dokumentacije koja se podnosi uz zahtjev za dobijanje licence za javni prevoz putnika ili tereta u drumskom saobraćaju i licence za pružanje usluga autobuskih ili teretnih stanica (Sl. list CG, br. 15/2006)

Takođe, obrazac i sadržaj licence za javni prevoz putnika i tereta propisan je Pravilnikom o obrascu i sadržaju licence, izvoda licence i načinu vođenja evidencije licenci i izvoda licenci za obavljanje djelatnosti javnog prevoza u drumskom saobraćaju i pružanje usluga autobuskih i teretnih stanica (Sl. list CG, br. 15/2006).

Za sprovođenje ovih propisa nadležni su Ministarstvo saobraćaja, pomorstva i telekomunikacija kao i Direkcija za saobraćaj, kao i organ lokalne samouprave nadležan za poslove saobraćaja kada je u pitanju prevoz na teritoriji opštine.

#### **2. Koji propisi regulišu pristup tržištu za domaći i međunarodni drumski prevoz robe za prevoznike koji su rezidenti? Ko i kako sprovodi ove zakone?**

Pristup na tržište prevoza tereta u unutrašnjem odnosno međunarodnom drumskom saobraćaju za domaće prevoznike je regulisano sljedećim propisima:

- Zakonom o prevozu u drumskom saobraćaju (Sl. list CG, br. 45/05);
- Uredbom o bližim kriterijumima, postupku, načinu raspodjele i korišćenja stranih dozvola domaćim prevoznicima za međunarodni prevoz tereta (Sl. list CG, br. 81/2008);



- Bilateralnim sporazumima između Crne Gore i drugih država o prevozu putnika i tereta u međunarodnom drumskom saobraćaju.

Za obavljanje prevoza tereta u unutrašnjem drumskom saobraćaju domaći prevoznik mora da posjeduje licencu za javni prevoz tereta.

Domaći prevoznik, prevoz tereta između Crne Gore i drugih država obavlja na osnovu multilateralnih dozvola (ECMT) i na osnovu razmijenjenih dozvola osim ako prevozi između Crne Gore i drugih država nijesu izuzeti iz režima dozvola na osnovu bilateralnih sporazuma.

Strane dozvole za obavljanje prevoza tereta u međunarodnom drumskom saobraćaju, koje se na bazi reciprociteta utvrđuju i razmjenjuju na godišnjem nivou, domaćim prevoznicima izdaje Direkcija za saobraćaj.

Postupak i način raspodjele stranih dozvola propisan je Uredbom o bližim kriterijumima, postupku, načinu raspodjele i korišćenja stranih dozvola domaćim prevoznicima za međunarodni prevoz tereta.

Za sprovođenje ovih propisa nadležni su Ministarstvo saobraćaja, pomorstva i telekomunikacija kao i Direkcija za saobraćaj.

### **3. Koji propisi regulišu pristup tržištu za domaći i međunarodni drumski prevoz robe za prevoznike koji su rezidenti? Da li su potrebna ovlaštenja za:**

Pristup na tržište prevoza putnika u unutrašnjem odnosno međunarodnom drumskom saobraćaju regulisan je sljedećim propisima:

- Zakonom o prevozu u drumskom saobraćaju (Sl. list CG, br. 45/05);
- Pravila o načinu, postupku i kriterijumima za usklađivanje redova vožnje u međumjesnom prevozu i prevozu u međunarodnom drumskom saobraćaju (Sl. list CG, br. 42/2007);
- Bilateralnim sporazumima između Crne Gore i drugih država o prevozu putnika i tereta u međunarodnom drumskom saobraćaju;
- Ugovorom o međunarodnom povremenom prevozu putnika običnim i putničkim autobusima - INTERBUS Ugovor, koji je u Crnoj Gori stupio na snagu 1. januara 2009. godine (Sl. list CG - Međunarodni ugovori, br. 4/08 ).

#### **a) redovne usluge;**

Za obavljanje linijskog prevoza putnika u:

- unutrašnjem drumskom saobraćaju nije potrebna dozvola, prevoz se obavlja na osnovu reda vožnje ovjerenog i registrovanog od strane nadležnog organa za poslove saobraćaja-Direkcija za saobraćaj;
- međunarodnom drumskom saobraćaju potrebna je dozvola

#### **b) posebne redovne usluge;**

Za obavljanje posebnog linijskog prevoza putnika u:

- unutrašnjem i međunarodnom drumskom saobraćaju nije potrebna dozvola, ali je potrebna saglasnost koji izdaje organ uprave nadležan za poslove saobraćaja-Direkcija za saobraćaj.

**c) lokalne (shuttle) usluge (ako postoje);**

Za obavljanje naizmjeničnog prevoza putnika u:

- unutrašnjem drumskom saobraćaju domaći prevoznik ne mora imati dozvolu;
- međunarodnom drumskom saobraćaju, domaći prevoznik mora imati odgovarajuću stranu dozvolu za naizmjenični prevoz.

**d) povremene usluge?**

Za obavljanje povremenog prevoza u:

- unutrašnjem drumskom saobraćaju, domaći prevoznik ne mora imati dozvolu;
- međunarodnom drumskom saobraćaju, domaći prevoznik ne mora imati dozvolu ukoliko je to predviđeno INTERBUS Ugovorom, odnosno bilateralnim sporazumom.

**4. Kako kompanije dobijaju ovo ovlaštenje? Koji je uobičajeni rok važenja ovih ovlaštenja? Da li kompanije imaju koristi od ekskluzivnih prava? Ko i kako sprovodi ove zakone?**

Prevoznici dobijaju dozvole na osnovu podnesenog zahtjeva, a u skladu sa Zakonom o prevozu u drumskom saobraćaju i Pravilima o načinu, postupku i kriterijumima za usklađivanje redova vožnje u međumjesnom prevozu i prevozu u međunarodnom drumskom saobraćaju.

Za obavljanje prevoza putnika domaćim prevoznicima dozvole izdaju:

- za međunarodni linijski prevoz, Direkcija za saobraćaj;
- za međunarodni naizmjenični prevoz, nadležni organ države u koju se prevoz obavlja, odnosno Direkcija za saobraćaj ako je bilateralnim sporazumom predviđena razmjena dozvola ;
- za međunarodni povremeni prevoz, nadležni organ države u koju se prevoz obavlja, odnosno Direkcija za saobraćaj ukoliko je bilateralnim sporazumom predviđena razmjena dozvola .

Dozvola za linijski prevoz putnika izdaje se na period do pet (5) godina. Postoji mogućnost izdavanja dozvola stranom prevozniku sa rokom važenja od godinu dana.

Dozvole za naizmjenični i povremeni prevoz se izdaju za određeni broj vožnji.

Prevoznicima se ne daju nikakva posebna prava.

Za sprovođenje ovih propisa nadležni su Ministarstvo saobraćaja, pomorstva i telekomunikacija, Direkcija za saobraćaj i Privredna komora Crne Gore (Udruženje prevoznika).

**5. Koji propisi postoje vezano za konkurenciju? Ko i kako sprovodi ove zakone?**

Zakonom o izmjenama i dopunama Zakona o zaštiti konkurencije (Sl. list CG, br. 37/2007) uređena su pravila ponašanja i sastav mjera za zaštitu konkurencije. Zakon se primjenjuje na akte i radnje učinjene na teritoriji Crne Gore, kao i na one akte i radnje učinjene van teritorije Crne Gore, a kojima se vrši povreda konkurencije na teritoriji Crne Gore. Takođe se primjenjuje i na sve subjekte koji obavljaju privrednu djelatnost i učestvuju u prometu roba i usluga i koji svojim radnjama vrše ili mogu vršiti povredu konkurencije. Zabranjeno je monopolističko djelovanje, sklapanje ugovora

kojima je cilj ili čija je posljedica i krajnji učinak ograničavanje slobode tržišnog privređivanja. Za sprovođenje Zakona je nadležno Ministarstvo ekonomije.

**6. U slučaju ugovora o javnim uslugama i opštih propisa (definisanih Regulativom Evropske zajednice br. 1370/2007 o javnom drumskom i željezničkom prevozu putnika), koji propisi uređuju javne usluge koje treba da ispuni prevoznik i koji propisi uređuju određene oblasti, trajanje ugovora, dodjeljivanje ugovora o javnim uslugama (uključujući propise o dodjeljivanju ugovora domaćim prevoznicima i direktne dodjele ugovora), zahtjeve o objavljivanju, revizorske/žalbene procedure.**

Koncept obaveznih javnih usluga u drumskom saobraćaju ne primjenjuje se na državnom nivou. Na lokalnom nivou, odnosno na nivou opština, same opštine regulišu ovu problematiku. Naime, opštine donose Pravilnike kojima se reguliše javni prevoz putnika u gradskom i prigradskom linijskom saobraćaju i to na osnovu člana 38 stav 5 i člana 45 stav 2 Zakona o prevozu u drumskom saobraćaju (Sl. list CG, br. 45/05) i člana 51 stava 3 Zakona o lokalnoj samoupravi (Sl. list CG, br. 42/03, 28/04, 75/05, 13/06). Shodno ovim Pravilnicima opštine mogu donijeti odluku o subvencioniranju prevoza na pojedinim linijama za koje ne postoji komercijalni interes, a procjena je nadležnih opštinskih organa da je prevoz na tim linijama od javnog značaja, pri čemu se ovim podzakonskim aktima definišu načini dodjeljivanja ugovora, uslovi koje treba da ispuni prevoznik, trajanje ugovora, žalbene procedure i drugo.

Na državnom nivou postoje subvencije za prevoz studenata. Ova oblast je uređena Pravilnikom o kriterijumima, načinu, uslovima i visini naknade za ostvarivanje prava na smještaj i ishranu u domu, studentski kredit, stipendiju i participaciju prevoza (Sl. list CG, br. 12/07, 16/07), a na osnovu člana 103 stav 2 Zakona o visokom obrazovanju (Sl. list CG, br. 60/03).

Takođe, na državnom nivou postoje subvencije za prevoz učenika osnovnih i srednjih škola. Ova oblast je uređena Pravilnikom o kriterijumima i načinu prijema učenika u domove učenika i ostvarivanju prava na participaciju prevoza (Sl. list CG, br. 56/03), a na osnovu člana 130 i 131 stav 3 i člana 136 Opšteg zakona o obrazovanju i vaspitanju (Sl. list CG, br. 64/02).

## **Socijalni i tehnički propisi i standardi**

**7. Koji se propisi primjenjuju za radno vrijeme vozača u domaćem i međunarodnom saobraćaju (vrijeme provedeno u vožnji i pauzama, dnevna i sedmična ograničenja u pogledu vremena provedenog u vožnji, dnevni i sedmični odmor, sedmično radno vrijeme itd.)? Ko i kako sprovodi ove zakone?**

Vrijeme vožnje vozača u prevozu u unutrašnjem drumskom saobraćaju regulisano je na osnovu Zakona o bezbjednosti saobraćaja na putevima (Sl. list CG, br. 72/2005);

Propisi se odnose na vozače koji upravljaju autobusom, teretnim motornim vozilom ili skupom vozila čija je najveća dozvoljena masa veća od 5000 kilograma. Vozač koji upravlja autobusom, teretnim motornim vozilom ili skupom vozila čija je najveća dozvoljena masa veća od 5000 kilograma mora najkasnije nakon pet sati neprekidnog upravljanja vozilom prekinuti vožnju i odmarati se najmanje pola sata. Dnevno vrijeme vožnje ne može biti duže od 8 sati, odnosno 500 pređenih kilometara u toku 24 sata. Dnevni odmor vozača mora da traje najmanje 11 sati neprekidno.

Planira se da se do kraja 2009. godine donese Zakon o radnom vremenu, obaveznim odmorima mobilnih radnika i uređajima za snimanje u drumskom saobraćaju na osnovu koga će se na prevoz

u unutrašnjem drumskom saobraćaju primjenjivati pravila koja će u potpunosti biti usklađena sa Direktivom 561/2006/EC i Direktivom 2002/15/EC.

Pri obavljanju prevoza u međunarodnom drumskom saobraćaju primjenjuju se odredbe Evropskog sporazuma o radu posada vozila u međunarodnom drumskom transportu (AETR), kome je Crna Gora pristupila 23. oktobara 2006, na osnovu sukcesije.

Sprovođenje primjene Zakona i kontrolu radnog vremena vozača u unutrašnjem i međunarodnom drumskom saobraćaju sprovodi nadležni organ Ministarstva unutrašnjih poslova i javne uprave, kao i Uprava policije.

**8. Koji modaliteti postoje kod dodjeljivanja vozačkih dozvola? Koja je najniža dozvoljena starost za vozača? Koje kategorije vozačkih dozvola postoje? Molimo vas navedite informacije o modelu vozačke dozvole i o teorijskim i praktičnim vozačkim ispitima (Direktive 91/439/EZ i 2006/126/EZ o vozačkim dozvolama). Koja institucija je ovlaštena za organizovanje i nadzor vozačkih ispita? Da li je posjedovanje odgovarajuće nacionalne vozačke dozvole dovoljno za prijem u struku vozača komercijalnog vozila? Ako je odgovor negativan, da li se zahtijeva dopunska početna obuka, potvrđena sertifikatom o profesionalnoj stručnosti (CCP) ili nekim drugim ekvivalentnim dokumentom? Da li se zahtijeva periodična obuka za rad profesionalnih vozača? Ko i kako sprovodi ove zakone? Koja državna tijela izdaju dozvole za osnivanje auto-škola i na osnovu kojih procedura se one izdaju (Direktiva 2003/59/EZ o početnoj kvalifikaciji i periodičnoj obuci vozača određenih drumskih vozila za prevoz robe i putnika?)**

Ova oblast regulisana je Zakonom o bezbjednosti saobraćaja na putevima (Sl. list CG, br. 72/05 i 27/06), Pravilnikom o obrascu vozačke dozvole, potvrde o poznavanju saobraćajnih propisa, zahtjeva za njihovo izdavanje i evidencijskog kartona o kaznenim bodovima (Sl. list CG, broj 28/08) i Pravilnikom o načinu izdavanja vozačkih dozvola i potvrda o poznavanju saobraćajnih propisa (Sl. list CG, broj 39/08).

Vozačka dozvola izdaje se za sljedeće kategorije: "A" - motocikli, "B" - motorna vozila čija masa nije veća od 3.500 kg i do osam sjedišta, "C" - za prevoz tereta mase veće od 3.500 kg, "D" - više od osam sjedišta i "E" - skupovi vozila čija vučna vozila spadaju u kategoriju "B", "C" i "D" i veće su mase od 750 kg. Ista se izdaje licu koje je:

psihofizički sposobno, koje je navršilo 18 godina života, položilo vozački ispit, kome nije izrečena zabrana upravljanja. Pravo za upravljanje autobusom stiče lice koje je navršilo 21 godinu, a motociklom sa motorom čija zapremina ne prelazi 125 cm<sup>3</sup> lice koje je navršilo 16 godina. Pravo da upravlja motornim vozilom kategorije "D" može da stekne vozač koji ima pravo da upravlja vozilom kategorije "C", ako je upravljao najmanje dvije godine motornim vozilom kategorije "B" i najmanje jednu godinu kategorije "C" (vozila za prevoz tereta čija je najveća dozvoljena masa veća od 3.500 kg). Vozačka dozvola izdaje se sa rokom važenja do 40 godina života vozača, a od 40 godina izdaje se ili produžava na rok od 10 godina do navršenih 70 godina života, a vozačima starijim od 70 godina na dvije godine. Rok važenja dozvole propisan je radi provjere zdravstvenog stanja vozača, a može se ograničiti i na kraći rok na osnovu ljekarskog uvjerenja. Takođe, vozačka dozvola za upravljanje vozilom "D" kategorije (vozila za prevoz lica koja osim sjedišta za vozača imaju više od osam sjedišta), izdaje sa rokom važenja od 10 godina. Napominjemo, da je Ministarstvo unutrašnjih poslova i javne uprave, od 05. maja 2008. godine, počelo da izdaje vozačke dozvole u formi identifikacione kartice, koja je izrađena u skladu sa standardom ISO/IEC 18013-1 i sadrži zaštitne elemente, koji garantuju sigurnost dokumenta.

Osposobljavanje kandidata za vozače motornih vozila, odnosno vozila na motorni pogon obavljaju ustanove koje ispunjavaju propisane uslove za obavljanje obrazovno vaspitnog rada i posebne uslove utvrđene zakonom, na osnovu prethodnog odobrenja koje izdaje Ministarstvo prosvjete i nauke.

Napominjemo, da Ministarstvo prosvjete i nauke priprema bliže propise o posebnim uslovima, načinu osnivanja i organizaciji rada ustanova za obavljanje obrazovno vaspitnog rada.

Osposobljavanje kandidata za vozača sprovode nastavnici i vozači instruktori, a obuhvata teoretski (pravila saobraćaja, osnove funkcionisanja uređaja na vozilu za zaustavljanje, upravljanje, davanje svjetlosnih znakova, pneumatika, sigurnosnih pojaseva, uticaj alkohola, droge i psihoaktivnih materija i lijekova, uticaj umora, bolesti i drugih nepovoljnih stanja, uticaj prirodnih faktora, kao i stanje vozila i puta, kao i sadržaje koji doprinose razvijanju humanih odnosa i drugo) i praktični dio ispita (upoznavanje kandidata sa radnim i tehničkim karakteristikama vozila, tehnike upravljanja vozilom). Za upravljanje vozilom može se osposobiti kandidat koji, pored ostalog, ima uvjerenje o psihofizičkoj sposobnosti.

Za ulazak u djelatnost profesionalnog vozača pored posjedovanja vozačke dozvole odgovarajuće kategorije, neophodno je da vozač ispunjava uslove propisane članom 9 Zakona o prevozu u drumskom saobraćaju. U narednom periodu planira se kroz izmjene i dopune zakona o prevozu u drumskom saobraćaju implementira direktiva 2003/59/EC.

**9. Koja su nacionalna ograničenja maksimalne težine i dimenzija za drumska vozila (uključujući maksimalne težine osovine)? Da li je putna mreža dostupna vozilima u skladu sa Direktivom 96/53/EZ? Ako je odgovor negativan, u kom vremenskom roku bi ona mogla biti dostupna?**

Najveće dozvoljene dimenzije i mase vozila u drumskom saobraćaju su propisane Pravilnikom o dimenzijama, ukupnim masama i osovinskom opterećenju vozila i o osnovnim uslovima koje moraju da ispunjavaju uređaji i oprema na vozilima u saobraćaju na putevima (Sl. list SFRJ, br. 50/82, 11/83, 4/85, 65/85, 64/86, 22/90, 50/90 i 51/91).

Na osnovu Pravilnika najveće dozvoljene dimenzije vozila iznose:

- dužina
  - 1) putničkog automobila – 6 m;
  - 2) autobusa, teretnog vozila, specijalnog vozila i radnog vozila - 12 m;
  - 3) autobusa, specijalnog putničkog vozila i specijalnog teretnog motornog vozila, zglobnog konstruktivnog sastava – 17 m, a autobusa za gradski i prigradski saobraćaj i trolejbusa za gradski saobraćaj, zglobnog konstruktivnog sastava – 18 m;
  - 4) priključnog vozila (sa rudom):
    - a) sa jednom osovnom - 6 m;
    - b) sa dvije osovine - 10 m;
    - c) sa tri i više osovina - 12 m;
  - 5) skupa vozila:
    - a) tegljača sa poluprikolicom – 16,5 m;
    - b) vučnog vozila sa jednim ili dva priključna vozila, osim vozila za prevoz lica u gradskom i prigradskom saobraćaju – 18 m;
    - c) autobusa sa prikolicom za gradski i prigradski saobraćaj – 20 m;
    - d) putničkog automobila sa prikolicom – 15 m;
  - 6) zaprežnog vozila, uključujući i zapregu - 10 m.
- širina vozila iznosi 2,5 m;
- visina vozila iznosi 4,00 m.

Najveća dozvoljena masa vozila na motorni pogon ili skupa vozila iznosi 40 t, s tim što osovinsko opterećenje tog vozila, odnosno skupa vozila - u stanju mirovanja, na horizontalnoj podlozi, ne smije de prelazi, i to:

- 1) opterećenje jedne osovine – 10 t;
- 2) opterećenje jednostruke osovine ili više osovina sa međusobnim rastojanjem manjim od 1 m - 10 t;
- 3) opterećenje dvostruke osovine sa međusobnim rastojanjem od 1 do 2 m – 16 t, pri čemu nijedna osovina ne smije biti opterećena preko 10 t;

- 4) opterećenje trostruke osovine sa međusobnim rastojanjem susjednih osovina od 1 do 2 m - 24 t, pri čemu nijedna osovina ne smije biti opterećena preko 10 t, a ni dvije susjedne osovine više od 16 t.

Planira se izrada Pravilnika o dimenzijama, ukupnim masama i osovinskom opterećenju vozila i o osnovnim uslovima koje moraju da ispunjavaju uređaji i oprema na vozilima u saobraćaju na putevima koji će propisivati dimenzije, mase i osovinsko opterećenje vozila u skladu sa Direktivom 96/53/EC i Direktivom 2002/7/EC, čije se usvajanje i objava u Službenom listu Crne Gore očekuje u I kvartalu 2010. godine.

**10. Postoji li nacionalni zakon koji se odnosi na ugradnju digitalnih tahografa u kamionima i autobusima (ekvivalentno dopunjenoj i izmijenjenoj regulativi 3821/85/EZ)? Postoji li zakon vezano za ugradnju uređaja za ograničenje brzine na ovim vozilima (shodno Direktivi 92/6/EZ)? Ko i kako sprovodi ove zakone? Koji je najmanji broj kontrola koje se na putevima ili u prostorijama kompanija? Koje su kazne?**

Digitalni tahografi još uvijek nijesu u upotrebi u Crnoj Gori, i planira se izrada Zakona o radnom vremenu, obaveznim odmorima mobilnih radnika i uređajima za snimanje u drumskom saobraćaju koji će pored radnog vremena mobilnih radnika regulisati i oblast primjene digitalnih tahografa na osnovu Regulative 3821/85/EC. Izrada zakona je predviđena za I kvartal 2010. godine, kako bi Crna Gora bila spremna, shodno AETR Sporazumu, da otpočne sa primjenom digitalnih tahografa do sredine 2010. godine, odnosno sa izdavanjem kartica za vozače, preduzeća, nadležne kontrolne organe i servisne radionice do maja 2010. godine.

Zakonom o bezbjednosti saobraćaja na putevima (Sl. list CG, br. 72/05 i 27/06) uređene su, pored ostalog, posebne mjere bezbjednosti od člana 283 do 301): ispitivanje vozača pomoću sredstava i aparata ili stručni pregled. Naime, članom 285 propisano je da se brzina kretanja vozila utvrđuje pomoću uređaja za mjerenje brzine kretanja vozila (radar i slično) i tahografskog zapisa i da fotografija i video zapis sa podacima o utvrđenoj brzini, tahografski zapis i zapisnik o očitavanju na radaru služe kao dokaz o utvrđenoj brzini kretanja vozila. Trenutno se koriste ručni radari, zatim video radari i video sistem u službenom vozilu u pokretu za utvrđivanje brzine kretanja vozila. Uprava policije je, u cilju poboljšanja i unaprjeđenja metoda rada i efikasnosti, planirala nabavku uređaja za utvrđivanje brzine kretanja vozila na osnovu digitalnih tahografa i obuku službenika, čime će se obezbijediti dosljedna primjena odredbi Zakona o bezbjednosti saobraćaja na putevima.

Novčanom kaznom kažnjava se za prekršaj privredno društvo, drugo pravno lice ili preduzetnik, pored ostalog, u iznosu od:

- 1.500 do 10.000 eura, ako ne obezbijedi da se vozač koji upravlja autobusom, teretnim motornim vozilom, kada u toku 24 sata prelazi više od 500 km, zamijeni drugim vozačem najkasnije poslije osam sati upravljanja vozilom, odnosno poslije 500 km puta, a odgovorno lice novčanom kaznom od 100 do 1.000 eura (član 302, tačka 4);
- 500 do 5.000 eura, ako upotrebljava vozilo koje nema ispravan tahograf, a odgovorno lice novčanom kaznom od 100 do 400 eura (član 303, tačka 28);
- 300 do 3.000 eura ako naredi ili dozvoli da se upotrebljava vozilo koje nema ispravne uređaje, odgovorno lice novčanom kaznom od 50 do 300 eura (član 304, tačka 32).

U iznosu od 50 do 150 eura, novčanom kaznom, zaštitnom mjerom zabrane upravljanja vozilom (u trajanju od 30 dana do tri mjeseca) i kaznenim bodovima, kažnjava se za prekršaj vozač koji, pored ostalog:

- upravlja vozilom ili je dao na upravljanje vozilo koje nema tahograf ili ako je neispravan;
- brzinu kretanja ne prilagodi osobinama i stanju puta;
- se na putu kreće brzinom koja je u naselju viša od 30 km/h od dozvoljenje, odnosno van naselja viša od 50 km/h;
- ne zaustavi vozilo kada je to regulisano svjetlosnim saobraćajnim znakom;
- vrši nedozvoljeno preticanje ili povećava brzinu vozila dok ga drugo vozilo pretiče;

- se za vrijeme preticanja kreće po isprekidanoj liniji ili otpočne preticanje ili obilaženje zaustavljene kolone ili kolone vozila u kretanju ili ako otpočne preticanje ili obilaženje vozila a vozač iza njega je otpočeo preticanje;
- upravlja vozilom pod dejstvom alkohola;
- ako upravlja vozilom poslije isteka važenja saobraćajne dozvole ili vozilom koje nije registrovano.

Novčanom kaznom od 100 do 300 eura kažnjava se vozač kome je vozačka dozvola privremeno oduzeta ili je isključen iz saobraćaja koji upravlja vozilom za vrijeme dok ta zabrana traje, odnosno za vrijeme dok je isključen iz saobraćaja.

Citirani zakon, u ovom dijelu, primjenjuju Ministarstvo unutrašnjih poslova i javne uprave i Uprava policije.

Uprava policije svakodnevno vrši kontrolu vozača i pravnih lica.

**11. Postoji li nacionalni zakon koji se odnosi na tehnički pregled i kontrolu vozila (shodno Direktivi 96/96/EZ)? Ko i kako sprovodi ove zakone? Koji su obim i učestalost ovih kontrola? Da li se tehnički pregledi vozila takođe vrše i na putevima (shodno Direktivi 2000/30/EZ)? Ako je odgovor pozitivan, koliko često u prosjeku godišnje?**

Ova oblast regulisana je od člana 244 do 260 Zakona o bezbjednosti saobraćaja na putevima (Sl. list CG, br. 72/05 i 27/06), koji je počeo da se primjenjuje 10.III 2006. godine, koji pored ostalog, sadrži poglavlje vozila (zajedničke odredbe, tehnički pregled motornih i priključnih vozila i vozila na motorni pogon, inspekcijski nadzor, evidencije). Na osnovu ovog Zakona donijeti su sljedeći pravilnici: Pravilnik o obrascu potvrde o registraciji traktora, radnih mašina, motokultivatora sa priključnim vozilom, bicikla sa motorom, kao i priključnih vozila za traktore (Sl. list CG, br. 28/08); Pravilnik o obrascu saobraćajne dozvole i obliku, izgledu i sadržini naljepnice o izvršenom redovnom tehničkom pregledu (Sl. list CG, br. 28/08); Pravilnik o visini troškova redovnog tehničkog pregleda (Sl. list CG, br. 28/08); Pravilnik o načinu registracije motornih i priključnih vozila, odnosno vozila na motorni pogon i posebnih policijskih vozila (Sl. list CG, br. 39/08); Pravilnik o izmjenama i dopunama Pravilnika o registarskim područjima, obliku, sadržaju, veličini i načinu postavljanja registarskih tablica (Sl. list CG, br. 26/08).

Članom 246 propisano je da se provjera tehničke ispravnosti vrši se tehničkim pregledom, kao i da se na tehničkom pregledu utvrđuje: da li vozilo ima propisane i ispravne uređaje, uključujući školjku i šasiju, a naročito uređaje za: upravljanje, zaustavljanje, spajanje vučnog i priključnog vozila, pneumatike, davanje svjetlosnih signala, osvjetljivanje puta i vozila i ispuštanje izduvnih gasova i da li su uređaji ispravni, kao i da li ispunjavaju ekološke zahtjeve u pogledu dozvoljenog sadržaja otrovnih sastojaka u izduvnim gasovima i nivoa buke utvrđene standardima. Propisano je takođe, da je tehnički pregled: redovni, preventivni i vanredni. Takođe, članovima 247, 248, 249 i 253 citiranog Zakona, propisano je da tehnički pregled vozila obavlja privredno društvo ili preduzetnik koji ispunjava zakonske uslove: tehničke i u pogledu objekta, prostora, uređaja i opreme i stručnog kadra (sa srednjom stručnom spremom: obrazovni profil - mašinski ili saobraćajni tehničar, automehaničar i autoelektričar), koji je stručno osposobljen za obavljanje tih poslova. Shodno članu 251 pomenutog Zakona, regulisano je pored ostalog da se redovni tehnički pregled vozila vrši jedanput godišnje, a vozila kojima se vrši javni prevoz putnika ili prevoz opasnih materija i vozila na kojima se kandidati obučavaju za vozače - svakih šest mjeseci i za novoprodukcijeno vozilo - poslije prve godine od dana uključivanja u saobraćaj.

Članovima 254 i 255, pored ostalog, propisano je da je privredno društvo ili preduzetnik dužno da o izvršenim tehničkim pregledima vodi evidenciju, da obezbijedi jedinstveni informacioni sistem, da vrši jedinstvenu obradu podataka, da objekte, uređaje i opremu održava u ispravnom stanju (isti podliježu obaveznom pregledu najmanje dva puta godišnje).

Napominjemo da citirani Zakon sadrži poglavlje Ispitivanje vozila (od člana 260 do 266) kojima je propisano da se podvrgavaju ispitivanju prije puštanja u saobraćaj vozila kojima se vrši prevoze

opasne materije odnosno koja se prepravljaju ili bitnije popravljaju i u koja su ugrađeni uređaji i oprema za pogon na tečni gas. Bezbjednosno tehničke karakteristike, a naročito nosivost, ne mogu odstupati od karakteristika vozila, osim ako je to proizvođač predvidio. Takođe, članom 265 propisana je obaveza vođenja evidencija o ispitivanju vozila.

Zakon i pravilnici djelimično su usaglašeni sa Direktivom 96/96/EC, a nije izvršeno usaglašavanje u dijelu bliske saradnje između država članica radi razmjene informacija u ovoj oblasti. Međutim, ove provjere se uglavnom vrše preko "Nacionalnog centralnog biroa INTERPOLA" Podgorica ili Ministarstva inostranih poslova. Kod benzijskih motora nije predviđeno da mora biti prečišćavanje izduvnih gasova kao što je katalizator trostrukog djelovanja. Takođe, redovni tehnički pregled vozila vrši se jedanput godišnje, a vozila kojima se vrši javni prevoz putnika ili prevoz opasnih materija i vozila na kojima se kandidati obučavaju za vozače - svakih šest mjeseci, što nije propisano za bolnička vozila.

