**IZVJEŠTAJ O SPROVEDENOJ JAVNOJ RASPRAVI**

**Postupak javne rasprave**

**o Nacrtu zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti pomorske plovidbe**

U skladu sa Uredbom o postupku i načinu sprovođenja javne rasprave u pripremi zakona ( "Službeni list Crne Gore", br. 012/12 od 24.02.2012 ) Ministarstvo saobraćaja i pomorstva je, na sajtu Ministarstva saobraćaja i pomorstva i portalu e-uprave, dalo na javnu raspravu Nacrt zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti pomorske plovidbe i uputilo javni poziv građanima, stručnoj javnosti i svim drugim zainteresovanim licima da se uključe u javnu raspravu, koja je trajala od 07.08.2019.godine do 27.08.2019.godine

U toku javne rasprave, na adresu Ministarstvo saobraćaja i pomorstva, u pisanoj i elektronskoj formi, su stigle primjedbe od: **Udruženja pomorskih kapetana Crne Gore, Advokata Stefana Šuštera u ime Udruženja prevoznika turističkim brodovima “Plavi Jadran”, Preduzetnika za vršenje javnog prevoza putnika i tereta na moru “Vujičić Nenada” sa Grupom građana Građanska akcija Vujičić Božidar, IGC-International-a Grants and Consulting d.o.o., POMORSKOG SAOBRAĆAJA d.o.o., JADROPILOTA Bar, Majić Stanka, Javnog preduzeća “Morsko dobro”.**

Dostavljene primjedbe, predlozi i sugestije, sa onima koje su prihvaćene, kao i sa navedenim razlozima onih koje nijesu prihvaćene, odnosno potrebnim pojašnjenjima date su u Izvještaju sa javne rasprave koji slijedi:

**IZVJEŠTAJ SA JAVNE RASPRAVE ONACRTU ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSTI POMORSKE PLOVIDBE**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Br. | Institucija/Lice | Komentar | Odgovor obrađivača |
| 1. | **Udruženje pomorskih kapetana Crne Gore** | PRIMJEDBA DATA NA ČLAN 6  I Osnovne odredbe, Značenje izraza,  Čl. 6, stav 1 tačka 14 (Kompanija) treba da glasi:  Predlog:  “14) kompanija je vlasnik broda ili drugo fizičko ili pravno lice (menadžer ili zakupac broda), koje je preuzelo odgovornost za upravljanje brodom od vlasnika i koje je, preuzimajući takvu odgovornost, saglasno preuzeti dužnosti i odgovornosti brodovlasnika utvrđene Međunarodnim pravilnikom o sigurnom upravljanju (ISM Kodeks);”  Obrazloženje primjedbe/predloga/ sugestije  Postojeći član djelimično definiše “kompaniju” što nije u skladu sa niže navedenim međ. standardima. Navedeni predlog je u potpunosti u skladu sa definicijom “Company” koja je data u:  - ISM Code, 1. General, 1.1 Definitions, 1.1.2 Company,  - STCW Conv. Chapt. I, Gen. provision, Reg. I/1 definitions and clarifications, .25, i  - MLC Definitions and Scope of Application, Article II (j) | Data primjedba se prihvata |
|  |  | PRIMJEDBA DATA NA ČLAN 6  I Osnovne odredbe, Značenje izraza, Čl. 6  Primjedba/predlog/sugestija:  Stav 1 dodati nove tačke, čije brojeve bi Vi trebali odrediti:  - “pomorac je svaka osoba koja je zaposlena, uzeta u službu ili koja radi u bilo kojem svojstvu na brodu na koji se primjenjuje MLC konvencija;“  - „ugovor o radu obuhvata ugovor o zaposlenju i detalje međusobnih prava i obaveza brodara i pomorca;“  Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije :  U skladu sa zahtjevima MLC konvencije - MLC Definitions and Scope of Application, Article II (j). Ove definicije (pojmovi) se u relevantnim članovima konvencije vrlo često upotrebljavaju. U našem Zakonu i Nacrtu zakona se takođe upotrebljavaju ali nijesu, shodno MLC konvenciji, definisane.  Definicija “pomorac” propisuje ko sve može biti pomorac i uvođenjem ove definicije, u odnosu na vrijeme prije prihvatanja MLC 2006, znatno su se proširila zvanja koja se sada smatraju pomorcima.  Takođe, u važećem Zakonu I Nacrtu zakona pojam „ugovor o radu“ je nejasan. Ugovor o radu pored samog ugovora podrazumijeva i druga dokumenta u kojima su definisana i pobrojana prava i obaveze brodara i pomorca. Npr. kolektivni ugovori ili drugi ugovorni dokumenti u kojem su definisana ova prava i obaveze. | Data primjedba se prihvata |
|  |  | PRIMJEDBA DATA NA ČLAN 109a  IX Posada broda,  Priznavanje potvrda ili ovlašćenja izdatih od nadležnih institucija država članica EU,  Član 109a  Predlog:  Brisati prvi stav.  Drugi stav da glasi (promjene su označene crvenom bojom):  Potvrde o završenoj obuci izdate od odobrenih centara za obuku pomoraca zemalja članica EU ili ovlašćenja izdata od nadležnih institucija država članica EU priznaju se na zahtjev pomorca ako su ispunjeni svi zahtjevi i uslovi propisani za izdavanje takvog ovlašćenja u skladu sa odredbama ovog zakona i podzakonskih propisa donesenih na osnovu istog.  Lučka kapetanija će na osnovu dostavljene potvrde ili ovlašćenja iz stava 1 ovog člana izdati  odgovarajuće ovlašćenje.  Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije:  Brisanje prvog stava: potpuno je neprihvatljivo da pomorac koji prođe određenu obuku, u skladu sa STCW & EU standardima, u zemljama EU odnosno u njihovim priznatim CZOP da ponovo kod nas, kada se steknu uslovi za to, prolazi tu ISTU obuku.  Ovim pomorac nepotrebno gubi svoje dragocijeno vrijeme za odmor i nepotrebno troši novac.  Izmjene u drugom stavu: potrebno je dodati i odobrene centre za obuku pomoraca u tim zemljama EU jer će ti isti centri izdavati potvrde i/ili sertifikate o završenoj obuci a na osnovu kojih će Lučka kapetanija (LK) izdati odgovarajuće ovlašćenje. Ministarstvo/LK će morati prije izdavanja ovlašćenja provjeriti dali je ta potvrda izdata od centra za obuku pomoraca za obuku za koju ima odobrenje od pomorske administracije te zemlje EU. | Ne prihvata se data primjedba, iz razloga što smatramo da priznavanje potvrda o završenoj obuci ili ovlašćenja izdatih od nadležnih institucija država članica EU treba da se priznaju Crnoj Gori sve do momenta kada se u Crnoj Gori steknu uslovi za sprovođenje obuke i izdavanje tih potvrda i ovlašćenja u Crnoj Gori u skladu sa ovim zakonom.  Takođe, smatramo da Lučka kapetanija može izdati odgovarajuće ovlašćenje, na osnovu dostavljene potvrde i uspješno sprovedenog ispita u skladu sa zakonom ili nakon dostavljenog ovlašćenja, uz napomenu da je pravni okvir koji uređuje izdavanje ovlašćenja i sticanje zvanja u Crnoj Gori usaglašen sa STCW konvencijom i pravom EU, što je i potvrđeno od strane EU. |
|  |  | PRIMJEDBA DATA NA ČLAN 111  IX. Posada broda  Odobrenje za obuku pomoraca Član 111  Predlog:  Propisati da se odobrenje koje izdaje Ministarstvo izdaje na osnovu nalaza Komisija koju čine: dva predstavnika Ministarstva, dva predstavnika centra za obuku pomoraca koji su neutralni u odnosu na centar koji se odobrava i jedan predstavnik strukovnog udruženja pomoraca.  Takođe, ova komisija da vrši, niže predložene, godišnje preglede.  Brisati stav 2.  Novi da glasi:  “Odobrenje za obuku pomoraca izdaje se na period od pet godina i podložno je godišnjim pregledima Ministarstva. Ministarstvo na sajtu objavljuje i ažurira listu odobrenih pomorsko školskih ustanova i Centara za obuku pomoraca, odnosno odobrenih obuka koje te institucije obavljaju.”  Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije:  Odobrenje koje se izdaje na 5 god., zbog brzog tehn. I tehn. napretka I čestih promjena međ. pom. standarda bi morala biti podložna godišnjim pregledima Ministarstva.  Ovim se povećava kontrola rada centara za obuku pomoraca čime se stvaraju uslovi za kvalitetniju obuku.  Takođe, ovim se omogućava drugim zainteresovanim i konkurentnim stranama da učestvuju u provjeri čime se povećava transparentnost i konkurentnost u radu centara za obuku pomoraca kao i Ministarstva. | Ne prihvata se data primjedba, iz razloga što smatramo da Ministarstvo samo može da cijeni na koji će način izvršiti provjeru Centara za obuku I izdavanje odobrenja.  Takođe, Zakonom je propisano da se odobrenje izdaje na period od pet godina, s tim da nadzor nije vremenski ograničen što znači da Ministartsvo isti može da radi kad god hoće.  Ne smatramo da treba da se “konkuretnim stranama” omogući da učestvuju u provjeri, tim prije što se radi o tržišnom poslovanju u kome treba da se podstiče poslovanje i podiže kvalitet ponude, a da Ministarstvo u skladu sa svojim nadležnostima vrši adekvatan nadzor koji će eliminisati bilo koji vid zloupotrebe od strane Centara. |
|  |  | PRIMJEDBA DATA NA ČLAN 113  IX. Posada broda  Oduzimanje odobrenja za obuku pomoraca Član 113  Predlog:  U datom nacrtu ovog člana se navodi: “…može mu se ukinuti odobrenje...“ što se u tumačenju čita kao - može mu se ukinuti odobrenje A NE MORA. Zato Vam predlažemo da, slučno kao u prethodnoj verziji ovog člana samo prošireno, generlno definišete u kojim slučajevima će se oduzeti ovlašćenje.  Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije: | Ne prihvata se data primjedba, iz razloga što smatramoda je na adekvatan način propisana odredba i da se Centru može oduzete odobrenja ukoliko ne zadovoljava uslove na osnovu kojih mu isto izdato. |
|  |  | PRIMJEDBA DATA NA ČLAN 114  IX. Posada broda  Obrazovanje pomoraca Član 114  Predlog:  Brisati nacrt ovog člana. Novi da glasi:  Nastavni planovi, programi i oprema pomorskih školskih ustanova za obrazovanje pomoraca radi sticanja zvanja i posebnih ovlašćenja moraju biti usaglašeni sa minimalnim zahtjevima relevantnih Modela kurseva Međunarodne pomorske organizacije (u daljem tekstu: IMO Model) propisanih u skladu sa zahtjevima Međunarodne konvencije o standardima za obuku, izdavanje uvjerenja i vršenju brodske straže pomoraca (STCW Konvencija).  Pomorska školska ustanova, mora da ima sertifikat o primijenjenim odredbama IMO Modela kurseva u odgovarajućim nastavnim planovima, programima i opremom za obrazovanje, kojeg izdaje organizacija priznata od Evropske komisije za vršenje pregleda sistema obuke i obrazovanja u skladu sa STCW konvencijom.  Odobrenje na nastavne planove, programe i opremu pomorskih školskih ustanova daje Ministarstvo na osnovu nalaza komisije koju čine: jedan predstavnik Ministarstva, jedan predstavnik organa državne uprave za obrazovanje, jedan predstavnik pomorske školske ustanove koji je neutralan u odnosu na pomorsku školsku ustanovu koja se pregleda i jedan predstavnik strukovnog udruženja pomoraca.  Odobrenje na nastavne planove, programe i opremu pomorskih školskih ustanova izdaje se na period od pet godina i podložno je godišnjim provjerama od strane Ministarstva. Nadzor na nastavne planove, programe i opremu pomorskih školskih ustanova vrši organ državne uprave nadležan za obrazovanje u saradnji sa Ministarstvom. Ako Ministarstvo utvrdi da se pomorske školske ustanove iz stava 1 ovog člana ne pridržavaju nastavnih planova i programa i ako nemaju propisanu opremu na koje je dalo saglasnost, Ministarstvo će oduzeti odobrenje i o tome obavijestiti organ državne uprave nadležan za obrazovanje.  Diploma izdata od pomorske školske ustanove koja ne posjeduje odobrenje Ministarstva neće biti priznata u postupku sticanja zvanja i izdavanja ovlašćenja.  Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije:  U nacrtu ovog člana, kao i u prethodnim verzijama istog, je propušteno da se navede i oprema na koju se obavlja praktičan rad. Kako je ovo vrlo važan uslov STCW standarda to bi isti morao biti i definisan u ovom članu.  Slično kao i u prethodnoj verziji ovog člana, moralo bi se eksplicitno navesti da saglasnost na nastavne planove, programe i opremu pomorskih školskih ustanova daje Ministarstvo odnosno novo predložena komisija. Svaka “korisna nejasnoća” ili prebacivanje ove odgovornosti na Min. obrazovanja, koje nema legitimiteta ni kapaciteta da obavlja ovu aktivnost, uveliko povećava rizik neispunjavanja preuzetih obaveza iz STCW a što će za posledicu imati ponovno “ispadanje” sa EU “bijele liste” I gubitak zaposlenja mnogih pomoraca.  U tom smislu, ako ova nadležnost pređe na Min. obrazovanja, ovo Udruženje će sve Vas, članove komisije i gosp. Ministra, držati odgovrnim za sve negativne posledice koje mogu proisteći iz tog čina i o tome ćemo obavijestiti zainteresovanu javnost. | Ne prihvata se data primjedba, iz razloga što smatramoda sertifikat koji je izdat od strane organizacije za vršenje tehničkog nadzora, statutarnu sertifikaciju pomorskih brodova i sprovođenje drugih mjera kojima se obezbjeđuje sigurnost pomorske plovidbe priznate od Evropske komisije, zajedno sa akreditacijom dobijenom u skladu sa zakonom, je dovoljan dokaz koji Lučkoj kapetaniji omogućava da prizna diplomu izdatu od pomorske školske ustanove u postupku sticanja zvanja i izdavanja ovlašćenja.  Ne razumijemo navode „ako ova nadležnost pređe na Min. obrazovanja, ovo Udruženje će sve Vas, članove komisije i gosp. Ministra, držati odgovornim za sve negativne posledice koje mogu proisteći iz tog čina i o tome ćemo obavijestiti zainteresovanu javnost“, tim prije što ne razumijemo o kakvoj nadležnosti se radi jer obrazovanje je bilo i do sada u nadležnosti Ministarstva obrazovanja i kao takvo prošlo je kontrolu od strane Evropske komisije u cilju provjere ispunjenosti uslova, na osnovu kojih je Crna Gora i došla na tzv. Bijelu listu. |
|  |  | PRIMJEDBA DATA NA ČLAN 123  IX. Posada broda  Pomorska knjizica, dozvola za ukrcavanje i identifikaciona isprava  Član 123  Predlog:  Brisati naslov i nacrt ovog člana. Novi da glasi:  Pomorska knjižica i dozvola za ukrcavanje  Član 123  Kao član posade na brod može da se ukrca samo lice koje ima pomorsku knjižicu ili dozvolu za ukrcavanje.  Pomorska knjižica je identifikaciona isprava pomorca kojom se dokazuje identitet pomorca izdata u skladu s odredbama Konvencije o identifikacionim ispravama pomoraca Međunarodne organizacije rada (ILO) iz 2003. godine, kako je izmijenjena i dopunjena.  Pomorska knjižica se izdaje državljaninu Crne Gore koji je ukrcan kao zapovjednik  ili član posade plovnog objekta crnogorske ili strane državne pripadnosti.  Dozvola za ukrcavanje se izdaje stranom državljaninu ukrcanom kao član posade  broda crnogorske državne pripadnosti.  Imalac pomorske knjižice je dužan da u Lučkoj kapetaniji izvrši ovjeru ukrcaja  prije ukrcaja, te da izvrši ovjeru iskrcaja poslije iskrcaja sa broda, a najmanje jednom  godišnje za godinu u kojoj je imao jedan ukrcaj, odnosno iskrcaj.  Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije:  Nepotrebno je uvoditi Identifikacioni dokument kada vec imamo Pomorsku kjižicu. Proglašenjem Pomorske knjižice kao identifikacionog dokumenta zadovoljavaju se zahtjevi ILO 185. U suprotnom pomorci se izlažu nepotrebnim troškovima I gubljenjem vremena u dobijanju Identifikacionog dokumenta. | Ne prihvata se data primjedba, iz razloga što smatramoda predlog koji je dat u tekstu Predloga zakona u potpunosti usaglašen je sa zahtjevom Konvencije ILO 185, imajući u vidu proces koji slijedi nakon stupanja na snagu Zakona.  Ne smatramo da će izdavanje identifikacionih isprava dodatno povećati troškove pomorcima u odnosu na troškove kada bi se izdavanje iste vršilo kao sastavni dio pomorske knjižice. |
