

MINISTARSTVO SAOBRAĆAJA I POMORSTVA

(naziv ministarstva koje je sprovelo javnu raspravu)

IZVJEŠTAJ O SPROVEDENOJ JAVNOJ RASPRAVI

o Nacrtu strategije razvoja pomorske privrede za period od 2020. do 2030. godine, sa Akcionim planom za 2020 – 2021. godinu

Vrijeme trajanja javne rasprave: Javna rasprava je trajala od 27.01.2020. godine do 09.03. 2020. godine.

Način sprovođenja javne rasprave (održavanje okruglih stolova, dostavljanje primjedbi, predloga i sugestija u pisanom ili elektronskom obliku, sa navedenim načinom i rokom dostavljanja):

U toku procesa izrade Nacrta Strategije razvoja pomorske privrede 2020-2030. godine, Ministarstvo je, u cilju konsultovanja zainteresovane javnosti, još u početnoj fazi koja je prethodila izradi strateškog dokumenta, uputilo zvanični poziv Privrednoj komori Crne Gore i Savjetu za konkurentnost da sa aktivnostima vezanim za izradu Strategije upoznaju sve svoje članove, te da nam isti dostave svoje sugestije koje bi predstavljale polaznu osnovu za dalju izradu dokumenta. Privredna komora Crne Gore i Savjet za konkurentnost predmetni poziv su i dostavili svim relevantnim subjektima, ali je po osnovu istog jedino AD “Barska plovidba” dostavila sugestiju (ista je prihvaćena i čini sastavni dio strateškog dokumenta).

Prije upućivanja Nacrta strateškog dokumenta na javnu raspravu, Nacrt je dostavljen, u skladu sa Uredbom o postupku i načinu sprovođenja javne rasprave u pripremi zakona, čije se odredbe primjenjuju i u slučaju sprovođenja javne rasprave u pripremi predloga drugih akata, strateških i planskih dokumenata, Generalnom sekretarijatu Vlade radi dobijanja mišljenja. Nakon dobijanja pozitivnog mišljenja Generalnog sekretarijata Vlade, Ministarstvo je dokument uputilo na javnu raspravu. Javnim pozivom određen je, u skladu sa relevantnim propisima, najduži rok u kom je moguće dostavljati sugestije, odnosno rok od 40 dana.

Tokom trajanja javne rasprave o Strategiji razvoja pomorske privrede za period od 2020. do 2030. godine, sa Akcionim planom za 2020 – 2021. godinu (27.01.2020. - 09.03. 2020. godine) bilo je moguće dostavljati primjedbe, predloge i sugestije u pisanom ili elektronskom obliku, na propisanom obrascu i to na email adresu: dino.tutundzic@msp.gov.me kao i na adresu Ministarstva saobraćaja i pomorstva: Rimski trg broj 46, Podgorica.

Ministarstvo saobraćaja i pomorstva dostavilo je Nacrt strateškog dokumenta čitavom nizu subjekata koji jesu ili bi mogli biti zainteresovani za predmetna strateška opredjeljenja u sektoru pomorske privrede. Konkretno, Nacrt Strategije dostavljen je:

- Privrednoj komori Crne Gore (koja je Nacrt dostavila dalje svim svojim članovima koji posluju u sektoru plave ekonomije);
- Savjetu za konkurentnost (koji je Nacrt dostavio takođe svim članovima: Savjetu stranih investitora, Uniji poslodavaca itd.);
- Upravi pomorske sigurnosti i upravljanja lukama;
- Lučkoj kapetaniji Kotor;
- Lučkoj kapetaniji Bar;
- Javnom preduzeću za upravljanje morskim dobrom Crne Gore;
- Zajednici opština Crne Gore (koja je Nacrt dostavila svim primorskim opštinama);
- Uniji pomoraca;
- Udruženju pomorskih agenata Crne Gore;
- Udruženju agencija koje se bave posredovanjem pri zapošljavanju pomoraca;
- Ministarstvu održivog razvoja i turizma;
- Ministarstvu poljoprivrede i ruralnog razvoja;
- Ministarstvu ekonomije i dr.

Takođe, u sklopu javne rasprave održana su tri Okrugla stola i to: u prostorijama Bokeljske mornarice u Kotoru 24.02.2020. godine, u Privrednoj komori Crne Gore u Podgorici 09.03.2020. godine i u prostorijama "Luka Bar" AD u Baru 11.03.2020. godine. U radu navedenih Okruglih stolova, učešće su uzeli praktično svi činioци pomorske privrede, strukovna udruženja, predstavnici akademske zajednice, fizička lica itd, čime je u potpunosti i na adekvatan način obezbijedena informisanost, kao i aktivno učešće cjelokupne zainteresovane javnosti u procesu izrade strateškog dokumenta.

Ovlašćeni predstavnici ministarstva koji su učestvovali u javnoj raspravi:

U javnoj raspravi kao predstavnici Ministarstva saobraćaja i pomorstva učestvovali su Maja Mijušković, generalni direktor Direktorata za pomorsku privredu, Dino Tutundžić, samostalni savjetnik I u Direktoratu za pomorsku privredu, Petar Djurović, stručni saradnik u izradi strateškog dokumenta i Emmanouil Nikolaidis, stručni saradnik u izradi strateškog dokumenta.

Podaci o broju i strukturi učesnika u javnoj raspravi:

U toku trajanja javne rasprave dostavljeno je više sugestija u pisanoj, odnosno elektronskoj formi. Takođe, u sklopu javne rasprave održana su tri Okrugla stola i to u Kotoru 24.02.2020. godine, Podgorici 09.03.2020. godine i Baru 11.03.2020. godine, a na kojim je takođe upućeno više usmenih i pisanih sugestija od strane učesnika, koje će u nastavku Izvještaja biti rezimirane. Na navedenim Okruglim stolovima ukupno je prisustvovalo stotinjak zainteresovanih lica, a po strukturi zastupljeni su bili predstavnici javnih ustanova, akademske zajednice, strukovnih

udruženja, privrednih društva, predstavnici luka od nacionalnog i lokalnog značaja, nevladin sektor itd.

Rezime dostavljenih primjedbi, predloga i sugestija, sa navedenim razlozima njihovog prihvatanja, odnosno neprihvatanja:

Primjedba, predlog, sugestija br. 1:

Strategija razvoja pomorske privrede se zasniva, izmedju ostalih, na temeljima zelene ekonomije i zaštite životne sredine. Konkretno smjernice izostaju (strateški cilj 5.1). Očuvanje životne sredine u priobalju se odnosi na zaštitu mora i zraka, pa je veoma važno da sa Ministarskom medjuresornom saradnjom i drugih nadležnih i odgovornih tijela uz uključivanje stručne zajednice se donese konkretan set mjera, prije svih preventivnih, a već se može i kategorisati korektivnih. Mnoge od tih mjera uporište traže u izmjeni zakonskih odredbi koje čine temelj i osnovu zaštite životne sredine. *Kod zaštite od onečišćenja zraka* treba implementirati IMO/Marpol Anex VI koji propisuje upotrebu goriva sa sadržajem sumpora do 0.5%, a Crna Gora kao država koja je ratifikovala taj protokol je dužna da ga implementira i kontroliše. Medjutim, ostavljeno je na državama članicama da prema pojedinačnim procjenama i potrebama, implementiraju i strožije kriterijume od minimuma koje IMO/Marpol propisuju. Jednostavnom odlukom Vlade CG, koja je omogućena Zakonom o zaštiti vazduha, članom 30, potrebno je limitirati upotrebu goriva u teritorijalnim i unutrašnjim vodama CG (definisano Zakonom o moru, članovima 4 i 14) sa sadržajem sumpora do 0.1%. Time će se zakonski obavezati svi potrošači da koriste goriva koja su proizvod destilacije (u tehničkom i hemijskom smislu znatno čistija), a istovremeno onemogućila upotreba residualnih goriva (proizvod otpada u rafinerijama) koja su dominantno zastupljena kod goriva sa 0.5% sumpora kod trenutno važeće IMO2020 Marpol regulacije, odnosno 3.5% prilikom upotrebe Skrabera. *Kod zaštite od onečišćenja mora* predlažu sljedeće smjernice: IMO/Marpol regulacija kao i Uredba Vlade CG, dozvoljava upotrebu sistema za čišćenje ispusnih plinova i pri tome korišćenje residualnog goriva do 3.5% sumpora. Pomenuti uređaji postižu efekte čišćenja gasova, medjutim nus proizvod čišćenja se ispušta u more sa promjenjenim PH vrijednosti (kisele), obogaćene sumpor dioksidom, hidrokarbonskim aromama, nitratima i partikulantskim česticama, tragovima metala i time štete biodiverzitetu, marikulturi. Brojne studije ukazuju na štetna dejstva kod upotrebe uređaja za čišćenje ispusnih gasova, najčešće nazivanim Skraberima. S obzirom da su veliki kruzeri najviše zastupljeni sa instalacijama skrabera, Bokokotorski zaliv, kao poluzatvoreni sistem, je pod snažnim prethodno navedenim negativnim uticajem koji će nesumnjivo destruktivno uticati ne samo na lošiji kvalitet morske vode već i na drastično smanjenje planktona, ribe, školjki, mušulja i cjelokupnog morskog biodiverziteta. Potrebno je iskoristiti prostu proceduru zakonski omogućenu i inicirati na sjednici Vlade (uvrstiti u akcioni plan za 2020) da izmjeni/donesu novu uredbu gdje će se zabraniti upotreba Skrabera sa otvorenim sistemima (zatvoreni Skraber sistemi-closed loop- su prihvatljivi) u CG teritorijalnim vodama kao i limitirati dozvoljenu granicu sumpora u gorivu do 0.1%, ujedno i uprositi nejasnu uredbu Vlade od 16. februara 2017. godine. *Zaštita mora od fekalnog i komunalnog otpada* je jako važna za održavanje čistim naša mora, posebno osjetljiva područja kakav je Bokokotorski Zaliv. U mnogim primorskim gradovima Crne Gore je već postavljen ili je u fazi izrade sistem kolektivnog/centralnog kanalizaciono komunalno-fekalnog sistema na nivou

teritorije Opština, čija je funkcija prihvata, obrada/tretiranje i ispuštanje u otvoreno more, pritom se ogromna novčana sredstva izdvajaju za pomenute investicije i apsurd/suprotnost je da se zakonom omogući da sa plovnih objekata (brodovi, jahte, motorni čamci...) ispuštanje istih u priobalju i Bokokotorskom Zalivu. Zakon o zaštiti mora od zagadjivanja sa plovnih objekata (brodovi, jahte, motorni čamci), član 32 stav 2 treba izmjeniti da se zabranjuje ispumpavanje kada brod/plovni objekat ima sistem za obradu fekalnog otpada iz člana 31 stav 1 tačka 1 ovog zakona, kada je u teritorijalnim vodama Crne Gore, osim ako je sa najmanjom udaljenošću od tri nautičke milje od najbližeg kopna. (*Bokeljska Mornarica Kotor*).

Odgovor obrađivača:

Sugestija se ne prihvata.

Zakonom o zaštiti vazduha uređuje se način praćenja kvaliteta vazduha, mjere zaštite, ocjenjivanje i poboljšanje kvaliteta vazduha, kao i planiranje i upravljanje kvalitetom vazduha. Na osnovu člana 30 ovog Zakona donesena je Uredba o graničnim vrijednostima sadržaja zagađujućih materija u tečnim gorivima naftnog porijekla, koja je objavljena u "Službenom listu Crne Gore", br. 17/2017. Ovom uredbom propisuju se vrste tečnih goriva naftnog porijekla, granične vrijednosti sadržaja zagađujućih materija, sadržaj aditiva na bazi metala i druge karakteristike goriva, koje u pogledu zaštite životne sredine, treba da ispunjavaju goriva koja se stavljaju u promet, upotreba goriva na plovnim objektima u lukama, teritorijalnim vodama i isključivim ekonomskim zonama i zonama kontrole emisija oksida sumpora, način utvrđivanja i praćenja karakteristika goriva, metode za smanjenje emisija zagađujućih materija u vazduh i izvještavanje o usklađenosti sa graničnim vrijednostima sadržaja zagađujućih materija. Saglasno članu 8 ove Uredbe, brodsko dizel-gorivo može se stavljati u promet ukoliko sadržaj sumpora ne prelazi 15 g/kg (1,5% m/m), dok se brodska gasna ulja mogu stavljati u promet ukoliko sadržaj sumpora ne prelazi 1 g/kg (0,1% m/m).

Dakle, Crna Gora, kao potpisnica MARPOL konvencije je u svemu slijedila svoje međunarodno prihvaćene obaveze koje se tiču predmetne tematike, tako da sugestija podnosioca sugestije ne stoji jer ograničenja koja se odnose na sadržaj sumpora u brodskim gorivima već egzistiraju u nacionalnom zakonodavstvu. U dijelu koji se odnosi na konstataciju podnosioca sugestije da izostaju konkretne smjernice koje se odnose na principe zelene ekonomije, navodi se da strateški cilj broj 5 upravo predviđa rast pomorske privrede koji je zasnovan na principima zelene ekonomije. Između ostalog, za postizanje operativnog cilja broj 5.1 (Stvoriti odgovarajuće pretpostavke u javnom i privatnom pomorskom sektoru za privredni rast zasnovan na principima zelene ekonomije) predviđena je realizacija sljedećih aktivnosti za postizanje konkretnog strateškog, odnosno operativnog cilja, i to:

- Promotivne aktivnosti na podizanju svijesti kod svih činilaca pomorske privrede o benefitima privrednog rasta zasnovanog na načelima zelene ekonomije;
- Potvrditi Međunarodnu konvenciju o uklanjanju olupina, 2017 (Najrobi konvencija);
- Potvrditi Hongkonšku međunarodnu konvenciju o bezbjednom i ekološki prihvatljivom recikliranju brodova, 2009;
- Obezbijediti uslove za dostupnu i efikasnu uslugu prihvata i zbrinjavanja broskog otpada i ostataka tereta u svim crnogorskim lukama;

- Izrada analize optimizacije pomorskog saobraćaja u Bokokotorskom zalivu u cilju unaprjeđenja sigurnosti pomorske plovidbe i umanjenja uticaja pomorskog saobraćaja na biodiverzitet mora i druge parametre životne sredine;
- Podsticati razvoj novih tehnologija i kontinuirano pratiti i unaprjeđivati znanja, pravila i propise u cilju prevencije zagađenja morske sredine koja mogu biti prouzrokovana brodarskim i lučkim djelatnostima, operacijama istraživanja i eksploatacije ugljovodonika, postavljanjem podmorskih cjevovoda, kablova i drugih instalacija;
- Nabavka opreme za saniranje posljedica zagađenja mora sa plovnih i drugih objekata;
- Nabavka specijalnog broda za saniranje posljedica zagađenja sa plovnih objekata kao i za potrebe traganja i spašavanja na moru.