**12. Postoji li nacionalni zakon koji se odnosi na drumski, željeznički ili unutrašnji plovni prevoz opasnih roba, prenosive opreme pod pritiskom i imenovanje/profesionalnu kvalifikaciju savjetnika za bezbjednost ovih oblika prevoza? Ko i kako sprovodi ove zakone? Koji su obim i učestalost ovih kontrola?**

Donesen je Zakon o prevozu opasnih materija (Sl. list CG, br. 05/08). Ovim Zakonom se uređuju uslovi pod kojima se vrši prevoz opasnih materija i radnje koje su u vezi s tim prevozom (pripremanje materije za prevoz, utovar, istovar i usputne manipulacije), kao i nadzor nad sprovođenjem ovog Zakona.

Prilikom prevoza opasnih materija:

- u drumskom saobraćaju primjenjuju se, pored mjera bezbjednosti za prevoz opasnih materija propisanih pomenutom Zakonu, i odredbe Evropskog sporazuma o međunarodnom prevozu opasne robe u drumskom saobraćaju-ADR;
- u željezničkom saobraćaju primjenjuju se, pored mjera bezbjednosti za prevoz opasnih materija propisanih pomenutim Zakonom, i odredbe Pravilnika o međunarodnom prevozu opasnih materija željeznicom-RID, dok se način prevoza opasnih materija u željezničkom saobraćaju bliže uređuje podzakonkim propisom, koji donosi ministarstvo nadležno za poslove saobraćaja;
- na unutrašnjim plovnim putevima, pored mjera bezbjednosti za prevoz opasnih materija propisanih pomenutim Zakonom, shodno se primjenjuju i odredbe Pravila evropskih odredbi o međunarodnom prevozu opasnih tereta na unutrašnjim plovnim putevima-AND, dok se način prevoza opasnih materija na unutrašnjim plovnim putevima bliže uređuje podzakonskim propisom koji donosi ministarstvo nadležno za poslove saobraćaja.

Nacionalnim zakonodavstvom nije predviđen institut «savjetnika za bezbjednost» već je dužnost prevoznika da, u skladu sa zakonom, propisa donesenih na osnovu zakona i međunarodnim ugovorima o prevozu opasnih materija u pojedinim granama saobraćaja (ADR, RID, ADN), organizuje i trajno vrše kontrolu sprovođenja mjera i ispunjenosti uslova propisanih za prevoz opasnih materija i za vršenje radnji u vezi s tim prevozom, Takođe, nacionalnim zakonom je propisan inspekcijски nadzor nad sprovođenjem Zakona i propisa donijetih na osnovu tog zakona, od strane inspekcije za eksplozivne materije, zapaljive materije i tečnosti i gasove.

Označeni inspektori, koji su funkcionalno organizovani u unutrašnjim organizacionim jedinicama Ministarstva unutrašnjih poslova i javne uprave-Sektora za vanredne situacije i civilnu bezbjednost vrše inspekcijски nadzor na područjima svih opština u Crnoj Gori i ovlašćeni su da, pored upravnih mjera i radnji predviđeni zakonom kojim se na opšti način uređuje inspekcijски nadzor (Zakon o inspekcijskom nadzoru, Sl. list CG, br 39/03), preuzima i upravne mjere i radnje propisane Zakonom o prevozu opasnih materija, kao što su:

- da zabrani privrednom društvu, drugom pravnom licu i preduzetniku - prevozniku prevoz opasnih materija ili da privremeno zabrani vršenje pojedinih radnji u vezi sa prevozom,



- kada ustanovi da u toku priprema za prevoz ili da su u toku prevoza učinjeni propusti u pogledu preduzimanja mjera bezbjednosti, kao i
- da zabrani dalji prevoz ili rukovanje opasnim materijama licima koja nijesu stručno osposobljena za prevoz i rukovanje opasnim materijama.

Navedeni inspekcijski nadzor vrši se i od strane ministarstva nadležnog za poslove zdravlja i ministarstva nadležnog za poslove saobraćaja i pomorstva, zavisno od klase opasne materije koja se prevozi i od grane saobraćaja kojom se vrši prevoz opasnih materija.

Pored navedenog, preduzimanje preventivnih i zaštitnih bezbjednosnih mjera i radnji, u cilju obezbjeđenja sigurnog prevoza opasnih materija, vrše i inspektori za zaštitu i spašavanje, u skladu sa ovlašćenjima iz Zakona o zaštiti i spašavanju (Sl. list CG, br. 13/07), odnosno inspektori za eksplozivne materije, zapaljive materije i tečnosti i gasove, u skladu sa Zakonom o eksplozivnim materijama (Sl. list CG, br. 49/08).

Sa organom državne uprave nadležnim za policijske poslove vrše se redovne (svakodnevne) kontrole u dijelu prevoza opasnih materija u unutrašnjem saobraćaju, uvozu, izvozu i tranzitu.

Realizuje se projekat upravljanja prometom opasnih materija, posebno usmjerenih na promet eksplozivnih, otrovnih i radioaktivnih materija. Objedinjene su sve aktivnosti vezane za promet eksplozivnih materija (nabavka, skladištenje, upotreba i transport) i na taj način napravljena je baza podataka za ovu klasu opasnih materija. Područne jedinice nakon prijema zahtjeva za nabavku ili transport eksplozivnih materija i izvršenih potrebnih provjera dostavljaju Sektoru sve potrebne podatke o podnosiocu zahtjeva sa vrstama i količinama eksplozivnih materija kao i mjestu nabavke i pravcu kretanja transporta. Podaci se unose u računar Sektora, a Područna jedinica obavještava pismeno kako bi ista izdala odobrenje za nabavku ili transport. Svi podaci pristižu na jedno mjesto, te se uvijek može dobiti tačna informacija o prometu eksplozivne materije na nivou čitave Crne Gore putem mjesečnih, polugodišnjih i godišnjih izvještaja.

### **13. Postoji li nacionalni zakon o dokumentaciji za registraciju vozila (shodno Direktivi 1997/37/EZ)? Koje podatke sadrže ovi dokumenti?**

Ova oblast regulisana je Zakonom o bezbjednosti saobraćaja na putevima (Sl. list CG, br. 72/05 i 27/06), koji je počeo da se primjenjuje 10.III 2006. godine, koji pored ostalog, sadrži poglavlje vozila (zajedničke odredbe, vozila, inspekcijski nadzor, evidencije). Na osnovu ovog Zakona donijeti su sljedeći pravilnici: Pravilnik o obrascu potvrde o registraciji traktora, radnih mašina, motokultivatora sa priključnim vozilom, bicikla sa motorom, kao i priključnih vozila za traktore (Sl. list CG, br. 28/08); Pravilnik o obrascu saobraćajne dozvole i obliku, izgledu i sadržini naljepnice o izvršenom redovnom tehničkom pregledu (Sl. list CG, br. 28/08); Pravilnik o načinu registracije motornih i priključnih vozila, odnosno vozila na motorni pogon i posebnih policijskih vozila (Sl. list CG, br. 39/08); Pravilnik o izmjenama i dopunama Pravilnika o registarskim područjima, obliku, sadržaju, veličini i načinu postavljanja registarskih tablica (Sl. list CG, br. 26/08). Članom 266 citiranog Zakona propisano je da vozila koja učestvuju u saobraćaju na putu moraju biti registrovana, osim: lake prikolice; koja su prepravljena ili popravljena i kojima se vrši probna vožnja; koja se kreću od mjesta u kome su preuzeta neregistrovana do mjesta u kome će biti registrovana (ako su označena probnim tablicama). Pored ostalog, članom 267 predviđeno je da se mogu registrovati samo vozila za koja se na redovnom tehničkom pregledu utvrdi da su ispravna i da se za registrovano vozilo izdaju saobraćajna dozvola i registarske tablice, kao i da je vlasnik vozila dužan da u roku od 15 dana odjavi vozilo koje je: otuđeno, nestalo, uništeno ili otpisano ili ako je vlasnik promijenio prebivalište, odnosno sjedište, kao i da prijavi promjenu bilo kog podatka upisanog u saobraćajnoj dozvoli.

Naime, članom 268 ovog Zakona, propisan je sadržaj saobraćajne dozvole, a Pravilnikom o obrascu potvrde o registraciji traktora, radnih mašina, motokultivatora sa priključnim vozilom, bicikla sa motorom, kao i priključnih vozila za traktore; Pravilnikom o obrascu saobraćajne dozvole i obliku, izgledu i sadržini naljepnice o izvršenom redovnom tehničkom pregledu (Sl. list CG, br. 28/08) poropisani su obrasci isprava i oblik, izgled i sadržina saobraćajne dozvole, čiji je obrazac

izrađen u skladu sa standardima ISO/IEK 7810, za dimenzije i fizičke karakteristike, ISO/IEK10373, za testiranje fizičkih karakteristika.

Zakon i pravilnici usaglašeni su sa Direktivom 1999/37/EC, osim u dijelu bliske saradnje između država članica radi razmjene informacija u ovoj oblasti. Međutim, ove provjere i razmjena informacija vrše se preko "Nacionalnog centralnog biroa INTERPOLA" Podgorica ili Ministarstva inostranih poslova.

**14. Postoji li nacionalni zakon kojim se određuje uspostavljanje baze podataka o saobraćajnim nesrećama? Da li su sakupljeni podaci u skladu sa sadržajem Evropske baze podataka o saobraćajnim nesrećama CARE (Odluka Savjeta 93/704/EZ)?**

Zakonom o bezbjednosti saobraćaja na putevima, u članu 313 propisano je vođenje i objedinjavanje evidencije o saobraćajnim nezgodama i njihovim posljedicama. Uprava policije vodi evidenciju podataka, kojima raspolaže, ali isti nijesu objedinjeni (sa podacima kojima raspolažu drugi organi) i ne vode se u elektronskoj formi, što nije u skladu sa sadržajem Evropske baze podataka.

Zakon o centralnom registru stanovništva (Sl. list CG, br. 49/07), koji je stupio na snagu 18. avgusta 2007. godine, u članovima 1, 2 i 3 utvrđena je sadržina centralnog registra stanovništva Crne Gore. Cilj ustanovljavanja centralnog registra je prikupljanje, vođenje, održavanje, čuvanje i korišćenje podataka o licima za potrebe državnih organa i drugih korisnika i da isti služe za vršenje zakonom utvrđenih poslova, u formi računarski vođene baze o licima: crnogorskim državljanima koji imaju prebivalište u Crnoj Gori ili koji borave u inostranstvu; strancima koji stalno ili privremeno borave u Crnoj Gori ili sa boravkom do 90 dana i strancima koji u Crnoj Gori imaju imovinu i prava i obaveze po osnovu penzijskog i invalidskog osiguranja, poreza, humanitarnih i drugih razloga. Članom 12 utvrđeno je da je prenos podataka kriptografski zaštićen. Članom 34 propisano je da organi državne uprave koji vode izvore podataka obavezani su da nedostajuće podatke pribave u roku od tri godine od dana stupanja na snagu zakona (do 18. avgusta 2010. godine).

Shodno izloženom, Uprava policije, kao i ostali organi državne uprave, obavezna je da vodi objedinjenu evidenciju o saobraćajnim nezgodama i njihovim posljedicama u Crnoj Gori, u formi centralizovane računarski vođene baze, koja će biti dostupni državnim organima i drugim korisnicima za obavljanje poslova iz svoje nadležnosti. Time će se obezbijediti vođenje baze podataka o saobraćajnim nezgodama u skladu sa sadržajem Evropske baze podataka, da bi se obezbijedila efikasna razmjena informacija i iskustava na nivou zajednice.

**15. Postoji li nacionalni plan za obnavljanje postojećih tunela na putevima kako bi se unaprijedio njihov nivo bezbjednosti (shodno Direktivi 04/54/EZ)? Postoji li plan za primjenu bezbjednog upravljanja putnom infrastrukturom (shodno 2008/98/EZ)?**

Nacionalni plan za obnavljanje postojećih tunela na putevima trenutno nemamo u navedenoj formi. Međutim, Zakonom o uređenju prostora i izgradnji objekata (Sl.list CG, br. 51/08) kao i standardima u skladu sa članom 74 propisani su uslovi između ostalog i za ovu oblast, koji moraju biti u skladu sa načelima evropskog zakonodavstva, a Zakonom o putevima (Sl.list CG, br. 42/04) članom 20 je propisano da se putni objekti među kojima su i tuneli održavaju i rekonstruišu na način predviđen Planom redovnog održavanja puteva, koji se donosi svake godine. Takođe napominjemo da je održavanje i rekonstrukcija tunela kao i izgradnja novih tunela predviđena Srednjoročnim Planom održavanja, koji je kao svoj dokument usvojila Vlada Crne Gore na sjednici od 31. jula 2008. godine.

Na glavnom magistralnom putu M.2 Podgorica – Kolašin – Bijelo Polje izvršena je rekonstrukcija 17 tunela. Projektovanje tunela je vrši se u skladu sa važećim Pravilnikom o tehničkim normativima i uslovima za projektovanje i građenje tunela na putevima ( Sl.list SFRJ, br. 55/73) i shodno Direktivi (2004/54/EZ), o minimalnim uslovima bezbjednosti za tunele u trans-evropskoj mreži.

Za projektovanje i izgradnju autoputeva, primjenjuju se TEM standardi (Trans European, North-South Motorways).

Crna Gora ima u planu da do kraja 2010 godine, (shodno Direktivi 2004/54/EZ), u sklopu izmjena Zakona o putevima, propiše bezbjednosne zahtjeve za tunele, odnosno transponuje zahtjeve iz navedene direktive (2004/54/EZ) u nacionalno zakonodavstvo.

Plan za primjenu bezbjednog upravljanja putnom infrastrukturom (shodno 2008/98/EZ) ne postoji u takvoj formi, međutim u završnoj fazi je izrada Strategije poboljšanja bezbjednosti u drumskom saobraćaju 2008-2018 godine, za čije donošenje je zaduženo Ministarstvo unutrašnjih poslova i javne uprave u saradnji sa Ministarstvom saobraćaja, pomorstva i telekomunikacija, Ministarstvom prosvjete i nauke, Direkcijom za saobraćaj i Upravom policije, koja sadrži i dio koji se odnosi na upravljanje putnom infrastrukturom sa aspekta bezbjednosti puteva.

U našoj zemlji je sproveden, od 30. marta do 3. aprila 2009.godine, pilot projekat, u organizaciji SEETO-a, vezano za mogućnost implementacije Road Safety Audit (RSA) kod projektovanja puteva, kao i Road Safety Inspection (RSI) kod inspekcije postojećih puteva, tako da Crna Gora ima u planu da kraja 2010 godine (shodno 2008/98/EZ) u sklopu izmjena Zakona o putevima propiše obaveznu primjenu (RSA) kod projektovanja puteva, kao i (RSI) kod inspekcije postojećih puteva.

U cilju analize upravljačkih kapaciteta Kancelarija Svjetske banke u Crnoj Gori je u 2008.godini finansirala izradu projekta "Pregled upravljačkih kapaciteta bezbjednosti na putevima".

#### **16. Koji su administrativni kapaciteti za sprovođenje zakona koji se odnose na socijalne i tehničke propise u oblasti drumskog saobraćaja?**

U Upravi policije na poslovima bezbjednosti saobraćaja na drumovima je raspoređeno 748 izvršilaca i to sa: srednjom školskom spremom 687, višom 30 i visokom 31. Policijski službenici se stalno obučavaju i usavršavaju, a povremene poteškoće u primjeni zakona pričinjava nedostatak savremene opreme i tehnologija, za čiju nabavku nije uvijek moguće obezbijediti potrebna sredstva u Budžetu.

#### **Putarine i druge naknade za korisnike**

#### **17. Koji sistem taksi za korisnike drumskog saobraćaja, uključujući najmanje godišnje poreze na vozila i najmanju akcizu za gorivo, se primjenjuje u vašoj zemlji? Koje su visine naknada i koji su modaliteti za njihovo naplaćivanje? Da li se ove takse takođe odnose na prevoznike iz trećih zemalja? Koji je ukupni iznos drumskih taksi koje se naplate na godišnjem nivou? Koliko je pouzdan sistem naplaćivanja naknada? Za šta se koriste sredstva od naplaćenih naknada?**

U Crnoj Gori primjenjuju se Zakon o porezu na upotrebu putničkih motornih vozila, plovni objekata, vazduhoplova i letilica i Zakon o administrativnim taksama, kojim su za korisnike drumskog saobraćaja uvedene obaveze plaćanja poreza i administrativnih taksa.

Zakonom o porezu na upotrebu putničkih motornih vozila, plovni objekata, vazduhoplova i letilica (Sl. list CG, br. 28/04 i 37/04), uređeno je plaćanje poreza na upotrebu putničkih motornih vozila, plovni objekata, vazduhoplova i letilica. Ovaj porez plaćaju pravna i fizička lica koja su vlasnici registrovanih putničkih automobila, plovni objekata, vazduhoplova i letilica. Shodno odbredbama člana 4 citiranog Zakona, porez na upotrebu putničkih motornih vozila plaća se godišnje prema radnoj zapremini motora, i to za:

- 1) putnička vozila:
- |                                       |       |
|---------------------------------------|-------|
| a) do 1300 cm <sup>3</sup>            | 15 €  |
| b) preko 1300 do 1600 cm <sup>3</sup> | 25 €  |
| c) preko 1600 do 2000 cm <sup>3</sup> | 50 €  |
| d) preko 2000 do 2500 cm <sup>3</sup> | 150 € |
| e) preko 2500 do 3000 cm <sup>3</sup> | 350 € |
| f) preko 3000 cm <sup>3</sup>         | 500 € |
- 2) motocikle:
- |                                      |       |
|--------------------------------------|-------|
| a) do 125 cm <sup>3</sup>            | 10 €  |
| b) preko 125 do 500 cm <sup>3</sup>  | 30 €  |
| c) preko 500 do 1100 cm <sup>3</sup> | 100 € |
| d) preko 1100 cm <sup>3</sup>        | 200 € |

Porez na upotrebu putničkih motornih vozila umanjuje se 5% za svaku navršenu godinu starosti vozila, a najviše do 70% poreske obaveze.

Porez na motorna vozila se plaća prilikom registracije motornog vozila.

Visina akcizne obaveze za mineralna ulja, njihove derivate i supstitute propisana je Zakonom o akcizama (Sl. list CG, br. 65/01, 12/02 (ispravka), 76/05 i Sl. list CG, br. 76/08 i 50/09) i njena visina iznosi:

Vrsta mineralnih ulja	Visina akcize
Olovni benzin	464 € na 1 000 litara
Bezolovni benzin	459 € na 1000 litara
Kerozin koji se koristi:	156 € na 1 000 litara
- kao motorno gorivo,	89.7 € na 1 000 litara
- za grijanje	
Gasna ulja koja se koriste:	270 € na 1 000 litara,
- kao motorno gorivo,	370 € na 1 000 litara,
- kao motorno gorivo za industrijske i komercijalne svrhe,	
- za grijanje	117 € na 1 000 litara
Ulje za loženje	19.5 € na 1 000 kilograma
Tečni naftni gas koji se koristi:	123.5 € na 1 000 kilograma
- kao motorno gorivo,	58.5 € na 1 000 kilograma
- kao motorno gorivo za industrijske i komercijalne svrhe	
- za grijanje	26 € na 1 000 kilograma

Zakonom o putevima (Sl.list CG, br. 42/04) članom 22 utvrđeno je da se za korišćenje javnih puteva plaćaju sljedeće naknade:

- 1) godišnja naknada pri registraciji drumskih motornih vozila, traktora i priključnih vozila;
- 2) posebna naknada za drumska motorna vozila i njihova priključna vozila u svrhu obezbjeđenja nesmetanog odvijanja saobraćaja i pružanja informativnih usluga korisnicima puta;
- 3) naknada za vanredni prevoz;
- 4) naknada za upotrebu pojedinih puteva i objekata (putarina);
- 5) naknada za inostrana drumska vozila u korist puteva

Napomena: U slučaju naknada pod 1) i pod 5) radi se o istoj vrsti naknade, koje se plaćaju po nediskriminatornoj osnovi, s tim da domaći koridnici iste plaćaju prilikom registracije vozila, a strani korisnici je plaćaju prilikom ulaska u zemlju na graničnim prelazima kod carinskih službenika.

Visine predmetnih naknada su propisane posebnim propisima:

- 1) Odlukom o utvrđivanju visine godišnje naknade za korišćenje puteva pri registraciji drumskih motornih vozila, traktora i priključnih vozila (Sl.list CG, br. 60/05), utvrđene su predmetne visine prema zapremini motora, nosivosti vozila, broju sjedišta, snazi motora, količini tereta i broju pređenih kilometara, na sljedeći način:

#### 1. PUTNIČKA VOZILA

Radna zapremina motora:

– do 900 cm <sup>3</sup>	2,50 €
– 901-1350 cm <sup>3</sup>	4,10 €
– 1351-1800 cm <sup>3</sup>	6,10 €
– 1801-2500 cm <sup>3</sup>	9,00 €
– 2501-3150 cm <sup>3</sup>	22,00 €
– preko 3150 cm <sup>3</sup>	30,00 €
– za putnička vozila od 6 do 9 sjedišta prethodni iznosi se množe sa	1,30 €

#### 2. MOTOCIKLE

Radna zapremina

– 125 cm <sup>3</sup>	1,50 €
– 125-250 cm <sup>3</sup>	1,50 €
– 251-500 cm <sup>3</sup>	1,50 €
– 501-1000 cm <sup>3</sup>	2,10 €
– Preko 1000 cm <sup>3</sup>	2,10 €

#### 3. TERETNA VOZILA

Kamioni, kamioneti i kombi vozila nosivosti:

– do 10 kN (odnosno do 1,0 t)	3,40 €
– 11-20 kN (1,1-2,0 t)	6,80 €
– 21-30 kN (2,1-3,0 t)	9,30 €
– 31-40 kN (3,1-4,0 t)	12,60 €
– 41-50 kN (4,1-5,0 t)	16,80 €
– 51-60 kN (5,1-6,0 t)	21,80 €
– 61-70 kN (6,1-7,0 t)	23,30 €
– 71-80 kN (7,1-8,0 t)	30,60 €
– 81-90 kN (8,1-9,0 t)	35,00 €
– 91-100 kN (9,1-10,0 t)	38,80 €
– 101-110 kN (10,0-11,0 t)	46,50 €
– 111-120 kN (11,1-12,0 t)	50,50 €
– 121-130 kN (12,1-13,0 t)	56,00 €
– 131-140 kN (13,1-14,0 t)	63,20 €
– 141-150 kN (14,1-15,0 t)	68,00 €
– za svakih 10 kN (1,0 t) preko 150 kN (15,0) dodaje se još:	6,80 €

#### 4. AUTOBUSI I KOMBIBUSI

– 9 do 30 sjedišta,	11,60 €
– preko 30 do 45 sjedišta	13,60 €
– preko 45 sjedišta (po sjedištu):	0,40 €

#### 5. RADNA VOZILA

– po jednom vozilu	1,30 €
--------------------	--------

#### 6. PRIKLJUČNA VOZILA

A) Teretne prikolice nosivosti:

– do 10 kN (1,0 t)	2,50 €
– 11-20 kN (1,1-2,0 t)	3,40 €
– 21-30 kN (2,1-3,0 t)	4,90 €
– 31-40 kN (3,1-4,0 t)	5,80 €
– 41-50 kN (4,1-5,0 t)	9,70 €
– 51-60 kN (5,1-6,0 t)	14,10 €
– 61-70 kN (6,1-7,0 t)	20,40 €

– 71-80 kN (7,1-8,0 t)	21,90 €
– 81-90 kN (8,1-9,0 t)	23,30 €
– 91-100 kN (9,1-10,0 t)	27,20 €
– za svakih 10 kN (1,0 t) preko 100 kN (10,0 t) dodaje se još	2,70 €
B) Autobuske prikolice:	
– do 9 sjedišta	3,10 €
– preko 9 do 30 sjedišta	8,70 €
– preko 30 do 45 sjedišta	11,70 €
– preko 45 sjedišta (po sjedištu)	0,40 €
C) Radne prikolice, po jednoj prikolici	5,80 €
<b>7. VUČNA VOZILA</b>	
A) Traktori, snage motora:	
– do 20 kW (odnosno 27,2 KS)	1,40 €
– 21-47 kW (42,1-63,9 KS)	2,00 €
– preko 47 kW (preko 63,9 KS)	5,30 €
B) Tegljači snage motora:	
– do 70 kW (95 KS)	13,60 €
– 71-80 kW (96,5-108,8 KS)	27,20 €
– 81-90 kW (110,1-122,4 KS)	29,10 €
– 91-100 kW (123,7-136,0 KS)	23,30 €
– 101-110 kW (137,3-149,6 KS)	34,00 €
– 111-120 kW (150,9-163,2 KS)	35,00 €
– 121-130 kW (164,5-176,8 KS)	37,40 €
– 131-140 kW (178,1-190,3 KS)	40,80 €
– 141-150 kW (191,7-203,0 KS)	42,70 €
– 151-160 kW (205,3-217,5 KS)	50,50 €
– 161-170 kW (218,9-231,1 KS)	54,40 €
– 171-180 kW (232,5-244,7 KS)	58,30 €
– 181-190 kW (246,1-258,3 KS)	62,20 €
– 191-200 kW (259,7-271,9 KS)	66,10 €
– 201-210 kW (273,3-285,5 KS)	69,90 €
– 211-220 kW (286,9-299,1 KS)	73,80 €
– 221-230 kW (300,5-312,7 KS)	77,80 €
– 231-240 kW (314,1-326,3 KS)	81,60 €
– 241-250 kW (327,6-339,9 KS)	89,90 €
– za svakih 1-10 kW (1,4-13,6 KS) dodaje se još	4,70 €
<b>8. SPECIJALNA VOZILA</b>	
– po jednom vozilu	11,70 €
2) Odlukom o utvrđivanju visine posebne naknade za drumska motorna vozila i njihova priključna vozila (Sl.list CG, br.60/05) utvrđuje se visina predmetne naknade u svrhu obezbjeđenja nesmetanog odvijanja saobraćaja i pružanja informativnih usluga korisnicima puta, na sljedeći način:	
1. motocikle i traktore	1,30 €
2. putničke automobile	4,50 €
3. autobuse, teretna, druga i priključna vozila	5,50 €
3) Za prevoz teških tereta koji prelaze zakonom i registracijom vozila propisane težine, dužine, širine i visine vozila obračunava se naknada za vanredni prevoz, a u skladu sa odredbama Zakona o putevima. Za obračun ovih naknada koristi se Akt o naknadama za vanredni prevoz iz 1990.godine koji se primjenjuje na osnovu odluke o proglašenju nezavisnosti RCG (Sl.list CG, br.36/06), tačka 3 u smislu primjene i preuzimanja propisa SCG koji su u saglasnosti sa pravnim poretkom CG. U toku je izrada novog podzakonskog akta o visini naknada za vanredni prevoz, koja će biti usklađena sa regulativom EU iz ove oblasti.	
4) Odlukom o visini naknade - putarine za upotrebu tunela "Sozina" i prilaznih saobraćajnica (Sl.list CG, br.48/08), se utvrđuje visina predmetne naknade - putarine i način plaćanja i	

reguliše sistem popusta u naplati iste zavisno od vrste vozila, gabarita i nosivosti, na sljedeći način:

- |  |         |
|--|---------|
| 1. motocikle, putnička vozila i putnička vozila sa prikolicom sa jednom osovinom   | 2,50 €  |
| 2. putnička vozila sa kamp prikolicom ili prikolicom sa dvije osovine, kombinovana vozila sa jednostavnim i duplim točkovima | 5,00 €  |
| 3. teretna vozila sa dvije osovine   | 8,00 €  |
| 4. teretna vozila sa dvije osovine i prikolicom sa jednom osovinom, teretna vozila sa tri osovine i autobuse                 | 12,00 € |
| 5. teretna vozila sa četiri i više osovina   | 18,00 € |

Naplata naknade - putarine se plaća gotovinski ili po sistemu mjesečnih pretplatnih karata ili po sistemu za prolaz putničkih vozila bez zaustavljanja.

U odnosu na naknade - putarine ove odluke može se koristiti jedinstveni popust od 10% uz pretplatu najmanje 50 prolaza.

- 5) Odlukom o naknadi za inostrana drumska vozila u korist puteva (Sl.list CG, br.36/05) utvrđuje se visina, način naplate i obračunavanja predmetne naknade, na sljedeći način:
- |  |         |
|--|---------|
| 1. teretno motorno vozilo, teretnu prikolicu i poluprikolicu, po svakom bruto-tonskom kilometru                                      | 0,006 € |
| 2. za ostala vozila (radna vozila, traktore, radne mašine, samohodne ili na sopstvenim točkovima), po svakom bruto-tonskom kilometru | 0,008 € |

Navedenu naknadu naplaćuje nadležni organ carinske službe na graničnom prelazu, prilikom ulaska inostranog vozila na teritoriju Republike, odnosno na drugom mjestu gdje se obavlja carinski nadzor, a od koga inostrano motorno vozilo počinje da koristi

Naknadu obračunava i kontroliše nadležni organ carinske službe na osnovu podataka potrebnih za obračunavanje naknade, dobijenih uvidom u prevozne isprave, odnosno vaganjem vozila.

Sve navedene naknade se naplaćuju bez diskriminacije, u jednakom iznosu i domaćim i stranim korisnicima puta.

Domaći korisnici puta plaćaju naknade navedene pod brojevima 1, 2, 3, 4 i 5, a strani korisnici puta plaćaju naknade navedene pod brojevima 5 i 6, uz izuzetak naknade navedene pod brojem 6 ukoliko su oslobođeni na osnovu međudržavnih ugovora, (Srbija, Hrvatska, Slovenija, Bosna i Hercegovina, Makedonija, Rusija, Albanija i Kosovo).

Takođe, stav resorne politike Ministarstva je da se bilateralnim sporazumom sa drugim državama dogovara ukidanje naknade za puteve po reciprocitetu u cilju eliminisanja biznis barijera i lakšeg protoka roba i kapitala u skladu sa Protokolom o kopnenom saobraćaju.

Sistem naplaćivanja naknada je pouzdan.

Naknade za puteve, koje su prihod Budžeta Crne Gore i Naknade za izgradnju i održavanje lokalnih puteva, koje su prihod lokalne samouprave, su namjenski prihod i služe za redovno održavanje puteva i unapređenje putne infrastrukture. U tabeli vam dostavljamo naplatu ovih prihoda za period 2006-2008, zajedno sa podacima o naplati Akciza na mineralna ulja i njihove substitute i Poreza na upotrebu motornih vozila po podacima iz završnih računa Budžeta Crne Gore:

OPIS	2006 (€)	2007 (€)	2008 (€)
Naknada za puteve	5.372.953,17	6.458.859,35	7.089.990,17
Naknada za izgradnju i održavanje lokalnih puteva	3.161.456,88	4.842.365,18	6.135.762,91
Akcize na mineralna ulja i njihove substitute	52.323.032,18	60.495.040,70	72.677.457,65
Porez na upotrebu motornih vozila	3.051.237,21	3.679.950,23	5.626.274,96
<b>UKUPNO</b>	<b>63.908.679,44</b>	<b>75.476.215,46</b>	<b>91.529.485,69</b>

**18. Da li primjenjujete i druge takse za vozila za prevoz teškog tereta (i druga drumska vozila)? Ako je odgovor pozitivan, opišite njihov obim (nacionalna, tj. strana/EU vozila), iznos, način obračuna i plaćanja, državne organe koji su odgovorni za upravljanje u svjetlu Direktive o Eurovinjeti i Protokola o kopnenom saobraćaju iz Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju**

Pored navedenih naknada, naplaćuje se ekološka naknada, čiji je iznos i kriterijumi po kojima se naplaćuje utvrđeni posebnim propisima.