|  |  | PRIMJEDBA DATA NA ČLAN 124  IX. Posada broda  Izdavanje pomorske knjižice, dozvole za ukrcavanje i identifikacione isprave  Član 124  Predlog:  Brisati naslov i nacrt ovog člana. Novi da glasi:  Izdavanje pomorske knjižice, dozvole za ukrcavanje  Član 124  Pomorsku knjižicu izdaje državni organ nadležan za izdavanje identifikacionih dokumanata u saglasnosti sa Ministarstvom odnosno Lučkim kapetanijama.  Dozvolu za ukrcavanje izdaje Lučka kapetanija.  Za izdavanje pomorske knjižice i dozvole za ukrcavanje plaća se naknada, koja je prihod Budžeta.  Visinu naknade iz stava 3 ovog člana utvrđuje Vlada.  Način izdavanja, obrazac i sadržaj pomorske knjižice propisuje Ministarstvo uz saglasnost sa organom državne uprave nadležnog za izdavanje identifikacionih dokumenata.  Način izdavanja, obrazac i sadržaj dozvole za ukrcavanje propisuje Ministarstvo.  Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije:  Ovim predlogom se ispunjavaju svi uslovi dati u ILO 185 a koji se posebno odnose na mašinsko očitavanje biometrijskih podataka pomorca. Udruženje, kao i mnogo godina ranije, predlaže da biometrijsku pomorsku kjižicu, po narudžbini Lučkih kapetanija, izrađuje MUP, koji u svojoj el. bazi podataka vec ima biometrijske podatke pomoraca. Takva pomorska knjizica bi bila vrlo slična pasošu I pored ovih biometrijskih podataka sadržavala bi I druge neophodne podatke.  Ovim bi se povećao kvalitet i ukupni nivo bezbjednosti identif. dokumenata pomoraca koji je I bio glavni razlog donošenja ove ILO-ove konvencije. U budućem pravilniku koji će se baviti detaljima za izdavanje moralo bi se propisati da je neophodan uslov posjedovanja osnovnih ovlašćenja o posebnoj osposobljenosti potrebnih za prvi ukrcaj na brod. Ovo bi bio dokaz da  podnosilac zahtjeva stvarno ide na brod. Time bi se značajno smanjila sadašnja zloupotreba pomorske knjižice. | Ne prihvata se data primjedba, iz razloga što smatramo  Lučka kapetanija treba da izdaje dokumenta pomorcima, a skladu sa procedurama koje će se usaglasiti na nivou Vlade u dijelu izdavanja identifikacionih isprava. |
|  |  | PRIMJEDBA DATA NA ČLAN 153  X. ŽIVOTNI I RADNI USLOVI POMORACA NA BRODU  Ugovor o radu  Član 153  Predlog:  Stav dva mijenja se i glasi:  Članu posade prije potpisivanja ugovora o radu mora se omogućiti da prouči ugovor o radu I druga dodatna dokumenta i ugovore radi upoznavanja sa svojim pravima i obavezama iz ugovora.  Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije:  U praksi pomorac obično potpisuje samo Ugovor o radu u kojem se nalaze osnovni podaci o brodaru, pomorcu, brodu na kojem se ukrcava, zvanju u kojem se ukrcava, pripadajućoj plati, vremenu početka ugovora i trajanju ugovora i koja vrsta ugovora o radu je u pitanju. Ostala prava i obaveze pomorca i brodara obično su data u posebnim dodatnim dokumenti koje takođe treba definisati i dati na proučavanje pomorcu. | Ne prihvata se data primjedba, iz razloga što smatramoda nijedno lice prije potpisivanja bilo kojeg dokumenta ne potpisuje isti,a da ga nije detaljno proučio, a što je i propisano u članu 153 stav 2 “Članu posade prije potpisivanja ugovora o radu mora se omogućiti da prouči ugovor radi upoznavanja sa svojim pravima i obavezama iz ugovora.”  Ne razumijemo primjedbu podnosioca iste imajući u vidu da pomorac potpisuje ugovor o radu koji se odnosi na zasnivanje radnog odnosa I međusobna prava I obaveze brodara I pomorca, o kojim se drugim dodatnim dokumentima radi. |
|  |  | PRIMJEDBA DATA NA ČLAN 163  X. ŽIVOTNI I RADNI USLOVI POMORACA NA BRODU  Posredovanje pri zapošljavanju  Član 163  Predlog:  Stav tri, prva alineja: brisati riječi „od čega najmanje 12 mjeseci plovidbenog staža“.  Stav tri, druga alineja, nakon riječi “…ISO standardom” dodaje se “ ili sertifikat o sistemu upravljanja izdat u skladu sa zahtjevima MLC konvencije – Pravilo 1.4 Prikupljanje i zapošljavanje.”  Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije:  Prvi predlog: prilagoditi praksi i u cilju stimulisanja bavljanja ovim aktivnostima odnosno omogućavanja legalnog posredovanja za zapošljavanje pomoraca.  Drugi predlog: u skladu sa zahtjevima MLC konvencije, ne zahtijeva se uvođenje sistema kvaliteta serije ISO 9001 vec uvodjenju nekog od sistema upravljanja a koji se odnosi na Pravilo 1.4 Prikupljanje i zapošljavanje.”. Tako, pomorska industrija, kao npr. Lloyd Register, Bureau Veritas, Det Norske Veritas, itd su razvili svoj standard sistema upravljanja i koji je priznat od strane svih. Naravno da i sistem kvaliteta serije ISO 9001 moze da se zahtijeva. Koliko je nama poznato, značajan broj agencija za posredovanje u CG upravo ima uspostavljen jedan od ovih sistema upravljanja koji je naravno priznat od strane kompanija sa kojima sarađuju ali i drugih pomorskih administracija.  X. ŽIVOTNI I RADNI USLOVI POMORACA NA BRODU  Predlog:  Kako je ILO izdao nove amandmane 2018 na MLC konvenciju to predlažemo da iste prihvatite I odmah je obuhvatite/propišete ovim novim Nacrtom.  U dodatku Vam šaljemo izvorni txt amandmana a koji se odnose na ugovor o radu i platama pomoraca u slučaju piraterije ili oružanog plačkaškog napada na brod.  Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije:  Usklađivanje sa najnovijim standardima odnosno zaštita interesa pomoraca. | Ne prihvata se data primjedba da se briše „od čega najmanje 12 mjeseci plovidbenog staža“ iz razloga što smatramo da se na ovaj način dodatno afirmiše pomorska struka.  Ne prihvata se data primjedba koja se odnosi na stav 3 iz razloga što MLC konvencija propisuje da pravna lica koja se bave posredovanjem pri zapošljavanju moraju djelovati u skladu sa sistemom licenciranja ili sertifikacije koji odobri država članica, a što je u slučaju Crne Gore sistem kvaliteta u skladu sa međunarodnim ISO standardom. |
|  |  | PRIMJEDBA DATA NA ČLAN 182a  XIV Lučka kapetanija,  Član 182a  Predlog:  Dodati:  - izdavanje i obnavljanje ovlašćenje;  - izdavanje pomorskih knjižica o odobrenja za ukrcaj;  - ovjeru navigacije u pomorskoj knjižici  Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije:  Radi o značajnim poslovima koji bi trebali biti definisani. | Ne prihvata se data primjedba iz razloga što su predložene aktivnosti već obuhvaćene. |
|  |  | PRIMJEDBA DATA NA ČLAN 182d  XIV Lučka kapetanija,  Član 182d  Predlog:  U drugom stavu umjesto druge alineje (fakultet tehničko-tehnoloških nauka) treba da stoji  - pomorski fakultet ili fakultet tehničko-tehnoloških nauka;  Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije:  Smatramo da je nepotrebno objašnjavati zašto predlažemo “pomorski fakultet”.  Iz drugih dokumanata Ministarstva smo razumjeli da se pod pojmom “fakultet tehničko-tehnoloških nauka” ne podrazumijeva i “pomorski fakultet”. | Data primjedba se prihvata |
|  |  | PRIMJEDBA DATA NA ČLAN 183a  XIV Lučka kapetanija,  Član 183a  Predlog:  U ovom članu se prepoznaju: PSC inspektor, Inspektor i Pomocni PSC inspektor. Nije jasno definisano ko je “Inspektor” i koji su propisani uslovi koje mora ispunjavati i uslove u pogledu kvalifikacija, kompetencija i radnog iskustva. Takođe, nije jasno definisano koji su propisani uslovi koje mora ispunjavati Pomoćnik PSC inspector u pogledu kvalifikacija, kompetencija i radnog iskustva. Smatramo da bi jedan od uslova morala biti pomorska škola ili pomorski fakultet i min. 2 god. radnog iskustva u zvanju oficira palube ili mašine.  Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije: | Ne prihvata se data primjedba iz razloga što je članom 183 propisano da inspekcijski nadzor nad primjenom ovog zakona vrši Direkcija za inspekcijski nadzor u pomorskom saobraćaju preko inspektora države luke (PSC inspektor) i Inspektora.  Članom 183 propisano je što treba da ispunjava PSC inspektor imajući u vidu Pariski memorandum I obaveze koje Crna Gora treba da ispuni kako bi postala članica istog.  Uslovi koje treba da ispuni Inspektor uređeni su propisima Crne Gore. |
| **2**. | **Advokat Stefan Šušter u ime Udruženja prevoznika turističkim brodovima “Plavi Jadran”** | Primjedba/sugestija br.1: u članu 5 Nacrta Zakona  “član 15a stav 1, mijenja se I glasi: “Djelatnost prevoza putnika I stvari u unutrašnjem pomorskom saobraćaju odvija se u vidu redovnog linijskog prevoza, sezonskog linijskog prevoza I slobodnog prevoza.”  “u članu 15a stavovi 3,4 I 5 se brišu” | Primjedbe koje se odnose na djelatnost prevoza putnika I stvari u unutrašnjem pomorskom saobraćaju su detaljno analizirane I dijelom su prihvaćene, te će inovirani tekst Predloga zakona biti dostavljen podnosiocu primjedbi na davanje primjedbi, predloga I sugestija |
|  |  | “u članu 15b, prije stave 1, dodaje se novi stav koji glasi:  “Prevoz putnika I stvari u unutrašnjem pomorskom saobraćaju na redovnim linijama vrši se na određeneim relacijama, po unaprijed utvrđenom redu plovidbe, cijeni I drugim uslovima prevoza, a prevoznik svoje pravo prevoza ostvaruje dobijanjem koncesije na dijelatnost redovnog linijskog prevoza”  “Vrši se prenumeracija ostalih stavova.”  OBRAZLOŽENJE:  Navedena sugestija u članu 15a I 15b, odnosi se na precizno razlikovanje između redovnog linijskog prevoza, koji se reguliše od člana 15b zaključno sa članom 15h I sezonskog linijskog prevoza, koji je regulisan u članu 15i. |  |
|  |  | “Član 15i mijenja se I glasi: “Na prevoz putnika I stvari u unutrašnjem pomorskom saobraćaju na sezonskim linijama I u slobodnom prevozu primjenjuje se načelo slobode ugovaranja prevoza I definisanja prevozničkih cijena.”  OBRAZLOŽENJE:  Suštinska sugesija Udruženja u ovom dijelu se odnosi na brisanje odredbi koje su predložene u članu 15i člana 5 Nacrta Zakona. Ovim članom predviđa se uvođenje sezonskih prevoznih linija, na način što će JP Morsko Dobro utvrđivati sezonske linije, broj prevoznika, uslove obavljanja prevoza, cijene zakupa linije isl. Pritom kod ove vrste prevoza broj prevoznika može biti ograničen, pa bi u tom slučaju pravo da vrši prevoz na određenoj sezonskoj liniji imao bi onaj prevoznik koji da najpovoljniju ponudu na osnovu javnog poziva.  Navedeni član 15i je za “Plavi Jadran”, kao Udruženje prevoznika koji obavljaju prevoz samo tokom ljetnje sezone, apsolutno neprihvatljiv. Prvenstveno, smatramo da se ostavljanjem mogućnosti Ministsrastvu saobraćaja I pomorstva da određuje/ograničava linije prevoza u unutrašnjem pomorskom saobraćaju, a naročito da određuje, odnosno ograničava broj prevoznika, direktno narušava sloboda preduzeništvakoja je zajemčena čl.59 Ustava Crne Gore. Resorno Ministarstvo propisivanjem ovog člana najdirektine ograničava tržište, odnosno potencijalnoograničava slobodno nastupanje na tržištu turističkim brodovima što dobodi do narušavanja konkurencije I pojave monopola. Za ukazati je da Udruženje “Plavi Jadran” broji blizu 200 (dvijesta) turističkih brodova, te da je dostini njihovih vlasnikaobavljanje ove dijelatnosti jedini izvor prihoda. Ograničavanjem broja sezonskih linija I broja prevoznika, velikom broju njih bi egzistencija bila dovedena u pitanje. Zamislimo samo situaciju koja se predlaže ovim zakonskih riješenjem: JP “Morsko Dobro” na osnovu tzv. Programa sezonkih linija I slobodnog prevoza u unutrašnjempomorskom saobraćaju, propise da sezonsku liniju Petrovac-Budva, Čanj-Kraljčina plaža ili neku sezonsku liniju u Bokootorskom zalivu može obavljati samojedan prevoznik. U tom slučaju bi , shodno Nacrtu, bio izabran najpovoljniji ponuđačna osnovu javnog poziva, a zapravo prevoznik koji ponudi najviše novca za zakup parava na toj sezonskoj liniji. Na taj način bi taj prevoznik dobio ekskluzivno pravo da vrši prevoz na linijama koje su uzete za primjer, čime bi automatski bio stavljen u monopolistički položaj u odnosu na ostale prevoznike, a cijenu prevoznih karata bi mogao sam da diktira. Da ne govorimo o tome da bi to dovelo do nezaposlenosti I prekida jedinog izvora prihoda za nekih 50ak-100ak vlasnika turističkih brodova koji sada vrše prevoz na tim linijama. Ostaje I upitno koliko će taj jedan prevoznik sa jednim ili dva broda uspijeti da preveze sve putnike na tim linijama, kada taj isti posa sad obavlja minimum 30ak, bez obzira o kojoj je liniji riječ.  “Plavi Jadran” je nedvosmisleno za to da resorno Ministarstvo adekvatnim riješenjima unaprijedi obavljanje ove privredne dijelatnosti, da definiše egzaktne uslove koji se odnose na sposobnost turističkih čamaca za plovidbu I siguran prevoz putnika, na koji način će se obezbijediti kvalitetan I siguran prevoz putnika u unutrašnjem pomorskom sobraćaju, ali smatramo da nije dobro riješenje ad Ministarstvo saobraćaja I pomorstva ili JP”Morsko Dobro”, kako se predlaže u nactru, zalaze u sferu regulisanja prevoznih linija, zakupa tih linija, broja prevoznika, jer na taj načinnarušavaju konkurenciju I slobodno tržište, što će za posledicu imati ugrožavanje egzistencije za veliki broj porodica koje se bave ovim poslom.  Dakle, Udruženje “Plavi Jadran” je stanovišta da, kada je u pitanju sezonski linijski prevoz u unutrašnjoj pomorskoj plovidbi, trba zadržati postojeća riješenja sadržana u odredbama čl.14 I 15 Zakona o sigurnosti pomorske plovidbe. Uostalom takvo riješenje postoji u susjednoj Republici Hrvatskoj, koja ima na hiljade sezonskih linija (samo je u Dubrovniku preko 700 registrovanih tursističkih čamaca za prevoz putnika I stvari) I znatno je ispred Crne Gore u ovoj oblasti, s obzirom da je u čl. 180 st.1 Zakona o plovidbi I lukama unutranjih voda Hrvatske (NN 109/07,132/07-ispravak, 51/13,152/14,118/18) propisano da se u “domaćem I međunarodnom prijevozu primjenjuje načelo slobode ugovaranja prevoza I definiranja prijevozničkih cijena”,a da država može intervenisati ukoliko dođe do ozbiljnog poremećaja na tržištu I to na određeni način, a ne određivanjem linija, diktiranjem cijena ili gušenjem konkurencije. Dakle država koja je članica Evropske unije I koja ima izuzetne stručnjake u ovoj oblasti, prepušta pitanje prevoza I prevozničkih cijena slobodi tržišta I zdravoj konkurenciji, a ona može intervenisati samo naknadno ukoliko dođe do ozbiljnih anomalija. Stoga predlažemo da član 15i glasi onako kako smo naveli u primjedbi /sugetiji br.1. | Primjedbe koje se odnose na djelatnost prevoza putnika I stvari u unutrašnjem pomorskom saobraćaju su detaljno analizirane I dijelom su prihvaćene, te će inovirani tekst Predloga zakona biti dostavljen podnosiocu primjedbi na davanje primjedbi, predloga I sugestija |