U dijelu primjedbe koji se odnosi na uvođenje dodatnih ograničenja u Bokokotorskom zalivu, navodi se aktivnost broj 5.5 koja predviđa izradu analize optimizacije pomorskog saobraćaja u Bokokotorskom zalivu u cilju unaprjeđenja sigurnosti pomorske plovidbe i umanjenja uticaja pomorskog saobraćaja na biodiverzitet mora i druge parametre životne sredine. Rezultat ove analize odrediće dalje opredjeljenje pomorske administracije i drugih nadležnih organa u smislu uvođenja daljih ograničenja.

Primjedba, predlog, sugestija br. 2:

Operativni cilj 2.2 (str. 126) uopšte ne prepoznaje upotrebu remorkera u cilju eskorta putničkih brodova u Bokokotorskom zalivu. Nezamislivo je unaprijediti sigurnost plovidbe, posebno u Bokokotorskom zalivu, a pri tome u strategiji ne predvidjeti obaveznu upotrebu remorkerskih službi pri eskortu putničkih brodova, posebno velikih. Kad govorimo o bezbjednosti plovidbe, jako je neophodna prisutnost (snagom i gabaritima) adekvatnih remorkera. Najslikovitiji primjer je prošlogodišnji incident putničkog broda MSC Opera u Veneciji, gdje je došlo do blažeg udara u obalu sa manjim vezanim brodom i povreda ne malog broja osoba, gdje su pretrpljena i fizička oštećenja trupa, opet sa minimalnim posljedicama najviše zahvaljujući upravo remorkerima. Pitanje obezbjedjivanja bar 2 remorkera sa adekvatnom snagom i gabaritima ne bi bio problem jer država posjeduje pomorsko brodarsko preduzeće Crnogorska plovidba koja ima sve attribute i neophodne pretpostavke za kupovinu istih (novih ili polovnih), njihovo upravljanje, menadžment, zaposlenje posade, servisiranje i svih drugih aspekata da bi funkcionisali. Vlada CG bi finansijskom podrškom u tome projektu kupovine zasigurno obezbjedila veoma sigurne i unosne prihode od uposlenja remorkera. Pod pretpostavkom da se (uredbom) obavežu (uobicajena praksa u svijetu) svi brodovi da je servis/escort remorkera obavezan od tačke ulaska u Bokokotorski zaliv/do izlaska obezbjedila bi se veoma značajna sredstva budući da su finansijske usluge (inače u svjetskim lukama) takve prirode veoma visoke koje uvijek idu na teret plaćanja vlasniku brodovlasnicima. Ukoliko država Crna Gora ne želi da bude subjekat nabavke remorkera (putem Crnogorske plovidbe ili Luke Kotor) postoje drugi mehanizmi obezbjedjivanja putem davanja koncesija (drugim privatnim preduzećima) tog vrsta poslovanja, metodom iznajmljivanja sa posadom ili na principu "bareboat" itd. Konkretno, u Strategiji razvoja pomorske privrede nezaobilazan je plan obezbjedjivanja jakih remorkera u cilju unaprijediti sigurnosti plovidbe, protivpožarne zaštite na moru, i finansijske dobiti pa čak i mogućnošću opremanja remorkera sa

uredjajima koji imaju funkciju čišćenja mora od polucija (skimmer), vodene brane i dr. (*Bokeljska Mornarica Kotor*).

Odgovor obrađivača:

Sugestija se prihvata. Ovo pitanje je predmet Zakona o sigurnosti pomorske plovidbe. U tom smislu, odnosno strateški dokument, u okviru operativnog cilja broj 2.2 - Unaprijediti sigurnost pomorske plovidbe i sigurnost ljudskih života i imovine na moru, te bezbjednost lučkih postrojenja i brodova, sada predviđa aktivnost izrade analize o opravdanosti obavezne upotrebe tegljača, odnosno potiskivača u Bokokotorskom zalivu za određenu kategoriju plovni objekata (aktivnost 2.2.10) čiji će rezultat u konačnom opredijeliti stav pomorske administracije Crne Gore po ovom pitanju.

Primjedba, predlog, sugestija br. 3:

Operativni cilj 2.2 (str 126), Sigurnost plovidbe u Bokokotorskom zalivu je ugrožena, te nedostaju jasne smjernice u Strategiji kako smanjiti rizike i hazarde. U tom dijelu potrebno je sljedeće:

1. Implementirati i ucrtati na pomorsku kartu plovni put kroz akvatorijum Boke Kotorke. Uvesti i plovnu trasu za male barke i manja plovila. S kruzerima uglavnom nema problema dok je s ostalima malim plovilima često kaos;
2. Izvršiti ucrtavanje pozicija sidrišta na svim sidrištima akvatorije Kotorškog zaliva;
3. Izvršiti ispravku karte BK. Često puta se nalazi da obalna linija u Kumborskom zalivu nije adekvatno ucrtana jer je prolaz sužen gradnjom marine Porto Novi;
4. Izvršiti ucrtavanje linije vodovoda na spojnici Sv. Stasija – Prčanj. Uglavnom na niti jednom ECDIS-u nema naznake o postojanju istoga. Uz isto ucrtati i zaštitnu zonu sa naznakom zabrane sidrenja;
5. Pojačati i implementirati stalnu kontrolu plovila koja idu i preko 20 čv na sat. Uvesti stalnu kontrolu saobraćaja u tjesnacima Kumbor i Verige. Nabavka patrolnih čamaca mogla bi se obezbijediti lako mislim iz fondova EU. Nepoštivanje brzine kažnjavati visokim novčanim globama i oduzimanjem ovlaštenja na vremenski rok. Isto pravilo uvesti i za barke. Zbog nedostatka pomorske edukacije i kulture, barke u 90% slučajeva sijeku put kruzerima umjesto da prolaze u pravilu po krmi;
6. Vezano za turizam i već dati prijedlog da se Risanski zaliv proglasi za zonu morskog skijanja, uzeti u obzir i opciju da se uvede dodatna zona za morsko skijanje od Uvale Krtole do Pristana. Dionica je duplo duža od Risanskog zaliva;
7. Izvršiti sve napore da se kotorski zaliv rastereti što više od kruzera bilo radi ekološkog ili sigurnosnog aspekta. Aktivirati opciju revitalizacije luke i sidrišta Zelenika. Na probnim putovanjima ova se varijanta pokazala vrlo dobra. Uz Zeleniku razmotriti mogućnost aktiviranja Bijele ako ništa drugo upotrebom sidrišta. Razmotriti opciju Tivta koji ima jedan vez dužine preko 180 m i odgovarajuće sigurne dubine. (*Bokeljska mornarica Kotor*).

Odgovor obrađivača:

Sugestija se djelimično prihvata.

Sugestija pod tačkom 1 već je implementirana u Predlogu Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti pomorske plovidbe, koji je trenutno u skupštinskoj proceduri. Naime, Poglavljem XIIIa Predloga Zakona normiran je, pored ostalog, sezonski prevoz putnika i /ili stvari, kao i slobodan prevoz putnika i/ili stvari. Takođe, predviđena je izrada Plana plovidbe od strane Uprave pomorske sigurnosti i upravljanja lukama, a koji Plan će sadržati: red plovidbe za svaku liniju, broj i vrstu linije, pristaništa na kojima prevoznik obavlja ukrcaj i iskrcaj putnika, vremenski period u kojem se obavlja prevoz na toj liniji, rok važenja reda plovidbe i druge podatke od značaja za obavljanje prevoza putnika i/ili stvari u unutrašnjem pomorskom saobraćaju. Shodno navedenom, za očekivati je da na ovaj način u praksi budu eliminisani problemi na koje ukazuje podnosilac sugestije.

Kada je u pitanju sugestija pod tačkom 2 gore, ukazujemo da se ova aktivnost već našla u Nacrtu predmetnog strateškog dokumenta i to kao aktivnost pod brojem 2.2.5 - Utvrditi nautička sidrišta i uslove boravka plovnih objekata na istima.

Primjedbe pod tačkama 3 i 4 se prihvataju tako da sada čine sastavni dio predmetnog strateškog dokumenta. Naime, aktivnost pod tačkom 2.2.4 je sada dopunjena tako da ista glasi: Odrediti i klasifikovati plovne puteve i ažurirati sve nautičke karte u cilju optimizacije i unaprjeđenja sigurnosti na moru.

Sugestija, odnosno primjedba pod brojem 5 gore je već inkorporirana u tekstu Nacrta strateškog dokumenta koji, između ostalog, predviđa sljedeće aktivnosti: 2.2.3 - Potpuna implementacija VTMISS sistema za nadzor i upravljanje pomorskim saobraćajem, koji će pokriti sve crnogorske luke i teritorijalno more Crne Gore kao i njegovo dalje unapređenje (implementacija CISE i STM-a, zamjena dotrajalih senzora i instalacija savremene senzorske opreme) i održavanje, te aktivnost broj 2.2.1 - Jačanje administrativnih kapaciteta, organizacione strukture i kadrovske osposobljenosti inspekcije sigurnosti pomorske plovidbe u skladu sa međunarodnim standardima i potrebama pomorske privrede. Koordinacija sa drugim inspeksijskim organima.

Primjedba, odnosno sugestija pod tačkom 6 se ne prihvata jer se ista ne odnosi na sektor pomorske privrede.

Primjedba, odnosno sugestija pod tačkom 7 se ne prihvata jer su ova rješenja već našla svoje mjesto u predmetnom strateškom dokumentu kroz aktivnost broj 5.5 koja predviđa izradu analize optimizacije pomorskog saobraćaja u Bokokotorskom zalivu u cilju unaprjeđenja sigurnosti pomorske plovidbe i umanjenja uticaja pomorskog saobraćaja na biodiverzitet mora i druge parametre životne sredine, te aktivnost broj 1.1.14 - Staviti u funkciju privrednog razvoja napuštenu ili neiskorišćenu lučku infrastrukturu i druge priobalne objekte i aktivnost 1.1.15 - Izgradnja vodnih terminala, te valorizacija i izgradnja novih pristaništa za prihvat putnika u unutrašnjem pomorskom saobraćaju. U odnosu na lokalitete Bijela i Tivat, obrađivač strateškog dokumenta navodi da je luka Bijela odlukom Vlade Crne Gore određena za brodogradilišnu luku,

dok je luka Tivat po namjeni luka nautičkog turizma. Osim toga, ovaj strateški dokument već predviđa aktivnost koja se odnosi na utvrđivanje nautičkih sidrišta i uslove boravka na istima.

Primjedba, predlog, sugestija br. 4:

Operativni cilj 2.2 (str 126), Sigurnost plovidbe je ugrožena, te nedostaju jasne smjernice u Strategiji kako smanjiti rizike i hazarde. Strategija se u velikom dijelu bavi povećanjem kapaciteta luka (kako putničkog tako i teretnog transporta), te dopunom usluga postojećih i stvaranjem novih marina i ostalih usluga vezanih sa tom granom, ali se u potpunosti neadekvatno osvrće na sigurnost plovidbe i procjenu rizika koji bi nesporno bio povećan takvim razvojem. Neophodno je napomenuti da se procjena rizika kao koncept uopšte ne spominje u Studiji. Poznato je da svaki razvoj (bez obzira da li se radi o pojedinoj organizaciji ili sveobuhvatnoj strategiji) u današnje vrijeme iziskuje upotrebu odgovarajućih ISO standarda. Crna Gora kao država koja teži svoj razvoj uskladiti sa normama Evropske Unije ne bi smjela ni u ovoj izuzetno važnoj strategiji odstupati od takvih vodećih principa. Pričati o povećanju razvoja, a ne pomenuti rizik i ne obuhvatiti takav rizik posebnom studijom je veoma riskantno.

Nedostatak ovakvog pristupa se može lako uvidjeti i kroz nekoliko primjera pomenutih u studiji:

1. Govori se o povećanju broja posjeta putničkih brodova. Poznato je da svi brodari u današnje vrijeme u cilju ekonomske isplativosti povećavaju broj putnika na brodu. Samim tim su i dimenzije broda uveliko povećane. Postavlja se pitanje da li su trenutni kapaciteti remorkera dovoljni da se nose sa poteškoćama koje takvi brodovi nose sa sobom. Iako su pomenuti brodovi opremljeni najsavremenijim tehnologijama i uređajima praksa pokazuje da može doći i do njihovog zatajenja. To najbolje pokazuje primjer nekoliko kruzera koji su pukom srećom izbjegli veću katastrofu. U svijetu su napravljene brojne studije pokrivenosti plovnih područja sa remorkerima ne samo iz ugla pružanja usluga brodovima koji u to područje ulaze nego i iz ugla pružanja pomoći ukoliko dodje do nekih neočekivanih situacija (npr kvar stroja, oranje sidra itd).

Takodje treba napomenuti da remorkeri ne pružaju samo usluge tegljenja već postoji nekoliko kategorija zavisno od veličine broda ali i dodatnih funkcija koji tegljači mogu imati kao npr. gašenje požara, čišćenje. Iz svega navedenog prozilazi da bi jedna sveobuhvatna studija pokrila ne samo aspekt sigurnosti plovidbe vec i ostale sfere kao npr. zaštitu od zagađenja, požara itd.

2. Sa povećanjem broja plovila povećava se i rizik od sudara, a samim time i materijalne ili fizičke štete koje iz sudara mogu proizaći. Mislim da nije potrebno nikakvo objašnjenje nego samo tokom ljetnjeg perioda uputiti pogled na Kotorski zaliv. Ko god je imao priliku upravljati brodom zna koliko je teško manevrisati u takvim uslovima i kakve najmanja greška može izazvati posljedice. Poseban akcenat je dat na brod jer je poznato koje su karakteristike broda a koje malih čamaca. Ne može se dozvoliti da se ovaj aspekt sigurnosti plovidbe riješi bez konsultacije sa stručnim kadrovima.

Uspostavljanje sheme odvojene plovidbe, označavanje plovnog puta kao i uspostavljanje službe praćenja brodova u akvatorijumu samo su pojedina moguća rješenja koja treba detaljno proučiti i razmotriti. Shema odvojene plovidbe može obuhvatiti plovni put za veće brodove, zatim posebni plovni put tj koridor za brže čamce itd. Ovim bi se povećala sigurnost brodova u zalivu ali i

omogućilo čamcima i brodicama da nastave obavljati svoju djelatnost bez velikog ekonomskog uticaja.

Naravno bez adekvatne službe praćenja saobraćaja (VTIS) sve ovo ne bi imalo smisla.

Ograničenje brzine kako je predviđeno sadašnjim zakonom, te povećanje broja inspektora koje je predviđeno u strategiji zasigurno neće riješiti ove probleme. (*Bokejska mornarica Kotor*).

Odgovor obrađivača:

Sugestije, odnosno primjedbe pod tačkama 1 i 2 gore se ne prihvataju jer su navedeni izazovi već adresirani u predmetnom strateškom dokumentu, kako je već naprijed navedeno. Osim toga, nadzor i upravljanje pomorskim saobraćajem se već godinama unazad obavlja putem VTIS, a aktivnost broj 2.2.3 predviđa potpunu implementaciju VTIS sistema za nadzor i upravljanje pomorskim saobraćajem, koji će pokriti sve crnogorske luke i teritorijalno more Crne Gore kao i njegovo dalje unapređenje (implementacija CISE i STM-a, zamjena dotrajalih senzora i instalacija savremene senzorske opreme) i održavanje.