Eko naknada naplaćuje se u jednakom iznosu, bez diskriminacije i domaćim i stranim korisnicima puta.

Predmetna naknada propisana je Uredbom o visini naknada, načinu obračuna i plaćanja naknada zbog zagađivanja životne sredine usvojena je na sjedinici Vlade Crne Gore 24.04.2008. godine. Naknadu plaćaju strana pravna i fizička lica prilikom ulaska na teritoriju Crne Gore, kao i domaća pravna i fizička lica prilikom registracije motornog vozila i njihovih priključnih vozila.

Jedan od ključnih razloga za izradu propisa kojima će se definisati posebna naknada ove uredbe bile su preporuke dobijene od strane WTTC-a (Svjetskog Savjeta za Turizam i Putovanja), kao i Ekonomske komisije Ujedinjenih Nacija za Evropu. Preporuke su date u pravcu pokretanja inicijative za uvođenje posebne naknade, čiji će prihod biti usmjeren na finansiranje projekata iz oblasti životne sredine.

Kao potvrdu o uplaćenju Eko naknadi, obveznici plaćanja dobijaju vinjetu.

Sredstva od ekološke naknade u potpunosti su namijenjena za ekološke projekte.

Visina Eko naknade određuje se prema klasifikaciji motornih vozila koja je definisana članom 5 Uredbe, a prema UN/ECE klasifikaciji vozila (Trans/WP29/78/Rev. 11/Amend.2), pa shodno tome postoji podjela na:

- 1) drumska motorna vozila za prevoz putnika sa najmanje četiri točka (kategorija M):
  - motorna vozila za prevoz putnika, koja, pored sjedišta vozača, imaju najviše još osam sjedišta. (kategorija M1) - **10 €**;
  - motorna vozila za prevoz putnika koja, pored sjedišta vozača, imaju više od osam sjedišta i čija najveća dozvoljena masa ne prelazi 5t. (kategorija M2) - **30 €**;
  - motorna vozila za prevoz putnika koja, pored sjedišta vozača, imaju više od osam sjedišta i čija je najveća dozvoljena masa veća od 5t (kategorija M3) - **50€**;
- 2) drumska motorna vozila za prevoz tereta sa najmanje četiri točka (kategorija N)
  - motorna vozila za prevoz tereta čija najveća dozvoljena masa ne prelazi 3,5t.(kategorija N1) - **80€**;
  - motorna vozila za prevoz tereta čija najveća dozvoljena masa veća od 3,5t, ali nije veća od 12t. (kategorija N2) - **100€**;
  - motorna vozila za prevoz tereta čija je najveća dozvoljena masa veća od 12t. (kategorija N3) - **150€**.

Uvođenje eko naknade izazvalo je pažnju odgovarajućih struktura Evropske komisije, pri čemu je ukazano na potrebu izmjene postojeće Uredbe. S tih razloga, 17. jula 2009. godine u Briselu je održan tehnički sastanak sa predstavnicima Evropske komisije sa ciljem da se identifikuju potrebne izmjene važeće Uredbe kojom je uvedena eko taksa, kako bi se ona uskladila sa obavezama iz Privremenog sporazuma (PS). To se konkretno odnosi na dosljedno poštovanje principa nediskriminacije za prevoznike iz članica EU. Ukazano je da iskustvo EU pokazuje da je pri uvođenju novih sistema bolje da polazna osnova bude što jednostavnija, zbog čega u EK preferiraju izmjenu važeće Uredbe (koja sadrži šest kategorija vozila, koje su harmonizovane sa zakonodavstvom EU). Takođe je ukazano na potrebu da iznos naknade bude proporcionalan vremenu korišćenja infrastrukture.



Shodno predlozima i zaključcima sa gore navedenog sastanka urađena je verzija Uredbe kojom je uvedena obaveza plaćanja godišnje eko-naknade, za strana pravna i fizička lica koja koriste motorna vozila i njihova priključna vozila težine do 3,5 t (kategorija M1, M2, M3, N1), a jednodnevna, sedmična, mjesečna ili godišnja eko-naknada za korišćenje motornih vozila i njihovih priključnih vozila težine od 3,5 tone do 12 tona (kategorija N2), i težine veće od 12 tona (kategorija N3).

Izmjenama i dopunama Uredbe ostala je obaveza plaćanja godišnje eko-naknade za domaća pravna i fizička koja koriste motorna vozila i njihova priključna vozila za sve kategorije vozila.

Početak primjene izmijenjene Uredbe predviđen je za 1. februar 2010, što će ostaviti dovoljno vremena za organizacione i druge pripreme neophodne za primjenu novih pravila.

### **19. Koja se procedura primjenjuje kod izbora izvođača radova za održavanje puteva i razvoj putne infrastrukture?**

Kod izbora izvođača radova za održavanje puteva i razvoj putne infrastrukture primjenjuje se procedura u skladu sa Zakonom o putevima (Sl. list CG, br. 42/04) i Zakonom o javnim nabavkama (Sl. list CG, br. 46/06), koji propisuje sljedeće postupke:

- 1) otvoreni postupak javne nabavke
- 2) ograničeni postupak javne nabavke
- 3) pregovarački postupak javne nabavke
- 4) zaključivanje okvirnog sporazuma.

Plan javne nabavke i obezbjeđivanje sredstava za javnu nabavku predstavljaju početak postupka. U većini slučajeva za izbor izvođača radova za održavanje puteva i razvoj putne infrastrukture primjenjuje se otvoreni postupak javne nabavke kao osnovni postupak javne nabavke. Postupak javne nabavke počinje donošenjem Odluke o pokretanju Poziva, formiranjem Komisije za otvaranje i vrednovanje ponuda, i objavljivanjem Poziva na internet stranici Direkcije za javne nabavke i u sredstvima javnog informisanja. Ponude se otvaraju javno nakon isteka krajnjeg roka za dostavljanje ponuda i u prisustvu svih subjekata, koji su dostavili ponudu. Komisija za otvaranje i vrednovanje ponuda vodi poseban Zapisnik o otvaranju ponuda na obrascu i sa svim podacima, koji su propisani Zakonom. Pregled, ocjenu i upoređivanje ponuda vrši Komisija za otvaranje i vrednovanje ponuda na zatvorenom sastanku i ispunjava za to predviđene formulare. Postupak javne nabavke završava se donošenjem Odluke o izboru najpovoljnije ponude, a na osnovu Izvještaja o postupku javne nabavke, koji Komisija za otvaranje i vrednovanje ponuda dostavlja starješini organa radi donošenja odluke o izboru najpovoljnije ponude. Odluka se objavljuje na sajtu Direkcije za javne nabavke, a istovremeno se o Odluci obavještavaju i svi učesnici javne nabavke. Nakon isteka roka za žalbu Direkcija za saobraćaj zaključuje Ugovor o javnoj nabavci sa ponuđačem koji je izabran na tenderu.

Pored kriterijuma najniže ponuđene cijene, ostali uslovi koje je ponuđač u obavezi da ispuni shodno čl. 46. 47. 48. 49 i 51 Zakona o javnim nabavkama su sljedeći: poslovno - profesionalna, ekonomsko – finansijska i kadrovska i stručno tehnička sposobnost.

U izuzetnim slučajevima ugovor o javnoj nabavci se, zbog razloga krajnje hitnosti prouzrokovane elementarnim nepogodama, nesrećama i havarijama i drugim događajima nepredvidivim za Direkciju za saobraćaj, a kada se ne mogu ispoštovati po Zakonu o javnim nabavkama utvrđeni minimalni rokovi, pristupa pregovaračkom postupku bez prethodnog objavljivanja poziva za javno nadmetanje.

Ovaj postupak predstavlja specifični skraćeni postupak, vezan za posebne situacije i Zakonom je određeno u kojim se slučajevima može sprovesti ova vrsta postupka. Ovaj postupak počinje obraćanjem Direkciji za javne nabavke i to Zahtjevom za davanje prethodne saglasnosti. Postupak se sprovodi samo nakon dobijanja saglasnosti od strane direkcije za javne nabavke. Pregovarački postupak bez prethodnog objavljivanja poziva za javno nadmetanje predstavlja postupak u kome

naručilac pregovara sa jednim ili više ponuđača o uslovima ugovora, koje je pozvao, a gdje nije potrebno prethodno objaviti poziv za javno nadmetanje.

Procedura počinje dostavljanjem poziva na pregovore u istovjetnom sadržaju ponuđačima.

## **Međunarodne organizacije i konvencije**

### **20. Kada je vaša zemlja potpisala ili namjerava da potpiše:**

#### **a) Sporazum Ujedinjenih nacija o međunarodnom prevozu opasnih roba**

Crna Gora je potpisnica navedenog sporazuma, a isti se primjenjuju na osnovu Odluke o proglašenju nezavisnosti Republike Crne Gore (Sl.list CG, br. 36/2006).

European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road (**ADR**), of 30 September 1957 - 23. October 2006 (Succession)

#### **b) Sporazum Ujedinjenih nacija o međunarodnom prevozu kvarljivih prehrambenih proizvoda**

Crna Gora je potpisnica navedenog sporazuma, a isti se primjenjuju na osnovu Odluke o proglašenju nezavisnosti Republike Crne Gore (Sl.list CG, br. 36/2006).

Agreement on the International Carriage of Perishable Foodstuffs and on the Special Equipment to be Used for such Carriage (**ATP**), of 1 September 1970. - 23. October 2006. (Succession)

#### **d) Propisi Ekonomske komisije Ujedinjenih nacija za Evropu o odobrenju tipa motornog vozila;**

Crna Gora je potpisnica navedenog sporazuma, a isti se primjenjuju na osnovu Odluke o proglašenju nezavisnosti Republike Crne Gore (Sl. list CG, br. 36/2006).

Agreement concerning the Adoption of Uniform Technical Prescriptions for Wheeled Vehicles, Equipment and Parts which can be fitted and /or be used on Wheeled Vehicles and the Conditions for Reciprocal Recognition of Approvals Granted on the Basis of these Prescriptions, of 20 March 1958. - 23. October 2006 (Succession)

#### **e) Sporazum Ujedinjenih nacija o radu posada vozila u međunarodnom drumskom saobraćaju**

Crna Gora je potpisnica navedenog sporazuma, a isti se primjenjuju na osnovu Odluke o proglašenju nezavisnosti Republike Crne Gore (Sl. list CG, br. 36/2006)

European Agreement concerning the Work of Crews of Vehicles engaged in International Road Transport (**AETR**), of 1 July 1970. - 3. October 2006. (Succession)

**f) pristup Bečkoj konvenciji Ujedinjenih nacija (1968)?**

Crna Gora je potpisnica navedenog sporazuma, a isti se primjenjuju na osnovu Odluke o proglašenju nezavisnosti Republike Crne Gore (Sl. list CG, br. 36/2006).

Convention on Road Traffic, of 8 November 1968 - 23 October 2006. (Succession)

**g) Sporazum o međunarodnom povremenom prevozu putnika običnim ili putničkim autobusima - INTERBUS?**

Crna Gora je potpisnica navedenog sporazuma, a isti se primjenjuju na osnovu Odluke o proglašenju nezavisnosti Republike Crne Gore (Sl. list CG, br. 36/2006).

Agreement on the International Occasional Carriage of Passengers by Coach and Bus (INTERBUS Agreement) - Entry into force 1. January 2009.godine.

**21. Da li imate nacionalne standarde za prenos municije i eksploziva u skladu sa Evropskim sporazumom koji se odnosi na međunarodni drumski prevoz opasnih roba (ADR)?**

Zakonom o prevozu opasnih materija (Sl. list CG, br. 5/08), član 65, regulisano je da se, osim mjera bezbjednosti za prevoz opasnih materija koje su propisane ovim zakonom, na prevoz opasnih materija u drumskom saobraćaju primjenjuju i odredbe Evropskog sporazuma o međunarodnom prevozu opasne robe u drumskom saobraćaju (ADR). Kroz navedenu odredbu je obezbijeđen pravni osnov za prihvatanje i primjenu evropskih standarda. Shodno tome, u koordinaciji između Ministarstva za unutrašnje poslove, Ministarstva odbrane i Instituta za standardizaciju Crne Gore u toku je aktivnost na usklađivanju nacionalnih standarda za prenos municije i eksploziva sa ADR. Očekuje se da će se navedeni standardi prevesti u nacionalne u posljednjem kvartalu 2010. godine.

ICS	Oznaka JUS	God.	Naslov
13.300	JUS Z.M6.110	1997	Prevoz opasnih materija- preporuke za prevoz opasnih roba- Poglavlje 10 : Posebne preporuke za pakovanje materija klase 1- dopunski zahtjevi za pakovanje
13.300	JUS Z.M.111	1997	Prevoz opasnih materija- preporuke za prevoz opasnih roba - Poglavlje 11 : Posebne preporuke koje se odnose na klasu 5
13.300	JUS.Z.M6.112	1997	Prevoz opasnih materija- preporuke za prevoz opasnih roba - Poglavlje 12 : Preporuke za prevoz cistijernama za sve vidove saobraćaja
13.300	JUS.Z.M6.113	1997	Prevoz opasnih materija- preporuke za prevoz opasnih roba - Poglavlje 13 : Preporuke za postupke

			otpremanja pošiljke
13.300	JUS.Z.M6.114	1997	Prevoz opasnih materija- preporuke za prevoz opasnih roba - Poglavlje 14 : Posebne preporuke koje se odnose na klasu 4
13.300	JUS.Z.M6.115	1997	Prevoz opasnih materija- preporuke za prevoz opasnih roba- Poglavlje 15 : Posebne preporuke za opasne robe u ograničenim količinama
13.300	JUS.Z.M6.116	1997	Prevoz opasnih materija- preporuke za prevoz opasnih roba- Poglavlje 16 : Preporuke za srednje kontejnere za prevoz roba u rasutom stanju
13.300	JUS.Z.M6.117	1997	Prevoz opasnih materija- preporuke za prevoz opasnih roba- Poglavlje 17 : Multimodalne kontejner cistijerne za rashlađene tečne gasove

## B. Željeznički saobraćaj

### Uslovi za pristup tržištu i struci

**22. Koji propisi regulišu pristup tržištu (npr. vezano za željezničke dozvole, sertifikate o bezbjednosti, sertifikate o bezbjednosti željezničkog voznog parka i osoblja)? Da li svi željeznički operateri imaju dozvolu i sertifikat o bezbjednosti?**

Pristup tržištu regulisan je:

- Zakonom o željeznici (Sl. list RCG, broj 21/04 i Sl. list CG, broj 54/09),
- Podzakonskim aktima po osnovu Zakona o željeznici i to:
  - Pravilnik o izdavanju licence za upravljanje željezničkom infrastrukturom (Sl. list CG, broj 56/08);
  - Pravilnik o izdavanju licence za prevoz u željezničkom saobraćaju (Sl. list CG, broj 56/08);
  - Pravilnik o izdavanju sertifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom (Sl. list CG, broj 56/08);
  - Pravilnik o izdavanju sertifikata o bezbjednosti za prevoz u željezničkom saobraćaju (Sl. list CG, broj 56/08).
- Zakonom o bezbjednosti u željezničkom saobraćaju (Sl. list CG, broj 4/08),
- U toku je izrada podzakonskih akta po osnovu Zakonom o bezbjednosti u željezničkom saobraćaju, kojima će se regulisati:
  - Kategorizacija željezničke pruge, klasifikacija i oznake;
  - Djelokrug notifikovanog organa;

- Tehnički i drugi uslovi za projektovanje, građenje i rekonstrukciju željezničke pruge i postrojenja, objekata i uređaja na pruzi;
  - Uslovi za izgradnju i održavanje sistema komunikacije u željezničkom saobraćaju;
  - Način održavanja, kontrole i periodičnih pregleda željezničke pruge i postrojenja, objekata i uređaja na pruzi;
  - Tehnički i drugi uslovi koje moraju ispunjavati željeznička vozila, uređaji i oprema koji se ugrađuju u ta vozila;
  - Posebni uslovi pod kojima željeznička vozila, koja ne ispunjavaju propisane uslove, mogu saobraćati na prugama Crne Gore;
  - Način i uslovi obavljanja tehničkog pregleda željezničkog vozila i uslovi koje moraju ispunjavati institucije i privredna društva ovlašćena za obavljanje tehničkih pregleda;
  - Način održavanja, kontrole i periodičnih pregleda željezničkog vozila i druge uslove od značaja za bezbjednost željezničkog saobraćaja;
  - Osnovni uslovi i mjere za bezbjedan željeznički saobraćaj;
  - Red vožnje, njegov oblik, sadržaj, postupak objavljivanja i isticanja;
  - Broj željezničkih radnika odgovarajuće stručne spreme, obučenosti i zdravstvene sposobnosti, kojima voz u saobraćaju mora biti posjednut i opremljenost voza signalno-sigurnosnim i telekomunikacionim uređajima;
  - Signali i signalne oznake, vrsta, značenje, oblik, boja i najmanja daljina vidljivosti signalnih znakova i oznaka, kao i mjesta njihove ugradnje, postavljanje i način, njihove upotrebe;
  - Način ukrštanja željezničke pruge i puta, određivanje mjesta na kojima se može izvesti ukrštanje pruge i puta, način obezbjeđivanja putnih prelaza, kao i potrebne uređaje i mjere koji se moraju preduzeti radi bezbjednog odvijanja saobraćaja na putnim i pješačkim prelazima;
  - Djelokrug isljednog organa, oblik i sadržaj legitimacije ovlašćenog lica isljednog organa, način i postupak izdavanja, vraćanja, oduzimanja i vođenja evidencije o legitimaciji itd.
  - Trenutno su u primjeni podzakonska akta i propisi, koje je donijela Zajednica jugoslovenskih željeznica.
- Izjava o mreži 2009, akt Upravljača infrastrukture, sa kojim se definišu informacije o mreži, saobraćaju, uslovi za pristup i režim naknada za korišćenje željezničke infrastrukture (objavljeno na web stranici Željezničke infrastrukture ).

Privredna društva u čijoj djelatnosti su željeznička infrastruktura, prevoz putnika u željezničkom saobraćaju i prevoz tereta u željezničkom saobraćaju, svoju djelatnost obavljaju na osnovu:

1. Zakona o željeznici;
2. Zakona o bezbjednosti u željezničkom saobraćaju;
3. statusa društva;
4. rješenja nadležnog suda o registraciji privrednih društava i njihovoj djelatnosti;
5. više podzakonskih propisa (pravilnika, uputstava, naredbi i sl.)

Sertifikate i licence o bezbjednosti za prevoz u željezničkom saobraćaju, na osnovu Zakona o željeznici, pravilnika i Uredbe o organizaciji i načinu rada državne uprave (Sl. list CG, broj 59/09), izdaje Organ uprave – Direkcija za željeznice.

Postupak izdavanja sertifikata i licence je u toku za Željeznički prevoz Crne Gore AD – Podgorica, koji se bavi prevozom putnika, Akcionarsko društvo „Montecargo“ – Podgorica, koje se bavi prevozom tereta i Željezničku infrastrukturu Crne Gore AD – Podgorica. Takođe, licenciranje je otvoreno za ostala privredna društva, po istoj proceduri.

**23. Da li nacionalna željeznička kompanija ima autonomiju u upravljanju u odnosu na državu (Vladu ili Skupštinu)? Da li postoji odvojeno računovodstvo za poslovanje i infrastrukturu? Da li je nacionalna željeznička kompanija finansijski pouzdana (nema akumuliranih dugovanja i opterećenja nametnutih od strane države)? Koja je procedura za usvajanje izvještaja mreže i da li je rukovodiocu infrastrukture potrebno odobrenje od države za njegovo usvajanje, uključujući uspostavljanje naknada za korišćenje infrastrukture?**

Realizacijom Strategije restrukturiranja Željeznice Crne Gore (dokument dostavljen Evropskoj komisiji na sastanku Podkomiteta i Unapređenog stalnog dijaloga za oblast transporta, životne sredine i regionalne politike, 5. jun 2008, Brisel) formirane su tri željezničke kompanije sa većinskim državnim vlasništvom i to:

- Željeznička infrastruktura Crne Gore AD – Podgorica (Upravljač infrastrukture), sa 72,35 % državnog vlasništva,
- Željeznički prevoz Crne Gore AD – Podgorica (operater za prevoz putnika), sa 85,45 % državnog vlasništva, i
- Akcionarsko društvo “MONTECARGO” – Podgorica (operater za prevoz tereta), sa takođe 85,45 % državnog vlasništva.

Upravljanje navedenim kompanijama, shodno Zakonu o privrednim društvima (Sl. list CG, br. 17/07 i 80/08), vrše organi upravljanja i to: Skupština akcionara, Odbor direktora i izvršni direktor. Zakonom su propisana prava i obaveze pomenutih organa, i shodno njima može se reći da pomenuti organi imaju autonomiju u odnosu na Vladu i Parlament. Skupštine akcionara biraju Odbore direktora u kojima je većina članova, s obzirom na većinsko državno vlasništvo, izabrana na osnovu predloga Vlade.

Shodno Strategiji restrukturiranja i Planu privatizacije, država će zadržati većinsko vlasništvo u kompaniji koja je Upravljač infrastrukture, a u potpunosti privatizovati kompanije koje se bave prevozom putnika i tereta.

Formiranjem nezavisnih akcionarskih društava Željeznička infrastruktura Crne Gore AD – Podgorica i Željeznički prevoz Crne Gore AD – Podgorica, jula mjeseca 2008. godine, razdvojeni su računi pomenutih željezničkih kompanija. U nastavku sprovođenja reformi željezničkog sistema u junu 2009. godine došlo je do izdvajanja kompanije Akcionarsko društvo “MONTECARGO” - Podgorica iz kompanije Željeznički prevoz Crne Gore AD – Podgorica. Na ovaj način formirana su dva nezavisna akcionarska društva, od kojih se jedno bavi prevozom putnika a drugo prevozom tereta.

Željezničke kompanije nemaju nametnutih dugovanja od strane države. U cilju rješavanja problema visoke zaduženosti željezničkog sistema, Vlada Crne Gore je preuzela dugovanja i kreditne obaveze željezničkih kompanija nastale zaključno sa 31.12.2008. godine u ukupnom iznosu od oko 138.2 mil € (od toga 107,5 mil € Željezničke Infrastrukture i 30,7 mil € Željezničkog Prevoza). Prezeti su dugovi koji se tiču plaćanja rata sa pripadajućim kamatama iz kredita namijenjenih finansiranju rekonstrukcije infrastrukture i investicionom održavanju voznih sredstava, kao i druge neizmirene obaveze. Na ovaj način sprovedena je finansijska konsolidacije sistema. Po osnovu preuzetih dugova željezničkih kompanija izvršena je dokapitalizacija, tj. njihova konverzija u povećanje državnog akcionarskog kapitala do gore navedenih procenata državnog vlasništva.

Ministarstvo saobraćaja pomorstva i telekomunikacija je u sklopu reforme željezničkog sistema i regulisanja međusobnih odnosa između željezničkih kompanija koordiniralo rad na izradi prve Izjave mreže 2009. U izradi Izjave o mreži pored Upravljača infrastrukture učestvovali su i predstavnici Direkcije za saobraćaj i Operatera. Izjava o mreži je pripremljena u skladu sa odredbama Zakona o željeznici (Sl. list CG, br. 21/04) i direktivama 2001/14/EC i 2004/49/EC. U sklopu donošenja odluka o pomenutim preuzimanjima dugova i dokapitalizaciji Vlada je usvojila i Informaciju o Izjavi o mreži za 2009. godinu, uključujući tu i dio koji se tiče naknada za korišćenje željezničke infrastrukture, i zadužila organe rukovođenja Željezničke infrastrukture da je objave u

štampanom i elektronskom obliku na svojoj web stranici, na crnogorskom i engleskom jeziku (dokument dostupan na web adresi Željezničke infrastrukture Crne Gore AD - Podgorica).

Proces pripreme i objavljivanja budućih Izjava o mreži biće isključivo pravo i obaveza Upravljača infrastrukture, kako je to i predviđeno Zakonom o željeznici (Sl. list CG, br. 21/04), bez potrebe upoznavanja Vlade o tome. Dio Izjave o mreži koji se odnosi na visinu naknada za korišćenje željezničke infrastrukture, shodno kriterijumima definisanim u članu 16 Zakona o željeznici (Sl. list CG, br. 21/04), utvrđuje Upravljač infrastrukture.

**24. Da li novi akteri na tržištu imaju pristup nacionalnoj mreži željeznica, pod uslovom da imaju dozvolu koja potvrđuje njihov kapacitet željezničkog prevoznika i da ispunjavaju druge relevantne zahtjeve (npr. serifikat o bezbjednosti, itd.)? Kako se raspoređuju željezničke trase da bi se izbjegla diskriminacija i kako se definišu i primijenuju naknade za korišćenje infrastrukture?**

Svi operateri koji ispune uslove propisane članom 10 Zakona o željeznici (Sl. list CG, br. 21/04), i podzakonskim aktima kojima se reguliše izdavanje licenci za prevoz i sertifikata o bezbjednosti za prevoz u željezničkom saobraćaju mogu pristupiti željezničkoj mreži Crne Gore.

Postupak dodjele trasa sprovodi se u skladu sa procedurama za dodjelu kapaciteta definisanim u direktivama 2001/14 i 2004/49 i njihovim priložima, kao i preporukama RNE organizacije pod nazivom "Postupak sa zahtjevima za međunarodne trase" koje su sastavni dio poglavlja IV Izjave o mreži. Pravni osnov za ove procedure sadržan je u Zakonu o željeznici (Sl. list CG, br. 21/04) članovi 11, 12, 13 i 14. Postupak dodjele kapaciteta i trasa, uključujući i načelo nediskriminacije kontroliše Direkcija za željeznice.

Za izračunavanje naknada za korišćenje željezničke infrastrukture primjenjen je princip tzv. "marginalni troškovi plus", kojim se utvrđuje ona visina naknade kojim se pokrivaju troškovi tekućeg održavanja željezničke infrastrukture i fiksnih troškova upravljanja i regulisanja saobraćaja. Nivo naknada za minimalni paket usluga utvrđen je na osnovu jedinične cijene za korišćenje željezničke infrastrukture po voznom kilometru, kategoriji pruge i kategoriji voza sa specijalnim koeficijentima za odmeravanje vrste pruge i voza kao i broja realizovanih kilometara.

**25. Da li je Crna Gora uspostavila regulatorno tijelo, organ bezbjednosti i tijelo za istraživanje nezgoda i (nije obavezno) tijelo za obavještanje? Koliko zaposlenih, koje nadležnosti i budžetska sredstva su na raspolaganju ovim državnim organima? Da li ove institucije mogu da donesu odluke bez odobrenja ministarstva? Može li željezničko preduzeće u slučaju nesporazuma/žalbi podnijeti tužbu kod apelacionog tijela (regulatornog tijela) i može li regulatorno tijelo pokrenuti istragu na sopstvenu inicijativu?**

Izmjenama i dopunama Uredbe o organizaciji i načinu rada državne uprave (Sl. list CG, br. 4/09), formirana je Direkcija za saobraćaj u okviru koje postoji odjeljenje za željeznički saobraćaj kao regulatorno tijelo (trenutno je ovdje zaposleno 6 službenika) čije su osnovne nadležnosti: izdavanje licenci privrednim društvima za upravljanje infrastrukturom i sertifikata o bezbjednosti za upravljanje infrastrukturom, izdavanje licenci i sertifikata prevoznicima za javni prevoz i prevoz za sopstvene potrebe, dodjela trasa i korišćenje željezničke infrastrukture, usvajanje reda vožnje i vođenje propisanih evidencija u cilju jačanja kadrovskih potencijala Direkcije za saobraćaj. Izdvojeno je željezničko odjeljenje Direkcije za saobraćaj u poseban organ - „Direkcija za željeznicu“. U tom smislu je ponovo je izmjenjena Uredba o načinu rada državne uprave (Sl. list CG, br. 4/09), sa praktično istim opisom poslova koje smo naveli za Direkciju za saobraćaj. Detaljan opis poslova i nadležnosti Direkcije za željeznicu dostavljen je Evropskoj komisiji na sastanku Pododbora, za unapredjenje stalnog dijaloga u oblasti transporta, zaštite životne sredine i regionalne politike održanog u Podgorici 17. februara ove godine.

Direkcija za saobraćaj je finansirana programskim budžetom koji je u djelu administrativnih troškova opredjelio 708.588,61 eura. U okviru tih sredstava se nalaze sredstva za rad regulatornih i drugih tjela, koja se tiču željezničkog odjeljenja.

Jačanje administrativnih kapaciteta i potpuna primjena zakona za bezbjednost biće omogućena između ostalog i kroz realizaciju pretprijetne pomoći prve komponente IPA 07, koja će početi na proleće sledeće godine.

Organ nadležan za bezbjednost će se shodno Zakonu o bezbjednosti željezničkog saobraćaja (Sl. list CG, br. 4/08) formirati u okviru Direkcije za željeznicu i biće obezbjeđeno korišćenje tehničke pomoći iz navedenih IPA 07 sredstava.

Do tada za ovo pitanje je nadležan Sektor za kontrolu bezbjednosti Željezničke infrastrukture Crne Gore A.D. u kome trenutno 4 službenika kontrolišu sprovođenje propisa o bezbjednosti željezničkog saobraćaja. U Ministarstvu saobraćaja za poslove bezbjednosti zadužen je i inspektor za bezbjednost čije su nadležnosti opisane u članu 124 i 125, Zakona o bezbjednosti željezničkog saobraćaja.

Isljedni organ za istragu željezničkih nesreća i incidenata će zakonom o bezbjednosti željezničkog saobraćaja biti formiran u sklopu Ministarstva saobraćaja, pomorstva i telekomunikacija. Notifikovani organ će shodno istom Zakonu biti formiran u okviru Direkcije za željeznicu, na osnovu navedene tehničke pomoći koja će se pružiti kroz pretprijetnu pomoć IPA 07.

Potpuna autonomija sljedećih organa: Regulatorni organ, Organ nadležan za bezbjednost, Notifikovani organ i Organ zadužen za istragu željezničkih nesreća i incidenata, je ustanovljena Zakonom o željeznici (Sl. list CG, br. 21/04) i Zakonom o bezbjednosti željezničkog saobraćaja (Sl. list CG, br. 72/05, 27/06).

Željezničko preduzeće može podnijeti žalbu ili prigovor Direkciji za željeznice kao regulatornom tijelu, odnosno prvostepenom organu u upravnom postupku u sljedećim oblastima:

- odlučivanje po prigovorima protiv odbijene, izmjenjene ili dopunjene ponude za zaključenje ugovora o korišćenju željezničke infrastrukture
- izdavanje licenci privrednim društvima za upravljanje željezničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbjednosti za upravljanje infrastrukturom, licence i sertifikata prevoznicima za javni prevoz i prevoz za sopstvene potrebe;
- pokretanje postupka za rješavanje imovinsko pravnih poslova;

Žalba na prvostepenu odluku Direkcije za željeznice se može podnijeti Ministarstvu saobraćaja, pomorstva i telekomunikacija. Takođe, nakon toga stranka se shodno Zakonu o upravnom postupku (Sl. list CG, br. 60/03) može žaliti Upravnom sudu.