|  |  | PRIMJEDBA NA ČLAN 8:  Član 8 Nacrta Zakomna mijenja se I glasi :  “U članu 20 stav 1 brišu se riječi:”plovnim objektima namjenjenim za prevoz putnika I tereta.”  “ U članu 20, nakon stave 1, dodaju se tri nova stave koja glase:  “Plovni objekti namjenjeni za prevoz putnika I tereta, na uređenim, izgrađenim I prirodnim kupalištima na izgrađenom pristaništu, gatu, doku ili mulu.”  Na uređenim, izgrađenim I prirodnim kupalištima na kojima ne postoji izgrađeno pristanište, gat, dok ili mulo, plovni objekti namjenjeni za prevoz putnika I tereta pristaju nasukivanjem, s tim što su, u cilju stvaranja uslova za njihovo bezbjedno pristajanje, u obavezi da izvrše obilježavanje mjesta pristajanja postavljanjem table sa oznakom lokacije za sezonsko pristajanje I postavljanje povezanih plutajućih bova od odgovarajućeg materijala I dimenzija koje formiraju lijevke.”  “U članu 20, dosadašnji stav 2, postaje stav 4.”  OBRAZLOŽENJE:  Smatramo da bi izmjenom člana 8 Nacrta Zakona, na gore navedini način, dobili kvalitetno zakonsko riješenje, koje svoje uporište ima u praksi. Dakle, svi prevoznici koji vrše prevoz putnika, na onim plažama na kojima postoji pristanište, pristaju nasukivanjem, jer osim pristajanja nasukivanjem na plažama, ne postoji ni jednodrugo mijesto niti odgovarajući način da putnici budu bezbjedno ukrcani I iskrcani. Iz tih razloga predlažemo da se iz stave 1 člana 20 izuzmu plovni objektikoji su namjenjeni prevozu putnika I stvari, a da se nakon stave 1 dodaju dva nova stava, kojim bismo samo zakonski uokvirili način pristajanja plovnih objekatanamjenjenih prevozu putnika I tereta koji se primjenjuje u praksi. Uostalom, Ministarstvo saobraćaja I pomorstva je prepoznalo davne 2005. Godine, kada je I donijelo Upustvo br. 01-3084/1 od 07.07. 2005. Godine, kojem je na identičan načinregulisalo način pristajanja 2putničkih brodova koji služe u turističke svrhe.” | Primjedba se prihvata tako što će biti propisano da je sidrenje i vezivanje plovnih objekata izvan lučkog područja dozvoljeno na uređenim i obilježenim mjestima u skladu sa programom kojeg donosi Morsko dobro uz predhodnu saglasnost Organa uprave .  Napiminjemo da je I do sada ukrcaj i iskrcaj putnika i tereta na plovnim objektima mogao da se privremeno vrši i izvan luke na mjestima uz obalu na kojima postoji siguran privez i vodeni prostor koji ima odgovarajuću dubinu i širinu potrebnu za manevrisanje plovnim objektom, na osnovu odobrenja Ministarstva. |
| 3. | * **Preduzetnik za vršenje javnog prevoza putnika I tereta na moru “Vujičić Nenad”** * **Grupa građana Građanska akcija** * **Vujičić Božidar** | PRIMJEDBA TEHNIČKE PRIRODE:  Osnovní predlog je da se Javna rasprava ponovi i odredi za period, nakon turističke sezone. Prevoznici putnika i stvari u unutrašnjem pomorskom saobraćaju jednostavno su, u periodu koji ste odredili za javnu raspravu od 07.08.-27.08. 2019. godine, prezauzeti jer je to period najintezivnije turističke sezone i nisu imali dovoljno vremena da se upoznaju sa novinama iz Nacrta koje će, ukoliko ostanu i u Predlogu zakona, prevoznicima nanijeti velike probleme u radu.  Cilj svakog modernog zakona je između ostalog da se olakša poslovanje privrednicima, da se uprosti procedura dobijanja odobrenja za rad i da im se poboljšaju uslovi rada, predlozi iz Nacrta su osmišljeni da otežaju poslovanje. Nacrtom se obaveza Ministarstva saobraćaja i pomorstva prebacuje na Javno preduzeće za upravljanje morskim dobrom, koje ne važećim propisima Crne Gore već posluje u skladu sa Zakonom o javnim preduzećima, koji je posluje u skladu sa prestao da važi 2013. godine | U potpunosti prihvatamo primjedbu, ali Nacrt zakona je završen i pripremljen u skladu sa procedurom |
|  |  | PRIMJEDBA NA ČLAN 15a  U cilju usaglašavanja Nacrta zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti pomorske plovidbe sa Ustavom Crne Gore kao i sa Pregovoračkim poglavljima o pristupanju Crne Gore EU, predlažem sledeće:  Članu 15a  Četvrti stav se mijenja i glasi: Pravo na obavljanje slobodnog prevoza putnika i stvari u slobodnom prevozu, prevoznik stiče, dobijanjem rješenja za rad od strane nadležnog organa lokalne samouprave.  Peti stav se briše. | Primjedbe koje se odnose na djelatnost prevoza putnika I stvari u unutrašnjem pomorskom saobraćaju su detaljno analizirane I dijelom su prihvaćene, te će inovirani tekst Predloga zakona biti dostavljen podnosiocu primjedbi na davanje primjedbi, predloga I sugestija |
|  |  | PRIMJEDBA NA ČLAN 15b  Član 15b  U drugom stavu iza riječi domaća dodaje se riječ, i strana. | Primjedbe koje se odnose na djelatnost prevoza putnika I stvari u unutrašnjem pomorskom saobraćaju su detaljno analizirane I dijelom su prihvaćene, te će inovirani tekst Predloga zakona biti dostavljen podnosiocu primjedbi na davanje primjedbi, predloga I sugestija |
|  |  | PRIMJEDBA NA ČLAN 15e  Član 15e  U stavu drugom tačke 9) i 15) se brišu.  U stavu trećem iza riječi dostavi brišu se riječi, na odobrenje. | Primjedbe koje se odnose na djelatnost prevoza putnika I stvari u unutrašnjem pomorskom saobraćaju su detaljno analizirane I dijelom su prihvaćene, te će inovirani tekst Predloga zakona biti dostavljen podnosiocu primjedbi na davanje primjedbi, predloga I sugestija |
|  |  | PRIMJEDBA NA ČLAN 15f  Član 15f  Briše se u potpunosti. | Primjedbe koje se odnose na djelatnost prevoza putnika I stvari u unutrašnjem pomorskom saobraćaju su detaljno analizirane I dijelom su prihvaćene, te će inovirani tekst Predloga zakona biti dostavljen podnosiocu primjedbi na davanje primjedbi, predloga I sugestija |
|  |  | PRIMJEDBA NA ČLAN 15i  Član 15i  Mijenja se i glasi:  Sezonske linije za prevoz putnika i stvari u unutrašnjem pomorskom saobraćaju odrediće nadležni organ lokalne samouprave za svoju teritoriju. Sezonske linije koje obuhvataju teritoriju dvije ili više lokalnih samouprava odrediće Ministarstvo saobraćaja i pomorstva. Javnim pozivom, prikupljanjem ponuda ili javnim nadmetanjem odrediće se korisnici sezonskih linija. Period zakupa sezonskih linija je 5 godina. | Primjedbe koje se odnose na djelatnost prevoza putnika I stvari u unutrašnjem pomorskom saobraćaju su detaljno analizirane I dijelom su prihvaćene, te će inovirani tekst Predloga zakona biti dostavljen podnosiocu primjedbi na davanje primjedbi, predloga I sugestija |
| 4. | **IGC-International Grants and Consulting d.o.o.** | PRIMJEDBA NA ČLAN 4  U članu 4 kojim se mijenja i dopunjuje član 10 važećeg Zakona o sigurmosti pomorske plovidbe predlažemo:  Poslije stava 3 dodaje se novi stav kolji glasi:  Čamac za prevoz putnika i stvari na redovnim linijama za koji se prilikom Tehničkog nadzora utvrdi i konstatuje da svojom konstrukcijom ne stvara talase u plovidbi koji bi mogli nanijeti štetu drugim plovnim objektima, obalama, napravama, uređajima, postrojenjima i opremi na obali ili na moru, može ploviti većom sigurnosnom brzinom do šest čvora iznad propisane brzine u stavu 2 ovog zakona, uz prethodno odobrenje Ministarstva.  OBRAZLOŽENJE:  Važeći Zakon o sigurnosti pomorske plovidbe propisuje u članu 10 stav 3 da plovni objekat može biti izuzet od primjene ograničene brzine u Bokokotorskom zalivu do deset čvorova, a u Kumborskom tjesnacu, tjesnacu Verige i na rijeci Bojani do šest čvorova, ukoliko za to dobije odobrenje Ministarstva saobraćaja i pomorstva. Takođe, čitajući u potpunosti član 10 važećeg Zakona, povezujemo da to odobrenje Ministarstva može biti izdato plovnom objektu za koji se utvrdi da svojom konstrukcijom u plovidbi ne stvara talase koji bi mogli ugrožavati ili nanjeti štetu drugim plovnim objektima, obalama, napravama, uredajima, postrojenjima i opremi na obali ili na moru.  Ovo govori da je u važećem Zakonu već data mogućnost povećanja Sigumosne brzine uz Odobrenje Ministarstva a ovaj Nacrt zakona to pravo ukida i prenosi ga na davanje odobrenja od strane Organa uprave kada zbog pogoršanih vremenskih prilika ili ugrožavanja sigumosti plovidbe kruzer ili neki drugi ugroženi brod može da poveća brzinu i izbjegne pomorsku nezgodu. Ovakva odredba o povećanju brzine radi sigurnosti plovidbe je opravdana i treba da stoji u budućem zakonu ali nema nikakve veze i ne može se poistovjetiti sa važećom odredbom člana 10 Zakona koja ima potpuno drugačiju ciljinu grupu.  Na kraju, želimo napomenuti da kompanija International Grants and Consulting d.o.o., Marka Radovića 33, Podgorica, teži razvoju ekološki održivog pomorskog saobraćaja na redovnim linijama, kojim će se rasteretiti drumski saobraćaj i u značajnoj mjeri smanjti emisija štetnih gasova u Bokokotorskom zalivu, a to ne možerno postići ograničenjima brzine onamo gdje je to nije potrebno.  Korisnici naših usluga će upravo zbog produženog vremena trajanja putovanja pomorskim putem, prouzrokovanog ovako ograničenim brzinama, prije izabrati dosadašnji način transporta automobilima ili autobusima čime će se izgubiti željeni efekat projekta kojeg trenutno razvijamo u Crnoj Gori, a to je da se pređe na pomorski saobraćaj u redovnim linijama i smanji do sada ekološki neprihvatlijv transport Bokokotorskim zalivom automobilima i autobusima koji proizvode velike količine štetnih CO2 materija. | Ne prihvata se data primjedba iz razloga što je Bokokotorski zaliv specifično područje koje zahtijeva posebnu pažnju naročito imajući u vidu da se svake godine povećava broj učesnika u pomorskom saobraćaju i da je upravo iz tog razloga potrebno dodatno regulisanje brzine plovidbe. Međutim, Predlogom zakona išlo se u susret pojednostavljenju procedure kada to zahtijevaju posebne situacije, prije svega imajući u vidu da Uprava pomorske isgurnosti vrši nadzor, informisanje i upravljanje pomorskim saobraćajem. |
| 5. | **Udruženje zakupaca sportsko rekreativnih aktivnosti na vodi -Budva**  **Labović Jelena** | Molim Vas da prilikom dopune i izmjene Zakona o pomorstvu razmotrite i uvažite naše primjedbe i sugestije konkretno o djelatnosti sporta i rekreacije na vodi tj. o rentiranju i načinu rada skutera na vodi koji ustvari ne postoje Zakonu nego ih svako svrstava u kategoriji plovila tj. Tumači kako mu odgovara. Tako da smo konstantovanom nepostojem prekršaju.  Ovim Vas putem i molimo da prisustvujemo i objasnimo konkretno naš dosadašnji sistem rada na nekoj vašoj radnoj sjednici ukliko je moguće i skinemo famu da je skuter na vodi knkretno i mali brzi gliseri najviša opasnost na vodi.  Molimo Vas da skuter na vodi i male brze glisere - čamce izdvojite iz grupe običnih plovila i povila za privredne svrhe po starom zakonu jer tehnički ne mogu da spadaju pod njima iz mnogo objektivnih razloga, a ukoliko bi bili registrovani kao klasično plavilo ili brzo plovilo pod privredom zbog veličine i broja osoba tj.mjesta na plovilima ne može se ispuniti niti jedan od uslva.  Skuteri na vodi i mali i brzi čamci da budu izuzeti od posredovanja radiostanica, a samim tim i radio opeeratera i voditelja čamca i pomoćnika kao i skiperske licence i dr. šta sve mora da posjeduje plovilo za prevoz putnika sa više od deset korisnika tj.12m ( navigacioni sistem, radio operater, mornara motoristu i dr.), jer su to plovila sa dva ili više mjesta, a i gabarit ne može da ispuni zahtjeve. Ovo predlažemo jer su ova i slična plovila izuzeta iz grupe ostalih plovila svugdje u svijetu i vode se u grupu plovila sporta i rekreacije i ne moraju posjedovati licencu za upravlajnje već samo ..B" kategoriju.  Konkretno za skuter na vodi regulisati način rada i omogućiti poligone na vodi tj. definisati značenje poligona, instruktora. Licence za određene kategorije, pratnja plovila, nadzor gPS sistem za praćenje plovila kratka obuka i saglasnost potpis korisnika i dr. dobili smo zvanične lokacije na kopnu i pripadajući akvatorij i nazovimo poligone za obuku korisnika koji su udaljeni par kilometara i veličine m2, alí nije definsano kuda i kojom putanjom i kako stići do poligona i koje licence tj ,instruktor pojam šta je i da li moraju korisnici nositi dokumenta i pasoše na vodi kao i da li vrijede ovjerene kopije dokumenata zbog nepstojana posebnih vodootpornih ladica i gubljenja i kvašenja orginalnih dokumenata i samim tim trpljena velikih novčanih kazni, jer znamo proceduru za vadenje novih dokumenata naročito u sezoni.  Samim tim Vas molimo da korigujete visinu kazni na kopnu i moru jer primjer za nenošenje dokumenata na vodí kazna je nekoliko puta veéa nego na kopnu.  Brzi čamci za vuču guma, skija WB i dr definisati pojam brzog plovila i instruktora tj. da bude dovoljna dozvola za upravljanjem čamcem, a ne mornar motorista radio operater i sl. tj. da ima isti tretman kao u drugim drżavama u svijetu, jer su to plovila od 4-5 m sa svega par mjesta za sjedenje.  Normalno lice koje ne posjeduje minimm dozvolu za upravljanjem čamcem ne može upravljati brzim plovilom -gliserom i obavljati vuču guma skijaša i sl. i ne može obavljati pratnju skutera na vodi i ne treba posjedovati morrnara motoristu i punomoćnika jer su to mala plovila i nemaju veliki smještaj ti. ne vrše prevoz putnika tj. privredna klasična djelatnost od 2 ili 50 putnika.  Skuter na vodi prilikom rentiranja licima bez plovidbene dozvole, a izričito bez vozačke dozvoole B kategorije moraju posjedovati GPS sisteme i sisteme za nadzor i antikolizing sisteme protiv sudarnih, pratnju instruktora, kao i da se plovidba mora odvijati najkraćom i najsigurnijom putanjom d naznačenog poligona" tj. sigurnog akvatorijuma.  Malim brzim čamcima naročito za vuču guma i skijaša ne može upravljati lice bez licence voditelja čamca.  Plovila moraju biti registrovana na firmu ili ugovor sa firmom ali na sport i rekreaciju što i jesu, a ne privredu jer ista služe i za obuku članova i ljubitelja vodenih aktivnosti i tom prilikom nisu u renti, a zavise od drugih lokacija tj. ozvaničiti plovila koja plaćaju državi zakup i PDV-a.  Pontoni koje koristimo u priobalju tj. našem akvatorijumu ne tebaju biti registrovani jer to nisu plovila već plutajući objekti za prevoz i pristan plovila sa sertifikatima instituta Crne Gore.  Definisati pojam prsluka life jacket kao i kaciga na vodi jer je apsurdno svrstati pod svim korisnicima kao i minimum godina za upravljanje skuterom tj. bez plovne dozvole.  Kao i u susjednim državama Evrope odobriti panoramski obilazak skuterima uz obaveznu pratnju na propisanoj udaljenosti od obale i drugih plovila izlazeći iz granica poligona, ali lica koja upravljaju skuterima moraju posjedovati B kategoriju vozila.  Ovo sve u cilju regulisanja sigurnosti plovidbe, dobijanja aspekta turističkih usluga sporta i rekreacije kao i zaštite legalnih korisnika i Države, građana i turista. | Ne prihvata se data primjedba iz razloga što smatramo da “skuteri na vodi i mali i brzi čamci” trebaju da budu tretirani kao čamci upravo imajući u vidu podizanje nivoa sigurnosti plovidba i zaštite ljudskih života na moru.  Napominjemo da je prihvaćena primjedba koja se odnosi na ovlašćenje za mornara-motoristu i ovlašćenje o osposobljenosti za VHF DSC radio-operatora (CEPT 31-04E) ili za GMDSS radio-operatora sa ograničenim ovlašćenjem, gdje je Predlogom zakona propisan izuzetak za plovila na vodeni mlazni pogon do tri sjedišta. |