Ostale primjedbe i sugestije odnose se na operativne aspekte funkcionisanja pomorskog saobraćaja koji su, prema mišljenju obrađivača, u dovoljnoj mjeri zastupljeni i adresirani u strateškom dokumentu. Pojedinačna rješenja biće sagledana kroz realizaciju aktivnosti broj 5.5 koja predviđa izradu analize optimizacije pomorskog saobraćaja u Bokokotorskom zalivu u cilju unaprjeđenja sigurnosti pomorske plovidbe i umanjenja uticaja pomorskog saobraćaja na biodiverzitet mora i druge parametre životne sredine. Obradivač upućuje podnosioca na tekst Predloga Zakona o izmjenama i dopunama zakona o sigurnosti pomorske plovidbe koji šemu odvojene plovidbe definiše kao mjeru usmjeravanja plovidbe radi odvajanja suprotnih smjerova plovidbe odgovarajućim sredstvima te utvrđivanjem plovidbenih ruta, što je u skladu sa Međunarodnim pravilima o izbjegavanju sudara na moru.

Primjedba, predlog, sugestija br. 5:

Na strani 20 (iii) Održivi razvoj itd. pod c.

Odredbom čl. 4. b) odnosne Direktive propisano je da sadržaj sumpora u brodskim gorivima koje se koristi na vezu u lukama EU ne smije prelaziti 0,10 % ukupne mase. Da bi ispunili ove nove limite, brodari mogu da koriste gorivo sa niskom koncentracijom sumpora; da ugrade vlažni prečišćivač (skruber sa morskom vodom) ili da primijene alternativna goriva.

Sugestija je da se područje Bokokotorskog zaliva proglasi za PSSA (Područje osjetljivo morsko područje). Svjesni činjenice da države ne mogu jednostrano proglasiti određene dijelove mora posebnim područjima. Postupak utvrđivanja i proglašavanja posebnih područja je propisano relevantnim međunarodnim instrumentima i vjerujemo da je uslovljeno odobravanjem od strane IMO-a, što bi značilo da mi kao država, nadležno Ministarstvo podnese predlog za proglašenje određenog područja posebno osjetljivim područjem IMOu. Takođe, postoje smjernice IMOa o proglašenju PSSA koje neko područje mora zadovoljiti, tj. uslove iz Guidelines-smjernice, da bi dobilo status PSSA.

Strategija samo spominje da sadržaj goriva u brodskim gorivima koje se koristi na VEZU u lukama EU ne smije prelaziti 0.1% ukupne mase. U ljetnjem periodu u Kotoru znaju biti i 3 veća kruzera na sidrištu pa po ovoj definiciji oni bi mogli da koriste gorivo sa 0.5% sumpora, te stoga decidno

napisati kroz postojeću uredbu ili neki drugi akt da je potrebno da brodovi prilikom uplovljenja u teritorijalne vode koriste isključivo gorivo sa 0.1% sumpora. (*Bokeljska mornarica Kotor*).

Odgovor obrađivača:

Sugestija se ne prihvata jer, kako je već naznačeno, u nacionalnom zakonodavstvu već postoji Uredba o graničnim vrijednostima sadržaja zagađujućih materija u tečnim gorivima naftnog porijekla, koja je objavljena u "Službenom listu CG", br. 17/2017. Ovom uredbom propisuju se vrste tečnih goriva naftnog porijekla, granične vrijednosti sadržaja zagađujućih materija, sadržaj aditiva na bazi metala i druge karakteristike goriva, koje u pogledu zaštite životne sredine, treba da ispunjavaju goriva koja se stavljaju u promet, upotreba goriva na plovnim objektima u lukama, teritorijalnim vodama i isključivim ekonomskim zonama i zonama kontrole emisija oksida sumpora, način utvrđivanja i praćenja karakteristika goriva, metode za smanjenje emisija zagađujućih materija u vazduh i izvještavanje o usklađenosti sa graničnim vrijednostima sadržaja zagađujućih materija. Osim naprijed navedenog ukazuje se da strateški dokument već sadrži aktivnost broj 5.5 koja predviđa izradu analize optimizacije pomorskog saobraćaja u Bokokotorskom zalivu u cilju unaprjeđenja sigurnosti pomorske plovidbe i umanjenja uticaja pomorskog saobraćaja na biodiverzitet mora i druge parametre životne sredine. Samo pojašnjenja radi, jedan od parametara životne sredine jeste upravo vazduh. Rezultat navedene analize odrediće dalje opredjeljenje pomorske administracije i drugih nadležnih organa u smislu uvođenja daljih ograničenja.

Primjedba, predlog, sugestija br. 6:

B.3.9 Zakon o zaštiti vazduha. Zakonom o zaštiti vazduha uređuje se način praćenja kvaliteta kvaliteta vazduha, kao i planiranje i upravljanje kvalitetom vazduha.

Neophodno je da se definišu laboratorije koje mogu da rade mjerenja iz brodskih motora (NOx, Sox, CO, CO₂, PM čestice) i to iz brodskih izduvnih sistema kako bi se utvrdilo činjenično stanje. Sugestija je da za potrebe države Crne Gore laboratorija za goriva Pomorskog fakulteta Kotor radi kontrolu i mjerenja (potpiše ugovor), a da za ostale potrebe država akredituje laboratoriju kako bi mogla raditi sva potrebna mjerenja. Ovo bi bio najbrži način mjerenja i analize. (*Bokeljska mornarica Kotor*)

Odgovor obrađivača:

Sugestija se prihvata. U okviru operativnog cilja broj 5.1 (Stvoriti odgovarajuće pretpostavke u javnom i privatnom pomorskom sektoru za privredni rast zasnovan na principima zelene ekonomije) sada je predviđena još jedna aktivnost br. 5.1.9. - Intenziviranje aktivnosti na akreditaciji laboratorija za kontrolu i mjerenje izduvnih gasova iz brodskih motora, te laboratorija za mjerenje kvaliteta broskog goriva.

Primjedba, predlog, sugestija br. 7:

B3.8.5. Zakon o zaštiti mora

Iako su u Strategiji nabrojane konvencije, a kao jedne od najbitnijih MARPOL I BALLAST water 2004, a što se balastnih voda tiče, ispuštanje nije svakako dozvoljeno unutar Bokokotorskog

zaliva, a izvan tek na udaljenosti od 200 NM i dubini od 200 metara, odnosno u slučaju Jadranskog mora na udaljenosti od 50 NM od najbližeg kopna i dubini od 200 metara. U Jadranu postoji samo par lokacija koje ispunjavaju ove uslove i imaju dovoljnu dužinu za izmjenu balasta (jer se izmjena vode vrši en route).

Takođe, propis D-1 Konvencije o balastnim vodama (mogućnost izmjene balastnih voda) važi najkasnije do 8. septembra 2024. kada je rok da svi brodovi imaju ugrađene brodske sisteme za upravljanje balastnim vodama (propis D-2).

Kad je uzimanje uzoraka iz balastnih tankova u pitanju, ovlašćenje, naravno, imaju PSC oficiri i to u slučaju indikativne analize (jedan uređaj ovog tipa nabavljen je za Lučku kapetaniju Bar) dok Institut za biologiju mora ima opremu za detaljnu analizu balastnih voda.

Sugestija je da dok se područje Bokotorskog zaliva ne proglasi za PSSA (Područje osjetljivo morsko područje) – neophodno je možda podzakonskim aktom definisati zabranu bilo kakvog ispuštanja sa brodova i jahti, imajući na umu same geografske karakteristike Zaliva, specifičnost morskog ekosistema i kulturni značaj. (*Bokeljska mornarica Kotor*)

Odgovor obrađivača:

Sugestija se ne prihvata iz razloga što je ova materija već uređena Zakonom o zaštiti mora od zagađenja sa plovnih objekata koji je obrađen u predmetnom strateškom dokumentu, a koji je u saglasnosti sa međunarodno prihvaćenim obavezama Crne Gore, kao obalne države.

Primjedba, predlog, sugestija br. 8:

1.4.8 Akcioni plan za pomorce koji će definisati radno-pravni status gdje se ne prepoznaje hitna potreba za redefinisanjem obrazovanja pomoraca kao obukama u trening centrima.

Prioritetno je da kroz budući Akcioni plan planiran Strategijom razvoja pomorske privrede (između ostalih aktivnosti) bude obuhvaćeno reformisanje pomorskog obrazovanja (interresornom aktivnošću) kako na fakultetu i srednjoj pomorskoj skoli, tako i u centrima za obuku pomoraca. Crna Gora nije jaka pomorska država niti dominantan faktor u međunarodnom pomorstvu te je jako važno da se nadprosječnim obrazovnim znanjem i obučenosti konkuriše na tržištu pomorskog zaposlenja jer drugog izbora jednostavno nema. Obrazovni programi su potrebni da se dopune u većoj mjeri programima za rad na brodovima za prevoz tekućih tereta, platformi, FPSO (Floating production storage and offloading), putničkih brodova jer upravo pomenute vrste brodova za pomorce su visokoplatežni ali istovremeno i visokostručni gdje se naši budući pomorci trebaju usmjeravati, ne zapostavljajući i obrazovanje budućih pomoraca na rasutim, kontejnerskim, generalnim brodovima na kojima je sve teže održati konkurentnost i zaposlenje naših pomoraca u nelojalnoj i neravnopravnoj borbi sa pomorskim kadrom iz Azije. Dakle, pomorsko obrazovanje mora biti strateško orjentisano poboljšanju kvaliteta nastave kao i pooštavanje kriterijuma prolaznosti, uvođenjem novih obrazovnih programa gradeći konkurentniji, čvršći temelj budućeg razvoja pomorstva kao neizostavnog dijela pomorske privrede. (*Bokeljska mornarica Kotor*)

Odgovor obrađivača:

Sugestija se ne prihvata iz razloga što predmetni strateški dokument već predviđa aktivnost broj 1.4.8- Izrada Akcionog plana koji će definisati aktivnosti u cilju unaprjeđenja radno-pravnog statusa crnogorskih pomoraca. Ova aktivnost predviđa izradu posebnog akcionog plana kojim bi se utvrdile aktivnosti u cilju unaprjeđenja radno-pravnog statusa crnogorskih pomoraca koji nesumnjivo predstavljaju značajan potencijal daljeg razvoja crnogorskog pomorstva. Predmetni akcioni plan predviđa aktivnosti koje se odnose na dalje unaprjeđenje i ažuriranje Informacionog sistema za pomorstvo, odnosno elektronske baze podataka o pomorcima, izdatim pomorskim dokumentima i ovlašćenjima o osposobljenosti i o njihovom plovidbenom stažu; eventualno revidiranje kriterijuma i načina kontrole obrazovnih institucija koje se bave obrazovanjem pomoraca, kao i centara za obuku pomoraca; usaglašavanje nadležnosti između nadležnih Ministarstava, po pitanju obrazovanja, obuke, socijalne i zdravstvene zaštite pomoraca; izrada programa zapošljavanja pomorskih pripravnika na domaćim i stranim brodovima; uključivanje pomoraca u nacionalni sistem socijalne i zdravstvene zaštite po uzoru na druge pomorske zemlje; sagledavanje i eventualne izmjene poreske politike koja se odnosi na oporezivanje zarada pomoraca, usvajanje granskog kolektivnog ugovora za pomorce koji su angažovani u međunarodnoj i obalnoj plovidbi i dr.

Dakle, predmetni strateški dokument već predviđa izradu posebnog akcionog plana koji će, između ostalog, tretirati i revidiranje kriterijuma i načina kontrole obrazovnih institucija koje se bave obrazovanjem pomoraca, kao i centara za obuku pomoraca; usaglašavanje nadležnosti između nadležnih Ministarstava po pitanju obrazovanja, obuke i dr. Ovdje se navodi da je osnovni cilj predmetnog strateškog dokumenta da prepozna i precizno definiše razvojne pravce u sektoru pomorske privrede u Crnoj Gori. Nesporno je da Strategija razvoja pomorske privrede crnogorske pomorce prepoznaje kao jedan od najvažnijih resursa i razvojnih potencijala, te je u tom smislu i predviđena izrada odnosnog akcionog plana koji će imati za cilj definisanje konkretnih aktivnosti koje će dovesti do poboljšanja statusa crnogorskih pomoraca, a samim tim do postizanja definisanih strateških ciljeva.

Primjedba, predlog, sugestija br. 9:

1.5.3 Operativni cilj da se poveća broj brodograđevinskih luka za jahte i megajahte sa 2 na 4 je nerealan kada se zna da nema stručnog kadra.

Iako se navodi u Strategiji da se povećava broj brodogradilišta sa 2 na 4 do 2030. god, nejasno je iz kojih personalno/profesionalnih kapaciteta je predviđeno obezbjeđivanje radne snage za iste. Za razvoj tog segmenta pomorske privrede potreban je stručan kadar. Medjutim školovanje kadra u CG u brodograđevinskoj struci za jahte i megajahte ne postoji. Pa sve i da se u saradnji sa Ministarstvom prosvjete u našim obrazovnim pomorskim školama oformi pomenuto odjeljenje za edukaciju, potrebno je obezbjeđiti stručne iiskusne predavače. Dakle, predlaže se formiranje obrazovnog profila brodograđevinske struke sa specijalnošću za jahte i megajahte, sa obezbjeđivanjem stručnih iiskusnih predavača/profesora kao i omogućavanje vršenja prakse u lokalnim kao i susjednim državama. Sve što nedostaje kapacitetom i stručnošću u Crnoj Gori, potrebno je obezbjeđiti angažovanjem iz inostranstva kao i obezbjeđiti specijalizacije i napredna stručna osposobljavanja u drugim državama gdje je pomenuta privredna djelatnost jako razvijena.

Ovo je strateška djelatnost za koju se Crna Gora već opredjelila, te se u skladu sa time treba i pozicionirati u cilju obezbjedjivanja pretpostavki da to i uspije, a bez obrazovanog, obučenog i stručnog kadra to nije izvodljivo. (*Bokeljska mornarica Kotor*)

Odgovor obrađivača:

Sugestija se prihvata. Predmetni indikator učinka koji se odnosi na postizanje operativnog cilja 1.5 sada predviđa smanjenu ciljnu vrijednost broja brodogradilišnih luka namijenjenih izgradnji i remontu jahti i megajahti. Nakon ove korekcije, strateški dokument sada predviđa povećanje broja brodogradilišnih luka za jednu i to posmatrano dugoročno, tj. do 2030. godine. Obradivač je takođe prepoznao da u Crnoj Gori ne postoji obrazovni, odnosno studijski program koji se odnosi na brodogradnju. Međutim, utvrđivanje, odnosno akreditacija studijskih ili obrazovnih programa je u isključivoj nadležnosti Ministarstva prosvjete. U tom smislu, ovaj strateški dokument ne može definisati predloženu aktivnost, što ne znači da Ministarstvo neće uputiti odnosnu inicijativu nadležnom organu.