Direkcija za željeznice u toku vršenja poslova stručnog nadzora nad primjenom propisa iz svoje nadležnosti, može pokrenuti istragu na sopstvenu inicijativu i ukoliko utvrdi da postoje sumnje da je došlo do kršenja propisa može inicirati inspeksijski nadzor kod Republičkog inspektora za željeznički saobraćaj. Nadležnost Republičkog inspektora za željeznički saobraćaj, kao i mjere i radnje koje može da preduzima po ovoj inicijativi ili po službenoj dužnosti definisane su Zakonom o bezbjednosti u željezničkom saobraćaju, novim Zakonom o željeznici i Zakonom o inspeksijskom nadzoru (Sl. list CG, br. 39/03).

**26. U slučaju ugovora o javnim uslugama i opštih propisa (definisanih regulativom Evropske zajednice br. 1370/2007 o javnom drumskom i željezničkom prevozu putnika), koji propisi uređuju javne usluge koje treba da ispuni prevoznik i koji propisi uređuju određene oblasti, trajanje ugovora, dodjeljivanje ugovora o javnim uslugama (uključujući propise o dodjeljivanju ugovora domaćim prevoznicima i direktne dodjele ugovora), zahtjeve o objavljivanju, revizorske/žalbene procedure.**

Obavljanje prevoza od javnog interesa je u načelu regulisano Zakonom o željeznici (Sl. list CG, br. 21/04) članovima 48 i 49, u kojima, između ostalog, stoji da je javni prevoz putnika u željezničkom saobraćaju djelatnost od javnog interesa i da ga može obavljati ono privredno društvo koje zaključi



ugovor sa nadležnim organom uprave o obavljanju djelatnosti od javnog interesa. S tim u vezi, Ministarstvo saobraćaja, pomorstva i telekomunikacija nakon aktivnosti vezanih za razdvajanja putničkog i teretnog operatera u junu 2009. godine, i završetka *Studije opravdanosti nabavke potrebnog broja elektromotornih garnitura za željeznički lokalni saobraćaj* u avgustu 2009. godine, planira izradu Ugovora o obavljanju djelatnosti od javnog interesa u prevozu putnika željeznicom, koji će regulisati sva prava i obaveze ugovornih strana, u skladu sa regulativom EU No 1370/2007.

Vlada Crne Gore je Zakonom o Budžetu za 2009. godinu (Sl. list CG, br. 82/08), po prvi put opredjelila finansijska sredstva, u vidu subvencije, kao direktnu podršku kompaniji Željeznički Prevoz za organizovanje lokalnog putničkog saobraćaja.

## Socijalni i tehnički propisi i standardi

### **27. Ko određuje tehničke i ekološke standarde/tehničku specifikaciju za vozni park željeznice i ostale željezničke podsisteme? Da li su ovi standardi u skladu sa zakonodavstvom Evropske unije o interoperabilnosti i sa međunarodnim standardima?**

Zakonom o zaštiti životne sredine (Sl. list CG, br. 48/08) definisani su instrumenti zaštite životne sredine, a jedan od osnovnih instrumenata su i tehnički standardi. Vlada Crne Gore, odnosno resorno Ministarstvo saobraćaja, pomorstva i telekomunikacija je nadležno za donošenje tehničkih propisa koje moraju ispunjavati željeznička vozila, uređaji i oprema koji se ugrađuju u ta vozila, odnosno za poslove usaglašavanja nacionalnih propisa sa međunarodnim tehničkim standardima. Tehnički i ekološki standardi su određeni propisima i normama sadržanim u: UIC-u, COTIF-u, AGC-u, AGTC-u, CER-u, CIT-u, EN normama, RIC pravilniku, AVV sporazumu, JŽS-u (standardima jugoslovenskih željeznica), željezničkim pravilnicima i upustvima koje je donjela ZJŽ (zajednica jugoslovenskih železnica - Beograd) i koji su još na snazi do donošenja novih. Pomenutim tehničkim standardima propisuju se: način korišćenja uređaja, opreme; način utvrđivanja i praćenja kvaliteta uređaja i opreme; način obračuna troškova utvrđivanja i praćenja kvaliteta uređaja i oprema, kao i postupanje sa uređajima i opremom nakon prestanka korišćenja.

Takodje, od velikog značaja je pitanje zaštite od buke, koja se normira posebnim Zakonom o zaštiti od buke u životnoj sredini (Sl. list CG, br. 45/06.) kojim se između ostalog definiše da sve mašine, transportna sredstva, uređaji i oprema koji se proizvode u Crnoj Gori ili se uvoze na teritoriju Crne Gore moraju radi stavljanja u promet, odnosno upotrebu, biti usklađeni sa propisanim tehničkim standardima koji se odnose na granični nivo buke pod određenim uslovima upotrebe, a podaci o zvučnoj snazi koju emituju pod tim uslovima upotrebe moraju biti označeni na proizvodu u skladu sa posebnim propisima i međunarodnim standardima.

Mjere zaštite od buke vezane za izbor i upotrebu niskobučnih mašina, uređaja, sredstava za rad i transport sprovode se primjenom najbolje dostupnih tehnika koje su tehnički i ekonomski isplative, u skladu sa posebnim zakonom.

Imajući u vidu da se u oblasti ekologije kontinuirano mijenjaju i unaprijedjuju tehnički standardi, pored Ministarstva saobraćaja, pomorstva i telekomunikacija, Direkcija za željeznicu nadležna je za praćenje tehničko-tehnoloških sistema željeznica drugih zemalja, i za predlaganje mjera u cilju harmonizacije, modernizacije i povećanje nivoa interoperabilnosti. Takodje, Institut za standardizaciju Crne Gore, kao nacionalno tijelo za standardizaciju, donosi crnogorske standarde (uključujući standarde za vozni park i ostale željezničke podsisteme). Crnogorski standardi su isključivo nastali prihvatanjem evropskih i međunarodnih standarda tako da ne postoje konflikti nacionalni standardi.

Prema Zakonu o bezbjednost u željezničkom saobraćaju, i željeznička vozila namjenjena za korišćenje u međunarodnom željezničkom saobraćaju, moraju ispunjavati uslove interoperabilnosti, kao i uslove utvrđene međunarodnim ugovorima i međunarodnim željezničkim propisima.

**28. Ko određuje i sprovodi sigurnosne standarde? Da li su propisi i standardi dostupni za javnost? Ko dodjeljuje sertifikate za sigurnost? Da li postoji nezavisni državni organ za sigurnost nacionalne željeznice?**

Uredbom o organizaciji i načinu rada državne uprave (Sl. list CG, br. 59/09) Ministarstvo saobraćaja, pomorstva i telekomunikacija i Direkcija za željeznice zaduženi su za donošenje svih bezbjedonosnih standarda, a sprovode ih: Direkcija za željeznice i sva željeznička privredna društva, koja postoje u Crnoj Gori.

Propisi i standardi su dostupni za javnost i objavljeni su u službenom listovima i službenim glasnicima.

Uredbom o organizaciji i načinu rada državne uprave Direkcija za željeznice u okviru svoje nadležnosti dodjeljuje sertifikate o bezbjednosti za prevoz u željezničkom saobraćaju i sertifikate o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom.

Takođe, kao što je već rečeno u odgovoru na pitanje 25. u okviru nadležnosti Direkcije za željeznice, prema Zakonu o bezbjednosti u željezničkom saobraćaju (Sl. list CG, broj 4/08, član 98) biće uspostavljen Organ nadležan za bezbjednost.

**29. Da li postoji poseban fiskalni režim za rad željezničkog saobraćaja?**

Ne postoji poseban fiskalni režim za rad željezničkog saobraćaja.

**Ukupna procjena prenosa Acquis-a**

**30. Molimo vas opišite tekući posao, uključujući planove za prenos relevantnog Acquis-a, a naročito u odnosu na prvi željeznički paket (Direktive 2001/12, 13 i 14), drugi željeznički paket (Direktiva 2004/49 o sigurnosti željeznice i Direktiva 2004/51 o otvaranju tržišta za željeznički teret – vidjeti Službeni list Evropske unije L164 od 30. aprila 2004. i ispravku u Službenom listu EU L220 od 21. juna 2004. godine) a u skladu sa direktivama o “interoperabilnosti”(Direktive 96/48, 2001/16 i 2004/50), koje su prepravljene u Direktivi 2008/57/EZ). Molimo vas da date informaciju o mjerama u skladu sa trećim željezničkim paketom (Direktiva 2007/58/EZ o otvaranju međunarodnog tržišta za prevoz putnika željeznicom, Direktiva 2007/59/EZ o izdavanju sertifikata za mašinovođe, regulativa Evropske zajednice br. 1370/2007 o uslugama u javnom drumskom i željezničkom prevozu putnika i regulativa Evropske zajednice br. 1371 o pravima i dužnostima putnika u željezničkom saobraćaju).**

U Crnoj Gori su na snazi tri osnovna zakona koja regulišu oblast željezničkog saobraćaja.

Zakon o željeznici (Sl. list RCG, br. 21/04) je donet 23. marta 2004. godine i u primjeni je od 1. januara 2005. godine (dokument dostavljen Evropskoj komisiji na sastanku Potkomiteta i Unaprijeđenog stalnog dijaloga za oblast transporta, životne sredine i regionalne politike, 5. jun 2008, Brisel). Zakonom je uređeno upravljanje željezničkom infrastrukturom i obavljanje prevoza u željezničkom saobraćaju. Zakon je usklađen sa sljedećim EU direktivama: 95/18, 2001/12, 2001/13, 2001/14, 2002/49. Zakonom o izmjenama i dopunama Zakona o željeznici (Sl. list CG, br. 54/09) izvršene su manje izmjene postojećeg zakona, bez suštinskih promjena.

Zakon o bezbjednosti u željezničkom saobraćaju (Sl. list CG, br. 04/08) je donet 26. decembra 2007. godine i u primjeni je od 1. jula 2008. godine. Ovim zakonom se regulišu uslovi i načini za bezbjedno, uredno i nesmetano odvijanje željezničkog saobraćaja i funkcionisanje željezničkog sistema na teritoriji Crne Gore, kao i obavljanje javnog prevoza putnika i stvari i prevoza za sopstvene potrebe. Zakon je usklađen sa sljedećim EU direktivama: 95/18, 96/48, 2001/14, 2001/16, 2004/49, 2004/50, 2004/51.

Zakon o ugovorima o prevozu u željezničkom saobraćaju (Sl. list SRJ, br. 26/95) je donet još 1995. godine i njime su uređeni ugovorni i drugi obligacioni odnosi u oblasti prevoza putnika i robe u željezničkom saobraćaju.

Plan je da se u narednom periodu donese novi Zakon o željeznici u koji će između ostalog biti implementirana i direktiva o otvaranju nacionalnog tržišta za strane operatere u međunarodnom putničkom saobraćaju (2007/58/EC) kao i direktiva o sertifikaciji mašinovođa (2007/59/EC). Takođe, u planu je donošenje i novog Zakona o ugovorima o prevozu u željezničkom saobraćaju u koji će biti implementirana i Uredba (EZ) br 1371 o pravima i obavezama putnika pri prevozu željeznicom.

## **Prava putnika**

### **31. Postoji li nacionalni zakon o pravima putnika u željezničkom saobraćaju shodno regulativi Evropske zajednice br.1371/2007? A naročito:**

Željeznički prevoz Crne Gore AD primjenjuje Zakon o ugovorima o prevozu u željezničkom saobraćaju (Sl. list CG, br. 21/04).

Ovim Zakonom uređeni su ugovorni i drugi obligacioni odnosi iz oblasti prevoza putnika u željezničkom saobraćaju, kao i pravila o Ugovoru o međunarodnom prevozu putnika (CIV), konvencije o međunarodnom prevozu (COTIF) i Pravilnikom Udruženja za međunarodne povlastice (FIP).

Takođe u planu je donošenje i novog Zakona o ugovorima u prevozu u željezničkom saobraćaju u koji će biti implementirana i Uredba (EZ), broj 1371 o pravima i obavezama putnika pri prevozu željeznicom ( detaljnije obrađeno u pitanju 30).

#### **a) Koji su propisi o minimalnim zahtjevima za pružanje informacija putnicima prije i za vrijeme putovanja?**

Propisi o zahtjevima za pružanje informacija putnicima prije i za vrijeme putovanja regulisani su:

- direktno putem šaltera za Informacije na željezničkim stanicama, putničkih blagajni, konduktera i dr.
- indirektno putem: WEB sajta, reda vožnje (štampani i stanični), Putničke Tarife, putem dnevne štampe kao i raznim obavještenjima u vestibilima, čekaonicama i na peronima željeznickih stanica.

**b) Koji su propisi o dostupnosti karata preko šaltera i službi za rezervacije?**

Vozne karte i rezervacije su dostupne putnicima putem šalterskih službi putničkih blagajni na željezničkim stanicama, kao i putem putničkih agencija koje u ime i za račun operatera u putničkom saobraćaju.

Propisi koji regulišu ovu materiju su: Putnička tarifa za unutrašnji i međunarodni prevoz, Pravilnik o pružanju usluga u vozno-ugostiteljskim objektima (109), Uputstvo o postupcima pri prevozu putnika i prtljaga (161), Uputstvo o vodjenju transportnog računovodstva i blagajničkog poslovanja u željezničkim stanicama (182) kao i drugi propisi i uputstva.

**c) Koji propisi postoje vezano za odgovornost željezničkih kompanija za putnike i prtljag i u slučaju kašnjenja, propuštenog prevoza kod presijedanja i otkazivanja usluga?**

Prevoznik odgovara za štetu nastalu zbog zakašnjenja, odnosno prekida putovanja, osim ako se dokaže da do zakašnjenja, odnosno prekida putovanja nije došlo njegovom krivicom (Zakon o ugovorima u prevozu, Sl. list SRJ, br. 26/1995)

Osim Zakona o ugovorima u prevozu ova oblast je regulisana i u: Uputstvu o postupcima pri prevozu putnika i prtljaga (up 161), Putničkoj tarifa za unutrašnji i međunarodni prevoz, zajedničkim propisima o izvršenju prevoza putnika u međunarodnom saobraćaju (PIV), opštoj međunarodna tarifi za prevoz putnika (TCV) i dr.

**d) Koji propisi postoje vezano za uslove prevoza (uključujući dostupnost, pruženu pomoć i informacije) za osobe sa ograničenom mobilnošću?**

Uslovi prevoza za osobe sa ograničenom mobilnošću (komercijalno tarifski) predviđeni su Putničkom tarifom za unutrašnji i međunarodni prevoz putnika, opštom međunarodnom tarifom za prevoz putnika (TCV), te dodacima uz TCV tarifu. Ovim propisima su predviđeni povoljniji komercijalno-tarifski uslovi.

U skladu sa Zakonom o povlasticima na putovanje lica sa invaliditetom (Sl. list CG, br. 80/08), lice sa invaliditetom i korisnik njege i pomoći drugog lica, koji je to pravo ostvario u skladu sa propisom iz oblasti penzijskog i invalidskog osiguranja, imaju pravo na povlasticu na putovanje u drumskom i željezničkom saobraćaju na teritoriji Crne Gore .

Pravo na povlasticu na putovanje ima i pratilac lica sa invaliditetom (roditelj, staratelj ili lice koga lice sa invaliditetom ovlasti), za dvanaest putovanja u željezničkom saobraćaju, u toku kalendarske godine. Pravo na povlasticu na putovanje pratilac ima i u slučaju kada putuje po lice sa invaliditetom ili se vraća poslije praćenja lica sa invaliditetom.

Lice sa invaliditetom, koje je u radnom odnosu, ima pravo i na povlasticu na putovanje od mjesta stanovanja do mjesta rada, kao i povratak u mjesto stanovanja.

Postupak za ostvarivanje prava na povlasticu na putovanje pokreće se na zahtjev lica sa invaliditetom ili njegovog pratioca i podnosi se centru za socijalni rad na čijoj teritoriji lice sa invaliditetom ima prebivalište.

U skladu sa zakonom o kretanju slijepog lica uz pomoć psa vodiča, (Sl. list CG, br. 18/08), slijepo lice sa psom vodičem i lice sa invaliditetom u kolicima sa psom pomagačem, koje je osposobljeno za kretanje sa psom vodičem, odnosno pomagačem ima pravo da koristi prevozna sredstva u željezničkom prevozu.

Medjutim Zeljeznički prevoz Crne Gore AD trenutno ne raspolaže tehničkim uslovima i sredstvima za prihvat i otpremu putnika sa ograničenom mobilnošću, što se tiče ulaska u voz, koja bi mogla u potpunosti zadovoljiti sve uslove i međunarodne standarde prevoza ovih putnika.

**e) Koji propisi postoje vezano za obradu žalbi i koji nacionalni organ je odgovoran za zaštitu prava putnika? Da li je taj nacionalni organ nezavisan u odnosu na rukovodioca infrastrukture, organa koji vrši naplaćivanje, organa koji je odgovoran za raspodjelu sredstava i nadležnosti ili preduzeća željeznice?**

Odredbama Zakona o ugovorima o prevozu u željezničkom saobraćaju (Sl. list SRJ, br. 26/1995) propisano je obavezno osiguranje putnika u željezničkom saobraćaju. Svi putnici kupovinom vozne karte zaključuju Ugovor o prevozu, a samim tim stiču pravo na osiguranje kod određenog društva koje u ime njih zaključuje prevozioc. Zahtjevi za žalbe podnose se prevoziocu odnosno nadležnom sudu.

Propisi koji regulišu materiju iz ove oblasti su:

- Zakon o ugovorima o prevozu u željezničkom saobraćaju (Sl. list SRJ, br. 26/1995)
- Zakon o zaštiti potrošača ( Sl.list CG, br. 26/07),
- Uputstvo o postupcima pri prevozu putnika i prtljaga (up 161),
- Opšta Međunarodna Tarifa za prevoz putnika SPT 14, TCV sa dodacima CIV, PIV kao i
- Putnička tarifa za unutrašnji i međunarodni prevoz putnika.

Korisnik usluga ima pravo na reklamaciju (prigovor) u slučaju nedostatka u pružanju usluge, koji nije nastao njegovom krivicom kao i zbog pogrešno obračunate cijene i sl. Uz prigovor podnosi se račun o kupovini usluge.

Prigovor se podnosi u prodajnom objektu u kome je usluga kupljena, odnosno na mjestu u kome prevoznik obavlja djelatnost, ili na drugom mjestu uz saglasnost potrošača. Na mjestima u kojima se prima prigovor tokom radnog vremena mora biti prisutno lice ovlašćeno za rješavanje prigovora.

Ako se na osnovu prigovora utvrdi da usluga sadrži nedostatke, potrošač ima po svom izboru pravo da zahtijeva: otklanjanje nedostatka ili smanjenje cijene usluga srazmjerno nedostatku. Ostvarivanje prava po osnovu prigovora ne utiče na ostvarivanje prava iz garancije.

Postupanje po prigovoru:

- Lice ovlašćeno za rješavanje prigovora donosi odluku o prigovoru odmah a u složenijim slučajevima najkasnije u roku od 15 dana od dana podnošenja prigovora, o čemu obavještava potrošača u pisanoj formi.
- Ako prevoznik ne odluči o prigovoru u roku iz prethodnog stava ili odbije prigovor, potrošač može podnijeti inicijativu za zaštitu prava kod nadležnog inspeksijskog organa ili zaštitu prava ostvarivati pred arbitražom ili pred nadležnim sudom.

Ukoliko svoje pravo nije ostvario Prigovorom, korisnik usluge ima pravo na imovinsku pravnu zaštitu, i to kako slijedi:

a) Vansudska zaštita pred Arbitražnim odborom

Arbitražni odbor osniva se pri Privrednoj komori Crne Gore, radi sporazumnog rješavanja sporova između trgovca i potrošača (potrošačka parnica), kao nezavistan organ koji je u svom odlučivanju samostalan.

Postupak pred odborom (može se pokrenuti pod uslovom da se spor prethodno pokušao riješiti sa trgovcem. Potrošač, odnosno organizacija potrošača pokreće postupak tužbom. Odbor ima 20 članova. Članove Odbora bira Komora i organizacije potrošača i to u jednakom odnosu.

Arbitražni odbor je nezavisan u odnosu na rukovodioca infrastrukture, organa koji vrši naplaćivanje, organa koji je odgovoran za raspodjelu sredstava i nadležnosti preduzećima Željeznice.

b) Inspeksijski nadzor

Nadzor nad sprovođenjem ovog Zakona vrši Ministarstvo ekonomije preko tržišnih inspektora, odnosno ministarstvo nadležno za poslove saobraćaja i telekomunikacija preko saobraćajnih inspektora.

Nadležni inspektor, pored ovlašćenja utvrđenih zakonom kojim se uređuje inspekcijски nadzor, ovlašćen je i da naredi davaocu usluga da postupi po prigovoru u postupku reklamacije u propisanom roku, odnosno da ukloni utvrđenu nepravilnost i ispunji zahtjev potrošača.

Ukoliko inspektor nije naredio otklanjanje utvrđenih nepravilnosti i ispunjenje zahtjeva potrošača u smislu prethodnog stava pismeno će obavijestiti potrošača da zaštitu svojih prava može tražiti u sudskom postupku.

c) Sudska zaštita

Potrošač čije je pravo ili interes povrijeđen može da podnese zahtjev za naknadu štete pred nadležnim sudom, u skladu sa opštim propisima. Zahtjev može da podnese i organizacija potrošača.

Sud može do donošenja Odluke odrediti sljedeće privremene mjere:

- Zabrana proizvodnje i prometa proizvoda i usluga koji nije bezbjedan
- Zabrana nepoštenih ugovornih odredbi

## Međunarodne organizacije i konvencije

**32. Crna Gora je nedavno potpisala sporazume o željezničkom graničnom prelazu za oba međunarodna granična prelaza, tj. sa Kosovom i Albanijom. Na koji način ovi sporazumi omogućavaju slobodan pristup domaćim i stranim operaterima? Ako ne omogućavaju slobodan pristup i još nisu usklađeni sa zakonodavstvom Evropske zajednice, koji planovi postoje da bi se ispoštovali zakoni Evropske zajednice?**

Sporazum između Vlade Crne Gore i Vlade Republike Srbije o graničnoj kontroli u željezničkom saobraćaju, koji je potpisan marta 2009. godine, predstavlja pravni osnov za unapređenje prevoza putnika i tereta u međunarodnom željezničkom saobraćaju. Ovim sporazumom će se olakšati granična kontrola na željeznici i ubrzati prelazak vozova iz jedne u drugu državu, odnosno smanjiti zadržavanje vozova na željezničkim graničnim prelazima. Pored toga postojaće i efekat finansijske uštede željezničkim preduzećima-privrednim društvima. Sporazumom je definisano donošenje protokola, čije usaglašavanje je u toku, kojim će se definisati saradnja graničnih policija, Uprava carina, inspekcijских organa (fitosanitarnih inspekcija i veterinarskih uprava) i željezničkih preduzeća. U Sporazumu ne postoje odredbe koje se odnose na međusobno priznavanje željezničkih licenci i sertifikata, kako bi postojao slobodan pristup domaćim i stranim operaterima. Ministarstvo saobraćaja, pomorstva i telekomunikacija uputilo je inicijativu o međusobnom priznavanju željezničkih licenci i sertifikata Ministarstvu za infrastrukturu Republike Srbije, ali je ona još uvijek u fazi razmatranja od strane Republike Srbije, iako je od inicijative prošlo više od godinu dana. Zakonom o željeznici (Sl. list CG, br. 21/04) definisano je da, željezničku infrastrukturu može da koristi prevoznik za javni prevoz, kao i privredno društvo, koji vrši prevoz za sopstvene potrebe, ako između ostalog ima licencu za prevoz i sertifikat o bezbjednosti za prevoz, koja je izdata od nadležnog organa drugoj državi na osnovu reciprociteta.

Sporazum između Vlade Republike Crne Gore i Savjeta ministara Republike Albanije o organizovanju graničnog željezničkog saobraćaja između dvije zemlje potpisan je 2006. godine. Potrebno je uraditi novi državni sporazum.

Crna Gora nije povezana sa Kosovom željezničkom prugom, tako da ne postoji sporazum o željezničkom graničnom prelazu.

Crna Gora participira u okviru Projekta EU „Support for Implementing Measures for South East Europe Core Regional Transport Network Multi Annual Plan (MAP) 2008-2012“, u organizaciji

SEETO-a . Ovaj projekat sastoji se od dvije komponente, komponenta A: željeznice U okviru aktivnosti, koji se odnose na komponentu A, cilj projekta je priprema sljedećih dokumenata:

- Nacrta Plana za poboljšanje operacija na graničnim prelazima koje uključuju:
  - graničnu kontrole putnika u toku vožnje voza,
  - uvođenje EDI tehnologije (Electronic Data Interchange) za operatere u teretnom saobraćaju,
- Akcionog plana za bolju integraciju graničnih policija na željezničkim graničnim prelazima u regionu.

Ministarstvo saobraćaja, pomorstva i telekomunikacija će dati punu podršku zaključivanju Sporazuma o osnivanju transportne zajednice i spremno je odmah da započne njegovu primjenu, koja će se realizovati kroz otvoren i nediskriminatorni pristup tržištu željezničkih usluga, međusobno priznavanje svih licenci i sertifikata, poboljšanje režima prelaska granice, koja se u suštini u najvećem djelu odnosi na saradnju između carinskih organa i to kako za zemlje Jugoistočne Evrope, tako i za čitavo područje Evropske Unije.

### **33. Koje multilateralne sporazume vezano za međunarodne željezničke organizacije(O.T.I.F. and O.S.Zh.D.) je potpisala vaša zemlja?**

Odlukom o proglašenju i nezavisnosti Republike Crne Gore (Sl. list CG, br. 36/06) i Deklaracijom nezavisne Republike Crne Gore (Sl. list CG, br. 36/06), Crna Gora primjenjuje i preuzima međunarodne ugovore i sporazume, koje je zaključila i kojima je pristupila državna zajednica Srbija i Crna Gora.

Crna Gora je članica sljedećih multilateralnih međunarodnih sporazuma:

- Sporazum o uspostavljanju željezničke mreže visoke performanse u jugoistočnoj Evropi (Sl. list CG, br. 44/07)
- Memorandum o razumijevanju o razvoju Osnovne regionalne transportne mreže u jugoistočnoj Evropi (članica u Regionalnom Sekretarijatu za posmatranje transporta u jugoistočnoj Evropi - SEETO)
- Konvencija o osnivanju „EUROFIMA“ – Evropskog društva za finansiranje željezničkih vozila.

Željeznička preduzeća u Crnoj Gori su članovi/pridruženi članovi sljedećih međunarodnih organizacija:

- Međunarodna unija željeznica – UIC
- Zajednica Evropskih željeznica i upravitelja infrastrukturom – CER
- Međunarodni željeznički forum – FTE
- Udruženje za međunarodne povlastice za vožnju željezničkog prevoza – FIP
- Međunarodni komitet za željeznički transport – CIT
- Željeznička grupa za Jugoistočnu Evropu – SERG.

Vlada Crne Gore, na sjednici od 9. jula 2009. godine utvrdila Predlog zakona o potvrđivanju Protokola od 3. juna 1999. godine o izmjenama Konvencije o međunarodnim željezničkim prevozima (COTIF) od 9. maja 1980. godine (Protokol iz 1999.) i Konvencije o međunarodnim željezničkim prevozima (COTIF) od 9. maja 1980. godine u verziji na osnovu Protokola o izmjenama od 3. juna 1999. godine i uputila ga u skupštinsku proceduru.

Na sljedećoj Skupštini, u decembru 2009. godine, postaće članovi RailNet Europe (RNE).

Pokrenut postupak za prihvatanje sljedećih multilateralnih sporazuma:

- Fondacijskog Ugovora o saradnji „Transevropske željeznice“ (TER)
- Evropski sporazum o najvažnijim međunarodnim željezničkim prugama (AGC)
- Evropski sporazum o glavnim prugama za međunarodni kombinovani transport (AGTC).

### **C. Kopneni plovni saobraćaj**

#### **34. Molimo vas da date kratak opis svih vrsta saobraćaja/prevoza koji se odvija na vašim jezerima ili rijekama.**

Na Pivskom jezeru se za prevoz putnika koriste dva broda unutrašnje plovidbe. Osim toga na jezerima (Pivsko, Plavsko, Biogradsko, Crno i Krupačko) odvija se plovidba čamcima koji se koriste za privredne i lične svrhe.

Na rijeci Tari u dijelu koji pripada Crnoj Gori odvija se plovidba čamcima za rafting.

Na Skadarskom jezeru i rijekama Rijeka Crnojevića i Bojana ne odvija se unutrašnja plovidba već pomorska plovidba plovnim objektima za prevoz putnika, sport, razonodu i ribanje shodno članu 5 Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (Sl. list SRJ, br. 12/98, 44/99, 74/99 i 73/00) i članu 4 Zakona o moru (Sl. list CG, br. 17/07).

#### **35. Molimo vas da navedete zakone koji pokrivaju ovo područje. Postoje li neki propisi koji se odnose na aspekte zaštite životne sredine kod saobraćaja/prevoza na jezerima? Koja institucija je ovlašćena za registraciju i kontrolu brodova?**

Područje unutrašnje plovidbe pokriva Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (Sl. list SRJ, br. 12/98, 44/99, 74/99 i 73/00), Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (Sl. list CG, br. 17/78, 8/79, 19/87, 22/90 i 13/91), Uredba o čamcima (Sl. list CG, br. 51/04 i Sl. list CG, br. 44/09), Uredba o održavanju reda u lukama i na ostalim djelovima obalnog mora i unutrašnjim plovnim putevima (Sl. list CG, br. 41/06), Pravilnik o uslovima za plovidbu splavom, sastavu splava i periodima u toku godine u kojima se može vršiti plovidba splavom (Sl. list CG, br. 18/88), Pravilnik o visini i načinu plaćanja naknade za pregled čamaca (Sl. list CG, br. 46/03), Odluka o određivanju obrazaca koje izdaju Lučke kapetanije u Kotoru i Baru (Sl. list CG, br. 29/03) i Odluka o određivanju područja Lučkih kapetanija u Kotoru i Baru (Sl. list CG, br. 10/80 i 20/86).

Uredbom o čamcima, čl. 16, 18 i 28 propisano je koju opremu su obavezni da posjeduju čamci i sa aspekta zaštite životne sredine.

Ministarstvo saobraćaja, pomorstva i telekomunikacija - Odsjek Lučka kapetanija Bar, Ispostava Virpazar je ovlašćena institucija za upis čamaca. Uprava pomorske sigurnosti - Odsjek tehničkog inspektorata plovnih i plutajućih objekata pregledom utvrđuje sposobnost čamaca za plovidbu. Kontrolu u smislu inspeksijskog nadzora obavljaju inspektori za bezbjednost plovidbe Ministarstva saobraćaja, pomorstva i telekomunikacija - Odsjek Lučka kapetanija Bar.

#### **36. Postoje li neki zahtjevi vezano za pristup zanimanju prevoza putnika tj. robe plovnim putevima? Postoje li propisi vezano za radno vrijeme posade i osoblja u sektoru saobraćaja na kopnenim plovnim putevima? Koja nadležna državna tijela su odgovorna za sprovođenje relevantnih zakona i zahtijeva?**

Način polaganja ispita o osposobljenosti za voditelja čamca (sastav ispitne komisije, način polaganja, program ispita i uvjerenje o osposobljenosti za voditelja čamca) propisan je čl. 66-70 i članom 73 Uredbe o čamcima (Sl. list CG, br. 51/04). Članom 71 Uredbe o čamcima (Sl. list CG, br. 51/04) propisano je da se osposobljenost za voditelja čamca za rafting utvrđuje ispitnim



programom Centra za stručno obrazovanje kao i da Centar za stručno obrazovanje utvrđuje sastav ispitne komisije, program obuke, način polaganja ispita i izdavanje sertifikata.