| 6. | **POMORSKI SAOBRAĆAJ d.o.o.** | Član 13. Osnovnog zakona glasi:  Javni prevoz u linijskoj plovidbi vrši se na određenim relacijama, po unaprijed utvrđenom redu plovidbe, cijeni i drugim uslovima prevoza, na osnovu ugovora o prevozu između brodara i korisnika prevoza.  Red plovidbe utvrđuje brodar u saradnji sa pravnim ili fizičkim licem koje koristi luku ili dio luke na osnovu ugovora o koncesiji.  Red plovidbe objavljuje se u štampanim ili elektronskim medijima, najmanje 15 dana prije stupanja na snagu reda plovidbe.  Brodar se mora pridržavati utvrđenog i objavljenog reda plovidbe.  Komentar / predlog za izmjenu:  - Treba pojasniti na što se misli kada se u stavu 1. pominje "ugovor o prevozu", jer se ovo pitanje novim Nacrtom u članu 15a stav 1. reguliše na drugačiji način - putem ugovora o koncesiji.  - Odredba stava 2. je za trajektni prevoz limitirajuća, jer trajektna pristaništa nijesu luke u smislu zakona.  - Takođe, načini ustupanja i režimi korišćenja luka, na osnovu uporednih iskustava u svijetu a i prakse kod nas, nijesu isključivo na bazi koncesija. Sugerišemo da se stav 2 preinači i dopuni, tako da bi se dalo najviše konfora za dalje djelovanje Vladi i potencijalnim investitorima, riječima: ", odnosno sam brodar koji ima pravo obavljanja linijskog saobraćaja I korišćenja za tu namjenu definisane operativne obale, a koje ukupno pravo je stekao u zakonom definisanom postupku." | Primjedbe koje se odnose na djelatnost prevoza putnika I stvari u unutrašnjem pomorskom saobraćaju su detaljno analizirane I dijelom su prihvaćene, te će inovirani tekst Predloga zakona biti dostavljen podnosiocu primjedbi na davanje primjedbi, predloga I sugestija |
|  |  | Članom 5 Nacrta zakona se predlaže novi član 15a koji glasi:  Djelatnost prevoza putnika i stvari u unutrašnjem pomorskom saobraćaju se odvija na redovnim linijama (cjelogodišnjim i sezonskim) i u slobodnom prevozu.  Prevoznik koji obavlja djelatnost prevoza iz stava 1 ovog člana, dužan je da obezbijedi siguran prevoz lica ili stvari na plovnom objektu i u granicama dozvoljene nosivosti plovnog objekta, ako prevoz određenih stvari nije regulisan posebnim propisom.  Prevoz putnika i stvari u unutrašnjem pomorskom saobraćaju na redovnim linijama vrši se na određenim relacijama, po unaprijed utvrđenom redu plovidbe, cijeni i drugim uslovima prevoza, a prevoznik svoje pravo prevoza ostvaruje dobijanjem koncesije na djelatnost redovnog linijskog prevoza.  Pravo na obavljanje slobodnog prevoza putnika i stvari u slobodnom prevozu, prevoznik stiče zaključivanjem Ugovora o slobodnom prevozu sa pravnim licem koje upravlja morskim dobrom, u skladu sa članom 15i ovog zakona.  Ugovorom iz stava 4 ovog člana uređuju se relacije, cijene i drugi uslovi pod kojim se obavlja slobodni prevoz putnika i stvari.  Komentar / predlog za izmjenu:  - Odredba stava 1. o redovnim linijama je u koliziji sa ostalim normama Nacrta zakona koji razdvaja "redovan" od "sezonskog" linijskog saobraćaja, jer po ovoj odredbi je i sezonskalinija redovna.  - Smatramo da odredba stava 3. kojom se djelatnost redovnog linijskog prevoza može ostvarivati isključivo dobijanjem koncesije, nepotrebno prejudicira potencijalna rješenja I isključuje ostale modele po kojima bi se moglo riješiti pitanje redovnih linija kao što je npr.privatno-javno partnerstvo i sl., koje poznaje naše zakonodavstvo i uporednopravna praksa u oblasti saobraćaja. Možda je bolje predvidjeti da se pravo iz ovog stava može ostvariti u  skladu sa zakonom i drugim propisima kojima je uređeno raspolaganje tj. ustupanje državne imovine i ostvarivanje javnog interesa kroz ustupanje određenih prava.  - Odredbom stava 4 i 5 je predviđeno da JP Morsko dobro kao ovlašćeno za upravljanjem morskim dobrom, daje pravo na obavljanje slobodnog prevoza, što tom pravnom licu ne može pripadati jer je ono nadležno samo za upravljanje obalom koja je u zoni morskog dobra. Takođe, odredbe stava 4. i 5. stvaraju pravnu prazninu, odnosno prostor za drugačije tumačenje nego što se to definiše stavom 1. člana 15i, kojim se propisuje isti postupak dobijanja linije u sezonskom linijskom i slobodnom prevozu.  - Odredba stava 5. je u koliziji i sa članom 14. Osnovnog zakona, koji isto pitanje drugačije tretira. | Primjedbe koje se odnose na djelatnost prevoza putnika I stvari u unutrašnjem pomorskom saobraćaju su detaljno analizirane I dijelom su prihvaćene, te će inovirani tekst Predloga zakona biti dostavljen podnosiocu primjedbi na davanje primjedbi, predloga I sugestija |
|  |  | Članom 5 Nacrta zakona se predlaže novi član 15b koji glasi:  Prevoznik koji obavlja prevoz putnika i stvari na redovnim linijama ima pravo prioriteta po pitanju mjesta ukrcaja, prevoza i mjesta iskrcaja putnika i stvari u odnosu na slobodni prevoz putnika.  Djelatnosti iz stava 1 ovog člana mogu vršiti domaća pravna i fizička lica koja su registrovana u Crnoj Gori za prevoza putnika na za to predviđenim plovnim objektima u skladu sa zakonom.  Koncesija na liniju u redovnom cjelogodišnjem linijskom prevozu daje se na rok do 10 godina.  Rok trajanja koncesije iz stava 3 ovog člana može se produžiti samo za period za koji koncesionar nije mogao koristiti koncesiju usljed više sile.  Odluku o dodjeli koncesije donosi Vlada u skladu sa zakonom koji uređuje oblast koncesija.  Komentar / predlog za izmjenu:  - Odredba stava 1. je neprimjenljiva za trajektni prevoz. Trajektna linija mora imati jasno definisan koncesioni zahvat i cjelovitost prava koje bi jedino obezbijedilo nesmetan i efikasan protok saobraćaja. Potrebno je obezbijediti uslove koji neće proizvoditi konfliktan ambijent, a predloženim modelom upravo bi se tako nešto i proizvelo. Vršenje trajektne djelatnosti podrazumijeva ukupnost prava koje pored prava na obavljanje linije podrazumijeva i pravo raspolaganja obalom koja je u funkciji ukrcaja I iskrcaja vozila i putnika. I to kao ekskluzivno pravo, jer bi svako drugo rješenje značajno uticalo na efikasnost i sigurnost saobraćaja, ali i postavilo pitanje upravljanja i uopšte funkcionisanja u takvim uslovima.  - Primjetno je da obradjivač Nacrta zakona preuzima odredbe i institute Zakona o koncesijama, ali s druge strane određena pitanja reguliše na nešto drugačiji i nekonzistentniji način. Tako se odredbom stava 3. ovog člana skraćuje rok ustupanja koncesije sa 30 koliko je predviđeno Zakonom o koncesijama, na 10 godina i to na vrlo paušalan način, ne vodeći računa o ekonomskih paramaterima koji tretiraju ovu privrednu djelatnost i periodu povraćaja izuzetno visokih investicija, koje nosi pomorstvo kao privredna grana. Primjerenije je da upućujućom normom na Zakon o koncesijama ovo pitanje ostavi u nadležnost Vladi, da ona na prijedlog Organa uprava za svaku pojedinu koncesiju, uzimajući u obzir specifičnosti za svaku pojedinu situaciju na osnovu uradjenih elaborata o ekonomskoj opravdanosti investicija i dr., cijeni i pitanje potrebnog roka na koji se daje koncesija. | Primjedbe koje se odnose na djelatnost prevoza putnika I stvari u unutrašnjem pomorskom saobraćaju su detaljno analizirane I dijelom su prihvaćene, te će inovirani tekst Predloga zakona biti dostavljen podnosiocu primjedbi na davanje primjedbi, predloga I sugestija |
|  |  | Članom 5 Nacrta zakona se predlaže set odredbi sadržanih u članovima od 15c do 15h koje nećemo citirati zbog obimnosti i rizika nepreglednosti ovog materijala, a koje regulišu pitanja koja na gotovo identičan način već uredjuje Zakon o koncesijama (Koncesioni akt, Ugovor o koncesiji, postupak dodjele, ustupanje i prestanak koncesije).  Komentar / predlog za izmjenu:  - Ukoliko je izrađivač Nacrta zakona već zauzeo stav da na redovne linije primijeni Zakon o koncesijama, onda je bespredmetno da se odredbe iz tog zakona prepisuju u ovaj zakon.  Stoga predlažemo da se članovi od 15c do 15h brišu, odnosno zamijene upućujućim normama, odnosno shodnom primjenom Zakona o koncesijama. Smatramo da ovakav koncept prenormiranja nije dobar, da uslijed čestih izmjena Zakona o koncesijama (a jedna  izmjena je već u toku) otvara mogućnost nepotrenih kolizija normi, zastarijevanja zakonskih rješenja u odnosu na medjunarodne standarde iz te oblasti, koja su imanentna drugim resornim ministarstvima i organima državne uprave koja tu problematiku prate i usaglašavaju Zakon o koncesijama sa evropskim direktivama na "dnevnom nivou".  - Ovo prethodno naročito zbog, primjera koji imamo u Nacrtu zakona da se u stavu 3. člana 15e, uvodi obaveza "odobravanja tarifa za pružanje usluge prevoza putnika i stvari", a takve biznis barijere na primjer ne poznaje Zakon o koncesijama. Naime, Zakon o koncesijama samo u članu 44 stav 12 tačka 18, kao što i stoji u tački 13 stava 2 člana 15b predloženog Nacrta, kaže da se Ugovorom o koncesiji utvrdjuju "... kriterijumi i metode za određivanje cijena, odnosno tarife za pružanje usluga prevoza lica i stvari prema krajnjim korisnicima". Znači "kriterijumi i metode", ali nema sistema "odobrenja" cijena od strane držanog organa. Da stvar bude ozbiljnija, vi ste Nacrtom ovo pitanje dodatno zaoštrili, pa ste članom 15g stav 8 Nacrta utvrdili (ne)dobijanje odobrenja uslovom za prestanak koncesionog ugovora! To je odredba koja narušava principe slobodnog tržišta i ekonomskih sloboda u ovoj privrednoj grani, a primjer je nekonzistentnog i selektivnog preuzimanja i implementacije nekih zakonskih odredbi i instituta iz oblasti koncesija. | Primjedbe koje se odnose na djelatnost prevoza putnika I stvari u unutrašnjem pomorskom saobraćaju su detaljno analizirane I dijelom su prihvaćene, te će inovirani tekst Predloga zakona biti dostavljen podnosiocu primjedbi na davanje primjedbi, predloga I sugestija |
|  |  | Generalni komentar za linijski saobraćaj  - Naša suštinka primjedba na cijeli ovaj set normi oko dodjele koncesija u oblasti redovnog linisjkog saobrćaja je u tome što je očigledno da ovaj koncept možda može biti primjeren odredjenim oblicima linijskog putničkog saobraćaja, za brodice, čamce i jahte koje bi mogle držati odredjene linije u unutrašnjoj pomorskoj plovidbi, ali nijesu primjerene za trajetknu liniju Lepetane - Kamenare, jer se radi o potpuno drugačijem režimu saobraćaja.  Ukoliko se ostane isključivo pri konceptu koncesija za rješenje redovnog linijskog saobraćaja, nameće kao nužno, definisati poseban član (ili set članova), koji bi prepoznao specifičnosti i na cjelovit način tretirao ovo pitanje trajektne linije Lepetani - Kamenari, gdje se kao kod niza drugih slučajeva u Crnoj Gori, davanje koncesija mora tretirati zajedno sa pitanjem koncesionog zahvata. Samo cjelovito rješenje, bez mogućnosti konfliktnih situacija (da se dobije koncesija na liniju, a istovremeno ne dobije koncesija na trajektno pristanište, i obrnuto vodi u konflikt) čini ova zakonska rješenja primjenjivim u našoj branši. Javni interes, koji država nesumljivo ima, da se na ovoj relaciji pružaju usluge putnicima na brz, efikasan i kvalitetan način, bez zastoja i prekida saobraćaja, čine neka zakonska rješenja koja kandidujete neprimjenjivim za trajekte, a koja su vjerovatno primjenjiva na ostale vrste linijskog  saobraćaja u unutrašnoj polovidbi. Navešćemo samo nekoliko primjera: red plovidbe je nemoguće imati u uslovima koje nam nameću uslovi saobraćaja na relaciji Lepetane-Kamenari, kao i prebrojavanje putnika i sl.  - Imajući u vidu navedeno, da zaključimo, potrebno je posebnim članom (kao što ste uradili za brodare u slobodnom prevozu, u član 15i stav 2 izmjena zakona, da definšete poseban postupak i uslove odvijanja redovnog linijskog saobraćaja na relaciji Lepetani-Kamenari. Tim posebnim članom bi trebalo i pitanje dodjele koncesije za redovnu cjelogodišnju liniju vezati za koncesioni zahvat, odnosno operativnu obalu (pristanište) koje je inače Prostornim planom Crne Gore predvidjeno za tu namjenu (trajekt) i odrediti druge specifičnosti i izuzetke od opšteg koncepta dodjele linija za  redovni saobraćaj. | Primjedbe koje se odnose na djelatnost prevoza putnika I stvari u unutrašnjem pomorskom saobraćaju su detaljno analizirane I dijelom su prihvaćene, te će inovirani tekst Predloga zakona biti dostavljen podnosiocu primjedbi na davanje primjedbi, predloga I sugestija |