Primjedba, predlog, sugestija br.10:

1.3 Detaljno analizirati konkurentnost registra jahti Malte, EU članice.

Zastava Malte, članice Evropske Unije je pronašla pravu ravnotežu između poreskog sistema pomorske privrede i međunarodnih pomorskih regulativa. Naročito dobar koncept uspostavljen je kod registrovanja jahti za ličnu upotrebu.

Poreske olakšice preko lizing sistema omogućavaju vlasnicima jahti da izvrše plaćanje umanjene stope poreza na plovilo koji je prepoznat u svim državama Evropske Unije. U takvom statusu jahte imaju neograničenu mogućnost boravka u teritorijalnim vodama Evropske Unije.

Kao članica Evropske Unije, Malta je promovisala i još jednu svoju prednost, a to je da vlasnici jahti za privrednu djelatnost ne trebaju licencu za kabotažu u teritorijalnim vodama Evropske Unije. Malta ima rastući registar jahti u Evropi. (*Bokeljska mornarica Kotor*)

Odgovor obrađivača:

Sugestija se ne prihvata.

Strateškim dokumentom već je predviđena odnosna aktivnost.

Naime, za postizanje operativnog cilja 1.3 - Povećanje broja jahti upisanih u crnogorski Registar jahti predviđena je realizacija sljedećih aktivnosti:

- Izrada analize atraktivnosti crnogorske zastave i važećeg zakonodavnog okvira koji tretira upis jahti u crnogorski Registar jahti. Predmetna analiza imaće za cilj da utvrdi komparativne prednosti i potencijale crnogorske zastave i preciznije definiše akcioni plan za realizaciju ovog operativnog cilja;
- Unaprjeđenje organizacione strukture i kadrovske osposobljenosti;
- Jačanje administrativnih kapaciteta Registra jahti Crne Gore može podrazumijevati konstituisanje nezavisnog Registra jahti i učešće privatnog sektora u svim oblastima vezanim za upis jahti, uključujući i promociju zastave;

- Uspostavljanje globalne mreže nezavisnih tehničkih inspektora koji bi, po ovlaštenju Registra jahti, vršili osnovne, odnosno redovne i vanredne tehničke preglede jahti čija baždarska dužina ne prelazi 24 m, a koje se kvalifikuju za upis u Registar jahti Crne Gore;
- Intenziviranje aktivnosti na promociji crnogorskog Registra jahti aktivnim učešćem administracije na nautičkim sajmovima i publikacijama u specijalizovanim časopisima;
- Pojednostavljenje administrativnih procedura digitalizacijom postupka upisa jahti; izdavanja isprava i samog vođenja Registra jahti;
- Stimulativnom poreskom politikom, odnosno sprovođenjem fiskalne politike koja se zasniva na tonažnoj taksi privući što veći broj vlasnika jahti koji će svoje jahte upisati u crnogorski Registar jahti s posebnim akcentom na mega-jahte za privrednu djelatnost.

Primjedba, predlog, sugestija br. 11:

1.3 Detaljno analizirati konkurentnost registra jahti Velike Britanije, non-EU članice.

Crvena Zastava (Red Ensign Flag) na čelu sa Velikom Britanijom ima 13 zemalja članica grupe koje imaju zajednički tehnički kod i mrežu tehničkih inspektora kod jahti ispod 24 m dužine. Velika Britanija ima status non-EU zemlje i može nam dati dobre komparativne podatke kod registra jahti. Ova grupa ima veliku tradiciju registra jahti i veoma je popularna u pomorskoj praksi jer uživa veliku zaštitu i podršku svih konzularnih odjeljenja Velike Britanije. (*Bokeljska mornarica Kotor*)

Odgovor obrađivača:

Sugestija se ne prihvata.

Strateškim dokumentom već je predviđena odnosna aktivnost.

Naime, za postizanje operativnog cilja 1.3 - Povećanje broja jahti upisanih u crnogorski Registar jahti predviđena je realizacija sljedećih aktivnosti:

- Izrada analize atraktivnosti crnogorske zastave i važećeg zakonodavnog okvira koji tretira upis jahti u crnogorski Registar jahti. Predmetna analiza imaće za cilj da utvrdi komparativne prednosti i potencijale crnogorske zastave i preciznije definiše akcioni plan za realizaciju ovog operativnog cilja;
- Unaprjeđenje organizacione strukture i kadrovske osposobljenosti;
- Jačanje administrativnih kapaciteta Registra jahti Crne Gore može podrazumijevati konstituisanje nezavisnog Registra jahti i učešće privatnog sektora u svim oblastima vezanim za upis jahti, uključujući i promociju zastave;
- Uspostavljanje globalne mreže nezavisnih tehničkih inspektora koji bi, po ovlaštenju Registra jahti, vršili osnovne, odnosno redovne i vanredne tehničke preglede jahti čija baždarska dužina ne prelazi 24 m, a koje se kvalifikuju za upis u Registar jahti Crne Gore;
- Intenziviranje aktivnosti na promociji crnogorskog Registra jahti aktivnim učešćem administracije na nautičkim sajmovima i publikacijama u specijalizovanim časopisima;
- Pojednostavljenje administrativnih procedura digitalizacijom postupka upisa jahti; izdavanja isprava i samog vođenja Registra jahti;

- Stimulativnom poreskom politikom, odnosno sprovođenjem fiskalne politike koja se zasniva na tonažnoj taksu privući što veći broj vlasnika jahti koji će svoje jahte upisati u crnogorski Registar jahti s posebnim akcentom na mega-jahte za privrednu djelatnost.

Primjedba, predlog, sugestija br. 12:

Detaljno analizirati konkurentnost Registra jahti Crne Gore koji se neće bazirati na određenu kategoriju jahti već će biti atraktivan za jahte ispod 24 m dužine kao i za jahte preko 24 m dužine. U analizi uvrstiti razvoj privrednih društava sa primarnom djelatnošću pomorskog menadžmenta koji će saradivati sa administracijom Registra jahti.

Poreska politika i bilateralni sporazumi moraju biti uskladjeni kako bi bili atraktivni vlasnicima jahti za obje namjene, privatnu i privrednu. Mislimo da Registar jahti može pokrenuti više ekonomskih efekata kao i napraviti dobru promociju države Crne Gore.

Indikator učinka za postizanje operativnog cilja kao što je povećanje broja jahti u registru nije samo u naplaćenim taksama, već je mnogo puta veći efekat u otvaranju privrednih društava koje će upravljati jahtama i brodovima, a naročito onim registrovanim za privrednu djelatnost.

Iz ovog slijedi da sa Registrom jahti treba paralelno raditi na pozitivnim i usklađenim poslovnim ambijentom za rad pomorskog menadžmenta u upravljanju brodovima i jahtama. (*Bokeljska mornarica Kotor*)

Odgovor obrađivača:

Sugestija se ne prihvata.

Strateškim dokumentom već je predviđena odnosna aktivnost.

Naime, za postizanje operativnog cilja 1.3 - Povećanje broja jahti upisanih u crnogorski Registar jahti predviđena je realizacija sljedećih aktivnosti:

- Izrada analize atraktivnosti crnogorske zastave i važećeg zakonodavnog okvira koji tretira upis jahti u crnogorski Registar jahti. Predmetna analiza imaće za cilj da utvrdi komparativne prednosti i potencijale crnogorske zastave i preciznije definiše akcioni plan za realizaciju ovog operativnog cilja;
- Unaprjeđenje organizacione strukture i kadrovske osposobljenosti;
- Jačanje administrativnih kapaciteta Registra jahti Crne Gore može podrazumijevati konstituisanje nezavisnog Registra jahti i učešće privatnog sektora u svim oblastima vezanim za upis jahti, uključujući i promociju zastave;
- Uspostavljanje globalne mreže nezavisnih tehničkih inspektora koji bi, po ovlaštenju Registra jahti, vršili osnovne, odnosno redovne i vanredne tehničke preglede jahti čija baždarska dužina ne prelazi 24 m, a koje se kvalifikuju za upis u Registar jahti Crne Gore;
- Intenziviranje aktivnosti na promociji crnogorskog Registra jahti aktivnim učešćem administracije na nautičkim sajmovima i publikacijama u specijalizovanim časopisima;
- Pojednostavljenje administrativnih procedura digitalizacijom postupka upisa jahti; izdavanja isprava i samog vođenja Registra jahti;
- Stimulativnom poreskom politikom, odnosno sprovođenjem fiskalne politike koja se zasniva na tonažnoj taksu privući što veći broj vlasnika jahti koji će svoje jahte upisati u crnogorski Registar jahti s posebnim akcentom na mega-jahte za privrednu djelatnost.

Primjedba, predlog, sugestija br. 13:

Povećanje doprinosa pomorske privrede i povezanih djelatnosti.

Nedovoljno je posvećeno pažnje raznim ekonomskim i socijalnim aspektima razvoja pomorske privrede, njenim multiplikativnim efektima, izvorima finansiranja za ambiciozne projekte i njihovoj ekonomskoj isplativosti. Pri tome je posebno zapostavljena činjenica da, prema procjenama, crnogorski pomorci ostvaruju godišnji prihod od oko 300 miliona eura, što u toku jedne decenije iznosi 3 milijarde eura, što je ogroman iznos za Crnu Goru, višestruko veći od prihoda koji zajedno ostvaruje njena cjelokupna pomorska privreda.

Kada se radi o brodarstvu, tu je kriza posebno akutna, a predviđeni rast kapaciteta trgovačke flote je nerealan. Neodrživo je postojanje dva državna broderska preduzeća sa po dva broda i prioritet treba da bude njihovo spajanje u jedno preduzeće.

Kada je u pitanju strategija razvoja luka, prije svega Luke Bar, ona je nerealna. Planirano povećanje kapaciteta luke na 12 miliona tona nema smisla jer Ad Luka Bar i Port of Adria zajedno ostvaruju već godinama promet koji je manji nego promet Luke Bar iz 1988., odnosno koriste samo manji dio postojećih kapaciteta. Osim toga, da bi luka povećala promet i kapacitet i pretvorila se u luku od regionalnog značaja nužno je, pored ostalog, prethodno izgraditi savremenu saobraćajnu infrastrukturu koja će je povezati sa širim gravitacionim područjem, dakle autoput Beograd-Bar, i potpuno rekonstruisati željezničku prugu Beograd-Bar, a to se teško može realizovati u jednoj deceniji. Najzad i u oblasti luka postoji akutni nedostatak stručnjaka koji su u stanju da kvalitetno upravljaju i kreiraju efikasnu razvojnu strategiju.

Kada je u pitanju ribarstvo ono je izuzetno nerazvijeno. Tako je ukupni ulov ribe u Crnoj Gori oko 100 puta manji nego u Hrvatskoj. U Strategiji nijesu razrađene mjere da se to bitno promijeni..
(Bokeljska mornarica Kotor)

Odgovor obrađivača:

Sve bez obzira na činjenicu da je u konkretnom slučaju riječ o komentaru koji nema stručno utemeljenje niti valjano i jasno obrazloženje, a izostaje konkretan predlog ili sugestija, obrađivač navodi da je Strategija razvoja pomorske privrede zasnovana na principima plave ekonomije i interresornom pristupu pojedinačnim problemima, čime se obezbjeđuje postavljanje strateških i operativnih ciljeva koji omogućavaju postizanje multiplikativnih efekata.

U dijelu sugestija koje se odnose na crnogorske pomorce obrađivač ponovno ističe da strateški dokument već predviđa aktivnost broj 1.4.8- Izrada Akcionog plana koji će definisati aktivnosti u cilju unaprjeđenja radno-pravnog statusa crnogorskih pomoraca. Dakle, Strategija razvoja pomorske privrede crnogorske pomorce prepoznaje kao jedan od najvažnijih resursa i razvojnih potencijala, te je u tom smislu istima posvećena naročita pažnja kroz izradu posebnog akcionog plana i involviranost strukovnih udruženja u dalje procese utvrđivanja pomorske politike s tim u vezi.

Projektovani kapaciteti luke Bar uključuju projekciju oba operatora lučkog područja, odnosno kao ulazni parametri uzeti su projektovani obimi pretovara „Luka Bar“ AD i „Port od Adria“ AD, koje su ova dva privredna društva i dostavila obrađivaču upravo u procesu izrade strateškog dokumenta jer je namjera i bila da se daju realne procjene samih privrednih društava, bazirane na iskustvu, poslovnim planovima, uslovima na tržištu itd. Pored navedenog, obrađivač je uzeo, naravno, u obzir i činjenicu da će se u periodu koji obuhvata strateški dokument, realizovati i ključni infrastrukturni projekti u zaleđu, u prvom redu autoput Bar-Boljare, rekonstrukcija pruge Bar-Beograd, potencijalno otpočinjanje izgradnje novog kontejnerskog terminala u Baru itd. Imajući u vidu prednje, evidentno je da je obrađivač uzeo u obzir sve relevantne podatke i na osnovu istih definisao ciljeve, te stoga nisu osnovani komentari podnosioca.

U odnosu na mjere koje se odnose na ribarstvo, važno je istaći da je u pitanju strateški dokument razvoja pomorske privrede, koji ni po svome konceptualnom pristupu ne može detaljnije razrađivati mjere vezane za ovaj, nesporno važan, segment plave ekonomije. Naime, obrađivač ukazuje da je resorno Ministarstvo poljoprivrede i ruralnog razvoja već u prethodnom periodu izradilo strateški dokument koji se bliže bavi pitanjima od značaja za razvoj ribarstva u Crnoj Gori, te je u tom dijelu i Strategija razvoja pomorske privrede ukazala i na ovaj strateški dokument i predvidjela aktivnosti i mjere koje su u potpunosti kompatibilne sa strateškim opredjeljenjima resornog Ministarstva. S obzirom na navedeno, nije osnovan komentar da u Strategiji nijesu dovoljno razrađene mjere koje bi mogle doprinijeti razvoju ribarstva u Crnoj Gori, tim prije što postoji niz mjera koje se direktno odnose upravo na sektor ribarstva i stvaranje boljih preduslova za njegov razvoj.