Stručna osposobljenost članova posade brodova unutrašnje plovidbe kao i radno vrijeme i popuna posade na brodovima unutrašnje plovidbe je u načelu uređen Zakonom o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (Sl. list SRJ, br. 12/98, 44/99, 74/99 i 73/00).

Ministarstvo saobraćaja, pomorstva i telekomunikacija i Uprava pomorske sigurnosti su organi uprave koji su nadležni za sprovođenje relevantnih propisa i zahtjeva.

## **D. Kombinovani prevoz**

### **37. Kakva je situacija u pogledu kombinivanog prevoza u sektoru saobraćaja u vašoj zemlji?**

Kombinovani prevoz je u Crnoj Gori u inicijalnim fazama razvoja. Učešće kombinovanog transporta u ukupnim transportnim aktivnostima je na nedovoljnom nivou. Uvažavajući postojeću situaciju, u Strategiji razvoja saobraćaja Crne Gore (usvojena na Vladi jula 2008. godine i dostavljena Evropskoj komisiji na sastanku Podkomiteta i Unaprijeđenog stalnog dijaloga za oblast transporta, životne sredine i regionalne politike, 17 i 18. februara 2009, Podgorica), kombinovani transport je svrstan u grupu osnovnih razvojnih ciljeva.

Strategijom razvoja saobraćaja predviđeno je da se definišu zakonske mjere kojim će se regulisati konkurencija između različitih vidova transporta kroz ravnopravno određivanje cijena na bazi kriterija, koji se tiču zagađenja životne sredine i bezbjednosti saobraćaja, na osnovu čega će se podržati željeznički saobraćaj i linijska pomorska plovidba, kao nosioci kombinovanog transporta. Takođe, razmotriće se izuzimanje od obaveznih tarifnih regulativa početne i završne drumske etape koje čine dio operacija u kombinovanom transportu i ohrabrivati opcije koncesionih aranžmana i razvoja preduzeća koja organizuju i unapređuju kombinovani transport.

### **38. Postoji li određena politika u korist kombinovanog prevoza? Kao što je oslobađanje od opštih ograničenja koja su nametnuta za drumski saobraćaj (zabrana vožnje, maksimalna dozvoljena težina i dimenzije itd.) kada se obavlja kombinovani prevoz.**

U skladu sa obavezama koje proizilaze iz Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju, odnosno Protokola IV o kopnenom saobraćaju, biće usvojene uzajamno usklađene mjere potrebne za razvoj i unapređenje kombinovanog prevoza. Svrha takvih mjera će biti: podsticanje korisnika i pošiljaoca na upotrebu kombinovanog prevoza; postizanje konkurentnosti kombinovanog prevoza drumskom prevozu; podsticanje upotrebe kombinovanog prevoza na dugim relacijama, a naročito upotrebe zamjenjivih sanduka, kontejnera i prevoza bez pratnje; poboljšanje brzine i pouzdanosti kombinovanog prevoza, a naročito: povećanje učestalosti konvoja prema potrebama pošiljaoca i korisnika, smanjenje vremena čekanja na terminalima i povećanje njihove produktivnosti, uklanjanje, na odgovarajući način, svih prepreka sa prilaznih pravaca kako bi se poboljšao pristup kombinovanom prevozu; itd.

U cilju ispunjenja preduslova razvoja kombinovanog transporta u Crnoj Gori, planirana je izgradnja novih i rekonstrukcija postojećih terminala za kombinovani transport na željezničkim stanicama Bar, Podgorica i Bijelo Polje, što će omogućiti dalji razvoj kombinovanog (kamionsko-željezničkog) transporta na najvažnijim transportnim pravcima.

Naredbom o privremenoj zabrani saobraćaja teretnih motornih vozila na djelovima magistralnog puta M-2, (Bioče-Kolašin i Virpazar-Petrovac), na magistralnom putu M-2.3 (Podgorica – Budva) i dijelu magistralnog puta M-2.4 (Bar – Petrovac), počev od 01. jula do 01. septembra svake godine,

koju donosi Ministarstvo unutrašnjih poslova i javne uprave, odnosno Uprava policije, definisano je da se petkom i nedeljom zabranjuje saobraćaj teretnih motornih vozila čija najveća dozvoljena masa prelazi pet tona u vreme najvećih saobraćajnih gužvi.

## **E. Vazdušni saobraćaj**

**39. Da li se u vazdušnom saobraćaju primjenjuje Zakon o konkurenciji? Ako je odgovor pozitivan, koja pravila o konkurenciji se primjenjuju za vazdušni saobraćaj a da se razlikuju od pravila koja se primjenjuju u drugim sektorima? Ko i kako sprovodi ova pravila?**

Zakonom o zaštiti konkurencije (Sl. list CG, br. 69/05 i 37/07) članom 4 stav 1 obuhvaćeni su svi sektori ekonomije u okviru kojih subjekti koji se bave prometom roba i usluga mogu svojim djelovanjem da vrše povrede konkurencije, dakle, ovaj se Zakon i u sektoru vazdušnog saobraćaja primjenjuje bez izuzetaka.

Zakon obuhvata sve subjekte koji obavljaju privrednu djelatnost, kako privredna društva, koja su posebno definisana Zakonom o privrednim duštvima (Sl. list CG, br. 6/02, 17/07 i 80/08), tako i druge subjekte koji neposredno ili posredno, stalno, povremeno ili jednokratno obavljaju privrednu djelatnost i učestvuju u prometu roba odnosno usluga, nezavisno od pravnog statusa, državljanstva, sjedišta ili prebivališta (sindikati, poslovna udruženja, sportske organizacije, ustanove, zadruge, nosioci prava intelektualne svojine i dr.)

**40. Postoje li obaveze vezane za javne usluge ili slični programi u sektoru vazdušnog saobraćaja?**

U sektoru vazdušnog saobraćaja ne postoje obaveze vezane za javne usluge ili slični programi, s obzirom da ne postoji potreba za ovim vidom usluge.

**41. Koje su zakonske osnove za osnivanje nacionalnog avio prevoznika?**

Zakon o vazdušnom saobraćaju (Sl. list CG, br. 66/08) ne pravi razliku prilikom osnivanja domaćih i stranih avio prevoznika. U skladu sa članom 34 Zakona o vazdušnom saobraćaju, prevoz u javnom vazdušnom saobraćaju može obavljati pravno lice, osnovano u skladu sa Zakonom o privrednim društvima (Sl. list RCG, br. 6/02 i Sl. list CG, br. 17/07 i 80/08), registrovano za obavljanje te djelatnosti u Centralnom registru Privrednog suda, koje posjeduje važeću operativnu licencu i uvjerenje da ispunjava propisane uslove iz čl. 35 i 36 Zakona o vazdušnom saobraćaju.

Članom 34 stav 3 Zakona definisano je da vazdušni prevoznik mora u Registru imati upisan najmanje jedan vazduhoplov odgovarajuće kategorije i ispunjavati uslove, zavisno od vrste prevoza.

Članom 35 Zakona o vazdušnom saobraćaju propisano je da vazdušnom prevozniku koji ispunjava propisane uslove u vezi sa: sjedištem, osnovnom djelatnošću, vlasništvom, unutrašnjim nadzorom-kontrolom, finansijskom sposobnošću, raspolaganjem vazduhoplovima, obaveznim osiguranjem od odgovornosti za štetu pričinjenu trećim licima i ako ima uvjerenje o sposobnosti (AOC), Agencija za civilno vazduhoplovstvo izdaje operativnu licencu.

Što se tiče kompanije „Montenegro Airlines“, u kojoj je udio Vlade Crne Gore u vlasništvu 99.88%, krajem oktobra 1994. godine registrovana je u podgoričkom Privrednom sudu i konstituisano kao preduzeće „Montenegro Airlines“ d.o.o..

**42. Postoje li planovi za privatizaciju nacionalnog avio prevoznika? Ako postoje, molimo vas da dostavite relevantne podatke. Da li je obezbjeđena državna pomoć za nacionalnog avio prevoznika u bilo kom obliku?**

U decembru 2007. godine, Vlada je usvojila Strategiju restrukturiranja „Montenegro Airlines“-a, kao pripremu za privatizaciju avio kompanije, pri čemu se proces restrukturiranja sastojao od sledećih faza:

- Procjenu vrijednosti imovine preduzeća;
- Restrukturiranje društva iz društva sa ograničenom odgovornošću u akcionarsko društvo;
- Tehničko-tehnološko, organizaciono, finansijsko, svojinsko i upravljačko restrukturiranje;
- Emisiju i prodaju novih akcija radi dokapitalizacije u iznosu od 30% procijenjene vrijednosti imovine kompanije, kao i
- Prodaju na berzi do 5% akcija „Montenegro Airlines“-a radi podsticanja i procjene tražnje na tržištu kapitala.

Nakon okončanja procesa transformacije „Montenegro Airlines“-a iz društva sa ograničenom odgovornošću u akcionarsko društvo (Vlada Crne Gore vlasnik 99.88% akcija), kao i značajnog tehničko-tehnološkog napretka, u septembru 2007. godine započeti su pregovori sa Evropskom Bankom za Obnovu i Razvoj (EBRD), koja je iskazala zainteresovanost za proces privatizacije „Montenegro Airlines“-a, i u cilju toga angažovala renomiranu konsultantsku kuću „SH&E“ iz SAD-a, koja im je sredinom avgusta dostavila mišljenje o perspektivi poslovanja Kompanije.

Dostavljeni izvještaj sadrži načelno afirmativnu ocjenu o budućem poslovanju i razvojnim pravcima „Montenegro Airlines“-a, uz rezervu da će posljedice globalne ekonomske krize imati uticaja na pronalaženje strateškog partnera za proces privatizacije „Montenegro Airlines“-a. EBRD je proširio svoj zahtjev prema konsultantima „SH&E“-a u smislu otvaranja mogućnosti da najveće kompanije iz oblasti avio saobraćaja budu informisane o namjeri da se u dogledno vrijeme privatizuje „Montenegro Airlines“ i eventualno iskažu svoje preliminarno interesovanje i svoj stav po tom pitanju.

S obzirom na prethodno navedeno, potrebno je istaći da je dijelom redefinisana Strategija privatizacije „Montenegro Airlines“-a, na način da je donijeta odluka da se ide na proces dokapitalizacije 30% aktuelne vrijednosti Kompanije, a da će se nakon perioda od dvije godine, omogućiti kupovina većinskog paketa akcija strateškom partneru.

Ne postoje vidovi pomoći niti subvencioniranja Montenegro Airlines-a od strane države, S obzirom da su principi evropske vazduhoplovne politike potpuna otvorenost i liberalizacija tržišta avio prevoznika, Crna Gora će, kao potpisnica multilateralnog ECAA Sporazuma, u svemu se pridržavati odredbi koje se odnose na ovo pitanje.

### **Pristup tržištu i struci**

**43. Kako prevoznici u vazdušnom saobraćaju mogu da dobiju dozvolu za let na određenim rutama, bilo da su domaći ili međunarodni? Da li neki prevoznici u vazdušnom saobraćaju imaju ekskluzivna prava na određene rute? Kako je ECAA Sporazum (o uspostavljanju zajedničkog evropskog vazdušnog prostora) uzet u obzir kod davanja ovlaštenja za pružanje usluga u vazdušnom saobraćaju? Ko je odgovoran za izdavanje ovlaštenja za pružanje usluga u vazdušnom saobraćaju?**

Izdavanje odobrenja za obavljanje javnog prevoza od strane, regulisano je odredbama Zakona o vazdušnom saobraćaju (Sl. list CG, br. 66/08, u daljem tekstu: Zakon).

Vazdušni prevoznik odlučuje o uspostavljanju linije u vazdušnom saobraćaju unutar Crne Gore, a u međunarodnom vazdušnom saobraćaju linija se uspostavlja u skladu s zaključenim multilateralnim ili bilateralnim ugovorom.

U slučaju sukoba interesa dva ili više vazdušnih prevoznika i zbog očuvanja saobraćajne povezanosti, Ministarstvo može rješenjem utvrditi obavljanje domaćeg linijskog vazdušnog prevoza na određenoj liniji, uzimajući u obzir ostvareni kvalitet i kvantitet povezanosti, valorizaciju dosadašnjih ulaganja i stečena prava vazdušnog prevoznika.

Ako se u međunarodnom vazdušnom saobraćaju uspostavlja nova linija ili ako na već uspostavljenoj liniji drugi prevoznik namjerava uspostaviti saobraćaj, prevoznici su obavezni da se o tome sporazumiju. Ako prevoznici ne postignu sporazum, Ministarstvo će rješenjem odrediti jednog ili više prevoznika koji će obavljati saobraćaj na liniji za koju nije postignut sporazum (član 38. Zakona).

Strani vazdušni prevoznik može obavljati prevoz u međunarodnom javnom vazdušnom saobraćaju sa Crnom Gorom, u skladu sa uslovima iz zaključenog ugovora o međunarodnom linijskom ili povremenom vazdušnom saobraćaju i u skladu sa uslovima iz odobrenja za obavljanje prevoza.

Komercijalni prevoz lica i stvari vazduhoplovom između mjesta unutar Crne Gore (kabotaža), Ministarstvo može odobriti stranom vazdušnom prevozniku, u skladu sa zaključenim međunarodnim ugovorima ili uz uslov reciprociteta (član 37. Zakona).

Strani vazduhoplovi mogu letjeti u crnogorskom vazdušnom prostoru samo na osnovu odobrenja, osim ako zaključenim međunarodnim ugovorom nije drugačije utvrđeno.

Odobrenje za let stranog vazduhoplova izdaje za:

- 1) strane državne vazduhoplove, ministarstvo nadležno za inostrane poslove uz saglasnost ministarstva nadležnog za poslove odbrane;
- 2) strane civilne vazduhoplove Agencija.

Odobrenje može biti:

- 1) odobrenje za ulazak (let);
- 2) odobrenje za obavljanje prevoza (linijskog ili povremenog) (član 25. Zakona).

Iz navedenog se može zaključiti da ne postoje prevoznici koji u vazdušnom saobraćaju imaju ekskluzivna prava na određene rute.

Vazdušnom prevozniku koji ispunjava propisane uslove u vezi sa: sjedištem, osnovnom djelatnošću, vlasništvom, unutrašnjim nadzorom-kontrolom, finansijskom sposobnošću, raspolaganjem vazduhoplovima, obaveznim osiguranjem od odgovornosti za štetu pričinjenu trećim licima i ako ima važeće uvjerenje o sposobnosti, operativnu licencu izdaje Agencija za civilno vazduhoplovstvo.

Ministarstvo je, u skladu sa odredbama Zakona, započelo proces izrade slijedećih podzakonskih propisa iz ove oblasti:

- Pravilnik o uslovima izdavanja odobrenja stranim vazduhoplovima za letenje u crnogorskom vazdušnom prostoru (na osnovu Člana 25. Zakona),
- Pravilnik o bližim uslovima za izdavanje operativne licence (na osnovu Člana 35. Zakona),
- Pravilnik o bližim uslovima za izdavanje uvjerenja o sposobnosti (na osnovu Člana 36. Zakona).

#### **44. Koji su propisi za uspostavljanje visine cijena avionskih karata i taksi? Ko i kako sprovodi ove propise?**

Iznose tarifa, putničkog osiguranja i rezervacionu taksu određuje avio kompanija u skladu sa tržišnim kretanjima, tj. ponudom i tražnjom na određenoj relaciji.

Iznos aerodromskih taksi, putničkog servisa na aerodromu, i eventualne takse za sigurnost

propisuje aerodrom slijetanja i uzlijetanja, na osnovu usluga koje pruža, nezavisno od avio kompanije, uz saglasnost Ministarstva, po članu 55 stav 1 Zakona o vazдушnom saobraćaju (Sl.list CG, br. 66/08).

**45. Koji su uslovi za sertifikaciju aerodroma? Koji uslovi postoje za licenciranje avio prevoznika (AOC – sertifikat za vazdušni saoraćaj i dozvola za rad)? Koja tijela su nadležna za izdavanje serifikata i licenci u ovim oblastima?**

Prema Zakonu o vazдушnom saobraćaju (Sl.list CG, br. 66/08, od 31.10.2008.god.) odobrenje za upotrebu aerodroma izdaje se u formi Uvjerenja o sposobnosti – Certifikata aerodroma (čl. 98. Zakona).

Odobrenje za upotrebu aerodroma se izdaje ako se pregledom koji vrši Agencija za civilno vazduhoplovstvo utvrdi da su ispunjeni propisani tehnički i drugi uslovi za upotrebu aerodroma u pogledu pružanja usluga prihvata i otpreme vazduhoplova, putnika i stvari, spasilačko-vatrogasne zaštite, pružanja hitne pomoći, snadbijevanja vazduhoplova gorivom i mazivom i drugih aerodromskih usluga (čl. 97. Zakona).

Odobrenje za upotrebu aerodroma ne može se izdati prije nego što se propiše način i postupak za sigurno polijetanje i slijetanje vazduhoplova, uputstvo o upotrebi aerodroma, planovi za slučaj nužde, odnosno aerodromski plan zaštite vazdušnog saobraćaja na aerodromima za javni vazdušni saobraćaj (čl. 98. Zakona).

Ministarstvo je, u skladu sa odredbama Zakona, formiralo radne grupe od predstavnika Ministarstva saobraćaja, pomorstva i telekomunikacija, Agencije za civilno vazduhoplovstvo i drugih vazduhoplovnih subjekata i započelo proces izrade slijedećih podzakonskih propisa iz ove oblasti:

- Pravilnik o uslovima koje mora ispunjavati operator aerodroma za izdavanje i način izdavanja uvjerenja o sposobnosti – certifikat aerodroma (na osnovu Člana 99. Zakona),
- Pravilnik o širini zaštitnog pojasa, uslovima i načinu izgradnje i postavljanja vazduhoplovnih prepreka (na osnovu Člana 100. Zakona),
- Pravilnik o uslovima obezbjeđenja vatrogasno-spasilačke zaštite i pružanje hitne pomoći na aerodromu i letjelištu (na osnovu Člana 103. Zakona),
- Pravilnik o uslovima koji moraju biti obezbijedjeni za prihvata i otpremu vazduhoplova, putnika i stvari (na osnovu Člana 103. Zakona).

Do stupanja na snagu podzakonskih propisa koji treba da se donesu na osnovu ovlašćenja iz ovog zakona, u predviđenom roku od dvije godine, primjenjuju se važeći, ranije donešeni, propisi:

- Pravilnik o projektovanju, izgradnji i rekonstrukciji civilnih aerodroma i njihovoj klasifikaciji (Sl. list SFRJ, br. 2/66, 4/66),
- Pravilnik o održavanju objekata, opreme i instalacija od značaja za bezbednost vazdušne plovidbe na aerodromu (Sl. list SFRJ, br. 9/84),
- Pravilnik o obeležavanju poletno-sletnih i drugih staza i pristanišne platforme na aerodromu (Sl. list SFRJ, br.47/79),
- Pravilnik o službi prihvata i otpreme vazduhoplova, putnika i stvari na vazduhoplovnom pristaništu (Sl. list SFRJ, br. 66/87, 57/90, 51/92, 38/95),
- Pravilnik o vatrogasno-spasilačkom obezbeđenju i vatrogasno-spasilačkoj službi na aerodromu i letilištu (Sl. list CG, br. 22/05-63),
- Pravilnik o službi hitne pomoći na aerodromu (Službeni list SFRJ, br. 57/78, 40/95).

**Uvjerenjem o sposobnosti (AOC)** potvrđuje se da je vazdušni prevoznik profesionalno sposoban i organizovan na način koji obezbjeđuje sigurno korišćenje vazduhoplova za određene vazduhoplovne djelatnosti.

Vazдушnom prevozniku koji podnese dokaze da ispunjava propisane uslove, naročito u pogledu: operativnog priručnika koji je prethodno odobrila Agencija, vazduhoplovnog osoblja i vrste i namjene vazduhoplova, Agencija izdaje AOC – Uvjerenje o sposobnosti.

Vazdušni prevoznik dužan je da obezbijedi u kontinuitetu održavanje vazduhoplova i da posjeduje odobreni operativni priručnik u skladu sa Zakonom i zaključenim međunarodnim ugovorima.

Vazdušnom prevozniku koji ima važeće Uvjerenje o sposobnosti i ispunjava propisane uslove u vezi sa: sjedištem, osnovnom djelatnošću, vlasništvom, unutrašnjim nadzorom-kontrolom, finansijskom sposobnošću, raspolaganjem vazduhoplovima, obaveznim osiguranjem od odgovornosti za štetu pričinjenu trećim licima, Agencija izdaje **Operativnu licencu**.

Operativna licenca se izdaje prvi put za period od godinu dana, a nakon toga za period do najviše pet godina.

Vazdušni prevoznik je dužan da za vrijeme važenja operativne licence, na zahtjev Agencije, pruži dokaze o ispunjavanju gore navedenih uslova.

Imalac operativne licence dužan je, bez odlaganja, u pismenoj formi da obavijesti Agenciju o svim promjenama koje utiču na uslove na osnovu kojih je izdata operativna licenca.

Ministarstvo je, u skladu sa odredbama Zakona, započelo proces izrade slijedećih podzakonskih propisa iz ove oblasti:

- **Pravilnik** o bližim uslovima za izdavanje operativne licence (na osnovu Člana 35. Zakona), i
- **Pravilnik** o bližim uslovima za izdavanje uvjerenja o sposobnosti (na osnovu Člana 36. Zakona).

Do stupanja na snagu podzakonskih propisa koji treba da se donesu na osnovu ovlašćenja iz ovog zakona, u predviđeno roku od dvije godine, primjenjuju se važeći, ranije donešeni, propisi:

Pravilnik o uslovima i postupku izdavanja uvjerenja o osposobljenosti za obavljanje javnog avio – transporta YU – JAR OPS1 SL RCG br 34/06.

Nadležno tijela za izdavanje sertifikata i licenci u ovim oblastima je Agencija za civilno vazduhoplovstvo.

#### **46. Koji su zahtjevi za osiguranje u sektoru vazdušnog saobraćaja?**

Zahtjevi za osiguranjem u sektoru vazdušnog saobraćaja su definisani Zakonom o obaveznom osiguranju u saobraćaju (Sl. list CG, br. 46/07) kao i Zakonom o obligacionim i osnovnim svojinsko-pravnim odnosima u vazdušnom saobraćaju (Sl. list SRJ, br. 12/98), čl. 124 do 142.

Naime, ugovorom o osiguranju u vazdušnom saobraćaju osiguravaju se:

- vazduhoplov i njegova oprema kao i stvari koje se vazduhoplovom prevoze ili se na njemu nalaze;
- putnici, od posledica nesrećnog slučaja; i
- vlasnik odnosno korisnik vazduhoplova od odgovornosti za štetu nanijetu trećim licima koju je prouzrokovao posjedovanjem ili upotrebom vazduhoplova.

Pod izrazom „treća lica“ podrazumijevaju se lica koja nisu subjekti ugovora o osiguranju.

Takođe ovim ugovorom može se osigurati i prevoznina, troškovi osiguranja, očekivani dobitak, založno i ostala prava, materijalne koristi koje postoje ili se opravdano mogu očekivati u vezi sa vazdušnim saobraćajem, a mogu se procijeniti u novcu.

Osiguranje vazduhoplova po pravilu se zaključuje na određeno vrijeme a može se zaključiti i na određeno putovanje.

Takođe, nacionalni Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju (Sl. list CG, br. 46/07) se, između ostalog, odnosi na osiguranje vlasnika, odnosno korisnika vazduhoplova od odgovornosti za štetu pričinjenu trećim licima( član 2 stav 1 tačka 3) i obavezno osiguranje putnika u javnom saobraćaju od posledica nesrećnog slučaja( Član 17 stav 2 tačka 8). Ovim Zakonom su definisane i najniže osigurane sume na koju može biti ugovoreno osiguranje putnika u javnom prevozu od posledica

nesrećnog slučaja (član 19) kao i najniža visina osigurane sume za štetu pričinjenu trećim licima (čl. 34 i 35).

**47. Koja su pravila prihvata i otpreme aviona, putnika, prtljaga i tereta (ground-handling), dodjele vremena (slot) polijetanja i slijetanja, Sistema elektronskih rezervacija ?Ko i kako sprovodi ove propise?**

Poslovi zemaljskog opsluživanja vazduhoplova, putnika i stvari na aerodromima Podgorica i Tivat obavljaju se u skladu sa međunarodnim propisima i standardima i to prevashodno Međunarodne organizacije za civilno vazduhoplovstvo (ICAO) (Annex 14, 17 i izvodi iz Annex-a 2, 6, 9, 10, 11, 13 i 18) i međunarodne asocijacije za vazdušni prevoz (IATA) (AHM-Airport Handling Manual). Pored navedenih dokumenata opsluživanje se vrši u skladu sa Zakonom o vazdušnom saobraćaju Crne Gore. Oba aerodroma u posjedu su detaljno razrađenih normativnih regulativa i brojnih pravilnika koji su rađeni na bazi gore navedenih dokumenata. Način rada i primjena navedenih dokumenata predmet je stalnih inspekcija ICAO-a i ECAC-a.

Aerodromi Podgorica i Tivat nisu slot koordinisani, prije svega zbog relativno malog obima saobraćaja. Slotove odobrava Agencija za civilno vazduhoplovstvo Crne Gore uz saglasnost aerodroma Podgorica i Tivat, prije svega sa stanovišta vremena prihvatanja i otpremanja vazduhoplova.

Aerodromi Podgorica i Tivat su u posjedu najsavremenijeg sistema za registraciju i uparivanje putnika i prtljaga EDS-a kao i sistema za traganje za prtljagom World Tracer-a. Personal koji opslužuje ove sisteme posjeduje odgovarajuće kvalifikacije uz stalno obnavljanje i provjeru znanja.

Jedini zvanični handler na aerodromima Podgorica i Tivat je JP Aerodromi Crne Gore u čijem su sastavu aerodromi Podgorica i Tivat.

**48. Koji su važeći bilateralni sporazumi sa zemljama koje nijesu potpisnice ECAA Sporazuma (o zajedničkom evropskom vazdušnom prostoru)? Koji režim je uspostavljen u skladu sa ovim sporazumima?**

Shodno tački 3 Odluke o proglašenju nezavisnosti Republike Crne Gore (Sl.list CG, br. 36/06), Crna Gora primjenjuje i preuzima sve međunarodne ugovore i sporazume koje je zaključila i kojima je pristupila državna zajednica Srbija i Crna Gora, a koji se odnose na Crnu Goru, i koji su u saglasnosti sa njenim pravnim poretkom. S tim u vezi, Crna Gora poštuje bilateralne ugovore sa velikim brojem zemalja, koje nijesu potpisnice ECAA Sporazuma, a sa kojim se vazdušni saobraćaj odvija na način što se razmjenjuju dozvole za obavljanje redovnog ili čarter leta.

Imajući u vidu obnovu državne nezavisnosti i potebu za zaključivanjem novih bilateralnih sporazuma Crne Gore kao nezavisne države i drugih država, Vlada Crne Gore je, 5. jula 2007. godine, utvrdila Platformu za vođenje pregovora u oblasti vazdušnog saobraćaja između delegacije Crne Gore i delegacija drugih država, u cilju postizanja sporazuma o vazdušnom saobraćaju, koja je pripremljena na osnovu standardizovanog tipskog ICAO modela sporazuma, i koja uključuje režim sdaobraćaja do četvrte slobode, sa mogućnošću povećanja nivoa liberalizacije, ukoliko postoji međusobni interes za korišćenje pete i šeste slobode.

Crna Gora je 10. oktobra 2007. godine parafirala sporazum sa Konfederacijom Švajcarskom, koji će u septembru biti potpisan. Na osnovu pratećeg Memoranduma o razumijevanju, odredbe ovog sporazuma se primjenjuju kao važeće do njegovog potpisivanja i stupanja na snagu.

Takođe su, u novembru 2007. godine otpočele konsultacije i pregovori o potpisivanju bilateralnog sporazuma o vazdušnom saobraćaju između Crne Gore i Ruske Federacije, koji su i dalje toku, a usaglašavanje teksta Sporazuma i parafiranje istog se očekuje do kraja 2009. godine., a u međuvremenu su završene pripremne aktivnosti u vezi potpisivanja Memoranduma o razumijevanju.

Napominjemo da su u februaru ove godine otpočeli pregovori sa Republikom Ukrajinom.

## **Tehnički i socijalni standardi**

**49. Ko i na koji način uspostavlja aerodromske takse? Da li su takse uspostavljene na transparentan način i tako da ne uzrokuju diskriminaciju? Da li su povezane sa troškovima? Postoji li mehanizam konsultovanja? Da li rukovodstvo aerodroma funkcioniše odvojeno od vlasništva aerodroma?**

JP Aerodromi Crne Gore, kao privredno društvo, upravlja aerodromom Podgorica i aerodromom Tivat i u potpunom je vlasništvu države Crne Gore, odnosno Vlade Crne Gore.

JP Aerodromi Crne Gore ima poseban budžet i nije povezano sa državnim budžetom.

Odluku o cijenama aerodromskih usluga donosi upravljački organ privrednog društva JP Aerodromi Crne Gore, uz saglasnost Ministarstva saobraćaja, pomorstva i telekomunikacija, u skladu sa članom 55 stav 1 Zakona o vazдушnom saobraćaju (Sl.list Crne Gore, broj 66/08).

Cijene aerodromskih usluga su transparentne, publikovane u skladu sa propisima i najboljom praksom i kao, takve, predstavljaju osnov za nediskriminatorску poslovnu politiku JP Aerodromi Crne Gore.

Cijene aerodromskih usluga jesu povezane sa troškovima, kako direktnim tako i indirektnim, i formiraju se natržišnoj osnovi. Napominjemo, međutim da JP Aerodromi Crne Gore nije korigovalo cijene svojih usluga, od preuzimanja aerodroma od srbijanske kompanije JAT AIRWAYS, u 2003. godini.

JP Aerodromi Crne Gore ima konstituisane organe upravljanja koji vod poslovnu politiku preduzeća nezavisno od države, u skladu sa Zakonom o javnim preduzećima (Sl. list SRCG, broj 6/91).

**50. Kako su sigurnosni zahtjevi vazduhoplovstva primjenjeni na području dizajna, proizvodnje, rada, održavanja aviona, dijelova i uređaja, kod osoba i organizacija uključenih u dizajn, proizvodnju, održavanje i rad tih proizvoda, dijelova i uređaja, kao i kod izdavanja sertifikata za aerodrome i pružaoce usluga u vazдушnom saobraćaju (npr. izdavanje sertifikata za proizvod, sposobnost za letenje, produženu sposobnost letenja aviona, održavanje aviona, dijelova i uređaja, izdavanje licenci za osoblje, pilote i posadu, ograničenja vremena letenja i zahtjeve za obuku pilota i posade kao i kvalifikacije organizacija za obuku, sertifikata za aerodrome i pružaoce usluga u vazдушnom saobraćaju)? Koje tijelo je odgovorno za vršenje regulatorne kontrole vazduhoplovnih proizvoda, osoba, organizacija, aerodroma i pružaoca usluga u vazдушnom saobraćaju? Koje tijelo je odgovorno za njihov nadzor i sprovođenje sigurnosnih zahtjeva u vazduhoplovstvu?**

Zakonom o vazдушnom saobraćaju (Sl. list CG, br. 66/08), definisani su okvirni principi, kojim se nastojalo u što većoj mjeri uskladiti nacionalno zakonodavstvo iz domena civilnog vazduhoplovstva, sa međunarodnom regulativom.