|  |  | Članom 6 Nacrta zakona se predvidja izmjena člana 16 koja glasi:  "Stav 1 mijenja se i glasi:  “Na plovnom putu mogu se održavati sportska takmičenja i priredbe, na osnovu odobrenja Organa uprave”  Stav 4 mijenja se i glasi:  “O održavanju sportskog takmičenja, odnosno priredbe Organ uprave je dužan da obavijesti učesnike u plovidbi, najkasnije osam dana prije početka takmičenja, odnosno priredbe.”  Komentar / predlog za izmjenu:  - Predlažemo da se stav 1 dopuni riječima ", vodeći računa da se ne ugrozi redovan linijski saobraćaj.", jer nijesu svi plovni putevi istog saobraćajnog inteziteta i značaja. | Ne prihvata se data primjedba iz razloga što smatramo da propisana odredba prvenstveno ima cilj da obaveže organizatore sportskog takmičenja i priredbe da zatraže odobrenje i da se o tom događaju pravovremeno obavijeste svi učesnici u saobraćaju. Naravno treba imati u vidu da su to posebne manifestacije koje zahtijevaju određeno odstupanje od uobičajenih aktivnosti, u ovom slučaju redovnog linijskog saobraćaja. |
|  |  | Član 20 Osnovnog zakona sa uključenim izmjenama iz Nacrta glasi:  Zabranjena je plovidba, pristajanje, sidrenje i pristajanje nasukivanjem plovnim objektima namijenjenim za prevoz putnika i tereta, gliserima, plovilima na vodeni mlazni pogon (skuter, jet-ski i sl.), odnosno na vazdušni jastuk na uređenim, izgrađenim i prirodnim kupalištima.  Ukrcaj i iskrcaj putnika i tereta na plovnim objektima iz stava 1 ovog člana može se privremeno vršiti i izvan luke na mjestima uz obalu na kojima postoji siguran privez i vodeni prostor koji ima odgovarajuću dubinu i širinu potrebnu za manevrisanje plovnim objektom, na  osnovu odobrenja Organa uprave.  Komentar / predlog za izmjenu:  - Odredba stava 2. je problematična za nas, jer se može izvesti zaključak da za pristaništa u Lepetanima i Kamenarima, koja nijesu luke u smislu Zakona o lukama, moramo da pribavimo odobrenje Organa uprave, i to odobrenje može biti samo privremeno. Posebno je za nas problematično što se postupak pribavljanja odobrenja za ukrcaj i iskrcaj razdvaja od pitanja davanja koncesije na redovan linijski saobraćaj i postupka koji predvidja Zakon o morskom dobru.  Predlažemo da se nakon riječi "i izvan luke" dodaju riječi "i izvan namjenski definisane operativne obale (trajektna pristaništa)" ili "i izvan prostornim planom definisane obale za trajektni saobracaj" ili "i izvan objekata obalne infrastrukture specijalizovane namjene".  Alternativa: Predlažemo da se cijeli član briše, jer ovo pitanje je, u konačom, materija drugog zakona tj. Zakona o lukama. | Ne prihvata se data primjedba iz razloga što se ovaj član odnosi na zabranu plovidbe, pristajanje, sidrenje i pristajanje nasukivanjem plovnim objektimana uređenim, izgrađenim i prirodnim kupalištima. |
|  |  | Član 21 Osnovnog zakona sa uključenim izmjenama iz Nacrta glasi:  Brodovi, jahte, ribarski brodovi, jedrilice, čamci i hidroavioni prilikom plovidbe unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnim morem Crne Gore ne smiju se približavati obali:  1) brodovi, jahte i hidroavioni, na udaljenosti manjoj od 300 m;  2) motorni čamci, ribraski brodovi i jedrilice na udaljenosti manjoj od 150 m.  Izuzetno od stava 1 ovog člana, plovni objekti na motorni pogon mogu ploviti i na manjim udaljenostima od obale, radi uplovljenja u luku i sidrište ili pristajanja uz obalu u skladu sa članom 20 stav 2 ovog zakona, u zavisnosti od konfiguracije plovnog puta, pod uslovom da smanje brzinu tako da mogu lako i brzo obaviti manevar skretanja i zaustavljanja.  Čamci na vesla, daske za jedrenje i jahanje na talasima, kanui, kajaci, gondole, sandoline i pedaline mogu ploviti i na udaljenosti manjoj od 50 m od obale, a najdalje do 150m.  U vodenom prostoru pored kupališta plovni objekti mogu ploviti samo na udaljenosti većoj od 50 m od ograde uređenog ili izgrađenog kupališta, odnosno 150 m od obale prirodnog kupališta.  Plovilo na vodeni mlazni pogon (skuter, jet-ski i sl.), odnosno na vazdušni jastuk mogu glisirati samo na udaljenosti većoj od 200 m od obale.  Komentar / predlog za izmjenu:  - Da bi napravili vezu sa predloženim izmjenama člana 20., predlažemo da se u stavu 2.  nakon riječi "radi uplovljavanja u luku i sidrište" dodaju riječi "i specijalizovana (trajektna) pristaništa." ili i namjenski definisane operativne obale (trajektna pristaništa )" ili "i objekata obalne infrastrukture specijalizovane namjene". | Prihvata se data primjedba. |
|  |  | Član 25 Osnovnog zakona sa uključenim izmjenama iz Nacrta glasi:  Brodar oštećenog, nasukanog ili potopljenog plovnog objekta koji ometa ili ugrožava sigurnost plovidbe dužan je da, na zahtjev inspektora sigurnosti plovidbe (u daljem tekstu: “inspektor”),bez odlaganja, ukloni sa plovnog puta, odnosno luke ili sidršta luke, plovni objekat.  Ako brodar iz stava 1 ovog člana ne postupi po zahtjevu inspektora, Organ uprave će, po nalogu inspektora, ukloniti plovni objekat o trošku i riziku brodara.  Organ uprave dužan je da preduzme mjere iz stava 2 ovog člana i ako brodar oštećenog, nasukanog ili potopljenog plovnog objekta nije poznat, a plovni objekat ometa ili ugrožava sigurnost plovidbe.  Pravno ili fizičko lice kojem je luka ili dio luke dat na korišćenje, odnosno koncesiju u skladu sa zakonom dužan je da čuva plovni objekat iz st. 2 i 3 ovog člana, kao i plovni objekat kojem je Lučka kapetanija ili nadležan sud zabranio isplovljenje.  Zabranjeno je na plovni put i u luku bacati predmete ili stvari koje mogu da ometaju ili ugroze sigurnost plovidbe.  Komentar / predlog za izmjenu:  - Slijedeći iste razloge za izmjenu člana 20. i 21., predlažemo da se stav 1 ovog člana dopuni na način, da se riječi "sa plovnog puta i iz luke plovni objekat.", zamjene riječima "plovni objekat sa plovnog puta, luke i iz zahvata (akvatorijuma ) namjenski definisane  operativne obale." | Prihvata se data primjedba. |
|  |  | Član 33 Osnovnog zakona glasi:  Crnogorski brod od 300 BT ili više, osim ratnih brodova, pomoćnih ratnih brodova ili javnih plovnih objekata koji su u državnoj svojini mora da ima potvrdu o osiguranju odgovornosti za pomorska potraživanja u skladu sa Međunarodnom konvencijom o ograničenju odgovornosti za pomorska potraživanja iz 1976, do iznosa osiguranja utvrđenih Protokolom iz 1996 na tu Konvenciju.  Osiguranje iz stava 1 ovog člana može biti sa ili bez franšize, prema vrsti pokrića članica Međunarodne grupe P&I klubova ili druge odgovarajuće finansijske garancije (garancija banke ili druge slične finansijske institucije).  Potvrda iz stava 1 ovog člana sadrži sljedeće podatke:  1) ime broda, njegov IMO broj i luku upisa;  2) ime brodara ili drugog lica odgovornog za vođenje broda;  3) vrstu i rok osiguranja;  4) naziv i sjedište lica koje je izvršilo osiguranje, kao i mjesto gdje je osiguranje  zaključeno.  Potvrda iz stava 3 ovog člana mora biti izdata ili prevedena na engleskom ili francuskom ili španskom jeziku.  Strani brod koji ispunjava uslove iz stava 1 ovog člana i koji namjerava da uplovi u crnogorsku luku ili da pristane uz postrojenja za istraživanje i proizvodnju ugljovodonika u teritorijalnom moru Crne Gore dužan je da ima potvrdu iz stava 1 ovog člana.  Ako se inspekcijskim nadzorom ili uvidom u brodske isprave ili na osnovu informacije dobijene od države članica Evropske unije utvrdi da brod nema potvrdu iz stava 1 ovog člana, Lučka kapetanija može zabraniti uplovljavanje broda ili izdati nalog za isplovljenje  broda, o čemu obavještava Evropsku komisiju, države članice Evropske unije i državu zastave broda.  Komentar / predlog za izmjenu:  - Pretpostavljamo da se ova odredba stava1. o obaveznom osiguranju odnosi na brodove u medjunarodnoj plovidbi i na tzv. ugovorena transportna osiguranja u slobodnoj plovidbi.  Ovo predhodno, imajući u vidu da je Zakonom o obaveznom osiguranju u saobraćaju propisano osiguranje u pomorskom saobraćaju u nacionalnoj plovidbi. Imajući u vidu to,  pedlažemo da se ovaj član dopuni na način da bude jasno da se odnosi na medjunarodnu plovidbu. U suprotnom, ova odredba se može tumačiti da se odnosi i na naš M/T Grbalj I ako on plovi isključivo u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnim morem Crne Gore. | Ne prihvata se data primjedba iz razloga što je institut ograničenja odgovornosti, kao zakonski iopšte pomorskopravni institut specifična i jedinstvena pojava u pravu uopšte, sa ciljem zaštite pomorskog preduzetništva i upravo zbog toga je i propisana postojeća odredba. |
|  |  | Članom 23 Nacrta zakona se predvidja izmjena cijelog član 49. Osnovnog zakona tako da glasi:  "Brod je sposoban za plovidbu u određenim kategorijama plovidbe i za određenu namjenu, ako ispunjava zahtjeve potvrđenih i obavezujućih međunarodnih ugovora I ovog zakona, u odnosu na:  1) konstrukciju i plovna svojstva mašine, uređaja i opreme koji služe za sigurnost plovidbe broda radi:  a) sigurnosti ljudskih života, broda i imovine;  b) smještaja lica na brodu i zaštite ljudskih života;  c) zaštite zdravlja na radu i smještaja članova posade i drugih lica zaposlenih na brod;  d) zaštite broda;  e) zaštite tereta na brodu;  f) sprječavanja zagađivanja životne sredine sa plovnih objekata u skladu sa posebnim  zakonom;  4) propisan minimalni broj članova posade sa odgovarajućim ovlašćenjem o osposobljenosti i posebnoj osposobljenosti;  5) smještaj i broj ukrcanih putnika na brodu u skladu sa propisanim uslovima za prevoz putnika;  6) teret na brodu ukrcanom i složenom u skladu sa dobijenom teretnom linijom I pravilnim načinom rasporeda tereta;  7) ispunjavanje uslova za pružanje medicinske pomoći u zavisnosti od vrste i namjene broda.  Kategorije plovidbe brodova propisuje Ministarstvo.  Brod treba da ima odgovarajuće zalihe ljekova i odgovarajuća medicinska sredstva za pružanje medicinske pomoći na brodovima.  Brod preko 500 BT koji ima najmanje 15 članova posade na putovanjima koja traju duže od tri dana mora da ima brodsku bolnicu, odnosno ambulantu za pružanje medicinske pomoći opremljenu odgovarajućom medicinskom opremom.  Brod na međunarodnoj plovidbi koji ima najmanje 100 članova posade na putovanjima koja traju duže od tri dana mora da ima na brodu i ljekara za pružanje medicinske pomoći  na brodu.  Brod koji prevozi opasna sredstva, u svojoj apoteci na brodu, mora imati protivotrove.  Vlasnik broda, odnosno brodar dužan je da obezbijedi zalihe ljekova i medicinskih sredstava na brodu, a ljekovima i medicinskom opremom raspolaže zapovjednik broda ili lice koje ovlasti zapovjednik broda.  Organ uprave, uz saglasnost Ministarstva utvrđuje tehnička pravila kojima se: određuju obim, način i rokovi vršenja tehničkog nadzora nad brodovima, obezbjeđuje konstrukciona i tehnička sposobnost brodova za plovidbu i sigurnost njihovih uređaja, mašina, opreme i materijala koji služe za održavanje, sigurnosti plovidbe tih brodova,  zaštite života ljudi, zaštite na radu i smještaja članova posade i drugih lica, prevoz putnika, pomorska oprema, konstrukciona i tehnička sigurnost uređaja za rukovanje I utovar i istovar tereta, način mjerenja i izračunavanja tonaže, prevoz tereta, stabilitet,  pregrađivanje, nadvođe, radio-oprema, sredstva za signalizaciju i navigaciju, protivpožarna zaštita, sredstva za spašavanje ljudskih života na brodu i automatizacija.  Bliže uslove iz st. 3 do 6 ovog člana propisuje Ministarstvo uz saglasnost organa državne uprave nadležnog za poslove zdravlja.  Propisi o tehničkim pravilima iz stava 7 ovog člana objavljuju se u "Službenom listu Crne Gore", a tehnička pravila u posebnom izdanju Organa uprave.”  Komentar / predlog za izmjenu:  - Odredba iz stava 3 ima utemeljenja za brodove koji su na medjunarodnoj/dugoj plovidbi,  i zato predlažemo da se ova norma poveže sa narednim stavom 4. pa reći da se odnosi na brodove koji plove duže od 10 sati i tome sl.  Alternativa bi mogla biti da se stav 3. dopuni na kraju riječima "osim za brodove u nacionalnoj plovidbi".  - Smatramo da treba dopuniti stav 10. koji se odnosi na objavljivanje tehničkih pravila "u posebnom izdanju Organa uprave.", jer se to rješenje u praksi pokazalo da nije transparetno  i stvara pravnu nesigurnost, i da su inspektrori selektivno primjenjivali pojedina pravila koja pravni subjekit nijesu bili u mogućnosti da saznaju na uobičajen i dostupan način. Stoga,  predlažemo da se stav dopuni riječima " i na zvaničnoj internet stranici Organa uprave" . | Ne prihvata se data primjedba u odnosu na stav 3 iz razloga što smatramo nužnim da brod treba da ima odgovarajuće zalihe ljekova i odgovarajuća medicinska sredstva za pružanje medicinske pomoći na brodovima.  Prihvata se primjedba data na stav 10. |
|  |  | Član 50 Osnovnog zakona glasi:  Brodar, odnosno kompanija dužna je da primjenjuje i održava sistem upravljanja sigurnošću, u skladu sa SOLAS Konvencijom (Glava IDŽ) i ISM Kodeksom, koji sadrži sljedeće:  1) politiku sigurnosti plovidbe i zaštitu životne sredine;  2) uputstva i procedure za sigurnu plovidbu broda i zaštitu životne sredine;  3) utvrđivanje nivoa ovlašćenja i način komunikacije između obale i posade na brodu;  4) procedure za prijavljivanje nezgoda i neusaglašenosti uspostavljenog sistema sa ISM Kodeksom;  5) procedure za vanredne situacije;  6) procedure za unutrašnju kontrolu i preglede funkcionisanja uspostavljenog ISM Kodeksa;  7) sistem za registrovanje podataka o putnicima.  U cilju obezbjeđenja sigurne plovidbe svojih brodova i uspostavljanja veza sa kompanijom i licima na brodu, bordar, odnosno kompanija dužni su da odrede lice na obali odgovorno za kontrolu sigurne plovidbe brodova i zaštite životne sredine.  Bliže uslove koje brodovi i kompanije treba da ispunjavaju u skladu sa ISM Kodeksom propisuje Ministarstvo.  Komentar / predlog za izmjenu:  - Smatramo da se odredba stava 2 treba odnositi na medjunarodnu plovidbu ili da se napravi neki izuzetak za brodove koji plove u nacionalnoj plovidbi, odnosno plovidbi koja nije duža od\_\_\_\_\_ km ili se ne udalja od obale vise od ----- nm. Ipak se ovdje radi o kodeksu ISM (kodekst propisuje upravljanje pomorskim kompanijama) koji se u susti odnosi na prepostavljenu situaciju kada je sjedište firme udaljeno od pozicije broda, odnosno kada se komunikacija izmedju broda i sjedišta firme vrši na velikoj udaljenosti.  - Prilikom pozivanja na medjunarodne pomorske propise u zakonu (IMO i SOLAS konvencije, ISM kod i slično) Zakonodavac bi trebao preuzeti obavezu da obezbijedi dostupnost istih na službenom jeziku i u sredstvima koja omogućuju transparetnost I dostupnost svima na koje se zakon odnosi tj. na koga je primjenjiv. /Npr. na zvaničnim  internet stranicama Organa uprave/. U suprotnom se stvara ambijent u kome se odsustvo preciznih smjernica i instrukcija domaćeg zakonodavstva maskira pozivanjem na sveobuhvatnost međunarodnih konvencija, čije smjernice se mahom odnose na  međunarodnu plovidbu. | Ne prihvata se data primjedba iz razloga što je Međunarodnim kodeksomo upravljanja sigurnošću jasno propisano da se područje primjene istog odnosi i na RO RO putničke trajekte u morskim područjima C i D. |