Primjedba, predlog, sugestija br. 14:

Proširivanje rizika kod obaveznog osiguranja od odgovornosti ka trećim licima za vlasnike plovila kod domaćih osiguravača. Prema važećim propisima polisa obaveznog osiguranja plovila se odnosi na štetu nastalu ka ljudima (plivači, ronjoci, posada i putnici drugog plovila), ali ne i na štetu nastalu ka stvarima/plovilima trećih lica, lučkoj i marinskoj infrastrukturi, plovnim putevima i zagađenju mora i životne sredine. Isključivanje ovih odgovornosti predstavlja barijeru u razvoju nautičkog turizma. (*Darko Janković, d.o.o. Yacht Agent Montenegro - Bar*)

Odgovor obrađivača:

Sugestija se prihvata. Obrađivač prepoznaje da nedostaci u propisima koji se odnose na obavezno osiguranje u pomorskom saobraćaju navedeni u sugestiji mogu predstavljati barijeru u razvoju nautičkog turizma. Kako se radi o izuzetno kompleksnoj materiji, u odnosu na koju Ministarstvo saobraćaja i pomorstva, shodno Uredbi o organizaciji i načinu rada državne uprave, nema isključivu nadležnost, te rješavanje ovog pitanja zahtijeva interresorski pristup i angažovanje odgovarajućih stručnih i kadrovskih potencijala, to je obrađivač nakon prihvatanja sugestije strateškim dokumentom predvidio konkretnu aktivnost koja za cilj ima sagledavanje i eventualno inoviranje postojećih zakonskih rješenja koji uređuju ovu oblast. U tom smislu, obrađivač će nakon usvajanja Strategije razvoja pomorske privrede organizovati Okrugli sto na temu obaveznog osiguranja od odgovornosti za štetu koju vlasnik, odnosno korisnik plovnog

objekta upotrebom istog pričini trećim licima, proširivanja odnosnih rizika i revidiranja najniže osigurane sume, te će u rad ovog Okruglog stola uključiti sve relevantne nadležne institucije, osiguravajuća društva, zainteresovanu stručnu javnost i druge činioce pomorske privrede, kako bi na najbolji mogući način sagledali, a potom i predložili konkretna inovirana zakonska rješenja.

Primjedba, predlog, sugestija br. 15:

Razmatranje uvođenja obaveznog osiguranja od odgovornosti ka trećim licima i stvarima trećih lica za pružaoce usluga mokrih i suvih vezova, kao i za pružaoce usluga vađenja plovila iz mora i spuštanja plovila u more. Uvođenjem ovog osiguranja kompanije koje upravljaju lukama nautičkog turizma bi sa većom pažnjom pristupile čuvanju plovila, što bi rezultiralo smanjenjem štetnih događaja, a povećalo sigurnost plovila i konkurentnost crnogorskih marina, te u konačnom bio bitan faktor prilikom odlučivanja vlasnika da neku od crnogorskih marina odabere kao mjesto godišnjeg ili sezonskog veza za svoje plovilo. Ovo osiguranje je prepoznato kao neophodno i uvedeno je kao obavezno u susjednim državama ili se planira njegovo uvođenje. (*Darko Janković, d.o.o. Yacht Agent Montenegro - Bar*)

Odgovor obrađivača:

Sugestija se prihvata. Obradivač konstatuje da osiguranje od odgovornosti luka nautičkog turizma jeste tema koja je aktuelna i u drugim državama u regionu koje imaju razvijen nautički turizam. Načelno, pitanje osiguranja od odgovornosti veže se za svaku privrednu djelatnost, pa tako i za djelatnost luka nautičkog turizma. U slučaju luke nautičkog turizma, moglo bi se zaključiti da ista obavlja rizičnu djelatnost imajući u vidu da čuva imovinu velike vrijednosti prema ugovoru sa korisnicima veza. Posao čuvanja imovine veće vrijednosti sam po sebi može uzrokovati i štetu na toj imovini što povlači odgovornost luke, a samim tim i potrebu za osiguranjem od takve odgovornosti. U tom smislu, obrađivač je nakon prihvatanja sugestije strateškim dokumentom predvidio konkretnu aktivnost koja za cilj ima sagledavanje i eventualno inoviranje postojećih zakonskih rješenja koju ovu vrstu osiguranja svrstavaju u dobrovoljna osiguranja. Naime, strateški dokument sada predviđa iniciranje stručne rasprave, odnosno okruglog stola na temu osiguranja od odgovornosti luka nautičkog turizma i postojećih rješenja iz Zakona o obligacionom odnosima jer se ovo pitanje reflektuje i na prirodu i bitne elemente ugovora o vezu koji kao takav do sada nije direktno prepoznat ovim zakonom niti Zakonom o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi iz 1998. godine koji tretira obligacione odnose u pomorstvu.

Primjedba, predlog, sugestija br. 16:

Postojeće sistemsko rješenje, uspostavljenu organizacionu strukturu i afirmisanu praksu upravljanja lukama od lokalnog značaja, ne treba mijenjati.

JP Morsko dobro, u upravljanju lukama od lokalnog značaja i ostalim objektima pomorske infrastrukture već realizuje ciljeve i opredjeljenja koji su definisani u nacrtu ove Strategije.

Aktuelni dugoročni ugovori za izgradnju i korišćenje marina obuhvataju i turističke sadržaje na obali pa su nedjeljivi u smislu upravljanja marinama i drugim objektima (hoteli, plaže...).

Nacrtom Strategije je predloženo:

Izmijeniti važeću zakonsku regulativu u cilju uspostavljanja integralnog i centralizovanog upravljanja svim lukama u Crnoj Gori.

Bitno je različita funkcija luka od nacionalnog značaja u odnosu na gradske luke, marine, pristaništa i privezišta. U tom smislu različite su i potrebe upravljanja.

Za integralno upravljanje pomorskom privredom, koja obuhvata međunarodni pomorski saobraćaj sa međunarodnom trgovinom, brodogradnju, multimodalni saobraćaj i sl., bitno je da u resoru sabračaja i pomorstva bude upravljanje lukama od nacionalnog značaja koje čine osnov te privredne grane.

U lukama od lokalnog značaja (mjesne luke) i manjim pristaništima i privezištima (ponte i mandraći), upravljanje podrazumijeva uspostavljanje reda na pristaništima, obezbjeđenje vezova po povlašćenim uslovima za: barke lokalnog stanovništva, sportske jedrilice, plovila koja obavljaju privrednu djelatnost (turističke brodice, ribarice, tehnička plovila) i sl. Na istom nivou su i sidrišta i nautički vezovi (vezovi na bove). Njihovo funkcionisanje ima javni ali ne i poseban značaj za pomorsku privredu.

S obzirom da su marine izgrađene i funkcionišu po osnovu ugovora po BOT sistemu, u njima se upravljanje svodi na kontrolu realizacije ugovora.

Teško je očekivati da bi Lučka uprava u okviru Uprave pomorske sigurnosti, koja je opterećena velikim „lukama“ i međunarodnim saobraćajem koji je vezan za njih, mogla efikasno upravljati i organizovati funkcionisanje mjesnih luka, pristaništa i privezišta.

Naša praksa izgradnje marina uz hotelske rizorte dala je izuzetne rezultate pa nema razloga da se mijenja.

Zbog činjenice da ugovori za izgradnju i korišćenje marina obuhvataju i druge sadržaje na obali (kupališta, ugostiteljske objekte i sl), i da sadrže klauzulu da ugovore može preuzeti samo pravni sledbenik ovog Javnog preduzeća (buduća Agencija za upravljanje morskim dobrom), danas bi bilo komplikovano i neracionalno prenijeti upravljanje ovim marinama na neki drugi subjekt. S druge strane marine nemaju nikakav značaj za djelatnost pomorskog saobraćaja.

JP Morsko dobro ima već više od 25 godina prakse u oblasti ustupanja morskog dobra, izgradnje, održavanja i upravljanja lukama, pristaništima i privezištima, pripreme i realizacije programa koje donose nadležni organi.

Zbog uspostavljene prakse, stečenih obaveza po dugoročnim ugovorima, kadrovske osposobljenosti, a i na osnovu uporedne prakse zemalja EU i Mediterana, smatramo da bi bilo neracionalno mijenjati model upravljanja lukama od lokalnog značaja i ovu ulogu sa JP Morsko dobro prenositi na Upravu pomorske sigurnosti – Lučku upravu, što je predloženo u Nacrtu Strategije.

Lučka uprava u sastavu Upravu pomorske sigurnosti, ima ulogu upravljača lukama od nacionalnog značaja, što je razumno, opravdano i približno praksi drugih zemalja u kojima svaka „velika“ luka, koja ima značaj za prevoz putnika i roba u međunarodnom saobraćaju i značaj nacionalnog nivoa, ima posebnu lučku upravu.

Iz navedenih razloga bilo bi rizično, komplikovano i bespotrebno, danas mijenjati sistem upravljanja lukama od lokalnog značaja i drugim objektima obalne infrastrukture. (*Javno preduzeće za upravljanje morskim dobrom Crne Gore*)

Odgovor obrađivača:

Sugestija se ne prihvata. U postupku izrade Nacrta Strategije razvoja pomorske privrede, obrađivač je detaljno sagledao i analizirao sve okolnosti koje se odnose na upravljanje lukama od nacionalnog, kao i upravljanje lukama od lokalnog značaja. Takođe, uzeta je u obzir i uporedna praksa drugih pomorskih zemalja. Uočeno je da je u najvećem broju ovih zemalja takođe uspostavljen sistem centralizovanog upravljanja lukama, kao što je predloženo i u ovom strateškom dokumentu. Naime, kako je obrazloženo i u samoj Strategiji, brojni su razlozi koji su opredijelili pristup centralizovanog upravljanja lukama. U toku javne rasprave Javno preduzeće za upravljanje morskim dobrom dostavilo je u više navrata sugestije koje su za cilj imale zadržavanje postojećeg sistema upravljanja, te je obrađivač dodatno analizirao sve pristigle primjedbe Javnog preduzeća, kako bi preispitao detaljno rješenja ponuđena u strateškom dokumentu, baveći se svakom sugestijom ponaosob. Međutim, iako jesu prisutni određeni kvalitetni argumenti koji bi mogli ići u prilog tezi da je prihvatljivije rješenje da upravljanje lukama i dalje ostane regulisano na istovjetan način, pomenuti argumenti nisu u dovoljnoj mjeri održivi da bi proizveli drugačiji pristup u odnosu na onaj koji je inicijalno predložen strateškim dokumentom.

Okolnosti na koje ukazuje Javno preduzeće za upravljanje morskim dobrom i koje prepoznaje kao potencijalno nepremostive, u praksi nije nemoguće prevazići i to na kvalitetan način. Naime, kako je obrađivač ukazao i u toku javne rasprave, već smo u našem pravnom sistemu imali preuzimanje upravljanja lukama kada je tadašnja Lučka uprava formirana Zakonom o lukama, pored ostalog, u cilju preuzimanja upravljanja lukama od nacionalnog značaja od Javnog preduzeća za upravljanje morskim dobrom. Taj proces je proveden bez većih poteškoća i vrlo brzo su uspostavljeni mehanizmi za adekvatno regulisanje ugovornog odnosa sa Lučkom upravom, umjesto do tada nadležnog Javnog preduzeća za upravljanje morskim dobrom. Rezultat izmijenjenog režima upravljanja lukama od nacionalnog značaja, dao je i konkretne, mjerljive rezultate, koji su, pored uspostavljanja adekvatnog formalno-pravnog okvira u kom luke od nacionalnog značaja ne samo da posluju, nego i unaprjeđuju lučku infrastrukturu, takođe postali važan izvor prihoda za Budžet (npr. prihodi od naknade za upotrebu operativne obale, komercijalnih vezova, sidrišta i ležarine plovni objekata). Nasuprot tome, prihodi koji se za iste lučke usluge naplaćuju u lukama od lokalnog značaja, predstavljaju prihod Javnog preduzeća za upravljanje morskim dobrom. Ovi prihodi se dalje namjenski koriste za izgradnju, rekonstrukciju, održavanje i upravljanje luka ili dijela luke, održavanje dubina u luci i na sidrištu luke, poboljšanje sigurnosti i bezbjednosti i zaštite mora od zagađenja s plovni objekata u luci i na sidrištu luke, troškove poslovanja Organa uprave, odnosno Pravnog lica. Uslijed preuzimanja upravljanja lukama od lokalnog značaja od strane Uprave pomorske sigurnosti i upravljanja lukama, došlo bi

i do uvećanja prihoda Budžeta, te uspostavljanja značajnijeg finansijskog okvira za izgradnju i rekonstrukciju lučke infrastrukture u lukama koje istu već koriste za obavljanje lučkih djelatnosti, ali takođe bi se dio ovih sredstava mogao usmjeriti i u cilju revitalizacije postojeće zapuštene i/ili nedovoljno iskorišćene lučke infrastrukture. Na ovaj način, ubrzano bi se doprinijelo i valorizaciji potencijala pomorske privrede i stavljanju u funkciju lučke infrastrukture koja se u ovom momentu gotovo i ne koristi. Pored navedenog, centralizovano upravljanje lukama stvorilo bi odgovarajuće pretpostavke za ravnomjeran, koordiniran i strateški razvoj luka od lokalnog i luka od nacionalnog značaja . Pri tome, ne treba zanemariti činjenicu da bi ravnomjeran razvoj svih navedenih luka doprinio i ravnomjernom razvoju jedinica lokalne samouprave na čijoj teritoriji se predmetne luke nalaze. Naime, shodno zakonskoj regulativi, nakon dodjele koncesije luci, bila ona od lokalnog ili nacionalnog značaja, pravo je svake jedinice lokalne samouprave da ostvari dio prihoda koji se ubira po osnovu koncesionog aranžmana. Uspostavljanjem centralizovanog upravljanja lukama, jedna od prioriternih aktivnosti Uprave pomorske sigurnosti i upravljanja lukama bila bi svakako upravo pokretanje postupaka za dodjelu koncesije, te posljedično i obezbjeđenje prihoda po ovom osnovu.

U kontekstu uvećanja troškova uslovljenih navodnim novim zapošljavanjima, ističemo da ovaj navod nije utemeljen, imajući u vidu činjenicu da je novom Uredbom o organizaciji i načinu rada državne uprave dotadašnja Lučka uprava spojena sa Upravom pomorske sigurnosti. Tako sada egzistira samostalan organ uprave pod nazivom Uprava pomorske sigurnosti i upravljanja lukama, koja sublimira nadležnosti oba prethodno navedena organa uprave. S tim u vezi, kako bi upravljanje lukama i dalje bilo posmatrano kao izuzetno važan dio djelokruga nadležnosti Uprave, formirana je posebna organizaciona jedinica – Sektor za upravljanje lukama. Stoga, nesporno je da je Uprava već kadrovski osposobljena za poslove koji se odnose na upravljanje lukama, imajući u vidu da su u Upravi sada već zaposleni državni službenici koji imaju referentno iskustvo kada je u pitanju upravljanje lukama. Štaviše, pored navedenog, zaposleni u Upravi pomorske sigurnosti i upravljanja lukama već posjeduju praktično iskustvo u postupcima za dodjelu koncesije za privredno korišćenje luka, kao i u postupcima za dodjelu koncesija za pružanje lučkih usluga.

Imajući u vidu sve navedeno, obrađivač strateškog dokumenta je ostao pri stanovištu da je, u kontekstu postizanja definisanih strateških ciljeva, opravdana izmjena zakonskog okvira koja će podrazumijevati uspostavljanje centralizovanog upravljanja lukama.