Sigurnosni zahtjevi vazduhoplovstva na području dizajna, proizvodnje, rada, održavanja aviona, dijelova i uređaja, kod osoba i organizacija uključenih u dizajn, proizvodnju, održavanje i rad tih proizvoda, dijelova i uređaja regulisani su Zakonom i podzakonskim aktima koji treba da se donesu na osnovu Zakona.

Ministarstvo je, u skladu sa odredbama Zakona, formiralo radne grupe od predstavnika Ministarstva, Agencije za civilno vazduhoplovstvo i drugih vazduhoplovnih subjekata i započelo



proces inoviranja slijedećih podzakonskih akata kojima se definišu uslovi za sigurnu upotrebu vazduhoplova i vazduhoplovnih uređaja u skladu sa najnovijim amandmanima na Part 21,66,145, 147 i usvajanju pravilnika u skladu sa Part M-om:

- Pravilnik o registru civilnih vazduhoplova (na osnovu Člana 57. Zakona),
- Pravilnik o načinu i postupku utvrđivanja plovidbenosti vazduhoplova (na osnovu Člana 68. Zakona),
- Pravilnik o tehničkim uslovima gradnje prepravke i homologacije vazduhoplova i vazduhoplovnog uređaja (na osnovu Člana 72. Zakona),
- Pravilnik o održavanju, obnovi, izmjenama na vazduhoplovu i vazduhoplovnom uređaju, kao i tehničkoj kontroli i kontroli kvaliteta obavljenih radova (na osnovu Člana 109. Zakona),
- Pravilnik o programu održavanja, visini naknade za program održavanja vazduhoplova i vazduhoplovnog uređaja (na osnovu Članova 76. i 77. Zakona).

Do donošenja novih podzakonskih akata primjenjivaće se slijedeći važeći, ranije donešeni, propisi:

- Pravilnik o načinu i postupku utvrđivanja plovidbenosti vazduhoplova (Sl. list CG, br. 22/05).
- Pravilnik o održavanju, obnovi i izmjenama na vazduhoplovu i vazduhoplovnim proizvodima, kao i tehničkoj kontroli i kontroli kvaliteta obavljenih radova (Sl. list CG, br. 30/06). Ovaj pravilnik je usklađen sa JAA dokumentom JAR-145.
- Pravilnik o uslovima za proizvodnju vazduhoplova, motora, elise, vazduhoplovnog proizvoda ili njihovih djelova (YU JAR - 21) (Sl. list CG, br. 30/06) Ovaj pravilnik je usklađen sa JAA dokumentom JAR-21.
- Pravilnik o vazduhoplovno tehničkom osoblju održavanja vazduhoplova (Sl. list CG, br. 30/06). Ovaj pravilnik je usklađen sa JAA dokumentom JAR-66 .
- Pravilnik o uslovima i postupku izdavanja uvjerenja o osposobljenosti za obavljanje javnog avio transporta (YU JAR - OPS 1) (Sl. list CG, br. 34/06). Ovaj pravilnik je usklađen sa JAA dokumentom JAR-OPS 1 poglavlje „L“ i „K“, amandman 7.
- Pravilnik o uslovima koje mora da ispunjava centar za obuku vazduhoplovno tehničkog osoblja održavanja vazduhoplova (Sl. list CG, br. 30/06). Ovaj pravilnik je usklađen sa JAA dokumentom JAR-147.
- Pravilnik o uslovima koje mora da ispunjava Centar za obuku vazduhoplovno ovlašćenog osoblja koje obavlja poslove obezbjeđenja vazdušnog saobraćaja (Sl. list CG, br. 03/05)

Izdavanje sertifikata za aerodrome regulisano je Zakonom o vazdušnom saobraćaju (Sl. list CG, br. 66/08) i podzakonskim aktima koji na osnovu njega treba da budu donešeni:

- Pravilnik o planiranju, projektovanju, izradi i rekonstrukciji aerodroma, poletno-slijetnih i drugih staza, pristanišne platforme i objekata (na osnovu Člana 95. Zakona)
- Pravilnik o uslovima koje mora ispunjavati operator aerodroma za izdavanje i način izdavanja uvjerenja o sposobnosti – sertifikat aerodroma (na osnovu Člana 99. Zakona)
- Pravilnik o širini zaštitnog pojasa, uslovima i načinu izgradnje i postavljanja vazduhoplovnih prepreka (na osnovu Člana 100. Zakona)
- Pravilnik o uslovima obezbjeđenja vatrogasno-spasilačke zaštite i pružanje hitne pomoći na aerodromu i letjelištu (na osnovu Člana 103. Zakona)
- Pravilnik o uslovima koji moraju biti obezbijedjeni za prihvat i otpremu vazduhoplova, putnika i stvari (na osnovu Člana 103. Zakona)
- Pravilnik o pružanju usluga aerodromskih letnih informacija (na osnovu Člana 104. Zakona)

Sigurnosni zahtjevi koji se trenutno primjenjuju kod izdavanja sertifikata za aerodrome usaglašeni sa međunarodnim propisima (ICAO Annex 14, Volume I i ICAO Doc. 9774 – Manual on Certification of Aerodromes).

Okvirni uslovi za sigurnu upotrebu aerodroma, do donošenja novog Zakona, bili su definisani Zakonom o vazdušnom saobraćaju (Sl. list CG, br. 66/08) (poglavlje Dio treći, Glava 1.). Do donošenja novih podzakonskih akata, primjenjivaće se bliži uslovi definisani slijedećim važećim važećim, ranije donešenim, propisima:

- Pravilnik o projektovanju, izgradnji i rekonstrukciji civilnih aerodroma i njihovoj klasifikaciji (Sl. list SFRJ, br. 2/66, 4/66)

- Pravilnik o održavanju objekata, opreme i instalacija od značaja za bezbednost vazdušne plovidbe na aerodromu (Sl. list SFR, br. 9/84)
- Pravilnik o obeležavanju poletno-sletnih i drugih staza i pristanišne platforme na aerodromu (Sl. list SFRJ, br. 47/79)
- Pravilnik o službi prihvata i otpreme vazduhoplova, putnika i stvari na vazduhoplovnom pristaništu (Sl. list SFRJ, br. 66/87, 57/90, 51/92, 38/95)
- Pravilnik o vatrogasno-spasilačkom obezbeđenju i vatrogasno-spasilačkoj službi na aerodromu i letilištu (Sl. list CG, br. 22/05, od 06.04.2005.)
- Pravilnik o uslovima koje mora da ispunjava Centar za obuku osoblja koje obavlja poslove vatrogasno-spasilačkog obezbeđenja i vatrogasno-spasilačke službe na aerodromu i letilištu. (Sl. list CG, br. 33/05 od 03.06.2005., 63/05, od 27.10.2005.)
- Pravilnik o sadržaju i izgledu potvrde o obučenosti vatrogasno-spasilačkog osoblja (Sl. list CG, br. 75/04),
- Pravilnik o uslovima koje mora da ispunjava Centar za obuku osoblja koje obavlja poslove kontrole ispravnosti površina za kretanje vazduhoplova, objekata i instalacija aerodroma (Sl. list CG, br. 33/05.).
- Pravilnik o službi hitne pomoći na aerodromu (Sl. list SFRJ, br. 57/78, 40/95)
- i ostali propisi

Vazduhoplovnom osoblju, dozvolu o ispunjavanju propisanih uslova za rad, sa ovlašćenjem za vršenje pojedinih poslova, u skladu sa Zakonom o vazдушnom saobraćaju, izdaje, obnavlja i produžava Agencija (član 106. Zakona)

Uslovi koje mora ispunjavati vazduhoplovno osoblje, te uslovi za sticanje dozvola i ovlašćenja, stručno osposobljanje kao utvrđivanje zdravstvene i stručne sposobnosti takođe su propisani Zakonom (članovi 105. do 116. Zakona).

Ministarstvo je, u skladu sa odredbama Zakona, formiralo radne grupe od predstavnika Ministarstva, Agencije za civilno vazduhoplovstvo i drugih vazduhoplovnih subjekata i započelo proces izrade slijedećih podzakonskih akata iz ove oblasti:

- Pravilnik o sadržaju i načinu vođenja registra vazduhoplovnog osoblja (na osnovu Člana 105. Zakona),
- Pravilnik o uslovima sticanja, izdavanja, obnavljanja i produžavanja dozvola za vazduhoplovno osoblje (na osnovu Člana 106. Zakona)
- Pravilnik o uslovima za priznavanje stranih dozvola i ovlašćenja za vazduhoplovno i pomoćno vazduhoplovno osoblje (na osnovu Člana 109. Zakona),
- Pravilnik o sastavu posade i uslovima koje moraju ispunjavati članovi osoblja kabinske posade vazduhoplova (na osnovu Člana 116. Zakona),
- Program stručnog osposobljavanja vazduhoplovnog osoblja (koji, na osnovu Člana 107. i 108. Zakona, propisuje Ministarstvo prosvjete uz saglasnost Ministarstva),
- Pravilnik o načinu utvrđivanja zdravstvene sposobnosti vazduhoplovnog osoblja (koji, na osnovu Člana 111. Zakona propisuje Ministarstvo zdravlja uz saglasnost Ministarstva)

Vazduhoplovnom osoblju dozvolu i ovlašćenje iz te dozvole, izdaje, obnavlja, priznaje i produžava Agencija za civilno vazduhoplovstvo.

Do donošenja novih podzakonskih akata, uslove i način sticanja, izdavanja, priznavanja, obnavljanja i produžavanja dozvola i ovlašćenja, Agencija utvrđuje na osnovu sljedećih važećih, ranije donešenih, propisa:

- Pravilnik o dozvolama, ovlašćenjima i centrima za obuku pilota aviona (Sl. list CG, br. 34/06.) Ovaj pravilnik je usklađen sa JAA dokumentom FCL 1.
- Pravilnik o dozvolama letaćkog osoblja (Sl. list CG, br. 22/05)
- Pravilnik o zdravstvenim uslovima koje mora da ispuni letaćko osoblje (Sl. list CG, br. 43/06) Ovaj pravilnik je usklađen sa JAA dokumentom FCL 3.
- Pravilnik o programu obuke vazduhoplovnih dispečera i programu obuke instruktora vazduhoplovnih dispečera (Sl. list CG, br. 02/06)
- Pravilnik o uslovima i postupku priznavanja dozvola i ovlašćenja letaćkog osoblja stečenih u inostranstvu (Sl. list CG, br. 67/05),

- Pravilnik o uslovima koje mora da ispunjava Centar za obuku osoblja koje obavlja poslove prihvata i otpreme vazduhoplova, putnika i stvari na vazduhoplovnom pristaništu. (Sl. list CG, br. 33/05)
- Pravilnik o uslovima koje mora da ispunjava Centar za obuku letačkog osoblja (Sl. list CG, br. 27/05, od 28.04.2005.),
- Pravilnik o uslovima koje mora da ispunjava Centar za obuku vazduhoplovnih dispečera (Sl. list CG, br. 27/05)
- Pravilnik o uslovima koje mora da ispunjava Centar za obuku vazduhoplovno ovlašćenog osoblja koje obavlja poslove obezbjeđenja vazdušnog saobraćaja (Sl. list CG, br. 03/05).

Radno vrijeme članova posade vazduhoplova ograničeno je Zakonom o vazdušnom saobraćaju, (član 117. Zakona).

Ministarstvo je, u skladu sa odredbama Zakona, formiralo radne grupe od predstavnika Ministarstva, Agencije za civilno vazduhoplovstvo i drugih vazduhoplovnih subjekata i započelo proces izrade podzakonskog akta kojim će biti definisano radno vrijeme vrijeme leta, dnevni, sedmični i godišnji odmori, trajanje prevoza i spremnosti, broj polijetanja i slijetanja, kao i zdravstvene i mjere zaštite na radu u vezi obavljanja dužnosti:

- **Pravilnik** o radnom vremenu, vremenu leta i odmora članova posade vazduhoplova (na osnovu Člana 117. Zakona),

Do donošenja ovog podzakonskog akta primjenjivaće se uslovi definisani slijedećim važećim, ranije donešenim, propisima:

- Pravilnik o vremenu letenja u dugolinijskom saobraćaju, vremenu letenja noću, dnevnom radnom vremenu, broju polijetanja i slijetanja u toku radnog vremena i dužini dnevnog odmora članova posade vazduhoplova (Sl. list SRJ, br. 51/92, 38/95.).

Za regulatornu kontrolu vazduhoplovnih proizvoda, osoba, organizacija i pružaoca usluga u vazdušnom saobraćaju, shodno Zakonu o vazdušnom saobraćaju (Sl. list CG, br.66/08), odgovorna je Agencija za civilno vazduhoplovstvo Crne Gore.

Za nadzor nad vazduhoplovnim proizvodima, vazduhoplovnim osobljem, organizacijama i pružaocima usluga, odgovorna je Agencija za civilno vazduhoplovstvo Crne Gore, dok je za inspekcijske kontrole sprovođenja sigurnosnih zahtjeva, odgovorno Ministarstvo za saobraćaj, pomorstvo i telekomunikacije posredstvom odjeljenja vazduhoplovne inspekcije.

**51. Postoje li zakoni koji se odnose na istragu nesreća i obavezno izvještavanje o nesrećama i nezgodama? Postoje li statistički podaci o propustima u avio saobraćaju (gotovo sudarima) koji su se dogodili u posljednjih deset godina? Postoji li posebna služba koja koordiniše istražne postupke i prati izvještaje, podatke i statistiku? Koji propisi postoje u cilju zaštite povjerljivosti informacija koje se navode u izvještajima podnesenim u okviru izvještavanja o učestalosti i istragama nezgoda i nesreća od strane osoba koje su uključene u planiranje, izradu, održavanje, izvođenje i obuku o sigurnosti? Kada se očekuje osnivanje nezavisnog tijela za istragu nesreća? Da li se razmatra mogućnost saradnje sa drugim zemljama na ovom području?**

Ovu problematiku reguliše Zakon, u dijelu 3. Sigurnost vazdušnog saobraćaja, Glavi 3. - Ugrožavanje sigurnosti zrakoplova, nesreća i ozbiljna nezgoda vazduhoplova, traganje za vazduhoplovom i spašavanje vazduhoplova (Članovi 141.–153.).

Ministarstvo je, u skladu sa odredbama Zakona, formiralo radne grupe od predstavnika Ministarstva, Agencije za civilno vazduhoplovstvo i drugih vazduhoplovnih subjekata i započelo proces izrade slijedećih podzakonskih propisa iz ove oblasti:

- Pravilnik o načinu obavještanja ugrožavanja sigurnosti vazduhoplova (na osnovu Člana 141.)

- Pravilnik o načinu ispitivanja i analiziranja ugrožavanja sigurnosti, nesreća i nezgoda (na osnovu Člana 145.)
- Pravilnik o postupku i načinu sprovođenja istraživanja ugrožavanja sigurnosti, nesreća i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova (na osnovu Člana 146.)
- Pravilnik o načinu prikupljanja, analize, čuvanja podataka i izvještaja o ugrožavanju sigurnosti, nesrećama i ozbiljnim nezgodama vazduhoplova i načinu njihove distribucije (na osnovu Člana 153.)
- Uredba o uslovima i načinu obavljanja traganja i spašavanja vazduhoplova (na osnovu Člana 156.)

Istraga nesreća i obavezno izvještavanje o nesrećama i nezgodama sada se obavlja od strane Agencije za civilno vazduhoplovstvo, i regulisana je slijedećim podzakonskim aktima:

- Pravilnik o prijavljivanju događaja koji su značajni za bezbjednost civilnog vazduhoplovstva i ispitivanju ugrožavanja bezbjednosti,
- Pravilnik o načinu ispitivanja udesa vazduhoplova, i
- Pravilnik o ispitivanju ugrožavanja bezbjednosti vazduhoplova.

Služba za bezbjednost i zaštitu koordiniše istražne postupke i prati podatke, izvještaje i statistiku.

Zaštita povjerljivosti informacija regulisana je Zakonom o tajnosti podataka (Sl. list CG, br. 14/08), kao i članom 153 Zakona o vazdušnom saobraćaju (Sl. list CG, br. 66/08).

Zakonom o vazdušnom saobraćaju (Sl. list CG, br. 66/08, od 31.10.2008.god.) definisano je da "direktor Agencije formira komisiju za istraživanje ugrožavanja sigurnosti, nesreća i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova sa spiska nezavisnih stručnjaka, na osnovu propisa donesenih na osnovu ovog zakona."

Mogućnost saradnje sa drugim zemljama po ovom pitanju, se razmatra na svim sastancima sa predstavnicima vazduhoplovnih subjekata drugih zemalja, i obavezna je tema na tim sastancima, a saradnja sa Republikom Srbijom, s obzirom na zajedničku kontrolu leta, već postoji.

**52. Postoje li mjere za praćenje i ograničenje nivoa buke i emisija u blizini aerodroma (tj. zoniranje buke, propisi o korišćenju zemljišta) i mjere za ograničenje ili smanjenje zagađenosti vazduha koje je izazvano aktivnostima u vazdušnom saobraćaju? Postoji li program za progresivno izbacivanje iz upotrebe aviona iz Poglavlja 2?**

Zakonom o vazdušnom saobraćaju (Sl. list CG, br. 66/08), čl. 165, 166 i 167 definisani su uslovi koje mora ispunjavati svaki vazduhoplov kao i nadležne institucije (Ministarstvo zaštite životne sredine i Ministarstvo zdravlja) u čijoj je ingerenciji propisivanje maksimalnog nivoa buke kod polijetanja i slijetanja vazduhoplova, odnosno nivoa emisije izduvnih gasova.

Što se tiče mjera za ograničenje nivoa buke i mjera za ograničenje ili smanjenje zagađenosti vazduha, u Crnoj Gori je na snazi opšti Zakon o zaštiti od buke u životnoj sredini (Sl. list CG, br. 45/06) kao i Pravilnik o graničnim vrijednostima nivoa buke u životnoj sredini (Sl. list CG, br. 75/06).

Izbacivanje iz upotrebe aviona iz Poglavlja 2 (Chapter 2) biće regulisano na osnovu Pravilnika koji će biti doneseni u skladu sa članom 32 Zakona o vazdušnom saobraćaju, a koji će biti u skladu sa Direktivama 89/629/EEC i 2002/49/ECa i Uredbama 2408/92, 2002/30/EC.

**53. Da li je Međunarodna organizacija za civilno vazduhoplovstvo (ICAO) priznala crnogorsku regiju za informisanje o letovima (FIR)? Koji je naziv, pravni i regulatorni status i vlasništvo organizacije koja je odgovorna za pružanje usluga u vazдушnom saobraćaju? Koliko ima zaposlenih? Postoji li Nacionalni nadzorni organ u menadžmentu vazdušnog saobraćaja (ATM-u)? Koji propisi postoje vezano za nadzor sigurnosti, postavljanje standarda, planiranje investiranja, pružanje usluga, planiranje usluga i prikupljanje prihoda? Koji je odnos taksi za prelet i taksi koje se naplaćuju za letove prema i sa domaćih aerodroma? Koji propisi postoje za izdavanje licenci za kontrolore u vazдушnom saobraćaju?**

Crna Gora je punopravna članica Međunarodne organizacije za civilno vazduhoplovstvo - ICAO i na osnovu međudržavnog ugovora sa Republikom Srbijom formira zajednički FIR Beograd, čije su granice prepoznate od strane ICAO.

Naziv organizacije odgovorne za pružanje usluga u vazдушnom saobraćaju iznad vazdušnog prostora Crne Gore je privredno društvo Agencija za kontrolu letenja Srbije i Crne Gore d.o.o. (Serbia and Montenegro Air Traffic Services Agency Ltd.) SMATSA Ltd.

Agencija za kontrolu letenja Srbije i Crne Gore d.o.o. (KL d.o.o.), osnovana je 29.12. 2003.god., kao društvo sa ograničenom odgovornošću, na osnovu odluke dvije vlade, Vlade Crne Gore i Vlade Republike Srbije. Učešće Republike Srbije u osnivačkom kapitalu Agencije za kontrolu letenja Srbije i Crne Gore d.o.o. je 92% a Republike Crne Gore 8%.

Posebna organizaciona jedinica u okviru KL d.o.o. (SMATSA Ltd.) je Terminalna kontrola letenja Podgorica.

Od ukupnog broja zaposlenih u Agenciji za kontrolu letenja Srbije i Crne Gore d.o.o.(855) u TMA Podgorica i AKL Tivat zaposleno je 92 radnika.

Zakonom o vazдушnom saobraćaju Crne Gore (Sl.list CG, broj 66/08) osnovana je Agencija za civilno vazduhoplovstvo, sa sjedištem u Podgorici, koja između ostalih poslova obavlja poslove certifikovanja i stručnog nadzora, u smislu kontinuiranog ispunjavanja uslova za obavljanje vazdušnog saobraćaja i drugih djelatnosti u vazдушnom saobraćaju u skladu sa regulativom EC.

KL d.o.o. (SMATSA Ltd.) ima uspostavljen sistem upravljanja bezbjednošću ( *Safety Management System*) u skladu sa ICAO standardima i preporukama i *Eurocontrol ESSARs*.

KL d.o.o. (SMATSA Ltd.) planira svoje poslovanje na osnovu petogodišnjeg strateškog biznis plana i godišnjeg finansijskog plana poslovanja koji odobravaju vlade država osnivača kao i *Enlarge Committee Eurocontrol*.

Prikupljanje prihoda od pružanja usluga regulisano je članstvom u CRCO ( Central Route Charges Office) Eurokontrol-a.

Visina naknade za pružanje usluga vazduhoplovima u preletu određuje se na osnovu odluke *Enlarge Committee* uz saglasnost prevozilaca.

Visina naknade za usluge koje se pružaju vazduhoplovima u terminalu određuju se na osnovu formule čije elemente određuju vlade osnivača KL d.o.o.

Zakonom o vazдушnom saobraćaju Crne Gore regulisani su uslovi koji moraju biti ispunjeni za izdavanje licence za kontrolore letenja. Vazduhoplovno osoblje mora imati propisanu stručnu spremu, biti stručno osposobljeno i ispunjavati posebne zdravstvene i druge uslove za obavljanje određenog posla. Vazduhoplovnom osoblju dozvolu o ispunjavanju propisanih uslova za rad, sa ovlašćenjem za vršenje pojedinih poslova, izdaje, obnavlja i produžava Agencija za civilno vazduhoplovstvo. Bliže uslove sticanja, izdavanja, obnavljanja i produžavanja dozvole i ovlašćenja propisuje Ministarstvo saobraćaja, pomorstva i telekomunikacija podzakonskim propisima.

## **Sigurnost u vazdušnom saobraćaju**

**54. Koje tijelo (ili tijela) je odgovorno za koordinaciju i praćenje sprovođenja mjera sigurnosti u vazdušnom saobraćaju? Ako je odgovorno više od jednog tijela, molimo navedite koje odgovornosti ima svako tijelo. Molimo vas da objasnite kako odgovorno tijelo (tijela) prati primjenu i sprovođenje mjera sigurnosti u vazdušnom saobraćaju (npr. nacionalni sigurnosni program za civilni vazdušni saobraćaj, nacionalni program kontrole kvaliteta)?**

Odgovornost za koordinaciju i praćenje bezbjednosti u vazdušnom saobraćaju, prema Zakonu o vazdušnom saobraćaju, imaju:

- Ministarstvo saobraćaja, pomorstva i telekomunikacija,
- Agencija za civilno vazduhoplovstvo,
- Nacionalni odbor za bezbjednost vazdušnog saobraćaja.

Ministarstvo, shodno Zakonu o vazdušnom saobraćaju (Sl.list CG, br. 66/08), vrši inspekcijski nadzor nad subjektima u vazdušnom saobraćaju.

Agencija za civilno vazduhoplovstvo vrši certifikovanje i stručni nadzor u smislu kontinuiranog ispunjavanja uslova za obavljanje vazdušnog saobraćaja i drugih djelatnosti u vazdušnom saobraćaju

Nadležnosti Nacionalnog odbora za bezbjednost vazdušnog saobraćaja su: preduzimanje preventivnih mjera, praćenje efikasnog djelovanja, koordinacija aktivnosti i otklanjanje posljedica uzrokovanih nezakonitim ometanjima vazdušnog saobraćaja.

Do osnivanja Agencije, sve poslove stručnog i inspekcijskog nadzora u smislu primjene mjera bezbjednosti koje su definisane Programom bezbjednosti civilnog vazduhoplovstva Crne Gore, kao i vršenje kontrole kvaliteta, radila je Uprava za civilno vazduhoplovstvo. Shodno novom Zakonu, Agencija je nadležna za stručni nadzor, a ministarstvo za inspekcijski nadzor nad subjektima u vazdušnom saobraćaju, što znači da oba organa imaju nadležnosti u praćenju primjene i sprovođenja mjera bezbjednosti definisanih Programom bezbjednosti civilnog vazduhoplovstva Crne Gore.

**55. Koji je važeći zakon o sigurnosti u civilnom vazdušnom saobraćaju? Molimo navedite zakone, propise i sve druge instrumente koji se primjenjuju.**

Važeća propisi o bezbjednosti u civilnom vazdušnom saobraćaju su: Zakon o vazdušnom saobraćaju (Sl.list CG, br. 66/08) i Program bezbjednosti civilnog vazduhoplovstva Crne Gore, usvojen od Vlade Crne Gore u aprilu 2008. godine.

Ovlašćeni predstavnici Agencije za civilno vazduhoplovstvo, uz tehničku pomoć prestavnika Evropske konferencije civilnog vazduhoplovstva (ECAC), u postupku su izrade novog Programa bezbjednosti, sa pratećim priložima (Program kontrole kvaliteta, Trening program, Plan mjera u slučaju vanrednih situacija – Contingency Plan i dr.)

**56. Za koju vrstu aerodroma se važeći zakon primjenjuje? (npr.: civilni/vojni aerodromi, aerodromi na kojima se obavlja samo određena vrsta saobraćaja). Molimo vas navedite da li se važeći zakoni primjenjuju za sve aerodrome? Molimo vas da navedete nazive, ICAO i IATA oznake za aerodrome za koje se primjenjuju važeći zakoni. Ako se važeći zakoni ne primjenjuju za sve aerodrome, molimo vas da navedete za koje aerodrome se ne primjenjuju i zašto?**

Zakon se primjenjuje na sve civilne aerodrome registrovane u Crnoj Gori (Aerodrom Podgorica i Aerodrom Tivat).

Posebne mjere bezbjednosti, definisane Programom bezbjednosti civilnog vazduhoplovstva Crne Gore, primjenjuju se na aerodrome na kojima se obavlja javni vazdušni saobraćaj (Aerodrom Podgorica i Aerodrom Tivat).

Aerodrom Podgorica (ICAO oznaka: LYPG, IATA oznaka: TGD), Aerodrom Tivat (ICAO oznaka: LYTV, IATA oznaka: TIV).

**57. Da li se ECAC (Evropska konferencija civilnog vazduhoplovstva- EKCV) dokument br. 30 (dio II) na području sigurnosti u vazdušnom saobraćaju u potpunosti primjenjuje u Crnoj Gori? Ako da, da li je ECAC document br. 30 (DIO II) prenesen u nacionalno zakonodavstvo? Molimo navedite zakone koji se primjenjuju. Ako ih nema, navedite sadašnji nivo primjene ECAC dokumenta br. 30 (DIO II) i navedite rok za njegovu punu primjenu.**

Da, dokument ECAC Doc. 30 Part II u potpunosti se primjenjuje u Crnoj Gori.

Da, saglasno članu 3 Zakona o vazdušnom saobraćaju i ECAA sporazumu.

Dakle, ECAC Doc. 30 ima direktnu primjenu kroz član 3 Zakona o vazdušnom saobraćaju.

**58. Molimo navedite kada i gdje je ECAC posljednji put sprovela reviziju u Crnoj Gori (uključujući podatke kad su se posljednji put vršile revizije na podgoričkom i tivatskom aerodromu) i koji je bio obim te revizije?**

ECAC je vršio inicijalni pregled (audit) podgoričkog aerodroma, u periodu od 2. do 9. septembra 2008. godine, a u periodu od 20. do 27. jula 2009. godine „Follow up“ pregled podgoričkog aerodroma.

Tokom inicijalnog pregleda izvršena je kontrola kompletnog stanja bezbjednosti, kako na podgoričkom aerodromu, tako i u katering kompaniji na tom aerodromu i nacionalnom avio-prevoziocu „Montenegro Airlines“-u. U „Follow up“ pregledu ECAC se bavio pitanjima nadzora i kontrole subjekata vazdušnog saobraćaja, pripreme domaćih dokumenata – novog Programa bezbjednosti civilnog vazduhoplovstva Crne Gore, pregleda podgoričkog aerodroma u dijelu kontrole ulaska i KD kontrole putnika i prtljaga, kontrole parkiranih vazduhoplova i pristupa njima, kao i pregleda kompletne dokumentacije aerodroma. Dakle, u pitanju je bila sveobuhvatna revizija stanja bezbjednosti na podgoričkom aerodromu.

ECAC nije vršio pregled tivatskog aerodroma.

**59. Molimo objasnite kako se finansiraju mjere sigurnosti u vazduhoplovstvu?**

Mjere bezbjednosti u vazduhoplovstvu finansiraju se iz sredstava JP „Aerodromi CG“ i Budžeta Crne Gore.

**Međunarodne organizacije i konvencije**

**60. U kojim međunarodnim organizacijama na području vazduhoplovstva je vaša zemlja članica (ICAO, ECAC, JAA, Eurocontrol, tj. Međunarodna organizacija za civilno vazduhoplovstvo, Evropska konferencija civilnog vazduhoplovstva, Zajednička vazduhoplovna uprava evropskih zemalja, Evropska organizacija za bezbjednost vazdušne plovidbe)? Kada je vaša zemlja postala članica ovih organizacija? Možete li da navedete datum ulaska ili planirani datum za pristupanje organizacijama u kojima vaša zemlja nije članica?**

Crna Gora je postala punopravni član Međunarodne organizacije za civilno vazduhoplovstvo (ICAO) i potpisnica Čikaške konvencije o međunarodnom civilnom vazduhoplovstvu iz 1944. god. 13. marta 2007. godine.

Crna Gora je postala punopravni član Evropske organizacije za bezbjednost vazdušne plovidbe (EUROCONTROL) 1. jula 2007. godine.

Crna Gora je 09. juna 2006. godine potpisala „Multilateralni sporazum između Evropske zajednice i njenih država članica i Republike Albanije, Bosne i Hercegovine, Republike Bugarske, Republike Hrvatske, bivše Jugoslovenske Republike Makedonije, Republike Island, Republike Crne Gore, Kraljevine Norveške, Rumunije, Republike Srbije i Misije privremene uprave Ujedinjenih nacija na Kosovu, o uspostavljanju zajedničkog evropskog vazduhoplovnog područja“, koji je Skupština Crne Gore ratifikovala 09. oktobra 2007. godine.