|  |  | Članom 24 Nacrta zakona se predvidja izmjena cijelog član 51. Osnovnog zakona  tako da glasi:  „Sposobnost broda za plovidbu utvrđuje se tehničkim nadzorom.  Tehnički nadzor iz stava 1 ovog člana, vrši Organ uprave.  Nakon izvršenog tehničkog nadzora izdaju se odgovarajuće brodske isprave i knjige.  Tehnički nadzor iz stava 1 ovog člana i izdavanje odgovarajućih brodskih isprava i knjiga I sprovođenje drugih mjera kojima se obezbjeđuje sigurnost pomorske plovidbe, može da vrši I organizacija priznata od Evropske komisije za vršenje tehničkog nadzora i statutarnu sertifikaciju pomorskih brodova (u daljem tekstu: priznata organizacija), koju ovlasti Vlada, na predlog Ministarstva.  Priznata organizacija iz stava 3 ovog člana vršitehnički nadzor u skladu sa Međunarodnim Pravilnikom o implementaciji međunarodnih pomorskih konvencija (Instrument za implementaciju IMO koda) i Međunarodnim pravilnikom za priznate organizacije (IMO kod za priznate organizacije).  Međusobna prava i obaveze sa priznatom organizacijom iz stava 6 ovog člana uređuju se ugovorom koji zaključuje Organ uprave.  Ugovor iz stava 7 ovog člana mora da sadrži:  - naziv ugovornih strana;  - predmet ugovora;  - vrste usluga koje će obavljati priznata organizacija;  - tumačenja i izuzetke od međunarodnih ugovora;  - način dostavljanja informacija;  - način vršenja nadzora nad priznatom organizacijom;  - kvalifikacije inspektora priznate organizacije;  - odgovornost ugovornih strana;  - raskid ugovora;  - spisak obavezujućih međunarodnih ugovora i tip ovlašćenja;  - način rješavanja sporova; i  - stupanje na snagu ugovora.  Ugovorom iz stava 7 ovog člana ne može se prenijeti odgovornost Crne Gore kao države zastave na priznatu organizaciju i izdavanje sljedećih brodskih isprava:  - upisnog lista;  - trajnog zapisa o brodu;  - svjedočanstva o minimalnom broju članova posade;  - dozvole za brodsku radio stanicu;  - deklaracije o ispunjavaju uslova za rad pomoraca i  - koje se u skladu sa međunarodnim ugovorima ne mogu prenijeti na priznatu organizaciju.  Organ uprave ostvaruje saradnju sa priznatom organizacijom prilikom izrade pravila I procedura priznate organizacije i tumačenja međunarodnih konvencija.  Kontrolu rada priznate organizacije iz stava 3 ovog člana, vrši Organ uprave.  Uslove koje treba da ispunjava organizacija iz stava 3 ovog člana propisuje Ministarstvo.“  Komentar / predlog za izmjenu:  - Odredbe stava 3 da tehnički nadzor može vršiti "organizacija priznata od Evropske komisije za vršenje teh. nadzora", ali koju ovlasti vlada je dosta anahrono, pa predlažemo da se treba dopustiti brodaru da bira kopaniju za tehnički nadzor koja ispunjava propisane  standarde i koja je priznata od strane Evropske komisije za vrsenje teh. nadzora i statutarne sertifikacije pomorskih brodova. | Ne prihvata se data primjedba iz razloga što je član u potpunosti usaglašen sa međunarodnom pomorskom praksom,odnosno IMO preporukama vezanim za procedure ovlascivanja priznatih organizacijakada su u pitanju brodovi koji plove u međunarodnoj plovidba I čiju sposbnost za plovidba utvrđuju priznate organizacije, dok za brodovekoji plove u nacionalanoj plovidbi sposobnost broda utvrđuje Organ uprave- Uprava pomorske sigurnosti . |
|  |  | **Član 52 Osnovnog zakona sa uključenim izmjenama iz Nacrta glasi:**  Tehnički nadzor broda obuhvata:  1) odobravanje tehničke dokumentacije na osnovu koje se brod gradi ili prepravlja I tehničke dokumentacije na osnovu koje se izrađuju materijali, mašine, uređaji i oprema koji su namenjeni za gradnju, prepravku i popravku broda;  2) nadzor nad gradnjom i prepravkom broda koji se vrši u toku njegove gradnje ili  izvođenja radova na njegovoj prepravci;  3) nadzor nad izradom materijala, mašina, uređaja i opreme iz tačke 1 ovog člana koji se vrši u toku njihove izrade i izdavanje uvjerenja;  4) nadzor nad ugradnjom i smještajem mašina, uređaja i opreme u brod;  5) pregled postojećih brodova, uključujući i nadzor nad izvođenjem popravki I obnavljanjem onih djelova broda za koje je pregledom utvrđeno da ih treba popraviti ili obnoviti;  6) izdavanje odobrenja proizvođaču i uslužnom privrednom društvu  7) pregled sistema upravljanja sigurnošću kompanije ili brodara i broda;  8) pregled bezbjednosne zaštite broda.  Za vršenje tehničkog nadzora plaća se naknada, koju plaća kompanija ili brodar broda.  Visinu naknade za tehnički nadzor koji vrši Organ uprave utvrđuje Vlada.  Naknada iz stava 3 ovog člana je prihod Budžeta.  Uslove za opremu kojom se opremaju brodovi crnogorske državne pripadnosti i uslove za stavljanje te opreme na tržiste propisuje Ministarstvo.  **Komentar / predlog za izmjenu:**  - Tačku 5 stava 1 izmijeniti tako da se na kraju doda zarez i riječi "a koje mogu uticati na sposobnost broda za plovidbu. "Ovo posebno jer treba naglasiti da nije svaka popravka I prepravka na brodu podložna nadzoru Organa uprave, i da je nadzor opravdan samo za one stvari za koje je "Organ uprave" i zadužen da se stara. | Ne prihvata se data primjedba iz razloga što je svaka aktivnost u okviru tehničkog nadzora usmjerenasa ciljem utvrđivanja sposobnosti broda za plovidbu. |
|  |  | **Član 54 Osnovnog zakona glasi:**  Osnovni pregled obavezan je za postojeći brod i to:  1) prije njegovog upisa u upisnik brodova, ako nadzor nad njegovom gradnjom nije vršio Organ uprave;  2) kad se brodu trajno mijenja namjena ili proširuje granica plovidbe i to prije početka njegovog korišćenja;  3) kad se na brodu vrši prepravka kojom se mijenjaju njegove konstrukcione osobine I svojstva pogonskih uređaja i to prije početka njegovog korišćenja.  **Komentar / predlog za izmjenu:**  - Polazeći od predloga iz člana 51, predlažemo da se i tačka 1, stava 1 dopuni tako da se na kraju dodaju riječi: "ili organizacija za tehnički nadzor brodova priznata od strane Evropske komisije za vršenje teh. nadzora i statutarne sertifikacije pomorskih brodova." | Ne prihvata se data primjedba iz razloga što je članom 51 Zakona propisano da tehnički nadzor osim Organa uprave - Uprave pomorske sigurnosti, može da vrši i priznata organizacija koju ovlasti Vlada. |
|  |  | **Član 55 Osnovnog zakona glasi:**  Redovni pregled je pregled postojećeg broda u propisanim vremenskim razmacima.  Redovnim pregledom utvrđuje se da li stanje broda odgovara propisanim zahtjevima i da li se brod pravilno održava.  Redovni pregled može biti godišnji, međupregled i obnovni.  Godišnji pregled je opšti pregled trupa, mašinskih uređaja i opreme broda.  Međupregled je pregled određenih djelova trupa, mašinskih uređaja i opreme broda radi utvrđivanja da se ti djelovi i oprema održavaju na zadovoljavajućem nivou prema namjeni broda.  Obnovni pregled je pregled, uključujući i testiranje kada je to potrebno, strukture, kotlova I drugih posuda pod pritiskom, mašina i opreme broda, kao i podvodnog dijela broda sa spoljne strane, radi utvrđivanja da su pregledani djelovi u zadovoljavajućem stanju, što  rezultira obnavljanjem, odnosno izdavanjem odgovarajuće brodske isprave.  Zahtjevi obnovnog pregleda su dodatni u odnosu na zahtjeve za godišnji pregled, a obim obnovnog pregleda zavisi od opšteg stanja i starosti broda.  **Komentar / predlog za izmjenu:**  - Na kraju stava 5 treba dodati riječi ", a kada je redovnim pregledom ustanovljena potreba za ciljanim pregledom većeg obima." | Ne prihvata se data primjedba iz razloga što svakim redovnim pregledom može da se utvrdi potreba za ciljanim pregledom većeg obima kako je to i propisano. |
|  |  | **Član 56 Osnovnog zakona glasi:**  Vanredni pregled broda vrši se:  1) nakon pretprljene pomorske nezgode ili nesreće ili ako postoji osnovana sumnja da je došlo do oštećenja broda ili nekog njegovog dijela ili uređaja ili se utvrde nedostaci koji mogu uticati na sposobnost broda za plovidbu;  2) kad se vrše veće popravke ili obnova broda mimo zahtjeva iz osnovnog ili redovnog pregleda broda;  3) prilikom privremene promjene namjene ili kategorije plovidbe broda;  4) za brod koji nije izvršio redovni pregled u propisanom roku;  5) prije i poslije stavljanja broda u raspremu;  6) za tegljač i tegljeni brod;  7) za napušteni brod;  8) radi popisa broda na zahtjev suda;  9) za brod ili ostatke broda radi spašavanja, odnosno vađenja broda i ocjene rizika koji predstavlja;  10) prilikom odlaganja redovnog pregleda do tri mjeseca..  **Komentar / predlog za izmjenu:**  - U Tački 4 nephodno je definisati koji je to rok propuštanja obavljanja redovnog pregleda, da bi nastupila potreba za vanrednim pregledom, odnosno koji je to "propisani rok". | Ne prihvata se data primjedba iz razloga što je članom 55Zakona propisano da redovni pregled može biti godišnji, međupregled i obnovni, sa propisanim vremenskim rokovima. |
|  |  | **Član 64 Osnovnog zakona sa uključenim izmjenama iz Nacrta glasi:**  Prije nego što putnički brod isplovi iz luke kompanija ili brodar je dužan da utvrdi broj lica na tom brodu.  Sa brojem lica iz stava 1 ovog člana prije isplovljenja broda mora biti upoznat zapovjednik putničkog broda i ovlašćeno lice koje odredi kompanija za popis putnika u skladu sa ISM  Kodeksom (u daljem tekstu: registrator).  Zapovjednik putničkog broda mora da obezbijedi da broj lica na brodu ne prelazi broj lica koji brod može da prevozi.  Kompanija ili brodar dužan je da obezbijedi da podaci koji se odnose na broj putnika u svakom trenutku budu dostupni inspektorima, kao i službama za traganje i spašavanje najbliže obalne države, koje su osnovane u skladu sa međunarodnim propisima, u slučaju  vanredne nezgode.  Kompanija ili brodar crnogorskog putničkog broda dužan je da podatke iz stava 2 ovog člana dostavi Lučkoj kapetaniji.  Vrstu podataka, način prikupljanja i vođenja evidencije podataka o putnicima koje putnički brod crnogorske državne pripadnosti mora da vodi na putničkom brodu propisuje Ministarstvo.  **Komentar / predlog za izmjenu:**  - Odredbe stava 1 ovog člana su neprimjenjive i predstavlju ograničenje u poslovanju trajektnog prevoza vozila i putnika u Crnoj Gori. Možda će biti dovoljno da se naznači da se ova obaveza prebrojavanja ne odnosi na Ro-Ro brodove koji isplovljavaju van luka, odnosno da se ne odnosi za RO-RO brodove koje isplovljavaju sa trajektnih pristaništa i sličnih objekata specificne obalne infrastrukture, a plove u nacionalnom saobraćaju. | Ne prihvata se data primjedba iz razloga što se pomenuti član odnosi na putničke brodove, a ne na RoRo putničke brodove (trajekte) |
|  |  | **Član 66 Osnovnog zakona glasi:**  Teret na brodu mora da bude tako raspoređen da odgovara zahtjevima stabiliteta i da obezbjeđuje plovna svojstva broda i ne prouzrokuje prekomjerna naprezanja konstrukcijskih djelova broda u različitim uslovima korišćenja.  Teret na brodu mora da bude ukrcan u granicama dozvoljenog opterećenja broda i u skladu sa tehničkim propisima o prevozu tereta i da bude složen, raspoređen i učvršćen tako da u svim uslovima plovidbe ne može doći do pomjeranja tereta koji bi mogao ugroziti  sigurnost broda, ljudskih života i životne sredine.  Najveće dozvoljeno opterećenje broda i raspored tereta na brodu, uslovi i način za utovar i istovar brodova za prevoz rasutog tereta i kontejnera utvrđuju se propisom Ministarstva.  **Komentar / predlog za izmjenu:**  - Predlažemo da se izmijeni posljednji stav ovog člana koji upućuje da se opterećenje I raspored tereta i utovar utvrdjuje propisom Ministarstva, jer to u praksi nije tako. Naime, teret (vrsta tereta,količina ukrcaja i raspored ukrcaja) na brodu je odredjen proracunima trima I stabiliteta, nacrtima konstrukcije i pororačunima elastičnosti i čvrstine broda. Dakle, može se reći da je to odredjeno teh. dokumentacijom broda, a da provjeru ispravnosti proračuna i  ovjeru, vrši Organ uprave u skladu sa propisima koje donosi Ministarstvo.  Alternativa: Ovaj stav na kraju dopuniti riječima: "u skladu sa konstruktivnim karakteristikama broda." | Ne prihvata se data primjedba iz razloga što predlog na pomenuti stav ne zavisi samo od konstruktivnih karakteristika broda, a isto je proisano tehničkim pravilima.  Najveće dozvoljeno opterećenje broda i raspored tereta na brodu, uslovi i način za utovari istovar brodova za prevoz rasutog tereta i kontejnerane zavisi samo od konstruktivnih karakteristika broda,a isto je propisano tehnickim pravilima. |