Primjedba, predlog, sugestija br. 17:

U Akcionom planu, u dijelu „Potrebna finansijska sredstva i izvori finansiranja“, Obradivač je iznio: „Nije potrebno obezbijediti finansijska sredstva i nijesu potrebni novi izvori finansiranja“ za tačku 1.1.1 „Izmijeniti zakonsku regulativu u cilju uspostavljanja integralnog i centralizovanog upravljanja lukama u Crnoj Gori“.

Obradivač je predložio da lukama od lokalnog značaja ubuduće upravlja Uprava sigurnosti plovidbe – Lučka uprava, a ne kao do sada JP morsko dobro. Novom upravljaču bi bili potrebni:

novi zaposleni - kadrovi za sprovođenje postupaka davanja u zakup ili na koncesiju Luka od lokalnog značaja i praćenje sprovođenja ugovora, potrebni su im novi tehnički kapaciteti za rad (prostor-kancelarije, i dr. tehnička oprema i sl., što već ima JP morsko dobro u Službi za luke, Službi za ustupanje i Službi kontrole).

Model upravljanja morskim dobrom je formiran i razvijan u skladu sa našim sistemom uprave a na osnovu iskustva iz višedecenijskog rada i uporedne prakse pomorskih zemalja EU i Mediterana. Način upravljanja obalom i rada JP-a čine održiv sistem koji je dao izuzetno pozitivne rezultate. (*Javno preduzeće za upravljanje morskim dobrom Crne Gore*)

Odgovor obrađivača:

Primjedba se ne prihvata. Stav obrađivača je isti kao u odgovoru datom u odnosu na primjedbu br. 16.

Primjedba, predlog, sugestija br. 18:

U smislu unapređenja regulatornog i organizacionog okvira za razvoj nautičkog turizma i priobalnog pomorskog saobraćaja, potrebno je unaprijediti funkcionisanje luka od lokalnog značaja i stvoriti uslove za izgradnju novih marina.

Za unapređenje regulacionog okvira upravljanja lukama od lokalnog značaja, naročito „gradskih luka“, potrebno je jasno definisati upravno pravne /administrativne poslove i nosioce nadležnosti, razdvojiti ih od operativnih poslova, te definisati ulogu operatera. Predhodno je neophodno da nadležni organi riješe imovinska pitanja, odnosno upise u zemljišne knjige koji su suprotni zakonu. U odlukama o određivanju luka prema značaju i namjeni i ostalim propisima, potrebno je jasno i jedinstveno odrediti namjene gradskih i trgovačkih luka, a kao luke posebne namjene definisati marine i za njih odrediti poseban postupak davanja na koncesiju/zakup, prava izgradnje i korišćenja marina (BOT sistem). Marine nema potrebe razvrstavati na luke od nacionalnog i lokalnog značaja. Zakonom o lukama je utvrđeno da se luke mogu dati na koncesiju, što nije obavezno. Za unapređenje funkcionisanja luka od lokalnog značaja potrebno je predhodno utvrditi najefikasniji način upravljanja i organizacije pružanja lučkih usluga.

Gradske luke sa komunalnim vezovima i pristaništima koji su u funkciji lokalnog priobalnog saobraćaja, nijesu interesantne za preduzetnike, ali imaju veliki javni značaj za odvijanje priobalne plovidbe (javni interes), pa je racionalnije da upravljač organizuje pružanje lučkih usluga u njima. U tom smislu u Zakonu i ostalim propisima treba jasnije definisati ulogu upravljača i operatera u ovim lukama. Moguće rješenje je da upravljač organizuje pružanje lučkih usluga jer se, nakon sklapanja ugovora o vezu i naplate pristajanja (uglavnom manjim plovilima), ostale usluge svode na kontrolu reda na pristaništima i privezištima.

JP Morsko dobro ima kapacitete i organizacione sposobnosti da obavlja tu funkciju.

Upravno pravni /administrativni poslovi bi trebali obuhvatiti: planiranje luka (prostorno planski aspekt), definisanje lučkog područja (lokacije) i objekta luke (građevinski zahvat), lučke infrastrukture i drugih prostornih kapaciteta - u prostorno planskim dokumentima; donošenje planova organizacije i funkcionisanja luka (pristaništa, privezišta) po tipovima, lučke suprastrukture i opreme i određivanje luka prema značaju, namjeni i vrsti saobraćaja i sl., što je sve u nadležnosti organa uprave iz resora uređenja prostora i pomorstva. Zatim inspekcijska kontrola odvijanja saobraćaja, zaštite životne sredine i ostalog u lukama – inspekcijski nadzor.

Uprava pomorske sigurnosti treba, u upravno pravnom smislu, da uređuje i kontroliše ukupan pomorski saobraćaj kao funkciju u kojoj svaka plovidba nije privredna djelatnost.

Organ, odnosno pravni subjekt koji upravlja lukom od lokalnog značaja, trebao bi da uređuje poslovanje luke u skladu sa normama, standardima i sl., utvrđuje red u luci, određuje maksimalne iznose naknada za korišćenje luka i sl., a u gradskim - manjim lukama, da organizuje i operativne poslove u smislu uspostavljanja reda na pristaništima /poštovanje reda plovidbe u priobalnom saobraćaju, sklapa ugovore o korišćenju komunalnih vezova i td. i tsl.

S obzirom na specifičnost marina, postupke njihovog davanja na koncesiju ili prava za izgradnju i korišćenje, u Zakonu treba urediti na poseban način, a svakako u okviru resora uređenja prostora i turizma. (*Javno preduzeće za upravljanje morskim dobrom Crne Gore*)

Odgovor obrađivača: Obradivač je, nakon pažljivog razmatranja dostavljenih sugestija, našao da su iste vrlo korisne i date u pravom trenutku, imajući u vidu da je Ministarstvo saobraćaja i pomorstva u fazi pripreme Nacrta Zakona o lukama. I sam strateški dokument predviđa aktivnost donošenja novog Zakona o lukama, te će u tom smislu pojedinačna rješenja koja predlaže podnosilac sugestija biti predmet detaljnije analize. Imajući u vidu da će postupak izrade Nacrta Zakona biti u potpunosti transparentan i omogućiti svim zainteresovanim licima puno učešće u istom, kroz otvoreni dijalog i sagledavanje svih elemenata na koje je i podnosilac sugestija ovdje ukazao, biće predložena najoptimalnija zakonska rješenja, koja će, pored ostalog, imati za cilj unaprjeđenje regulatornog i organizacionog okvira za razvoj i adekvatnu valorizaciju luka nautičkog turizma.

Ipak, i pored navedenog, važno je istaći da je zakonskom regulativom već postavljen odgovarajući pravni okvir za obavljanje djelatnosti u lukama nautičkog turizma, te da je takođe definisan vrlo precizno postupak za dodjelu koncesije koji se ima primjenjivati u svim lukama, bez obzira na njihovu namjenu, značaj ili vrstu pomorskog saobraćaja za koju su ove luke otvorene. Stoga, nisu osnovani navodi podnosioca sugestije da je potrebno definisati pravo korišćenja po BOT sistemu, budući da postojeći regulatorni okvir već jasno definiše modele izgradnje, upravljanja i transfera lučke infrastrukture. Svakako, kada Koncedent priprema koncesioni akt, vodi se prvenstveno upravo namjenom luke i ciljevima koncesije, te shodno tome neće naravno na isti način definisati prava i obaveze ugovornih strana u trgovačkoj luci, luci nautičkog turizma i npr. ribarskoj luci. Sve specifičnosti će upravo još u fazi koja prethodi izradi koncesionog akta biti prepoznate, te shodno tome će i svaka pojedinačna koncesija na najbolji način valorizovati potencijale svake luke ponaosob, kakva god da je njena namjena.

Primjedba, predlog, sugestija br. 19:

U metodološkom smislu, Strategiju treba koncipirati kao dokument koji ima "direktivan" karakter za oblast privredne djelatosti pomorskog saobraćaja. Za ostale granične sektore – oblasti, koje imaju uticaja na razvoj pomorske privrede, ovom Strategijom bi trebalo sugerisati rješenja koja će se dalje razmotriti i definisati kroz odnosne strategije i regulativu. U Poglavlju B.2., dva puta je prezentovana Nacionalna strategija upravljanja obalnim područjem B.2.8 i B.2.12. (*Javno preduzeće za upravljanje morskim dobrom Crne Gore*)

Odgovor obrađivača: Sugestija se djelimično prihvata. Karakter, dejstvo i imperativnost strateških dokumenata već su definisani pozitivnopravnim propisima. Iz tog razloga, bez obzira na nesporan značaj i ekonomski uticaj koji će proizvesti primjena ovog strateškog dokumenta, formalno-pravno Strategija razvoja pomorske privrede egzistira u istom pravnom poretku kao i ostale strategije, te joj stoga ne može biti odlukom obrađivača dodijeljen drugačiji status. Međutim, imajući u vidu značaj Strategije na cjelokupnu pomorsku privredu u najširem kontekstu, sasvim je izvjesno da će se u periodu primjene strateškog dokumenta najznačajnije odluke u ovom sektoru donositi upravo na bazi strateških opredjeljenja. Na taj način zapravo će se postići efekat koji strateški dokumenti i trebaju da proizvedu. Očekivanje je i cilj strateškog dokumenta da svi donosioci odluka imaju koordiniran pristup najznačajnijim pitanjima, da se pomorska privreda razvija u skladu sa definisanim i unaprijed određenim smjernicama, te da kao konačni rezultat javni i privatni sektor kroz sinergiju uspiju da realizuju strateške ciljeve, odnosno operativne ciljeve.

Strategija razvoja pomorske privrede je prepoznala potrebu izrade određenih studija, analiza, akcionih planova i slično, koje će imati za cilj bliže definisanje kvalitetnih rješenja za određene oblasti koje nisu mogle ovim strateškim dokumentom biti do kraja elaborirane.

Tehnička greška na koju je ukazao podnosilac je korigovana u skladu sa sugestijom.

Primjedba, predlog, sugestija br. 20:

U Poglavlju B.2.16 PPPPN – Obalno područje, prezentovano je opredjeljenje Plana o izgradnji objekata nautičkog turizma (marine i privezišta). "Izgradnja nautičkih kapaciteta vezana je za izgradnju turističkih zona i sadržaja.", koji se realizuju na osnovu prostornih planova (resor uređenja prostora) i strategija razvoja turizma (resor turizma). Ukupne investicije u "izgradnju marina uz turističke sadržaje" obuhvataju prostore i objekte druge namjene izvan luka, pa je i logično da se grade i funkcionišu na osnovu ugovora sa institucijom koja upravlja tim prostorom.

U ovom poglavlju Strategije, može se konstatovati međusobna neusklađenost opredjeljenja prostornih planova i odluka o određivanju luka prema značaju i namjeni.

Primjera radi, za luke: Kotor, Budva, Zelenika i "Škver", u Planu stoji da se podrazumjeva obezbjeđenje nautičkih vezova u njima, što je suprotno odredbama o Određivanju namjene ovih luka.

Luka Budva je: a) u PP OP definisana kao "lokalna luka-privezište", b) u Programskom Zadatku za izradu DSL-a za dio Sektora 43, kojeg je uz Odluku o pristupanju izradi Plana donijela Vlada – gradska luka, a c) u Odluci o određivanju luka prema namjeni, luka Budva je određena kao luka nautičkog turizma – marina.

Luka Bonići je a) u PP OP definisana kao "Međunarodna luka/Brodogradilište – remont brodova, b) u DSL-u Sektor 22,23 je "marina i turistički sadržaj", a c) u odlukama Vlade prema značaju "luka od lokalnog značaja", prema namjeni brodogradilišna luka otvorena za unutrašnji saobraćaj".

Za sektor pomorstva Luka Budva je marina, a za sektor planiranja i uređenja prostora, gradska luka.

U stvarnosti, Luka Budva ima manje pristanište, 280 komunalnih vezova i cca 300 vezova za jahte, što joj daje karakter gradske – putničke luke i marine.

Očigledan je nedostatak jedinstvene koncepcije i neusklađenost sektorskih politika.

U Strategiji je dovoljno jasno konstatovati problem, a rješenje treba tražiti kroz analize sistema organizacije uprave i dokumenta koja se odnose na uređenje prostora. (str. 33, 35)

U planovima i programima uređenja prostora, pa i u propisima, izostavljeni su značajni sadržaji kao što je Servisna marina Zelenika i drugi servisi za manja plovila, kao i lokacije za izvlačenje plovila.

Kada se analiziraju prostorni planovi, valjalo bi naglasiti ovaj nedostatak, jer su i ti objekti dio infrastrukture značajne za razvoj pomorske privrede, pa i nautičkog turizma – servis plovila, naročito jahti i manjih brodica. (*Javno preduzeće za upravljanje morskim dobrom Crne Gore*)

Odgovor obrađivača: Sugestija se prihvata. U strateškom dokumentu je, u skladu sa predmetnom sugestijom, izvršena korekcija u smislu prepoznavanja neusaglašenosti između prostorno-planske dokumentacije i odluka koje se odnose na luke.

Primjedba, predlog, sugestija br. 21:

U Poglavlju B3: "Analiza institucionalnog okvira", analizirani su propisi (odluke) koje se direktno ili posredno odnose na pomorsku privredu – djelatnost pomorskog saobraćaja

Izostavljena je prezentacija i analiza sistema upravljanja morskim dobrom (morem i obalom), koji sa lukama i ostalim objektima obalne infrastrukture, čini prostor i fizičku infrastrukturu na kojima se odvija, ne samo privredna djelatnost, nego i ukupna funkcija pomorstva.

Bez temeljite analize sistema upravljanja prostorom i objektima obalne infrastrukture nije moguće definisati pouzdana opredjeljenja o organizaciji upravljanja i funkcionisanja luka i ostalih objekata obalne infrastrukture. Svakako, to pitanje treba riješiti u okviru sistema upravljanja prostorom i organizacije Državne uprave.

U Strategiji razvoja pomorske privrede bitno je, na osnovu koncizne i jasne prezentacije stanja, ukazati na značaj ovog prostora i objekata za razvoj pomorske djelatnosti i ponuditi viđenja koja treba uskladiti sa ostalim aspektima sistema. (*Javno preduzeće za upravljanje morskim dobrom Crne Gore*)

Odgovor obrađivača: Sugestija se prihvata. Finalni tekst strateškog dokumenta dopunjen je legislativom koja uređuje pitanja od značaja za upravljanje morskim dobrom, a takođe Strategija je inovirana i osvrtno na praktičnu primjenu navedenog regulatornog okvira.

Primjedba, predlog, sugestija br. 22:

U Poglavlju B3: "Analiza institucionalnog okvira", nije prezentovan i analiziran Zakon o morskom dobru koji čini osnov sistema upravljanja ovim prostorom.

Prostor morskog dobra je područje posebne namjene i javno dobro od opšteg značaja. Njegov sastavni dio je obala koja obuhvata lučka područja i objekte pomorske/obalne infrastrukture: luke, pristaništa, privezišta, navoze, ponte, mandrača i sl.