Crna Gora je postala punopravni član Evropske konferencije civilnog vazduhoplovstva (ECAC) 25. juna 2008. godine.

Nakon ostvarivanja punopravnog članstva u Evropskoj konferenciji civilnog vazduhoplovstva (ECAC) i sprovedene procedure prihvatanja i potpisivanja Kiparskih aranžmana, Crna Gora je postala kandidat za punopravno članstvo u Udružene vazduhoplovne vlasti Evrope (JAA). S obzirom da je Evropska unija osnovala Evropsku organizaciju za sigurnost vazdušnog saobraćaja (EASA), i da je JAA prestala postojati 30.06.2009. godine, da bi se aktivnosti Crne Gore nastavile prema EASA, Crna Gora je 01.jula 2009.god. potpisala prestanak važenja Kiparskih aranžmana, i nakon toga, 08.jula 2009.god. godine potpisala sa EASA-om „Radni aranžman“.

**61. Koji je rok za primjenu ECAA sporazuma (o zajedničkom evropskom vazдушnom prostoru)? Da li je pripremljen Akcioni plan koji se prati u ovu svrhu? Koje aktivnosti su preduzete da bi se pratile preporuke ECAA Izvještaja o procjeni iz 2008. godine?**

Crna Gora je 09. juna 2006.god. potpisala ECAA sporazum, a Skupština Crne Gore isti je ratifikovala 09. oktobra 2007.godine.

Predlog Zakona o objedinjavanju određenih pravila za međunarodni prevoz vazduhom (Montrealska Konvencija), koji se odnosi na implementaciju prve faze ECAA Sporazuma, a koja nije vremenski ograničena, je usvojen na sjednici Skupštine Crne Gore, i očekuje se da



Ministarstvo inostranih poslova položi instrumente o pristupanju Međunarodnoj organizaciji civilnog vazduhoplovstva (International Civil Aviation Authority – ICAO) kao Depozitaru pomenute Konvencije.

Što se tiče ostalih Direktiva iz prve faze ECAA Sporazuma, usled specifičnosti crnogorskog zakonodavstva njih nije bilo moguće direktno transponovati u Zakon o vazдушnom saobraćaju (Sl. list Crne Gore, broj 66/08), te se trenutno radi na izradi pravilnika i drugih podzakonskih akata, čijim će donošenjem biti završena implementacija prve faze ECAA Sporazuma.

Očekuje se proces pristupanju Konvenciji bude završen do kraja 2009. godine, te da, shodno članu 53 stav 7 Konvencije otpočne njeno pravno dejstvo.

## **62. Kada se očekuje ratifikovanje Konvencije o objedinjavanju određenih propisa za međunarodni vazdušni prevoz (Montreal, 28. maj 1999. god)?**

Programom rada Vlade Crne Gore za 2009. godinu, predviđeno je donošenje Zakona o ratifikaciji Konvencije za objedinjavanje određenih pravila za međunarodni prevoz vazduhom (Montrealska konvencija), koja definiše bitne karakteristike novog vazduhoplovnog prava, u pogledu odgovornosti prevozioca, a koje je postalo sastavni dio prava Evropske Unije i čija obaveza donošenja proizilazi iz Nacionalnog plana integracija i ratifikovanog Multilateralnog sporazuma o zajedničkom vazдушnom prostoru (ECCA Sporazum).

Predlog Zakona je usvojen na sjednici Skupštine Crne Gore, i očekuje se da će Ministarstvo inostranih poslova položiti instrumente o pristupanju Međunarodnoj organizaciji civilnog vazduhoplovstva (International Civil Aviation Authority – ICAO) kao Depozitaru pomenute Konvencije.

Očekuje se proces pristupanju Konvenciji bude završen do kraja 2009. godine, te da, shodno članu 53 stav 7 Konvencije otpočne njeno pravno dejstvo.

## **SOCIJALNA I ZAŠTITA POTROŠAČA**

### **63. Koji su zahtjevi za bezbjednost i zaštitu zdravlja u sektoru vazdušnog saobraćaja? Koji su propisi za radno vrijeme mobilnih radnika u vazдушnom saobraćaju?**

Utvrđivanje zdravstvene sposobnosti vazduhoplovnog osoblja definisano je članom 111 Zakona o vazдушnom saobraćaju (Sl. list CG, br. 66/08). Ljekarske preglede može obavljati pravno i fizičko lice koje obavlja zdravstvenu djelatnost, ispunjava propisane uslove i koje za to ovlasti Agencija za civilno vazduhoplovstvo, uz prethodno pribavljenu saglasnost ministarstva nadležnog za poslove zdravlja, nakon čega ovlašćeno lice izdaje uvjerenje o zdravstvenoj sposobnosti.

Radno vrijeme, vrijeme leta i odmora članova posade vazduhoplova definisano je članom 117 Zakona o vazдушnom saobraćaju (Sl. list CG, br. 66/08). Ovim članom je definisano da radno vrijeme članova posade vazduhoplova u javnom i vazдушnom saobraćaju i drugim komercijalnim djelatnostima u vazдушnom saobraćaju ne može iznositi više od 2000 sati tokom kalendarske godine, kao i da vrijeme leta istih ne može iznositi više od 900 sati tokom kalendarske godine. Takođe je definisan period u kome član posade ima pravo da bude oslobođen svih dužnosti, kao i dužina trajanja godišnjeg odmora.

**64. Postoje li posebni propisi za zaštitu potrošača (pravni i administrativni) u sektoru vazdušnog saobraćaja, kao što su paket aranžmani? Postoje li propisi za ostvarivanje prava na kompenzaciju i pomoć putnicima u slučaju uskraćenog ukrcanja, otkazivanja leta ili velikih kašnjenja letova? Postoje li (pravni i administrativni) propisi koji štite prava osoba sa posebnim potrebama i osoba sa smanjenom mobilnošću kada putuju u vazdušnom saobraćaju? Postoje li posebna nacionalna tijela koja su zadužena za sprovođenje prava koja su pomenuta u ovom pitanju?**

Uslovi prevoza, između avio prevoznika i putnika, kao ugovornih strana, su usklađeni sa IATA regulativom u ovoj oblasti, a budući da je Montenegro Airlines član IATA-e, isti se po tom osnovu primjenjuju.

Turističke agencije koje se bave organizovanjem paket aranžmana su u obavezi da svoje putnike upoznaju sa uslovima putovanja koji u potpunosti definišu prava i obaveze ugovornih strana.

Vezano za propise koji se tiču ostvarivanja prava na kompenzaciju i pomoć putnicima u slučaju uskraćenog ukrcanja, otkazivanja leta ili velikih kašnjenja letova u međunarodnom saobraćaju, u Crnoj Gori je na snazi Zakon o obligacionim odnosima i osnovama svojinsko-pravnih odnosa u vazdušnom saobraćaju (Sl. list SRJ, br. 12/98), koji se bazira na Varšavskoj Konvenciji iz 1929. godine. Napominjemo da je usvojen Zakon o ratifikaciji Konvencije za objedinjavanje određenih pravila za međunarodni prevoz vazduhom (Montrealska konvencija).

„Montenegro Airlines” ima pravilnike o prihvatu, otpremi i prevozu invalidnih lica a koja su u skladu sa rezolucijama IATA-e.

**65. Koji propisi se odnose na odgovornost avio prevoznika u slučaju nesreća?**

U Crnoj Gori je na snazi Zakon o obligacionim odnosima i osnovama svojinsko-pravnih odnosa u vazdušnom saobraćaju (Sl. list SRJ, br. 12/98) kojim se definiše odgovornost prevozioca u vazdušnom saobraćaju, a koji se primjenjuju shodno tački 4 Odluke o proglašenju nezavisnosti Republike Crne Gore (Sl.list CG, br. 36/06).

Treba napomenuti da je Programom rada Vlade Crne Gore za 2009.godinu predviđeno donošenje novog Zakona o obligacionim odnosima i osnovama svojinsko pravnih odnosa u vazdušnom saobraćaju. Isti će biti donesen do kraja godine.

Takođe, nacionalni Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju (Sl. list RCG, br. 46/07) se, između ostalog, odnosi na osiguranje vlasnika, odnosno korisnika vazduhoplova od odgovornosti za štetu pričinjenu trećim licima (član 2 stav 1 tačka 3) i obavezno osiguranje putnika u javnom saobraćaju od posledica nesrećnog slučaja (Član 17 stav 2 tačka ). Ovim Zakonom su definisane i najniže osigurane sume na koju može biti ugovoreno osiguranje putnika u javnom prevozu od posledica nesrećnog slučaja (član 19) kao i najniža visina osigurane sume za štetu pričinjenu trećim licima (čl. 34 i 35).

**Administrativni kapaciteti:**

**66. Molimo opišite tijela koja su odgovorna za upravljanje civilnim vazduhoplovstvom u Crnoj Gori navodeći njihove nazive, pravni i regulatorni status i odnos između tih tijela. Molimo navedite broj zaposlenih u svakom tijelu. Kako je organizovana obuka zaposlenih? Kako se ova tijela finansiraju?**

Tijela koja su odgovorna za upravljanjem civilnim vazduhoplovstvom u Crnoj Gori su:

- Ministarstvo saobraćaja, pomorstva i telekomunikacija
- Savjet Agencije za civilno vazduhoplovstvo Crne Gore
- Agencija za civilno vazduhoplovstvo Crne Gore
- Agencija za kontrolu letenja Srbije i Crne Gore d.o.o

Ministarstvo saobraćaja, pomorstva i telekomunikacija vrši upravni i inspeksijski nadzor nad Agencijom za civilno vazduhoplovstvo i subjektima iz oblasti vazduhoplovne privrede, donosi zakonske i podzakonske akte i trasira međunarodnu, multilateralnu i bilateralnu aktivnost u ovoj oblasti. Takođe glavni je nosilac aktivnosti, u integrativnim procesima harmonizacije zakonodavstva sa regulativom Evropske Unije u segmentu vazdušnog saobraćaja.

Savjet Agencije za civilno vazduhoplovstvo Crne Gore, u skladu sa članom 9 stav 4 Zakona o vazdušnom saobraćaju (Sl.list CG, br. 66/08) obavlja sledeće poslove:

- donosi Statut Agencije i druge opšte akte,
- donosi godišnji program rada i razvoja Agencije,
- donosi finansijski plan i završni račun Agencije,
- raspisuje konkurs za izbor direktora, imenuje i razrješava direktora, uz saglasnost Ministarstva saobraćaja, pomorstva i telekomunikacija,
- odlučuje o drugim pitanjima u skladu sa Zakonom o vazdušnom saobraćaju i Statutom Agencije.

Članovi Savjeta Agencije, u skladu sa članom 9 stav 5 Zakona o vazdušnom saobraćaju imaju pravo na mjesečnu naknadu za svoj rad, koja se isplaćuje iz sredstava Agencije, u skladu sa Statutom agencije.

Agencija za civilno vazduhoplovstvo, u skladu sa članom 6 Zakona o vazdušnom saobraćaju obavlja sledeće poslove:

- certifikovanje i stručni nadzor u smislu kontinuiranog ispunjavanja uslova za obavljanje vazdušnog saobraćaja i drugih djelatnosti u vazdušnom saobraćaju,
- izdavanje operativnih licenci i uvjerenja o sposobnosti (ispunjenost propisanih uslova za sigurno korišćenje vazduhoplova) i odobravanje operativnih priručnika vazdušnom prevozniku,
- određivanje organizacije za proizvodnju vazduhoplova, djelova i uređaja vazduhoplova u Crnoj Gori,
- određivanje pravnih ili fizičkih lica koja obavljaju ljekarske preglede vazduhoplovnog osoblja,
- određivanje školskih centara i programa za osposobljavanje vazduhoplovnog osoblja, vazduhoplova i aerodroma,
- određivanje vazdušnih puteva i ruta, na predlog provajdera vazduhoplovnih usluga,
- vođenje propisanih registara i evidencija,
- učestvovanje u međunarodnim aktivnostima, uključujući i procese pregovaranja kod međunarodnih ugovora,
- predstavljanje Crne Gore u Organizaciji međunarodnog civilnog vazduhoplovstva (ICAO) i drugim međunarodnim organizacijama i institucijama iz oblasti vazdušnog saobraćaja,
- učestvovanje u radu stručnih tijela i radnih grupa pri međunarodnim organizacijama i institucijama iz oblasti vazdušnog saobraćaja,
- saradnje sa inostranim tijelima nadležnim za vazdušni saobraćaj,
- pripremanje stručnih osnova za: izradu podzakonskih akata, planova, programa, registra, visine naknade i druge stručne osnove za akte koje donosi Vlada i Ministarstvo saobraćaja, pomorstva i telekomunikacija u skladu sa Zakonom o vazdušnom saobraćaju,

- rješavanje pitanja i prigovora, razmatranje inicijative i donošenje procedura i normi iz domena zaštite interesa i prava korisnika usluga,
- obavlja i druge poslove u skladu sa Zakonom o vazdušnom saobraćaju, drugim propisima i Statutom agencije.

Sredstva za obavljanje i razvoj djelatnosti Agencije obezbjeđuju se, u skladu sa članom 11 stav 4 Zakona o vazdušnom saobraćaju, iz:

- prihoda od djelatnosti Agencije,
- dijelu naknade definisanom u članu 122 stav 4 Zakona o vazdušnom saobraćaju, koji se tiče rutnih, terminalnih i drugih naknada koje plaćaju korisnici usluga,
- dijela naknade koju plaćaju operatori vazduhoplova po toni prevezene robe u civilnom vazdušnom saobraćaju,
- dijela naknade koju plaćaju putnici u civilnom vazdušnom saobraćaju u odlasku,
- drugih izvora u skladu sa Zakonom o vazdušnom saobraćaju.

Agencija posebnu pažnju usmjerava ka učešću u svim oblicima međunarodne saradnje: članstvu u međunarodnim organizacijama iz oblasti vazdušnog saobraćaja, te brojnim učešćima svojih predstavnika na stručnim i savjetodavnim skupovima, seminarima, on-job treninzima, forumima i radionicama.

Predstavnici Agencije participirali su na slijedećim sastancima i obukama: **ECAC** (ECAC Directors General Meeting, ECAC Forum, ECAC Meeting (ANCAT/75), Workshop on Security Measures for Passenger and Cabin Baggage, ECAC Workshop screener certification, ECAC 7th Security Forum); **EUROCONTROL** (Provisional Council, Stakeholder Consultancy Group, Enlarged Committee, LCIP Workshop, Mode S Information Day); **JAA** (SAFA Training); **EASA** (EASA Management Board\*, EASA NSA Partnership meeting, Meetings on JAA/non EASA countries, EASA International Cooperation Forum); **ECAA** (ECAA Joint Committee.); **IATA** (SMS Implementation Workshop); **Single Sky Committee** \*.

Od posebnog značaja je aktivno učešće u 3 aktuelna projekta evropske zajednice i obuke koje se u okviru njih realizuju: **EASA CARDS Project Seminar**, **ISIS** (1<sup>st</sup> ISIS Governing Body, ISIS Kick-Off Meeting and Workshop on „Capacity building of the NSA“, ISIS Kick-Off Meeting and Workshop „Training Standards“), i **CARDS Regional Project in aviation**.

U toku je realizacija ECAC-ovog programa tehničke pomoći na usavršavanju Nacionalnog programa bezbjednosti civilnog vazduhoplovstva (NCASP), Nacionalnog Programa kontrole kvaliteta bezbjednosti civilnog vazduhoplovstva (NCASQCP) i Plana mjera u vanrednim situacijama uzrokovane aktima nezakonitog ometanja (Contingency Plan),

Takođe, u okviru tehničke saradnje sa ECAC-JAA TO, UCV-u su za potrebe edukacije i stručnog osposobljavanja 7 zapošljenih, za 2009.god., dodjeljena ukupno 22 mjesta za 16 različitih obuka.

Treba pomenuti da su zapošljeni u Agenciji, u proteklom periodu pohađali i obuku koju je organizovala Uprava za kadrove Vlade Crne Gore: British Council – Skills for EU 1, obuka o Evropskoj uniji (Evropska unija, Pravni sistem i pravni akti Evropske Unije, Sporazum o stabilizaciji i pridruživanju, Podrška EU u procesu pridruživanja).

Organizacioni sistem Agencije za civilno vazduhoplovstvo utvrđen je sistematizacijom sa 35 službeničkih i namješteničkih mjesta.

Agencija za kontrolu letenja Srbije i Crne Gore d.o.o , kao privredno društvo sa osnivačkim kapitalom države Crne Gore u iznosu od 8% i države Srbije u iznosu od 92%, pruža usluge kontrole letenja u vazdušnom prostoru Crne Gore. Osnivači Agencije učestvuju u upravljanju privrednim društvom, diobi dobiti i snošenju rizika poslovanja srazmjerno udjelima u osnivačkom kapitalu, pri čemu su u organima društva , skupštini i upravnom odboru zastupljeni predstavnici resornih ministarstava i ministarstva finansija obje države, dok direktor i zamjenik direktora ne mogu biti iz iste države osnivača. Trnutno je direktor Agencije za kontrolu letenja Srbije i Crne Gore iz Republike Srbije, dok je zamjenik direktora iz Crne Gore.

Od ukupnog broja zaposlenih u Agenciji za kontrolu letenja Srbije i Crne Gore d.o.o.(855) u TMA Podgorica i AKL Tivat zaposleno je 92 radnika.

## F. Pomorski saobraćaj

**67. Koja je zastava upisa tonaže u vlasništvu države, na osnovu tipa plovila (brod za tekući rasuti teret, brod za suvi rasuti teret, kontejnerski brod, brod za generalni teret, RO/RO brod, brod za suvi teret), na osnovu broja plovila i po nosivosti u metričkim tonama?**

U upisnike brodova upisano je 12 brodova (18994 DWT i 28362 GT), od čega je registrovano je 8 brodova pod crnogorskom zastavom (10048 DWT i 8361 GT) i 4 broda pod stranom zastavom (8946 DWT i 20001 GT).

Brodovi za suvi rasuti teret

- Zastava Crne Gore; 1 brod; 4678 DWT i 3287 GT
- Zastava Hondurasa; 1 brod; 3220 DWT i 2193 GT
- Zastava Slovačke; 1 brod; 3220 DWT i 2193 GT

Brodovi za generalni teret

- Zastava Crne Gore; 2 broda; 3900 DWT i 3418 GT

RO-RO brodovi

- Zastava Crne Gore; 4 broda; 750 GT
- Zastava Bahama; 2 broda; 2506 DWT i 15615 GT

Brodovi za suvi teret

- Zastava Crne Gore; 1 brod; 1470 DWT i 906 GT

**68. Kako se primjenjuju pravila o konkurenciji za sektor linijskog brodarstva? Postoje li zakoni koji uređuju izbor operatera i kompenzacije za javne pomorske usluge?**

U linijskoj plovidbi za međunarodne i domaće putničke linije ne postoje ograničenja koja onemogućavaju tržišnu konkurenciju. Ne postoje zakoni koji uređuju izbor operatera i kompenzacije za javne pomorske usluge.

**69. Koji propisi uređuju pravo na slobodu pružanja usluga u međunarodnom i domaćem pomorskom saobraćaju (pomorska kabotaža)?**

Sloboda pružanja usluga u međunarodnom pomorskom saobraćaju je obezbijeđena i uređena odredbama Konvencije UN o pravu mora koju je Crna Gora sukcesijom ratifikovala 2006. godine, Zakona o moru (Sl. list CG, br. 17/07), Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (Sl. list SRJ, br. 12/98, 44/99, 74/99 i 73/00), Zakona o jahtama (Sl. list CG, br. 46/07) i Zakona o lukama (Sl. list CG br. 51/08).

Članom 6 Zakona o moru propisano je da kabotažu, odnosno prevoz stvari i putnika između domaćih luka mogu vršiti samo brodovi, jahte ili čamci domaće državne pripadnosti.

Kabotažom se ne smatra prevoz lica stranom jahtom ili stranim čamcem ako se taj prevoz obavlja bez naknade.

Izuzetno Ministarstvo saobraćaja, pomorstva i telekomunikacija može odobriti:

- stranom brodu prevoz praznih kontejnera u njihovoj eksploataciji između domaćih luka, uz uslov uzajamnosti,
- stranom brodu, jahti ili čamcu prevoz lica i stvari između domaćih luka ako to zahtijeva privredni interes Crne Gore.

**70. Koji su uslovi za registraciju plovila (zahtjevi o vlasništvu za prvu, i gdje je relevantno, za drugu registraciju, menadžmentu, državljanstvu posade)?**

Čl. 210-417 Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (Sl. list SRJ, br. 12/98, 44/99 i 73/00) odnose se na upis brodova. U upisnik brodova mora biti upisan brod koji je u cjelini u svojini pravnog lica sa sjedištem u Crnoj Gori ili državljanina Crne Gore sa prebivalištem u Crnoj Gori.

Osim toga u upisnik brodova može biti upisan: brod koji je u cjelini ili dijelom u svojini stranog lica ili državljanina Crne Gore sa prebivalištem u inostranstvu, a brodar tog broda je pravno lice sa sjedištem u Crnoj Gori ili državljanin Crne Gore sa sjedištem u Crnoj Gori pod uslovom da se sa zahtjevom crnogorskog brodarara za upis tog broda u upisnik brodova saglasi njegov vlasnik; brod koji je u cjelini ili dijelom u svojini stranih lica pod uslovom da Crna Gora vrši kontrolu nad brodom.

Za izdavanje dozvole za upis stranog broda u crnogorski upisnik brodova vlasnik, odnosno brodar je dužan da podnese rješenje o odobrenju privremenog uvoza broda po osnovu zakupa i jedinstvenu carinsku ispravu za privremeni, odnosno redovan uvoz broda.

Rješenje kojim se odbija upis broda ne mora da sadrži razloge zbog kojih je upis odbijen.

U upisnik brodova u izgradnji može se na zahtjev vlasnika broda upisati brod koji se gradi u crnogorskom brodogradilištu.

Brodovi se upisuju u sljedeće upisnike - za upis pomorskih brodova: upisnik pomorskih trgovačkih brodova, upisnik pomorskih ribarskih brodova i upisnik pomorskih javnih brodova - za upis brodova unutrašnje plovidbe: upisnik brodova unutrašnje plovidbe i upisnik javnih brodova unutrašnje plovidbe - za upis broda u gradnji postoji upisnik pomorskih brodova u gradnji i upisnik brodova unutrašnje plovidbe u gradnji.

Ne može se upisati u crnogorski upisnik brodova brod koji je upisan u strani upisnik brodova.

Brod se briše iz upisnika brodova: ako je propao ili se pretpostavlja da je propao; ako više ne ispunjava gore navedene uslove; ako se trajno povuče iz plovidbe; ako se upiše u drugi upisnik brodova koji se vodi u Crnoj Gori.

Upis u upisnik brodova vrši se na osnovu rješenja nadležnog suda (Privredni sud u Podgorici) i lučke kapetanije.

U upisnik brodova mogu se upisati: stvarna prava, ugovorno založno pravo na brodu, pravo zakupa broda, brodarski ugovor na vrijeme za cijeli brod i pravo preče kupovine.

Prvi upis u upisnik brodova je upis broda koji do tada nije bio upisan u crnogorski upisnik brodova.

Brod može biti u svojini domaćeg ili stranog fizičkog ili pravnog lica. Brod koji je u svojini stranog pravnog ili fizičkog lica može imati crnogorsku državnu pripadnost uz gore navedene uslove. Pravo svojine i ugovorno založno pravo na brodu i brodu u gradnji mogu se steći, prenijeti, ograničiti i ukinuti jedino upisom u upisnik brodova. Pravo svojine i ugovorno založno pravo mogu se upisati na brod u cjelini ili na udio u brodu određen.

Član posade na brodu pod crnogorskom zastavom mora imati pomorsku knjižicu ili dozvolu za ukrcanje, bez obzira na državljanstvo osim zapovjednika broda koji mora imati crnogorsko državljanstvo.

Članovima 3-19 Zakona o jahtama (Sl. list CG, br. 46/07) propisan je upis jahti u Registar jahti. Jahta se može upisati u Registar jahti ako nije upisana u drugi registar. U Registar jahti mora se upisati jahta u vlasništvu domaćih privrednih društava, pravnih lica i preduzetnika ili fizičkih lica, dok se jahta u vlasništvu stranih pravnih ili fizičkih lica može upisati u Registar.

U Registar jahti se može upisati jahta za koju je zaključen "bareboat charter" na ime unajmitelja za period trajanja "bareboat charter-a". Jahta se može upisati na ime vlasnika, na ime jednog od suvlasnika ili na sve suvlasnike

Jahta se briše iz Registra jahti rješenjem organa uprave ispunjavanjem jednog od sljedećih uslova: na zahtjev vlasnika; ako je jahta propala ili se pretpostavlja da je propala; ako se jahta trajno povuče iz upotrebe; ako se jahta upiše u drugi registar; ako jahta više ne ispunjava uslove o upisu u Registar; ako se izvrši prepravka ili dogradnja na jahti bez prethodne pismene saglasnosti organa uprave i ako protekne više od 30 dana od dana isticanja važnosti Sertifikata o registraciji.

U skladu sa čl. 413-415 Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, čl. 15-24 Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (Sl. list CG, br. 17/78, 8/79, 19/87, 22/90 i 13/91) i čl. 42-56 Uredbe o čamcima (Sl. list CG, br. 51/04) čamci i ploveća postrojenja se upisuju u upisnik čamaca koji vodi Ministarstvo saobraćaja, pomorstva i telekomunikacija - Odsjeci lučkih kapetanija Bar i Kotor sa ispostavama na čijem se području nalazi prebivalište, odnosno sjedište vlasnika čamca.

Čamci koji se stalno ili pretežno zadržavaju ili plove unutrašnjim morskim vodama ili teritorijalnim morem, bez obzira na sjedište odnosno prebivalište vlasnika čamca moraju se upisati u upisnik čamaca.

U upisnik čamaca može se upisati čamac koji je u cjelini ili dijelom u svojini stranog fizičkog ili pravnog lica, lica bez državljanstva ili državljanina Crne Gore koji nema prebivalište u Crnoj Gori ako čamac pretežno boravi na moru Crne Gore.

**71. U kojoj mjeri se tehnički i socijalni standardi zasnivaju na mjerama koje su usaglašene u Međunarodnoj pomorskoj organizaciji tj. Međunarodnoj organizaciji rada?**

Tehnički i socijalni standardi su usklađeni sa Zakonom o lukama (Sl. list CG, br. 51/08), Zakonom o jahtama (Sl. list CG, br. 46/07), Zakonom o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (Sl. list SRJ, br. 12/98, 44/99 i 73/00) i Zakonom o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (Sl. list CG, br. 17/78, 8/79, 19/87, 22/90 i 13/91), kao i odgovarajućim podzakonskim aktima i tehničkim pravilima Uprave pomorske sigurnosti. Potpuna usaglašenost će se postići donošenjem i primjenom Zakona o zaštiti mora od zagađenja sa plovnih objekata, Zakona o sigurnosti i bezbjednosti plovidbe i Zakona o obligacionim odnosima u pomorstvu.

**72. Postoje li nacionalni zakoni, naročito na polju finansija, koji su sastavljeni da bi se podstakla registracija plovila u nacionalnom registru?**

Procedura registra i upisa brodova i jahti u nacionalnim registrima predstavljena je u odgovoru na pitanje 70. Za sada ne postoji promocija registracije brodova i jahti u fiskalnom sistemu.

**73. U kojoj mjeri se sigurnosni i ekološki propisi i standardi zasnivaju na mjerama usaglašenim u Međunarodnoj pomorskoj organizaciji, Međunarodnoj organizaciji rada ili nekim drugim međunarodnim organizacijama? Da li su dozvoljena neka odstupanja brodovima koji plove pod vašom nacionalnom zastavom? Da li vaša zemlja koristi usluge nekog klasifikacionog društva? U kojoj mjeri? Navedite koje klasifikaciono društvo klasifikuje svaki brod koji plovi pod vašom nacionalnom zastavom? Navedite detaljne rezultate aktivnosti vaše državne lučke kontrole u prošloj kalendarskoj godini. Opišite kako funkcioniše sistem za praćenje i informacioni sistem za vaš pomorski saobraćaj.**

Propisi i standardi koji uređuju područje sigurnosti plovidbe odgovaraju standardima Međunarodne pomorske organizacije, Međunarodne organizacije rada i drugim međunarodnim organizacijama.

Nijesu dozvoljena nikakva odstupanja brodovima koji plove pod crnogorskom zastavom.

Crna Gora za sada ne koristi usluge nijednog klasifikacionog društva, ali je započeta procedura zaključivanja sporazuma o pružanju usluga brodovima koji plove pod crnogorskom zastavom sa pojedinim članicama IACS-a shodno IMO Rezoluciji A.739(18).

U periodu od 01.01.2008. godine do 31.12.2008.godine izvršeno je ukupno 97 kontrolnih pregleda i 843 inspekcijskih pregleda (657 redovnih pregleda i 186 vanrednih pregleda), od čega je:

- |   |      |
|---|------|
| 1) inspekcijskih pregleda na brodovima                                | 272  |
| na domaćim brodovima  | 37   |
| na stranim brodovima  | 235  |
| 2) inspekcijskih pregleda na čamcima                                  | 370  |
| na čamcima za privredne svrhe   | 73   |
| na čamcima za sport i razonodu  | 197  |
| na stranim čamcima  | 100  |
| 3) inspekcijskih pregleda na plovnim putevima, lukama i morskom dobru | 201. |

Uprava pomorske sigurnosti vrši nadzor i upravljanje pomorskim saobraćajem kroz sljedeće podsisteme VTMS-a ( Vessel Traffic Monitoring and Information System):

- 1) Pomorska radio služba preko Obalne radio stanice "Barradio" vrši poslove koji se odnose na zaštitu ljudskih života na moru, sigurnost plovidbe i luka, praćenje i analiza parametara vezanih za meteorologiju i hidrografiju od značaja za sigurnost plovidbe, razmijena informacija o kretanju brodova sa opasnim teretom u okviru "Adriatic report" sistema, izvršavanja obaveza globalnog pomorskog sigurnosnog sistema "GMDSS", pružanje komunikacije prilikom medicinske pomoći brodovima, emitovanja radio oglasa i upozorenja za pomorce, emitovanje vremenskih izvještaja i pružanjem radio telefonskih usluga i posredovanje ka javnoj PTT mreži.  
Ovu službu koristi i MRCC Bar (Maritime Rescue Coordination Centre ) u izvršavanju obaveza Globalnog pomorskog sigurnosnog sistema GMDSS (Global Maritime Distress Safety System ) i pokrivanja morskih područja A1 i A2, odgovarajućom VHF i MF radio telekomunikacionom opremom. U sklopu GMDSS-a instalirane su sljedeće komponente: VHF, MF, Navtex, DSC (VHF i MF) i Inmarsat C oprema. U MRCC Bar se primaju i SSAS (Ship security alert system) poruke sa brodova koji plove pod crnogorskom zastavom, a koji imaju instaliran sistem u skladu sa poglavljem XI-2/6 SOLAS Konvencije.
- 2) AIS (Automatic Identification System) podsistem se sastoji od jedne AIS bazne stanice koja se nalazi na Obalnoj stanici i ne pokriva u potpunosti crnogorsku obalu (područje Bokotorskog zaliva). AIS podatke osim Uprave pomorske sigurnosti koriste i Uprava pogranične policije i Ministarstvo odbrane. Takođe podaci se dijele preko sistema MSSIS (Maritime Safety and Security Information System).
- 3) LRIT (Long Range Identification and Tracking) podsistem je u fazi implementacije. Uprava pomorske sigurnosti ovlastila je tri kompanije za testiranje LRIT brodske opreme i u junu 2009. godine, potpisala je jednogodišnji ugovor sa privatnom kompanijom za pružanje LRIT usluga. Evropskoj komisiji je 2. decembra 2008. godine, upućen zahtjev za pristup LRIT data centru Evropske unije (EU LRIT DC).
- 4) Radio goniometar (RDF – Radio Direction Finding) je instaliran na Obalnoj stanici za potrebe MRCC Bar i koristi se u akcijama traganja i spašavanja na moru.