|  |  | **Član 69 Osnonog zakona glasi:**  Ponovno baždarenje broda vrši se, ako se:  1) poslije baždarenja broda izvrše prepravke usljed kojih su nastale promjene u rasporedu, konstrukciji, kapacitetu, upotrebi prostora, dozvoljenom broju putnika na brodu, dodijeljenom nadvođu ili dozvoljenom gazu broda, zbog kojih se na brodu mijenja njegova  tonaža;  2) posumnja u pravilnost izvršenog baždarenja;  3) brod unutrašnje plovidbe upisuje u upisnik brodova.  Brod unutrašnje plovidbe iz stava 1 tačka 3 ovog člana je brod registrovan za plovidbu na unutrašnjim vodama, čija dužina trupa iznosi najmanje 15 m, a širina trupa - najmanje 3 m ili čija je najveća istisnina najmanje 15 tona, kao i tegljač i potiskivač, bez obzira na njihovu dužinu, širinu i istisninu.  Ponovno baždarenje broda iz stava 1 tačka 1 ovog člana vrši se u cjelini ili djelimično u zavisnosti od izvršenih prepravki broda.  Zahtjev za ponovno baždarenje iz stava 1 tačka 1 ovog člana podnosi se prije završetka prepravke broda.  Ponovno baždarenje iz stava 1 tač. 1 i 3 ovog člana vrši se na zahtjev brodara, a baždarenje iz stava 1 tačka 2 ovog člana vrši se po nalogu Organa uprave.  Ponovno baždarenje broda iz stava 1 tačka 2 ovog člana ne smiju da vrše zaposlena lica koja su izvršila prethodno baždarenje u čiju se pravilnost sumnja.  **Komentar / predlog za izmjenu:**  - U kontekstu teme koja se tretira ovim članom (ponovno bazdarenje), dosta strano djeluje tačka 3, stav 1. Stiče se utisak kao da ova formulacija ovdje ne pripada. Smatramo da bi bilo korisno pojašnjenje zakonodavca. | Ne prihvata se data primjedba iz razloga što je propisano da se ponovno baždarenje vrši ako se brod unutrašnje plovidbe upisuje u upisnik pomorskih brodova, što se u praksi i događa ako se ima u vidu da je unutrašnja plovidba, plovidba koja se obavlja na rijekama, kanalima i jezerima, osim na rijekama Jadranskog sliva i na Skadarskom jezeru i na rijeci Rijeka Crnojevića |
|  |  | **Član 70 zakona glasi:**  Brodske isprave su isprave o identitetu, sposobnosti za plovidbu i drugim svojstvima broda.  Brodske knjige su knjige u koje se unose podaci o važnijim događajima na brodu I obavljenim radnjama na brodu.  Brodske isprave i knjige sačinjavaju se na crnogorskom jeziku (latinično pismo), a za brodove u međunarodnoj plovidbi i na engleskom jeziku.  Brodske isprave i knjige moraju se nalaziti na brodu, uredno voditi i pokazati na zahtjev nadležnih organa.  **Komentar / predlog za izmjenu:**  - Dodati novi stav 5, tako da glasi:  "Izuzetak od predhodnog stava predstavljaju brodovi koji plove u nacionalnoj plovidbi, odnosno brodovi koji se svojom pozicijom u plovidbi ne nalaze na većoj udaljenosti od --minuta il na većoj udaljenosti od ------ nm od sjedišta firme." | Ne prihvata se data primjedba iz razloga što ne razumijemo namjeru predlagača da se na brodu koji je u plovidbi ne nalaze brodske isprave |
|  |  | **Član 108a Osnovnog zakona sa uključenim izmjenama iz Nacrta glasi:**  Ovlašćenja o osposobljenosti i posebnoj osposobljenosti koja se izdaju za period od pet godina, obnavljaju se za isti period ako pomorac ispunjava sljedeće uslove:  - ima najmanje godinu dana plovidbenog staža tokom prethodnih pet godina na dužnostima iz tog ovlašćenja, ili najmanje godinu dana radnog staža tokom prethodnih pet godina na poslovima koji su izjednačeni sa poslovima iz tog ovlašćenja; ili  - je završio obuku i položio odgovarajući ispit za obnovu ovlašćenja o osposobljenosti I posebnoj osposobljenosti.  Plovidbeni staž koji je ostvaren na upravljačkom nivou, smatra se priznatim plovidbenim stažom za obnavljanje ovlašćenja na upravljačkom nivou.  Vrijeme provedeno na brodu dok se brod nalazi u raspremi ne priznaje se u plovidbeni staž.  Program, način obuke i polaganja ispita za obnovu ovlašćenja o osposobljenosti I posebnoj osposobljenosti utvrđuju se propisom Ministarstva.  Propisom iz stava 4 ovog člana određuju se i poslovi koji su izjednačeni sa poslovima iz ovlašćenja o osposobljenosti i posebnoj osposobljenosti.  Odredbe ovog člana, čl. 108a do 113 i 115 do 118 ovog zakona na odgovarajući način se primjenjuju i za sticanje odgovarajućih ovlašćenja na ribarskim brodovima.  **Komentar / predlog za izmjenu:**  - Zbog nepreciznosti stava 1 ovog člana, ova norma se ne primjenjuje za konvencijski brevet, odnosno za ovlašćenje za zapovjednika za medjunarodnu plovidbu, za koje mi kao Društvo imamo potrebu kada vozimo trajekte na remont van granica Crne Gore. Naime, Lučke Kapetanije traže da kandidati / pomorci ispunjavaju kumulativno sve uslove iz ovog stava a ne samo jedan od uslova kako je navedeno u ovome članu. Ta praksa Lučkih  kapetanija izlaže nepotrebnom trošku pomorce, a posredno i našu kompaniju.  Smatramo da kroz precizniju formulaciju stava 1 ovog člana treba da se riješi ovaj problem koji se pojavljuje u praksi. | Ne prihvata se data primjedba iz razloga što u primjeni postojeće odrebe i do sada je bilo jasno propisano da se obnova ovlašćenja vrši ili na osnovu plovidbenog staža ili na osnovu radnog staža i ne primjenjuje se kumulativni princip. |
| 7. | **JADROPILOT, Bar** | - dodati negdje stav da JAHTA DUŽA OD 30m MORA IMATI AGENTA (ovo je primjedba od strane unije agenata jer u dosta slucajeva velike jahte samo udju u Bar ili u Porto Montenegro, uzmu gorivo tac free i bez akciza i idu dalje i od toga niko nikalve koristi nema, pa barem da ima nesto od velikih jahti koje dolaze kod nas). Tu se moze dodati i kaznena odredba | Ne prihvata se data primjedba iz razloga što procedure vezano za ulazak jahti u vode Crne Gore predmet su drugog zakona |
|  |  | - koncesija nije predmet ovog zakona (mozda u dodati u izmjenama i dopunama Zakona o lukama jer je i on u fazi izrade. Takodje se mijenja i Zakon o koncesijama pa bi mozda ovo rjesenjee trebalo tamo prebaciti) | Ne prihvata se data primjedba jer je isto planirano u skladu sa zaključkom Vlade Crne Gore |
|  |  | PRIMJEDBA DATA NA ČLAN 17  - u clanu 17 dodati obavezu upotrebe tegljaca za tankere koji prevoze naftne derivate i za brodove koji prevoze teret opasnosti klase 1 i takodje ako je tanker prazan a nije degasiran. Ovo se u praksi i radi kod nas tako da bi dobro bilo ta tako i pise u zakonu.  Takodje bi trebalo dodati da nije potreban pilot za brod koji se duz iste obale pomijera za najvise svoju duzinu jer to brodovi mogu da urade i bez pogonskih motora i ne predstavlja nikakvo ugrozavanje sigurnosti u luci. | Data primjedba se ne prihvata  U važećem zakonu postoji odredba koja glasi:  Izuzetno od odredbe stave 1 ovog člana, u slučaju nevremena, prenatrpanosti luke, istovremenog manevrisanja više plovnih objekata ili ako plovni objekat prevozi opasne terete, Kapetanija može odrediti broj tegljača, odnosno potiskivača koji se moraju koristiti za određeni manevar sa plovnim objektom.  Ova odredba je adekvatna datoj primjedbi I ostaće nepromijenjeni dio zakona |
|  |  | PRIMJEDBA DATA NA ČLAN 41  - u clanu 41, pojasniti sto znaci u luci i da je brod spreman za manevar. Ja tumacim da je brod u luci sigurno vezan brod a da ne spreman za manevar da mu rade pogonski motori. Ako je brod sigurno vezan nema potrebe da mu rade pogonski motori ali moze u svakom trenutku potrebe da ih upali. Za brod na sidristu nema primjedbi. | Data primjedba se ne prihvata  Brodu koji je vezan u luci I nijesu mu upaljeni strojevi pri lošim vremenskim uslovima, treba najmanje 30 min. dovođenja u stepen sposobnosti za manevar što je dosta dug vremenski period reagovanja I predstavlja opasnost za brod I luku |
|  |  | PRIMJEDBA DATA NA ČLAN 185c  - u clanu 185c stav 1 alineja 1 da li bi trebalo odbijanje ili zabrana uplovljavanja (kako je u pravilnik o insp. nadzoru da svi termini budu jednaki) | Data primjedba se prihvata |
| 8. | **Majić Stanko** | PRIMJEDBA DATA NA ČLAN 4  Nacrtom zakona o izmjenama I dopunama važećeg zakona o sigurnosti pomorske plovidbe u članu 4 mijenja se član 10 stav 2, I definiše njegova nova tačka 3 koja glasi:  “3)četiri čvora na Skadarskom jezeru.”  Predlažemo da se ova tačka 3)Nacrta zakona izmjeni sledećim tekstom:  “14 čvorova na Skadarskom jezeru, izuzev područja nacionalnog parka u kojem postoji poseban režim zaštite prirodnih dobara propisan zakonom kojim je uređena zašita prirode”  OBRAZLOŽENJE:  Nacrtom zakona o izmjenama I dopunama važećeg zakona o sigurnosti pomorske plovidbe u članu 4 mijenja se član 10 stav 2, I definiše njegova nova tačka 3 kojom brzina kretanja plovnih objekata na Skadarskom jezeru ne smije biti veća od 4 čvora.  Ovom odredbom Nacrta zakona se u značajnoj mjeri ugrožava sigurnost plovidbe malih I velikih plovnih objekatajer jedini spas pri naglom I najmanjem pogorsanju vremena (česta pojava na Skadarskom jezeru), je upravo veća brzina kretanja plovnog objekta kojom se smanjuje valjanje plovnog objekta, odnosno smanjuje mogućnost njegovog prevrtanja. Takođe, u situacijama nadolaska neveremena na Skadarskom jezeru, brza plovidba ka mjestu gdije će se plovni objekat skloniti, nekada znači I spas ljudskih života. Moramo se zapitati da li ćemo ovim ograničenjemugroziti sjutra nečiji život, koji bi možda mogao biti spašen da je dozvoljena vrzina bila veća?  U članu 10 važećeg Zakona, ograničenje brzine je uvedeno I zbog plovidbe pri kojoj se stvaraju veliki talasi koji bi mogli ugrožavati ili nanijeti štetu drugim plovnim objektima, obalama, napravama, uređajima, postrojenjima I opremi na obali ili na moru. U slučaju Skadarskoj jezera vrlo je mali broj takvih područja ili ih gotovo I nema, a sama dubina u priobalnom području I proctor u kojem se plovi, ne daju mogućnost veće brzine od one koja se svakodnevno u tim prostorima koristi I koja do sad nikome nije nanijela štetu.  Jedinu opravdanost ovakvog prijedloga brzine do 4 čvora vidimo u zaštiti Nacionalnog parka Skadarsko jezero. Upravo iz tog razloga smo se u našem prijedlogu, kada je u pitanju plovidba unutar Nacionalnog parka, pozvali na važeći Zakon o zaštiti prirode koji sam definiše brzinu kretanja unutar Nacionalnog parka I to u članu 75 stav 4 alineja 12, gdije se kaže:  “zabranjena sredstva za hvatanje, ubijanje I uznemiravanje prica su:  -čamci čija brzina prelazi pet kilometara na sat, osim motornih čamaca na otvorenom moru, koji se koriste u bezbjednosne svrhe maksimalne brzine 18 kilometara na sat.”  Ako kilometer na sat iz Zakona o zaštiti prirode pretvorimo u čvorove dobijamo da:  “zabranjena sredstva za hvatanje, ubijanje I uznemiravanje prica su:  -čamci čija brzina prelazi 2.7 čvorova, osim motornih čamaca na otvorenom moru, koji se koriste u bezbjednosne svrhe maksimalne brzine 9.7 čvorova.”  Na osnovu navednog vidimo I da se Ncrtom zakona najveće brzine do 4 čvora na Skadarskom jezeru (cijelokupnom uključujući I Nacionalni parak) uvode odredbe suprotne već važećem Zakonu o zaštiti prirode.  Na osnovu svega navedenog molimo predlagače zakona da ovaj naš prijedlog uzmu ozbiljno u razmatranje I donesu pravedno riješenje kojim se neće ugrožavati plovidba naših ljudi koji su svoj život vezali za plovidbu jezerom I putnika koji će u budućnosti uživati u čarima Skadarskog jezera. | Primjedba se dijelom ne prihvata iz razloga štoje preporukom br. 201 (2018),koja je usvojena 30.11.2018. godine,Stalni komitet Konvencije o očuvanju divljeg biljnog i životinjskog svijeta i prirodnih staništa Evrope, postupajući u skladu sa članom 14 pomenute Konvencije,predložio Vladi Crne Gore da, između ostalog:  -mora da zabrani korišćenje, na Skadraskom jezeru, ličnih plovila (skuteri) i sve druge aktivnosti na vodi koje mogu štetiti plutajućoj vegetaciji;  -mora da se definiše propise o “vožnji” čamcima, kao što je ograničenje brzine (ograničenje brzine od 4 čvora u predmetnoj zoni jezera), kao i udaljenost od zone i stroge zaštite i od obale.  Uz napomenu da je predmetna zona:na vodnom tijelu na lokalitetu Mihailovići, osim ako je urađena mapa razmjere 1:10,000 za Mihailoviće, Poseljanski zaliv, Biški rep, ušće Rijeke Crnojevića, ušće Bazagurske matice i ostrva Liponjak i Galići. |
|  | **JAVNO PREDUZEĆE “MORSKO DOBRO”** | PRIMJEDBA DATA NA ČLAN 4  Za Čl 4Iz. i dop. koje se odnose na čl 10 Zakona- ograničenje brzine plovidbe za sva pa i manja plovila, ugrožava efikasnost linijskog prevoza u Boki.  *Predlog: Valjalo bi razmotriti mogućnost da se manjim plovilima dozvoli i veća brzina s obzirom da oni uzrokuju manje talase!?*  Da bi se ovim Zakonom stvorio osnovni pravni okvir i organizacioni model koji će doprinijeti poboljšanju efikasnosti i regularnosti obavljanja ove djelatnosti, do eventualnog donošenja posebnog Zakona o prevozu u priobalnom pomorskom saobraćaju, za predmetne Izmjename i dopune predlažemo slijedeće korekcije:  **Član 5 – koji se odnosi na novo potpoglavlje**  **(Javni prevoz u unutrašnjem pomorskom saobraćaju)**  Sada stoji:  “Obaveza prevoznika u unutrašnjem pomorskom saobraćaju  **Predlog**:  Član 15a  ( Izmijeniti- brisati~~xxx,~~dodatixxx)  Djelatnost prevoza putnika i stvari u unutrašnjem pomorskom saobraćaju se odvija na redovnim linijama ~~(cjelogodišnjim i sezonskim)~~ i u slobodnom prevozu, cjelogodišnje i sezonski.  Prevoznik koji obavlja djelatnost prevoza iz stava 1 ovog člana, dužan je da obezbijedi siguran prevoz lica ili stvari na plovnom objektu i u granicama dozvoljene nosivosti plovnog objekta, ako prevoz određenih stvari nije regulisan posebnim propisom.  Prevoz putnika i stvari u unutrašnjem pomorskom saobraćaju na redovnim linijama vrši se na određenim relacijama, po unaprijed utvrđenom redu plovidbe, cijeni i drugim uslovima prevoza, a prevoznik svoje pravo prevoza ostvaruje dobijanjem koncesije na ~~djelatnost~~linijuza cjelogodišnji redovni linijski prevozodnosno na osnovu ugovora o liniji – relaciji u sezonskom linijskom prevozu ili slobodnom prevozu putnika i stvari.  ~~Slobodni prevoz putnika i stvari, relacije, cijene i drugi uslovi prevoza utvrđuju se ugovorom o slobodnom prevozu između prevoznika i pravnog lica koje upravlja morskim dobrom.~~  Ugovor prevoznik zaključuje sa Pravnim licem koje upravlja morskim dobrom.  Ugovorom se utvrđuju relacije ili režim sobodne slobodne vožnje, cijene i drugi uslovi prevoza.  **Obrazloženje** : Zakonom o turizmu i ugostiteljstvu, kao turistička djelatnost definisan je *„prevoz turista u javnom prevozu plovnim objektima registrovanim za obavljanje djelatnosti prevoza putnika“*. Ovaj prevoz ima sezonski (povremeni) karakter a obavlja se kao redovne linije (po redu vožnje /prevoz kupača i izletničke ture) i slobodna vožnja (taxi brodovi i posebni izleti).  Ova vrsta saobraćaja dominantno ili u cijelosti se odnosi na turističku djelatnost,za razliku od prevoza na trajektnim linijama i linijama koje su u funkciji međugradskog saobraćaja koji je od značaja za ukupnu funkciju saobraćaja.  Iz navedenih razloga trebalo bi jasnije razdvojiti ova dva vida prevoza.  Predmet koncesija / zakupa je pravo na organizovanje prevoza na liniji. Na ovaj način se regulišu linije i prevoznici koji na njima voze a pravo na obavljanje djelatnosti se stiče dozvolom za rad. | Primjedbe koje se odnose na djelatnost prevoza putnika I stvari u unutrašnjem pomorskom saobraćaju su detaljno analizirane I dijelom su prihvaćene, te će inovirani tekst Predloga zakona biti dostavljen podnosiocu primjedbi na davanje primjedbi, predloga I sugestija |