Pravni status, način upravljanja i uređenja ovog prostora utvrđen je zakonima o: državnoj imovini, morskom dobru, planiranju prostora i izgradnji objekata i drugim propisima. (*Javno preduzeće za upravljanje morskim dobrom Crne Gore*)

Odgovor obrađivača: Sugestija se prihvata. Inovirani tekst strateškog dokumenta sada sadrži osvrt na normativno-pravni okvir kojim su uređena pitanja od značaja za upravljanje morskim dobrom.

Primjedba, predlog, sugestija br. 23:

U analizi Zakona o lukama iz 2008. godine, moglo bi se konstatovati i uraditi dalja analiza po sljedećem:

- Zakon o lukama se odnosi samo na luke. Raniji zakoni su obuhvatali i "ostale djelove obalnog mora", dakle ukupnu obalu.
- Razlog za aktuelno sistemsko rješenje je bio u činjenici da su pitanja upravljanja "ostalim djelovima obalnog mora" – morskog dobra, uređena Zakonom o morskom dobru iz 1992. godine.
- Zakonom o lukama iz 2008. godine je trebalo regulisati pitanje upravljanja i funkcionisanja luka koje imaju viši/nacionalni značaj, u smislu međunarodnog prometa – trgovine, izvoza i uvoza, saobraćajne otvorenosti i povezanosti Države sa svijetom.
- U praksi je primjećeno da ovim zakonom nijesu definisana sva pitanja, pa je ostalo da se u novom Zakonu o morskom dobru urede ostali objekti obalske infrastrukture, počev od definicije "veza", preko pristaništa, privezišta i slučajnih objekata.
- Konstatacija iznijeta u Poglavlju B.3.8.1 Strategije, a preuzeta iz aktuelnog Zakona: "pravo na upravljanje lukom stiže se dodjelom koncesije, upravo ukazuje na jedan od značajnih problema u organizaciji upravljanja lukama, tj. na nedovoljnu raščlanjenost funkcija upravljača i davaoca usluga. U duhu sistema naše državne uprave i uporednih sistema pomorskih zemalja, neprihvatljivo je da koncesionar preuzme ulogu upravljača.

Primjereno bi bilo da se jasnije definišu uloge upravljača luka adekvatno njihovom značaju i namjeni, a u Zakonu uvede kategorija "Operatera" luke.

- U Zakonu o lukama je utvrđeno da se lučko područje i sidrište luke utvrđuje posebnom odlukom i u posebnom postupku – čl. 26a.

Lučko područje je lokacija, a luka nema objekat. U našem sistemu upravljanja prostorom, lokacije i objekti se planiraju - određuju, prostorno planskim dokumentima koji obuhvataju ukupnu fizičku strukturu u prostoru. S toga je ova odredba suvišna i unosi zabunu u upravni postupak koji se odnosi na izgradnju i funkcionisanje luka. Lučko područje i objekat luke treba odrediti u upravnom postupku koji se odobrava izgradnja objekata, a funkcionisanje luke u postupku određivanja načina njenog funkcionisanja (značaj, namjena, vrsta pomorskog saobraćaja). (*Javno preduzeće za upravljanje morskim dobrom Crne Gore*)

Odgovor obrađivača: Kao što je prethodno navedeno, Ministarstvo saobraćaja i pomorstva je u procesu pripreme Nacrta Zakona o lukama. Kako i sam strateški dokument predviđa aktivnost donošenja novog Zakona o lukama, to će u tom smislu pojedinačna rješenja koja predlaže podnosilac sugestija biti predmet detaljnije analize. I pored navedenog, važno je istaći da ne postoji nikakva nedorečenost ili kolizija između prava i obaveza upravljača i koncesionara. Koncesionar ne može preuzeti ulogu upravljača. Naime, Zakon o lukama, kao i uredba o organizaciji i načinu rada državne uprave su u potpunost jasno definisali nadležnosti Uprave pomorske sigurnosti i upravljanja lukama, kao i nadležnosti Javnog preduzeća za upravljanje morskim dobrom kroz Zakon o lukama.

Takođe, lučko područje ne obuhvata samo kopneni dio, nego i dio akvatorijuma koji se koncesionaru daje na privredno korišćenje za period određen Odlukom o dodjeli koncesije. Luka itekako ima objekte, i to objekte koji predstavljaju lučku infrastrukturu (osnovnu i operativnu) i lučku suprastrukturu. Lučka infrastruktura uvijek ostaje u vlasništvu Koncedenta, čak i ona koju Koncesionar izgradi u koncesionom periodu.

Primjedba, predlog, sugestija br. 24:

U istom poglavlju Strategije, na str. 48 je navedeno: "... da će se sada investicioni programi u lukama realizovati u skladu sa novim pravnim okvirom i po drugačijem modelu."

Jedinstven model realizacije investicionih programa u svim lukama djeluje kao neprihvatljivo rješenje. Za utvrđivanje "modela realizacije investicionih programa u lukama", neophodno je prethodno utvrditi tipove i karakter investicija, odnosno - luka i funkcija koje se u njima trebaju i mogu dati na koncesiju.

Zapravo, bitno je različit karakter investicionog programa za opremanje luke i pružanje lučkih usluga u trgovačkim lukama, od programa za izgradnju marina, brodogradilišta i slično, dok u lukama od lokalnog značaja preuzimanje koncesije ili ugovora za pružanje lučkih usluga ima karakter "malog biznisa" sa upitnom prihvatljivošću što se tiče obezbjeđivanja javnog interesa i zainteresovanosti preduzetnika da obavljaju tu djelatnost. (*Javno preduzeće za upravljanje morskim dobrom Crne Gore*)

Odgovor obrađivača: Sugestija se ne prihvata. Postojeća zakonska rješenja ostavljaju sasvim dovoljno prostora za Koncedenta da Koncesionim aktom prepozna potrebe i u skladu s tim iskaže i očekivanja u odnosu na Investicioni program. Navodi koje ističe podnosilac sugestije odnose se na izmjenu pozitivnopravnih propisa i to u dijelu Zakona o javno privatnom partnerstvu i Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o koncesijama. U tom smislu, inoviran je regulatorni okvir te će nova rješenja koja budu predložena kroz Zakon o lukama morati da korespondiraju sa navedenim zakonskim propisima.

Primjedba, predlog, sugestija br. 25:

U Poglavlju B 3.8 trebalo je posebno potpoglavlje posvetiti ulozi, načinu organizacije i radu Javnog preduzeća za upravljanje morskim dobrom.

U sugestijama i predlozima od ranije, naveli smo osnovne poslove i zadatke koje obavlja ovo JP u smislu upravljanja lukama od lokalnog značaja. (*Javno preduzeće za upravljanje morskim dobrom Crne Gore*)

Odgovor obrađivača: Sugestija se prihvata. Finalni tekst strateškog dokumenta biće inoviran navedenim sadržajem.

Primjedba, predlog, sugestija br. 26:

Na strani 43 Strategije je konstatovano da je Zakonom "ustanovljena nadležnost pravnog lica koje upravlja morskim dobrom u odnosu na upravljanje lukama od lokalnog značaja"..., zatim "postupak za dodjelu koncesije u luci od lokalnog značaja pokreće Pravno lice (JPMD)...", te da "organ nadležan za upravljanje lukama od lokalnog značaja JP Morsko dobro, za period od 12 godina nije dodjelilo ni jednu koncesiju, niti za korišćenje luka, niti za pružanje lučkih usluga i obavljanje ostalih djelatnosti koje su sa tim uslugama u privrednoj, saobraćajnoj ili tehnološkoj vezi".

Smatramo da ova oblast zavrjeđuje široku analizu u okviru posebne Strategije ili sličnog akta koji ima istraživački karakter, nakon i na osnovu čega bi bilo moguće definisati regulacioni i organizacioni okvir za efikasno upravljanje i funkcionisanje luka od lokalnog značaja i ostalih objekata obalne/pomorske infrastrukture.

U Strategiji kao poseban cilj treba definisati potrebu unaprjeđenja sistema upravljanja i funkcionisanja luka (od lokalnog značaja) i ostalih objekata pomorske infrastrukture. (*Javno preduzeće za upravljanje morskim dobrom Crne Gore*)

Odgovor obrađivača: Sugestija se ne prihvata. Strateški dokument već je jasno prepoznao način upravljanja lukama koji će obezbijediti efikasnije upravljanje i funkcionisanje luka od lokalnog značaja, te će u skladu sa operativnim ciljevima biti izmijenjen postojeći zakonodavni okvir na način da će Upravi pomorske sigurnosti i upravljanja lukama, pored luka od nacionalnog značaja, biti povjereno i upravljanje lukama od lokalnog značaja. Svakako, prilikom izrade Zakona o lukama biće detaljnije sagledani i analizirani pojedinačni modeli i uporedna iskustva, kako bi na

najbolji način bilo unaprijeđeno upravljanje lukama, što i jeste prioritetni cilj mjere koja podrazumijeva centralizovano upravljanje lukama.

Primjedba, predlog, sugestija br. 27:

Primjedba se odnosi na sadržaj same strategije, s obzirom da ista ima 175 strana. Od toga na analizu postojećeg stanja, pregled dosadašnjih strategija, planskih i prostornih dokumenata, institucionalnog okvira, pregled pomorskog sektora i ostalo otpada 120 strana, dok su postavljanje strateških ciljeva/aktivnosti koje treba obaviti za period 2020-2030 samo pobrojano tabelarni na 41 stranu.

Sadržaj uskladiti, opisati dodatno koje mjere implementacije će biti upotrijebljene. Veoma malo pažnje je posvećeno detaljnijem opisu načina na koji će ciljevi biti ostvareni. Ponegdje rečenicom ili dvije.

Što se tiče analize postojećeg stanja (prvih 120 strana) urađena je dosta studiozno, mada su u pregledu postojećeg pomorskog sektora preskočene veoma važne karike, a tiču se neposredno i sigurnosti plovidbe kao i sprečavanja zagađenja:

1. pilotaža
2. tegljenje brodova
3. prihvat otpadnih i zauljenih voda
4. prihvat otpada (specijalnog otpada, medicinskog...)

(Udruženje pomorskih agenata Crne Gore)

Odgovor obrađivača: Sugestija se ne prihvata. Obimnost strateškog dokumenta uslovio je studiozan pristup koji podrazumijeva obrađivanje najšireg spektra pomorske privrede, odnosno kompletnu plavu ekonomiju. Ovo naročito kod činjenice da se analiza stanja ovog privrednog sektora radi prvi put. Imajući u vidu da je posvećena dužna pažnja svakom činiocu plave ekonomije, jasno je da nije bilo moguće kvalitetno obraditi toliko široku oblast i tako značajnu materiju na par desetina stranica. O sadržaju i sadržini strateških dokumenata svakako, u skladu sa propisima, legitimisan je da svoj sud daje Generalni sekretarijat Vlade Crne Gore, poštujući pri tome sve standarde koje je Vlada postavila za izradu strateških dokumenata, te metodologija izrade ili obim strateškog dokumenta ne može biti predmetom ocjene učesnika u javnoj raspravi. Radi bližeg upoznavanja sa postojećom regulativom koja se odnosi na strateška dokumenta, obrađivač upućuje podnosioca primjedbe na Uredbu o načinu i postupku izrade, usklađivanja i praćenja sprovođenja strateških dokumenata, a koja sadrži minimum kriterijuma kvaliteta za svaki strateški dokument koji donosi Vlada Crne Gore. Cilj uspostavljanja funkcionalnog sistema strateškog planiranja je uređivanje horizontalnog i vertikalnog odnosa postojećih strateških dokumenata, tako da se poboljša ne samo kvalitet, već i da se postigne njihovo efikasnije sprovođenje, unaprijedi međuresorska saradnja i uspostavi održiv mehanizam praćenja njihovog sprovođenja, što je po ocjeni Generalnog sekretarijata Vlade obrađivač ovog strateškog dokumenta u potpunosti i ispunio.

U odnosu na drugi dio sugestije, obrađivač drži da su navedene lučke usluge u dovoljnoj mjeri zastupljene u strateškom dokumentu, a u kontekstu njihovog prepoznavanja kroz operativne ciljeve i aktivnosti i dr.

Primjedba, predlog, sugestija br. 28:

Temu sidrišta treba dodatno obraditi i staviti akcenat na nju. Dodatno, nije obrađen ni način na koji će biti regulisan prihvrat otpadnih/zauljenih voda i otpada sa sidrišta, kako jahti koje će boraviti na sidrištima, tako i putničkih brodova na kružnim putovanjima koji će boraviti isključivo na sidrištima. Dodatno, mislimo da je važno napomenuti da trenutno ne postoji mogućnost za brodove koji koriste sidrište luke Kotor da predaju otpad/otpadnih zauljenih voda. Činjenica je da više od 60% brodova koristi samo sidrište u luci Kotor, a ne dolaze na vez. Da li se planira nabavka barži, remorkera, da li će to biti obaveza luke itd... (*Udruženje pomorskih agenata Crne Gore*)

Odgovor obrađivača: Sugestija se djelimično prihvata. Iako je aktivnostima ovog strateškog dokumenta jasno navedeno da će sidrišta biti određena, u inoviranoj, tj. finalnoj verziji strateškog dokumenta ovo pitanje je detaljnije obrađeno, posebno zbog značaja koji sidrišta imaju u odnosu na aspekt sigurnosti pomorske plovidbe. Obrađivač opet navodi da strategija utvrđuje razvojne pravce i predlaže optimalna sistemska rješenja, ali pojedinačne zakonske odredbe ne mogu biti predmet strateškog dokumenta. Svakako da preciznije normativno uređenje ovog pitanja ima posebni značaj za područje Bokokotorskog zaliva, imajući u vidu da u Luci Kotor u isto vrijeme nekada boravi i više kruzera na sidrištima.

Saglasno važećim propisima, konkretno odredbama Zakona o lukama sidrište je definisano kao uređeni i označeni dio mora namijenjen sidrenju i/ili vezivanju plovnih objekata. Lučko područje za luke od nacionalnog, odnosno lokalnog značaja i sidrište luke utvrđuje Vlada na predlog Organa uprave odnosno Pravnog lica, a u skladu sa planskim dokumentom kojim se definiše obalno područje. Označavanje granice sidrišta luke iz stava 1 ovog člana vrši se uz saglasnost Lučke kapetanije. Shodno odredbama Zakona o lukama, utvrđivanje granica i kriterijume za utvrđivanje granica lučkog područja i sidrišta luke, kao i način označavanja tih granica propisuje Vlada.

Pitanje sidrišta je sada adresirano Predlogom izmjena i dopuna Zakona o sigurnosti pomorske plovidbe koji sidrište definiše na isti način, tj. kao uređeni i označeni dio mora namijenjen sidrenju plovnih objekata. U dijelu koji se odnosi na određivanje sidrišta, ovim izmjenama i dopunama zakona predviđeno je da sidrišta određuje organ uprave nadležan za pomorsku sigurnost u saradnji sa organom uprave nadležnim za hidrografsku djelatnost.