Uprava pomorske sigurnosti ne posjeduje sopstvene telekomunikacione linkove za povezivanje postojećih podsistema. Trenutno se koriste iznajmljeni linkovi od strane trećih lica.

#### **74. Postoje li zakoni o radu luka i pravu na pružanje lučkih i pomoćnih usluga za rad luka? Koje su glavne odredbe tih zakona? Ko i kako sprovodi te zakone?**

Zakonom o lukama (Sl. list CG, br. 51/08) uređuje se pitanje podjele luka, upravljanje, naknade, koncesija i red u luci.



Članom 2 ovog zakona je propisano da je luka dobro u opštoj upotrebi i da je dostupna na korišćenje pod jednakim uslovima svim zainteresovanim fizičkim i pravnim licima u skladu sa zakonom. Lučko zemljište i infrastruktura su u državnoj svojini. Zakonom je regulisana podjela luka prema vrsti pomorskog saobraćaja, namjeni i značaju.

Korišćenje luka i pružanje lučkih usluga, izgradnja, rekonstrukcija i održavanje luka, kao i obavljanje ostalih djelatnosti, vrši se na osnovu koncesije. Odluku o dodjeli koncesije donosi Vlada u skladu sa propisima koji uređuju oblast koncesija i daje se na rok do 30 godina. Izuzetno, koncesija se može dati najviše do 60 godina, uz saglasnost Skupštine Crne Gore.

Lukama od nacionalnog značaja upravlja poseban organ uprave koji je osnovan shodno Zakonu o lukama. Uredbom o organizaciji i načinu rada državne uprave ( Sl. List CG, br 59/09 ) , regulisano je da Lučka uprava vrši poslove uprave koji se odnose na luke od nacionalnog značaja: brigu o izgradnji, rekonstrukciji, održavanju, upravljanju, zaštiti i unapređenju luka; nadzor nad korišćenjem luke, pružanje lučkih usluga i obavljanje ostalih djelatnosti u luci; kontrolu nad izgradnjom, rekonstrukcijom, održavanjem i zaštitom lučke infrastrukture i suprastrukture; obezbjeđenje uslova za obavljanje pomorskog saobraćaja i lučkih usluga u luci i na sidrištu luke; primjenu domaćih propisa, međunarodnih sporazuma i standarda koji se odnose na luke; pripremu planova razvoja luka koje donosi Vlada; obezbjeđenje poslovanja luke u skladu s tržišnim principima; pripremu kriterijuma za utvrđivanje visine naknade za korišćenje lučke infrastrukture; pripremu koncesionog akta, učestvovanje u postupku za dodjelu koncesije i zaključivanje ugovora o koncesiji; odobravanje iznosa naknade za lučke usluge na osnovu maksimalno utvrđenog iznosa ove naknade; kontrolu izvršavanja ugovora o koncesiji; regulaciju i koordinaciju odnosa i aktivnosti između koncesionara; održavanje i korišćenje lučke suprastrukture koja je u državnoj svojini i koja nije data u koncesiju; pripremu sadržaja i načinu vođenja registra koncesije; utvrđivanje maksimalnog iznosa naknada za lučke usluge; pokretanje postupka za dodjelu koncesije; zaključivanje ugovora o koncesiji sa izabranim ponuđačem; obezbjeđivanje da koncesionar bude upisan u registar koncesija; obezbjeđivanje koncesionaru ispunjavanje uslova u skladu sa međunarodnim i domaćim propisima kojima se reguliše zaštita ljudskih života na moru; obezbjeđenje ispunjavanja uslova utvrđenih međunarodnim i domaćim propisima kojima se reguliše sprječavanje zagađivanja životne sredine s brodova, zaštita morske sredine i priobalnog područja i civilna odgovornost za štetu izazvanu zagađenjem, kao i druge poslove koji su joj određeni u nadležnost.

Lukama od lokalnog značaja upravlja Javno preduzeće za upravljanje morskim dobrom.

Nadzor nad sprovođenjem ovog zakona vrši Ministarstvo saobraćaja, pomorstva i telekomunikacija a poslove inspekcijskog nadzora vrši Inspekcija bezbjednosti plovidbe.

**75. Postoje li zakoni koji ograničavaju pristup slobodi pružanja usluga u međunarodnom pomorskom saobraćaju? Koje su glavne odredbe tih zakona i ko ih sprovodi?**

Ne postoje zakoni koji ograničavaju pristup slobodi pružanja usluga u međunarodnom pomorskom saobraćaju.

**76. Postoje li sporazumi o podjeli tereta sa trećim zemljama? Koje su glavne odredbe tih sporazuma?**

Ne postoje sporazumi Crne Gore o podjeli tereta sa trećim zemljama.

**77. Molimo navedite da li je uspostavljen pomorski registar ili se planira njegovo uspostavljanje.**

Postojeći upisnici i registri su predstavljeni u odgovoru na pitanje 70. Međunarodne tehničke procedure i standardi koji se odnose na registraciju brodova će se potpuno usaglasiti donošenjem i primjenom Zakona o sigurnosti i bezbjednosti plovidbe. Osim toga, u narednom periodu Vlada će razmotriti mogućnost obezbjeđenja povoljnih fiskalnih mjera koje će predstavljati podsticaj za upis brodova u crnogorski registar.

**78. Koji zakoni postoje u vezi sa osiguranjem od rizika usljed zagađenja mora? Koji zakoni postoje u vezi sa primjenom sankcija za one koji su odgovorni za zagađenje mora?**

Čl. 876 – 888 Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi ( Sl. list SRJ, br. 12/98, 44/99 i 70/03) propisana je odgovornost za oštećenje stvari i zagađenje životne sredine i odgovornost za zagađivanje od izliva ulja koji se prevozi kao teret od strane pomorskog broda.

Članom 42 stav 1 tačka 15 Zakona o jahtama (Sl. list CG, br. 46/07), kazniće se za prekršaje propisanom novčanom kaznom pravno lice, odgovorno lice u pravnom licu, preduzetnik i fizičko lice ako ne posjeduju sredstva i spremišta za skladištenje za sprečavanje zagađenja mora, a zagađuju more ili životnu sredinu.

Zakonom o morskome dobru (Sl. list CG, br. 14/92) kazniće se propisanom novčanom kaznom pravno lice i odgovorno lice u pravnom licu ako u morsko dobro ispuštaju opasne i štetne materije i ako u morsko dobro ispušta štetne materije i otpadne vode bez odobrenja nadležnog organa.

Osim navedenih posebnih zakona, pitanje osiguranja od rizika i primjene sankcija za one koji su odgovorni je regulisano u domenu opštih propisa i dati su u odgovorima na pitanja 3 i 13 Poglavlja 27.

Vlada je planirala da u toku ove godine utvrdi Predlog zakona o zaštiti mora od zagađenja sa plovnih objekata na osnovu koga će se donijeti Nacionalni plan intervencija kod iznenadnog zagađenja mora. Legislativa u ovoj oblasti će se zaokružiti u toku 2010. godine ratifikacijom Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu izazvanu zagađivanjem naftom (CLC) i Protokola iz 2003 na Međunarodnu konvenciju o osnivanju Fonda iz 1992, Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu od zagađivanja mora brodskim gorivom, 2001 (BUNKER Konvencija) i Međunarodne konvencije o odgovornosti i nadoknadi za štetu prouzrokovanu prilikom prevoza morem opasnih i štetnih materija, 1996 (HNS Konvencija) .

**79. Pošto je potpisnica SOLAS Konvencije/poglavlje XI/2 i ISPS Kodeksa, kakva je situacija u Crnoj Gori vezano za bezbjednost na moru?**

Uredbom o bezbednosnoj zaštiti trgovačkih brodova i luka otvorenih za međunarodni saobraćaj u državnoj zajednici Srbija i Crna Gora (Sl. list CG, br. 32/2004), uređuju se obaveze države koje proizilaze iz Međunarodne konvencije o zaštiti ljudskih života na moru i Međunarodnog pravilnika o bezbjednosti brodova i lučkih postrojenja, koje se odnose na luke otvorene za međunarodni saobraćaj i brodove koji plove u međunarodnoj plovidbi.

Uredba je usklađena sa odredbama XI-2 SOLAS Konvencije i Međunarodnim kodeksom za bezbjednost brodova i lučkih postrojenja (ISPS CODE) i od dana donošenja (02.07.2004. godine) se u potpunosti primjenjuje.

**80. SOLAS Poglavlje XI/2 i ISPS Kodeks (tzv. specijalne mjere za unaprijeđenje bezbjednosti na moru) su na snazi za međunarodna putovanja od 1. jula 2004. Kako se zahtjevi koji su definisani ovim dokumentima primjenjuju zakonski i u praksi u vašoj zemlji?**

Uredbom o bezbednosnoj zaštiti trgovačkih brodova i luka otvorenih za međunarodni saobraćaj u državnoj zajednici Srbija i Crna Gora (Sl. list SCG, br. 32/04) je regulisano:

- odgovarajući stepen bezbjednosti za luke,
- odgovarajući stepen bezbjednosti koji treba da primjenjuju brodovi koji viju domaću zastavu kada uplovljavaju u luke pojedinih država ugovornica SOLAS Konvencije,
- obaveza izrade i odobravanje procjene bezbjednosti broda i luke,
- izdavanje Izjave o bezbjednosti luke,
- izdavanje Međunarodnog svjedočanstva o bezbjednosti broda,
- obaveza obavještavanja Međunarodne pomorske organizacije, shodno odredbama poglavlja XI-2 SOLAS Konvencije i dijela A ISPS Kodeksa,
- obaveza i uslovi koji se odnose na priznate organizacije za bezbjednost luke i broda.

Izjavu o bezbjednosti luke izdaje Ministarstvo saobraćaja, pomorstva i telekomunikacija, na period od pet godina, uz uslov godišnjeg pregleda. Godišnji pregled luka otvorenih za međunarodni saobraćaj, shodno odredbama Uredbe o bezbjednosti trgovačkih brodova i luka otvorenih za međunarodni saobraćaj, poglavlje XI-2 SOLAS Konvencije i ISPS Pravilnika, vrši komisija koju formira Ministarstvo saobraćaja, pomorstva i telekomunikacija. Komisiju čine predstavnici Ministarstva saobraćaja pomorstva i telekomunikacija (lučki kapetani, inspektori i službenici), Uprave pomorske sigurnosti, Uprave policije i Uprave carina.

Međunarodno svjedočanstvo o bezbjednosti broda izdaje Uprava pomorske sigurnosti na period od pet godina. Nadzor nad radom Uprave pomorske sigurnosti vrši Ministarstvo saobraćaja, pomorstva i telekomunikacija.

Brodovi i luke na koje se primjenjuje Uredba o bezbjednosnoj zaštiti trgovačkih brodova i luka otvorenih za međunarodni saobraćaj, poglavlje XI-2 SOLAS Konvencije i ISPS Pravilnika moraju imati oficira odgovornog za bezbjednost broda odnosno lice odgovorno za bezbjednost luke.

Pravilnikom o zvanjima i ovlašćenjima o osposobljenosti pomoraca (Sl. list CG, br.7/09), regulisani su uslovi koje mora da ispunjava pomorac da bi stekao zvanje i ovlaštenje za oficira odgovornog za bezbjednost broda kao i zvanje i ovlaštenje za lice odgovorno za bezbjednost luke. Ovlašćenja se izdaju sa rokom važenja od pet godina.

Obuku pomoraca, radi sticanja ovih ovlašćenja sprovode ovlašćene pomorske školske ustanove, odnosno centri za obuku pomoraca koji ispunjavaju propisane uslove. U Crnoj Gori postoji jedna ovlašćena školska ustanova i dva centra za obuku pomoraca.

Shodno Uredbi o organizaciji i načinu rada državne uprave ( Sl.list CG, br. 59/09), Ministarstvo saobraćaja, pomorstva i telekomunikacija, formira projektnu grupu čiji je zadatak da utvrdi da li ovlašćene školske ustanove i centri za obuku pomoraca ispunjavaju propisane uslove za obavljanje obuke.

Rješenje o ispunjenosti propisanih uslova za obavljanje obuke izdaje Ministarstvo saobraćaja, pomorstva i telekomunikacija sa rokom važenja od pet godina. Ovlašćene pomorske školske ustanove u dijelu odobrene obuke odnosno centri za obuku pomoraca su pod nadzorom Ministarstva saobraćaja , pomorstva i telekomunikacija.

### **81. Koliko brodova i luka trenutno podliježu ovim mjerama?**

Svi brodovi (putnički brodovi, teretni brodovi i brzi teretni brodovi od 500 bruto tona i više) koji uplovljavaju u luke Crne Gore koje su otvorene za međunarodni saobraćaj, podliježu Specijalnim mjerama za unaprijeđenje bezbjednosti na moru.

Specijalnim mjerama za unaprijeđenje bezbjednosti na moru podliježu četiri broda koja viju crnogorsku zastavu, ukupne nosivosti 10048 bruto tona, a uposlena su u međunarodnoj plovidbi.

Crnogorske luke koje su otvorene za međunarodni saobraćaj i koje podliježu Specijalnim mjerama za unaprijeđenje bezbjednosti na moru su: Luka Bar, Jadransko Brodogradilište Bijela, Luka Kotor, Luka Risan i Luka Zelenika.

### **82. Koji su administrativni kapaciteti za sprovođenje zakona koji se odnose na pomorsku bezbjednost u vašoj nadležnosti kao zemlje luke i zemlje pod čijom se zastavom plovi?**

Uredbom o organizaciji i načinu rada državne uprave (Sl. list CG, broj 59/09) osnovano je Ministarstvo saobraćaja, pomorstva i telekomunikacija koje vrši poslove uprave koji se odnose na sprovođenje zakona iz oblasti pomorske sigurnosti.

Sektor pomorskog saobraćaja Ministarstva saobraćaja, pomorstva i telekomunikacija: Odsjek lučke kapetanije Bar i Odsjek lučke kapetanije Kotor, formiran je sa ciljem stvaranja efikasnog institucionalnog okvira za sprovođenje odredaba zakona i podzakonskih akata iz oblasti pomorstva. Lučka kapetanija u Kotoru sa ispostavama u Tivtu, Zelenici i Risnu obuhvata područje od granice Crne Gore sa Republikom Hrvatskom do rta Jaz. Lučka kapetanija u Baru sa ispostavama u Ulcinju, Virpazaru i Budvi obuhvata područje od rta Jaz do granice na ušću rijeke Bojane, rijeku Bojanu i Skadarsko jezero u granicama Crna Gore, Krupačko, Pivsko, Plavsko i Biogradsko jezero. Inspeksijski nadzor nad sprovođenjem odredaba Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (Sl. list SRJ, br. 12/98, 44/99 i 70/03) i Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (Sl. list CG, br. 17/78, 8/79, 19/87, 22/90 i 13/91) koji se odnose na sigurnost plovidbe u dijelu državne kontrole u lukama obavljaju dva glavna inspektora bezbjednosti plovidbe i dva inspektora bezbjednosti plovidbe lučkih kapetanija.

Pomenutom Uredbom o organizaciji i načinu rada državne uprave osnovana je Uprava pomorske sigurnosti. Ministarstvo saobraćaja, pomorstva i telekomunikacija vrši nadzor nad zakonitošću i cjelishodnošću rada Uprave pomorske sigurnosti. Uprava pomorske sigurnosti obavlja poslove uprave koji se odnose na: utvrđivanje sposobnosti za plovidbu plovinih objekata, i to: vršenjem tehničkog nadzora, izdavanjem brodskih isprava, knjiga i svjedočanstava, donošenjem tehničkih pravila i izračunavanjem tonaže prilikom baždarenja plovinih objekata kao i državnu kontrolu zastave.

### **83. Kakvi su organizacija i osoblje službi inspekcije za obje nadležnosti (zemlje luke i zemlje pod čijom se zastavom plovi)?**

Državnu kontrolu u lukama obavljaju dva glavna inspektora bezbjednosti plovidbe i dva inspektora bezbjednosti plovidbe lučkih kapetanija. Pravilnikom o unutrašnjoj organizaciji i sistematizaciji Ministarstva saobraćaja, pomorstva i telekomunikacija utvrđeni su uslovi koje moraju da ispunjavaju pomenuti inspektori i to: dipl.pomorski ing., viša pomorska škola- nautičkog smjera zvanje kapetana duge plovidbe, ili brodomašinskog smjera, zvanje upravitelja mašine na brodu pomorske snage od 3000 kW ili jačim, deset godina radnog iskustva u struci, znanje engleskog jezika i položen stručni ispit.

Državnu kontrolu zastave obavljaju 6 službenika. Pravilnikom o unutrašnjoj organizaciji i sistematizaciji Uprave pomorske sigurnosti utvrđeni su uslovi koje moraju da ispunjavaju pomenuti službenici i to

- Samostalni/a savjetnik/ca I (Načelnik/ca Odjeljenja) - Visoka stručna sprema, Dipl. Inženjer brodogradnje, 5 godina radnog iskustva, aktivno znanje engleskog jezika i položen stručni ispit,
- Samostalni/a savjetnik/ca I za elektro uređaje i brodsku elektroniku - Visoka stručna sprema, Dipl. inženjer elektrotehnike, 5 godina radnog iskustva, aktivno znanje engleskog jezika i položen stručni ispit,
- Samostalni/a savjetnik/ca I za mašinske uređaje Visoka stručna sprema, Dipl.inženjer pomorstva, Dipl. mašinski inženjer, 5 godina radnog iskustva, aktivno znanje engleskog jezika i položen stručni ispit,
- Savjetnik/ca I, Inženjer za brodske telekomunikacije, Elektro inženjer, 3 godine radnog iskustva, znanje engleskog jezika i položen stručni ispit,
- Viši savjetnik /ca II, Visoka stručna sprema, Dipl. pomorski inženjer, Dipl. menadžer u pomorstvu, 2 godine radnog iskustva, poznavanje engleskog jezika, poznavanje rada na računaru i položen stručni ispit,
- Viši savjetnik /ca II, Visoka stručna sprema, Dipl. pomorski inženjer, Dipl. menadžer u pomorstvu, 2 godine radnog iskustva, poznavanje engleskog jezika, poznavanje rada na računaru i položen stručni ispit

Izuzetno, kada to zahtijevaju posebne okolnosti ili u slučaju odsutnosti, odnosno duže spriječenosti inspektora, starješina inspeksijskog organa može ovlastiti pojedinog državnog službenika koji ispunjava propisane uslove da privremeno vrši poslove inspeksijskog nadzora sa svim ovlaštenjima, dok traju te okolnosti shodno članu 4 Zakona o inspeksijskom nadzoru (Sl. list CG, br. 39/03).

## **G. Satelitska navigacija**

### **84. Da li vaša zemlja planira da učestvuje u aktivnostima satelitskog navigacionog sistema Galileo kada bude u funkciji?**

Planira se učestvovanje u aktivnostima satelitskog navigacionog sistema Galileo kada bude u funkciji.

## **H. Državna pomoć:**

### **85. Postoje li posebne mjere državne pomoći ili program državne pomoći koji su na snazi u sljedećim sektorima saobraćaja?**

**a) Vazdušni saobraćaj**

U vazdušnom i saobraćaju ne postoje nikakve mjere državne pomoći.

**b) Unutrašnji plovni putevi**

Ne postoje nikakve mjere državne pomoći.

**c) Pomorski saobraćaj**

U pomorskom saobraćaju ne postoje mjere državne pomoći.

**d) Željeznički saobraćaj**

Osim u slučaju koji je dat u odgovoru na pitanje broj 26, koje se tiče subvencionisanja iz državnog Budžeta za organizovanje lokalnog željezničkog saobraćaja, druge posebne mjere državne pomoći nijesu primjenjivane.

**e) Drumski saobraćaj**

Ne postoji program državne pomoći u sektoru drumskog saobraćaja.

**- Prevoz tereta,**

Ne postoji program državne pomoći kad je u pitanju drumski prevoz tereta.

**- Prevoz putnika (gradski, prigradski, regionalni i međunarodni)**

Na lokalnom nivou, odnosno na nivou opština, same opštine regulišu ovu problematiku. Naime, opštine donose Pravilnike kojima se reguliše javni prevoz putnika u gradskom i prigradskom linijskom saobraćaju i to na osnovu člana 38 stav 5 i člana 45 stav 2 Zakona o prevozu u drumskom saobraćaju (Sl. list CG, br. 45/05) i člana 51 stava 3 Zakona o lokalnoj samoupravi (Sl. list CG, br. 42/03, 28/04, 75/05, 13/06). Shodno ovim Pravilnicima opštine mogu donijeti odluku o subvencioniranju prevoza na pojedinim linijama za koje ne postoji komercijalni interes, a procjena je nadležnih opštinskih organa da je prevoz na tim linijama od javnog značaja, pri čemu se ovim podzakonskim aktima definišu načini dodjeljivanja ugovora, uslovi koje treba da ispuni prevoznik, trajanje ugovora, žalbene procedure i drugo.

Na državnom nivou postoje subvencije za prevoz studenata. Ova oblast je uređena Pravilnikom o kriterijumima, načinu, uslovima i visini naknade za ostvarivanje prava na smještaj i ishranu u

domu, studentski kredit, stipendiju i participaciju prevoza (Sl. list CG, br. 12/07, 16/07), a na osnovu člana 103 stav 2 Zakona o visokom obrazovanju (Sl. list CG, br. 60/03).

Takođe, na državnom nivou postoje subvencije za prevoz učenika osnovnih i srednjih škola. Ova oblast je uređena Pravilnikom o kriterijumima i načinu prijema učenika u domove učenika i ostvarivanju prava na participaciju prevoza (Sl. list CG, br. 56/03), a na osnovu člana 130 i 131 stav 3 i člana 136 Opšteg zakona o obrazovanju i vaspitanju (Sl. list CG, br. 64/02).

#### **f) Kombinovani prevoz**

Za kombinovani prevoz ne postoje nikakve mjere državne pomoći.

#### **86. Koji postojeći zakoni uređuju dodjeljivanje državne pomoći? Ko i kako sprovodi ove zakone?**

Pitanja dodjele državne pomoći regulisana su Zakonom o kontroli državne podrške i pomoći (Sl. list CG, br. 26/07), donet 8. maja 2007. godine, koji je stupio na snagu 1. juna 2007. godine. Za sprovođenje zakona nadležna je Komisija za kontrolu državne podrške i pomoći imenovana od strane Vlade Crne Gore. Stručne, administrativne i tehničke poslove za Komisiju obavlja Ministarstvo finansija kao i nadzor nad sprovođenjem zakona.

U primjeni su takođe i sljedeća podzakonska akta proizašla iz pomenutog Zakona i to:

- Uredba o bližim kriterijumima, namjeni i uslovima dodjele državne podrške i pomoći (Sl. list CG, br. 13/07),
- Uredba o načinu i postupku podnošenja i sadržaju postojeće dokumentacije za predhodnu i naknadnu kontrolu državne podrške i pomoći (Sl. list CG, br. 13/08),
- Pravilnik o sadržaju Godišnjeg izvještaja o kontroli državne podrške i pomoći (Sl. list CG, br. 7/08).

Vlada Crne Gore je usvojila predlog novog Zakona o kontroli državne pomoći koji je usaglašen sa najnovijim direktivama EU i čije se usvajanje očekuje do kraja 2009. godine.

#### **87. Postoje li neke obaveze o javnim uslugama koje operateri treba da poštuju? U kojim saobraćajnim sektorima?**

Ne postoje nametnute obaveze o javnim uslugama koje operateri treba da poštuju ni u jednom vidu saobraćaja.

#### **ANNEX 1: Anex**

**I. Osnovni trendovi potražnje u saobraćaju****A. Rast potražnje u prevozu robe (tona-km) 2001.-2008.**

(milion t km tkm)	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Domaći saobraćaj	Međunarodni saobraćaj	Od čega saobraćaj sa Evropskom unijom
Drumski	70	/	/	/	/	92	139	/	/	/
Željeznički	66,10	15,20	94,10	132,80	181,50	183,50	186,00	47,151	138,813	/
Linija (pipeline)	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/

Izvor: MONSTAT

**B. Rast potražnje u putničkom saobraćaju (putnik-km) 2002.-2008\***

Milion po km	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Privatni automobil	/	/	/	/	/	/	/
Autobus	/	121	/	/	/	146	124
Željeznica	170,601	134,334	115,653	99,967	98,086	97,619	94,566
Avio prevoz	210,684	320,402	371,088	460,456	414,090	418,158	495,557

Izvor: MONSTAT



## II. OSNOVNI TRENDVI I STRUKTURA TRŽIŠTA ZA SVAKI OBLIK PREVOZA

### A.1. Drumski prevoz robe

	2002	2007	2008
Broj preduzeća na dan 31.12	/	104	261
- privatna	/	104	261
- državna	/	/	/
Broj zaposlenih na dan 31.12	Nemamo podatak	Nemamo podatak	Nemamo podatak
Ukupno:			
– privatna preduzeća	Nemamo podatak	Nemamo podatak	Nemamo podatak
– državna preduzeća	/	/	/
od čega su vozači:	Nemamo podatak	Nemamo podatak	Nemamo podatak
- privatna preduzeća	Nemamo podatak	Nemamo podatak	Nemamo podatak
- državna preduzeća	Nemamo podatak	Nemamo podatak	Nemamo podatak
Broj vozila za prevoz robe 31.12	/	593	1165
Ukupno:	/	593	1165
< Manje od 3,5 t nosivosti	/	27	114
> Više od 3,5 t nosivosti	/	566	1051
Stvorena vrijednost po sektoru			
Iznos (nacionalna valuta)	5 873 mil eur	3 445 mil eur	2 590 mil eur
% od BDP-a	Nemamo podatak	Nemamo podatak	Nemamo podatak
Potrošnja energije			
Tona (gorivo)	4 135	4 198	4 272

Izvor: MONSTAT

### A.2. Drumski prevoz putnika (međugradski autobuski prevoz)

	2002	2007	2008
Broj preduzeća na dan 31.12	/	103	120

## 14 Saobraćajna politika

- privatna	/	103	120
- državna	/	/	/
Veličina preduzeća:			
- 1 bus - 1 autobus	/	6	7
- 2-5 autobusa	/	67	81
- 6-20 autobusa	/	26	28
- > 20 autobusa	/	4	4
Ostvarena vrijednost po sek.			
Iznos (nacionalna valuta)	8 337 mil eur	8 893 mil eur	11 206 mil eur
% od BDP-a	Nemamo podatak	Nemamo podatak	Nemamo podatak
Potrošnja energije			
Tona (gorivo)	3 994	3 454	3 761

Izvor: MONSTAT

### B. Željeznički prevoz

	2002	2007	2008
Broj preduzeća na dan 31.12	1	1	1
- privatna	/	/	/
- državna	1	1	1
Broj zaposlenih na dan 31.12.	2305	783	862
Usluge prevoza	Tereta,putnika	Tereta,putnika	Tereta,putnika
Industrija nabave			
Vozni park na dan 31.12			
Ukupno	946	873	879
Dizel lokomotive	18	20	20
Električne lokomotive	17	16	16
Parne lokomotive	/	/	/
Električna motorna kola	6	5	5
Dizel motorna kola	/	/	/

## 14 Saobraćajna politika

Vagoni sa robom	808	749	760
Putnička željeznička vozila	97	83	78
Vozni park po starosti, broj dana 31.12	946	873	879
< Starosti manje od 2 godine	/	/	26
Starosti od 3 do 5 godina	/	/	/
Starosti od 6 do 15 godina	/	/	/
Starosti od 15 do 30 godina	9	22+26+	9
Starosti više od 30 godina	844	21+46+	844
Ostvarena vrijednost	2,808.995	9,729.420	15,286,863
Iznos (nacionalna valuta)	Euro	Euro	Euro

### C. Kombinovani prevoz

#### Kombinovani prevoz

	2002	2007	2008
Broj preduzeća na dan 31.12.	2	2	2
Privatna			
Državna	2	2	2
Broj zaposlenih na dan 31.12.	3 940	3 369	2 302
Ukupno	2	2	2
Broj transportnih jedinica na dan 31.12.			
Intermodalne transportne jedinice(ITJ)			
Poluprikolice (za prevoz ITJ)	Broj poluprikolica pretovarenih preko Luka Bar:  2 566	Broj poluprikolica pretovarenih preko Luka Bar:  1 088	Broj poluprikolica pretovarenih preko Luka Bar:  1 279
Poluprikolice			
Prikolice (za prevoz ITJ)	Broj trailera sa kojima raspolaže Luka Bar:  4	Broj trailera sa kojima raspolaže Luka Bar:  4	Broj trailera sa kojima raspolaže Luka Bar:  4
Infrastruktura	Infrastruktura na Kontejnerskom terminalu u Luci Bar:  - operativna obala: 330 m; - dubina akvatorijuma:	Infrastruktura na Kontejnerskom terminalu u Luci Bar:  - operativna obala: 330 m; - dubina akvatorijuma:	Infrastruktura na Kontejnerskom terminalu u Luci Bar:  - operativna obala: 330 m; - dubina akvatorijuma:

## 14 Saobraćajna politika

	12 m; - površina za skladištenje: 8,8 ha; - kolosjeci: 1 975 m;	12 m; - površina za skladištenje: 8,8 ha; - kolosjeci: 1 975 m;	12 m; - površina za skladištenje: 8,8 ha; - kolosjeci: 1 975 m;
Željezničke pruge pogodne za prevoz ISO kontejnera ili većih kontejnera	Pruga Bar –Vrbnica pogodna za prevoz kontejnera HIGH CUBE	Pruga Bar –Vrbnica pogodna za prevoz kontejnera HIGH CUBE	Pruga Bar –Vrbnica pogodna za prevoz kontejnera HIGH CUBE
Terminali opremljeni za kombinovani prevoz	Kontejnerski terminal u Luci Bar	Kontejnerski terminal u Luci Bar	Kontejnerski terminal u Luci Bar
Potražnja u saobraćaju (tkm/ljtjednice)			
Željeznica	Nema podataka	Prevezeno UTI 687	Prevezeno UTI 1 007

Izvor: Luka Bar AD Bar i Akcionarsko društvo „Montecargo“ – Podgorica

Napomena: Preduzeća koja se bave kombinovanim saobraćajem su u većinskom vlasništvu države i to: Luka Bar AD Bar sa 54% učešća države i Željeznica Crne Gore AD - Podgorica – 69%, čiji nasljednik je Akcionarsko društvo „Montecargo“ – Podgorica. Broj zaposlenih je ukupan broj zaposlenih i za jedno i za drugo preduzeće, jer se ne može izdvojiti kao poseban sektor u okviru preduzeća.

### D. Vazdušni saobraćaj

U vazdušnim saobraćaju ne postoje nikakve mjere državne pomoći.

Aneksi:

**Error! No index entries found.**