|  |  | PRIMJEDBA DATA NA ČLAN 15a  Prevoz putnika i stvari na redovnim linijama  Član 15b  Prevoznik putnika i stvari na redovnim linijama ima pravo prioriteta po pitanju mjesta ukrcaja, prevoza i mjesta iskrcaja putnika i stvari u odnosu na slobodni prevoz putnika.  Djelatnosti iz stava 1 ovog člana mogu vršiti domaća pravna i fizička lica koja su registrovana u Crnoj Gori za prevoza putnika na za to predviđenim plovnim objektima u skladu sa zakonom.  Koncesija na ~~djelatnost~~linijuuredovno~~g~~mcjelogodišnjem linijsko~~g~~m prevoz~~a~~u daje se na rok do 10 godina.  Rok trajanja koncesije iz stava 3 ovog člana može se produžiti samo za period za koji koncesionar nije mogao koristiti koncesiju usljed više sile.  Odluku o dodjeli koncesije donosi Vlada u skladu sa propisima koji uređuju oblast koncesija.  Ugovor o liniji u sezonskom linijskom prevozu se daje na rok do 5 godina.  **Obrazloženje**Sezonski linijski prevoz funkcioniše kao povremena turistička usluga. Ovaj prevoz i sada funkcioniše po redu vožnje, pa je linijski, ali sezonski. Kako je to povremena djelatnost ne bi bilo racionalno da Vlada daje koncesije za stotinak sezonskih linija. Sigurni smo da je efikasniji način da se ove linije ustupaju putem Javnog poziva - aukcija (analogno privremenim lokacijama) ili neposredno na zahtjev korisnika – praksa zemalja Mediterana. | Primjedbe koje se odnose na djelatnost prevoza putnika I stvari u unutrašnjem pomorskom saobraćaju su detaljno analizirane I dijelom su prihvaćene, te će inovirani tekst Predloga zakona biti dostavljen podnosiocu primjedbi na davanje primjedbi, predloga I sugestija |
|  |  | PRIMJEDBA DATA NA ČLAN 15a  **Koncesioni akt**  **Član 15c**  Postupak za dodjelu koncesije na ~~djelatnost~~liniju redovnog cjelogodišnjeglinijskog prevoza pokreće Organ uprave.  Osnov za dodjelu koncesije je koncesioni akt, koji sadrži:  1) predmet koncesije, odnosno ~~detaljan~~precizan opis ~~djelatnosti~~načina održavanja saobraćaja nalinjikoja će biti predmet koncesije;  2) uslove koje mora da ispuni budući koncesionar po pitanju mjesta ukrcaja, prevoza i mjesta iskrcaja putnika i stvari u redovnom linijskom prevozu;  3) tehničke zahtjeve sigurnosti i bezbjednosti plovidbe i zaštite mora plovnih objekata koji će se koristiti za obavljanje redovnog linijskog prevoza;  4~~) rok trajanja koncesije koji odgovara vremenskom periodu prava korišćenja luke, dijela luke, operativne obale, dijela morske obale koja služi korišćenju mora za pomorski saobraćaj ili drugog prihvatnog i/ili plovnog objekta na morskoj obali;~~ovo brisati!  5) analizu procjene uticaja na životnu sredinu;  6) analizu, procjenu i uravnoteženje rizika između koncedenta i koncesionara;  7) uslove koje mora da ispunjava ponuđač, a odnose se na: registraciju u Crnoj Gori, stručne kvalifikacije, finansijsku sposobnost, tehničku opremljenost, osiguranje i druge reference i dokaze;  8) određivanje koncesione naknade vodeći računa na javni interes građana i zaštitu životne sredine;  9) tendersku dokumentaciju;  10) predlog ugovora o koncesiji;  11) obavezu ponuđača da podnose garanciju za kvalitetno izvršenje poslova koji su predmet koncesije;  12) kriterijume za dodjelu koncesije na transparentnoj, nediskriminatornoj, objektivnoj i relevantnoj osnovi;  13) druge elemente od značaja za dodjelu koncesije.  **Obrazloženje:**Predmet davanja na koncesiju – korišćenje je linija.Nema potrebe vezivati rok trajanja koncesije za djelatnost redovnog linijskog prevoza za vremenski peruod prava korišćenja luke i ostalih objekata obalne infrastrukture! Ovo zbog toga što svi objekti obalne infrastrukture su slobodni za korišćenje – dostupni svima pod jednakom uslovima bez obzira ko je koncesionar / zakupac na njima! | Primjedbe koje se odnose na djelatnost prevoza putnika I stvari u unutrašnjem pomorskom saobraćaju su detaljno analizirane I dijelom su prihvaćene, te će inovirani tekst Predloga zakona biti dostavljen podnosiocu primjedbi na davanje primjedbi, predloga I sugestija |
|  |  | PRIMJEDBA DATA NA ČLAN 15d I 15e  **Postupak dodjele koncesije**  **Član 15d**  Postupak za dodjelu koncesije na djelatnost redovnog cjelogodišnjeg linijskog prevoza se vodi u skladu sa ovim zakonom i drugim propisima koji uređuju oblast koncesija.  **Ugovor o koncesiji na djelatnost redovnog cjelogodišnjeg linijskog prevoza**  **Član 15e**  Ugovor o koncesiji se zaključuje u skladu sa postupkom za dodjelu koncesije i odlukom o dodjeli koncesije, između izabranog ponuđača i Organa uprave;  Ugovor o koncesiji po pravilu sadrži:  1) nazive ugovornih strana;  2) prava i obaveze ugovornih strana;  3) predmet koncesije, uslove, način i vrijeme obavljanja koncesione djelatnosti;  4) visinu, rokove, uslove i način plaćanja koncesione naknade;  5) radnje vezane za dobijanje potrebnih ovlašćenja za sprovođenje aktivnosti u skladu sa ugovorom, kao i pravo Organa uprave da prati uslugu koja se pruža od strane koncesionara;  6) odredbe o potrebnom kvalitetu uslužne djelatnosti i plovnim objektima koji se koristiti radi obavljanja koncesione djelatnosti;  7) odredbe o visini i načinu obezbjeđenja garancije za izvršavanje ugovora;  8) obaveze koncesionara u vezi sigurnosti i bezbjednosti transporta opasnih materija i  zaštite životne sredine, ako je to primjenljivo;  9) uslove za produženje ugovora;  10) uslove izmjena ili raskida ugovora i njihovim posljedicama u slučaju promijenjenih  okolnosti i više sile;  11) opis događaja koji se smatraju višom silom;  12) sankcije i naknade za neispunjavanje obaveza ugovornih strana;  13) uslove obavljanja koncesione djelatnosti, kriterijume i metode za određivanje cijena,  odnosno tarife za pružanje usluga prevoza lica i stvari u redovnom linijskom prevozu prema krajnjim korisnicima;  14) odredbe o pravima i obavezama u pogledu preduzimanja mjera obezbjeđenja opšte sigurnosti i bezbjednosti, zaštite zdravlja i životne sredine, kao i odgovornosti za naknadu štete prouzrokovane ugrožavanjem opšte sigurnosti i bezbjednosti i zaštite životne sredine;  15) pravo na prenos koncesije;  16) način rješavanja sporova.  Koncesionar je dužan da Organu uprave dostavi na odobravanje iznos tarifa iz stava 2 tačka 13 ovog člana i da javno objavi visinu naknada za svaku vrstu usluge. | Primjedbe koje se odnose na djelatnost prevoza putnika I stvari u unutrašnjem pomorskom saobraćaju su detaljno analizirane I dijelom su prihvaćene, te će inovirani tekst Predloga zakona biti dostavljen podnosiocu primjedbi na davanje primjedbi, predloga I sugestija |
|  |  | PRIMJEDBA DATA NA ČLAN 15 h  **Red plovidbe**  **Član 15h**  Red plovidbe u redovnom linijskom prevozu ~~utvrđuje~~ predlaže prevoznik uz saglasnost Organa upraveodnosno Pravnog lica. ~~, na osnovu prava korišćenja luke, dijela luke, operativne obale, dijela morske obale koja služi korišćenju mora za pomorski saobraćaj .~~  Red plovidbe objavljuje se na mjestima namijenjenim ukrcaju i iskrcaju lica i stvari u redovnom linijskom prevozu, kao i u štampanim ili elektronskim medijima, najmanje 15 dana prije stupanja na snagu reda plovidbe.  Prevoznik se mora pridržavati utvrđenog i objavljenog reda plovidbe.  **Obrazloženje:** Takođe, nema potrebe vezivanja reda plovidbe za koncesiju / zakup pristaništa. Ispravno je da prevoznik predlaže red vožnje a da ga odobrava Organ uprave odnosno Pravno lice. | Primjedbe koje se odnose na djelatnost prevoza putnika i stvari u unutrašnjem pomorskom saobraćaju su detaljno analizirane I dijelom su prihvaćene, te će inovirani tekst Predloga zakona biti dostavljen podnosiocu primjedbi na davanje primjedbi, predloga I sugestija |
|  |  | PRIMJEDBA DATA NA ČLAN 15i  **Prevoz putnika i stvari u sezonskom linijskom prevozu i slobodnom prevozu**  **Član 15i**  Ugovor oliniji usezonskom linijskom prevozuodnosno slobodnom prevozu u slučaju kada broj prevoznika nije ograničen, zaključuje se na zahtjev zainteresovanog pravnog lica pod uslovima koje utvrđuje pravno lice koje upravlja morskim dobrom, a u slučaju da je taj broj ograničen, izborom najpovoljnijeg ponuđača na osnovu javnog poziva.  Uz zahtjev za dobijanje prava na slobodni prevoz, pravno lice je obavezno da dostavi i predlog operativne obale (pristaništa) koje se koriste u slobodnom prevozu. ~~dokaz o pravu korišćenja luke, dijela luke, operativne obale, dijela morske obale koja služi korišćenju mora za pomorski saobraćaj ili drugog prihvatnog i/ili plovnog objekta koji će se koristiti za ukrcaj i iskrcaj lica i stvari na određenim relacijama u slobodnom prevozu~~.  Linije i broj prevoznika u sezonskom linijskom i slobodnom prevozu, uslove obavljanja prevoza, cijene zakupa prava na liniji isl određujuse naosnovu Programa (Program sezonskih linija i slobodnog prevoza u unutrašnjem pomorskom saobraćaju), kojeg priprema pravni subjekt koji upravlja morskim dobrom a donosi organ nadležan za poslove turizma uz saglasnost Ministarstva pomorstva i saobraćaja  ~~Ograničavanje broja prevoznika na određenim relacijama u slobodnom prevozu se utvrđuje propisom organa državne uprave nadležanog za poslove turizma, uz saglasnost Ministarstva.”~~  **Obrazloženje :** Zbog činjenice da je u Zakonu o turizmu i ugostiteljstvu definisana djelatnost prevoza putnika a na osnovu predhodno obrazloženog, potrebno je definisati način ustupanja prava na ove linije i prevoz u slobodnoj plovidbi. Takođe, efikasniji način regulacije je definisanje obaveze donošenja Programa umjesto propisa. | Primjedbe koje se odnose na djelatnost prevoza putnika i stvari u unutrašnjem pomorskom saobraćaju su detaljno analizirane i dijelom su prihvaćene, te će inovirani tekst Predloga zakona biti dostavljen podnosiocu primjedbi na davanje primjedbi, predloga I sugestija |
|  |  | PRIMJEDBA DATA NA ČLAN 7  Čl 7 – u vezi sa čl 19 važećeg Zakona:  **Član7**  U članu 19 stav 1 mijenja se i glasi:  “Obuka na plovilima na vodeni mlazni pogon (skuter, ski-jet i sl.) može se vršiti na obilježenim vodenim površinama (poligon za obuku), ~~koje određuje pravno lice koje upravlja morskim dobrom,~~ uz saglasnost Organ uprave.”  **Obrazloženje:**Određivanje zona i lokacija (poligona) je materija koja se uređuje prostorno planskom dokumentacijom (Planova i Programa). Ta dokumenta ne može donositi Pravni subjektkoji upravlja morskim dobrom. Uz to ne postoji poseban razlog da se izdvajaju poligoni za obuku samo za plovila na vodeni mlazni pogom (jet ski, skuter i sl.).  Sada definisani poligoni za obuku zapravo služe kao formalno pokriće za vožnju korisnicima koji voze skutere koje su iznajmili od pružaoca usluge na kupalištu što je djelatnost ugvrđena Zakonom o turizmu.  U tom smislu ovim izmjenama i dopunama trebalo bi riješiti kome se može izdati skuter i, što je još važnije, pod kojim uslovima!  Pa predlažemo da se u Zakon unese odredba :  Svi izdavaoci plovila na vodeni mlazni pogon, moraju u plovilima imati ugrađeb sistem praćenja i daljinskog upravljanja plovila u određenoj zoni van zahvata kupališta, putem GPS lociranja u realnom vremenu, koji omogućava automatsko upravljanje bilo kojim brojem plovnih objekata, na bilo kojoj udaljenosti putem smart phonea.  U uslovima mogućnosti aposolutne kontrole, nadležni za sigurnost plovidbe bi trebali iznaći način izdavanja privremenih dozvola (ovim) korisnicima iznajmljenih plovila na vodeni mlazni pogon  Čl. 8 - u vezi sa čl 20 stav 2 : pojasniti na koji „Organ uprave se misli ?  Čl. 188 b (novi član) – „obuhvatiti i ostale objekte obalne infrastrukture“. | Data primjedba se prihvata. |
|  |  | PRIMJEDBA DATA NA ČLAN 188 b  **Inspekcijski poslovi inspektora**  **188b**  Inspekcijski poslovi Inspektora obuhvataju vršenje inspekcijskog nadzora nad pomorskim objektima crnogorske državne pripadnosti i njihovim posadama u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru, uključujući luke, sidrišta i ostale objekte pomorske infrastrukture, Crne Gore.  Inspekcijski poslovi Inspetora obuhvataju vršenje inspekcijskog nadzora nad:   1. sposobnosti pomorskog objekta za plovidbu, zaštitom ljudskih života I zaštitom životne sredine; 2. ispravama i knjigama, odgovarajućim svjedočanstvima i njihov rok važenja i ostalu neophodnu dokumentaciju pomorskog objekta; 3. opšte stanje pomorskog objekta, higijenske uslove na pomorskom objektu, uključujući prostore mašine i prostore za smještaj i boravak posade I putnika; 4. operativnim i drugim obalama, lukobranima, potrebnim dubinama, uređajima, postrojenjima i drugim objektima namijenjenim za vez u lukama i , zaštitu pomorskog objekta, ukrcavanje i iskrcavanje putnika i stvari u skladu sa međunarodnim I nacionalnim propisima Crne Gore; 5. održavanjem i obilježavanjem plovnih puteva u teritorijalnom moru i unutrašnjim morskim vodama i objektima za sigurnost plovidbe na tim plovnim putevima; 6. obavljanjem radio-službe radi sigurnosti plovidbe i zaštite ljudskog života na moru i njihovim uređajima i opremom kao i održavanjem sredstava i radom tih službi; 7. prevozom lica i stvari u pogledu zaštite ljudskih života i imovine; 8. sidrenju i vezivanju na mjestima koja nijesu za to predviđena.   Inspekcijske poslove iz stava 2 tač. 1, 2 i 7 ovog člana, pored Inspektora može obavljati i policijski službenik po ovlašćenju Ministarstva.  Službenu zabilješku u obavljanju inspekcijskih poslova iz stava 2 tač. 1, 2 i 7 ovog člana, može napraviti i službenik Organa uprave i dostaviti je Inspektoru na dalje postupanje.  Nadzor nad plovnim objektima Mornarice Vojske Crne Gore vrši nadležni inspekcijski organ ministarstva nadležnog za poslove odbrane.”  **Obrazloženje:**  Nadzor nadredom na sidrištima, pristaništima i privezištima trebaju vršiti inspektori, eventualno uz prenošenje dijela ovlašćenja na policijske službenike. | Primjedba se prihvata u dijelu koji se odnosi na inspekcijsi nadzor kod prevoza putnika i/ili stvari u unutrašnjem pomorskom saobraćaju. |