U odnosu na drugi dio navoda podnosioca sugestija, ista sadrže konstatacije i pitanja, te shodno tome nemaju karakter primjedbe, predloga ili sugestije, te se obrađivač u tom dijelu nije mogao preciznije odrediti.

Primjedba, predlog, sugestija br. 29:

Strategijom nije obrađen ulazak Crne Gore u Evropsku uniju, koji bi se trebao desiti u narednih 10 godina. Na koji će način ulazak u Evropsku uniju uticati na broj uplovljenja jahti/putničkih brodova na kružnom putovanju, ako se zna da veliki broj njih dolazi samo iz razloga što Crna

Gora nije članica Unije, a radi neplaćanja PDV-a u Evropskoj uniji. (*Udruženje pomorskih agenata Crne Gore*)

Odgovor obrađivača:

Dostavljeni komentar po svojoj prirodi nema karakter sugestije ili primjedbe, te kao takav ne može biti razmatran. Pretpostavka je da se komentar odnosi na PDV, kao dio carinskog duga, koji plaća prilikom redovnog ili, u nekim slučajevima, privremenog uvoza plovni objekata u Crnu Goru. Samo napomene radi, punopravno članstvo Crne Gore u Evropskoj uniji podrazumijeva uspostavljanje jedinstvenog carinskog prostora sa svim benefitima koji iz toga proizilaze kako za građane i privredne subjekte iz Crne Gore, tako i za građane i privredne subjekte sa sjedištem, odnosno prebivalištem u zemljama članicama Evropske unije.

Primjedba, predlog, sugestija br. 30:

Strategijom nije obrađen ni broj novogradnji za koji se trenutno zna da su naručene za vodeće kruzing kompanije, njihove dimenzije, gaz, dužinu. Lučka infrastruktura treba da prati razvoj brodogradnje, da pažljivo osluškuje potrebe broдача te da se tome brzo i prilagođava. Činjenica je da je potrebna još jedna luka u Boki Kotorskoj koja će primati putničke brodove na kružnom putovanju, a Zelenika se već pokazala u više slučajeva kao idealno rješenje. Strategijom uopšte nije data ideja razvoja ove luke, kao ni do sada neiskorišćenih luka: gradska Luka Škver – Herceg Novi i Lipci. (*Udruženje pomorskih agenata Crne Gore*)

Odgovor obrađivača: Sugestija se djelimično prihvata.

Unapređenje lučke infrastrukture jeste nesporno u interesu Države kao njenoga vlasnika i, podrazumijeva se, Država u svojstvu Koncedenta kroz koncesione aranžmane sa privrednim društvima - Koncesionarima, definiše i obaveze koje se odnose na investiranje u lučku infrastrukturu. Tom prilikom, akcenat je na nalaženju pravog obima i vrste investicija, koje će s jedne strane donijeti Koncedentu značajnu dodatu vrijednost kada govorimo o lučkoj infrastrukturi, dok će sa druge strane predstavljati značajnu komponentu poslovne politike privrednog društva, koje takođe ima cilj da uslijed investicija u lučku infrastrukturu omogući povećanje sopstvenog obima poslovanja i generiše značajnije prihode u koncesionom periodu, kojima će upravo i obezbijediti povrat investicije. S tim u vezi, koncesionim ugovorima definisane su i obaveze investiranja u lučku infrastrukturu (npr. izgradnja pilona u akvatorijumu Luke Kotor), a koji će biti projektovan u skladu sa procjenama kretanja na tržištu, odnosno vodeći računa o trendovima u kruzing industriji, dimenzijama i gazu kruzera najnovije generacije itd. Stoga, ne postoji utemeljenje za pristup koji bi podrazumijevao da obrađivač strateškog dokumenta istim definiše kretanja na tržištu i brzinu adaptacije privrednih društava na ista, a kojima će se upravo neposredni sudionici istih najbolje i najbrže prilagođavati jer njihov opstanak i konkurentnost zavise upravo od brzine adaptacije i reagovanja. Kada je riječ o eventualnim alterantivnim rješenjima u Bokokotorskom zalivu za prihvata i otpremu brodova na kružnim putovanjima, ista su već bila predmetom razmatranja od strane Ministarstva saobraćaja i pomorstva. Tako je resorno Ministarstvo još u 2017. godini dostavljalo Ministarstvu održivog razvoja i turizma predlog za izgradnju nove luke u Bokokotorskom zalivu, kako bi isti bio analiziran i uvršten u u Prostorni plan

posebne namjene za obalno područje Crne Gore. Navedeni investicioni projekat prepoznaje potrebu unaprjeđenja sigurnosti pomorske plovidbe u ekološki naročito osjetljivom području Bokokotorskog zaliva, rasterećenje lokalnih saobraćajnica u Opštini Kotor i unaprjeđenje bezbjedonosne zaštite pomorskih brodova i lučkih postrojenja u skladu sa međunarodno prihvaćenim obavezama i nacionalnim zakonodavstvom. Koncept predloga projekta predviđa minimalni uticaj na životnu sredinu, te potpuno uklapanje estetskog izgleda lučke infrastrukture i suprastrukture u prirodni pejzaž Bokokotorskog zaliva.

Imajući u vidu navedeno, obrađivač je prihvatio sugestiju podnosioca, te je finalni strateški dokument inoviran u dijelu obuhvatanja i navedenog nacrtu projekta, kako bi u periodu primjene strateškog dokumenta isti mogao biti dalje analiziran, a sve u cilju sagledavanja njegove izvodljivosti i opravdanosti.

Primjedba, predlog, sugestija br. 31:

Strategijom nije spomenuta ni mogućnost da se u Crnoj Gori oformi home port za ukrcaj putnika za kružna putovanja, što iziskuje izgradnju modernog terminala koji može ukrcati 2-3000 putnika za 4-5 sati.

Ako putnik na kružnom putovanju u tranzitnoj luci troši cca 80,00 eura, u home portu bi trošio oko 400.00 eura: dolazak i smještaj u hotelu (4*) 3-7 dana prije dolaska broda, izleti u tom periodu, rent a car, itd. Takođe, brod se u home portu snabdjeva hranom i gorivom. (*Udruženje pomorskih agenata Crne Gore*)

Odgovor obrađivača: Sugestija se prihvata. Strateški dokument je inoviran u dijelu koji se odnosi na home port, a korespondira sa prostorno-planskom dokumentacijom.

Primjedba, predlog, sugestija br. 32:

Strategija ne predviđa implementaciju MARITIME CYBER RISK MANAGEMENT IN SAFETY MANAGEMENT SYSTEMS. IMO podstiče sve administracije da implementiraju adekvatnu zaštitu od sajber kriminala, kao i predmetnu rezoluciju najkasnije do 01.01.2021. godine. (*Udruženje pomorskih agenata Crne Gore*)

Odgovor obrađivača: Sugestija se ne prihvata. U okviru operativnog cilja 2.1 Obezbijediti primjenu međunarodnih obaveza Crne Gore kao obalne države, države zastave i države luke, već je predviđena izrada sveobuhvatnog strateškog dokumenta, u skladu sa Strategijom razvoja saobraćaja za period 2019-2035. o ispunjavanju međunarodnih obaveza i odgovornosti Crne Gore kao države zastave, države luke i obalne države, kojom će se izvršiti analiza postojećeg stanja i planirati dopunska implementacija (ako to bude potrebno) odredbi relevantnih međunarodnih konvencija, kodeksa, protokola, i rezolucija.

Primjedba, predlog, sugestija br. 33:

Strategijom bi trebalo definisati i koje su to lučke djelatnosti koje će se davati kroz koncesiju, te isto precizno i jasno implementirati u novom Zakonu o lukama. (*Udruženje pomorskih agenata Crne Gore*)

Odgovor obrađivača: Sugestija se ne prihvata. Lučke usluge za koje se može dodijeliti koncesija već su definisane pozitivnopravnim propisima Crne Gore. Navedena pitanja predmet su regulisanja i novog Zakona o lukama, kako ukazuje i sam podnosilac sugestije. Međutim, pojedinačna pitanja koja će biti regulisana kroz novi normativno-pravni okvir ne mogu biti predmet strateškog dokumenta, kako je gore već naznačeno. Obradivač ukazuje da se u strateškom dokumentu jedino može govoriti o sistemskim rješenjima, poput rješenja koje predviđa inoviranje zakonskog okvira u dijelu centralizovanog upravljanja lukama.

Svakako da su ova pitanja od izuzetnog značaja i da kao takva jesu predmet detaljne analize radnog tijela koje priprema tekst predloga Zakona o lukama.

Primjedba, predlog, sugestija br. 34:

U tabeli DIO B: Analiza stanja – „Plava ekonomija“ – pregled postojećeg pomorskog sektora i ekonomskog okruženja - Tabela: Vrsta plovnog objekta da se objasni koje vrste plovila potpadaju pod kategoriju „Ostalo”. (*Udruženje pomorskih agenata Crne Gore*)

Odgovor obrađivača: Sugestija se ne prihvata. Kao što je i naznačeno ispod tabele koju navodi podnosilac sugestije, izvor podataka je Monstat. U tom smislu, obrađivač ne posjeduje autorska prava u odnosu na predmetne podatke ili njihovu klasifikaciju, te stoga i nema osnova da vrši bilo kakve izmjene u istoj, jer je izvorno preuzeta u cjelosti. Pojašnjenja radi, u pitanju su, čamci (drveni, plastični, gumeni i dr.), dužine preko 3 metra ili dužine manje od 3 metra, ukoliko imaju motor. Tu pripadaju i gliseri, ukoliko ne ispunjavaju uslove za razvrstavanje u jahte.

Primjedba, predlog, sugestija br. 35:

Tabela: Poslovni subjekti

Rezultati su zabrinjavajući, da li postoji akcioni plan za promjenu uslova radi poboljšanja rezultata. (*Udruženje pomorskih agenata Crne Gore*)

Odgovor obrađivača: Imajući u vidu da je u pitanju komentar, odnosno pitanje, isti nema karakter primjedbe, predloga ili sugestije, te u tom smislu obrađivač nije mogao da se odredi u odnosu na navedeno.

Primjedba, predlog, sugestija br. 36:

DIO D: Strateški ciljevi integrisane pomorske politike – Plan srednjoročnih aktivnosti 2020-2025. godina.

1.5.2. Bliži opis aktivnosti – Cijeli opis se odnosi na jahte, ne na brodove na kružnim putovanjima. Ispraviti? (*Udruženje pomorskih agenata Crne Gore*)

Odgovor obrađivača: Sugestija se prihvata. Aktivnost 1.5.2.-Stvaranje uslova za uravnoteženu preraspodjelu prihvata brodova na kružnim putovanjima između trgovačkih luka od nacionalnog značaja, ne korespondira sa bližim opisom aktivnosti. Strateški dokument je korigovan, odnosno tehnička greška je ispravljena u skladu sa dostavljenom sugestijom.

Primjedba, predlog, sugestija br. 37:

Izgradnja zimovnika i koordinisanje primjene Istanbulske konvencije i primjene carinskih propisa sa nadležnim carinskim organima kao vid stimulisanja vlasnika jahti da neku od crnogorskih luka nautičkog turizma izaberu za svoju matičnu luku. Na koji način bi se koordinisala primjena Istanbulske konvencije sa nadležnim carinskim organima kako bi se omogućio dugoročan boravak jahti na vezovima u lukama nautičkog turizma u Crnoj Gori. (*Udruženje pomorskih agenata Crne Gore*)

Odgovor obrađivača: Imajući u vidu da je u pitanju komentar, odnosno pitanje, isti nema karakter primjedbe, predloga ili sugestije, te u tom smislu obrađivač nije mogao da se odredi u odnosu na navedeno. obrađivač upućuje podnosioca primjedbe na odredbe same Konvencije o privremenom uvozu (Istanbulska konvencija, te odredbe Carinskog zakona koji propisi daju jasna rješenja i odgovore na pitanja koje je postavio podnosilac sugestije).

Primjedba, predlog, sugestija br. 38:

Studijom predvidjeti dodatne marketinške aktivnosti:

1. Organizacija velikog nautičkog sajma na nivou Crne Gore;
2. Zajednički nastup na međunarodnim sajmovima (Seatrade Miami i Seatrade Europe) vezanim za kruzing industriju (Lučka uprava + privreda);
3. Zajednički nastup na međunarodnim sajmovima (Monaco) vezanim za yachting industriju (Lučka uprava + privreda);
4. Dopustiti aktivnije učešće privrede u Lučkoj upravi, bilo kroz radna tijela, odbor za određenu luku ili slično. Ovo bi se moglo regulisati novim Zakonom o Lukama;

Primjer Hrvatske: U upravnom odboru Lučke uprave se nalazi i jedan predstavnik svih privrednih društava koji obavljaju lučke djelatnosti na održenom lučkom području. Na taj način bi stručna zajednica zaista postala pokretač razvoja pomorske privrede. (*Udruženje pomorskih agenata Crne Gore*)

Odgovor obrađivača: Sugestija se ne prihvata.

Strategija razvoja pomorske privrede 2020-2030. već je predvidjela čitav niz aktivnosti koje se odnose upravo na zajednički nastup pomorske administracije sa privrednim sektorom, strukovnim udruženjima i sl. Obradivač je u Akcionom planu kao aktivnost broj 1.4.7. već definisao povećanje efikasnosti javnog sektora u privlačenju i realizaciji direktnih stranih investicija u pomorsku privredu i uspostavljanje atraktivnog poslovnog ambijenta s tim u vezi. Takođe, u sklopu iste aktivnosti predviđeno je i formiranje posebnog radnog tijela koje će u opisu posla imati promovisanje investicionih potencijala crnogorske pomorske privrede u zemlji i inostranstvu kroz izradu odgovarajućih promotivnih materijala, dobru medijsku zastupljenost, učestvovanje na međunarodnim i lokalnim pomorskim sajmovima i dr. Nadalje, kao aktivnost 1.4.2 predviđena je Institucionalna podrška aktivnom učešću članova crnogorskog pomorskog klastera na međunarodnim i lokalnim pomorskim sajmovima u cilju promocije potencijala crnogorske pomorske privrede i privlačenju stranih investicija u pomorsku privredu, dok je kao aktivnost 1.4.3 predviđena institucionalna podrška razvijanju sinergija crnogorskog pomorskog klastera sa organizacijama koje imaju za cilj jačanje bilateralne privredne saradnje u oblasti pomorstva, inovacija i naučno-istraživačkih djelatnosti.

Takođe, u cilju realizacije strateškog cilja broj 4- Stručna zajednica postaje pokretač razvoja pomorske privrede, definisane su aktivnosti koje trebaju dovesti do realizacije navedenog strateškog cilja, čiji značaj je obrađivač strateškog dokumenta nesumnjivo već prepoznao.

Dakle, obrađivač ne cijeni opravdanom predmetnu sugestiju iz razloga što su Strategijom već predviđene sve aktivnosti na koje ukazuje podnosilac sugestije.

Primjedba, predlog, sugestija br. 39:

Kako je zakonom regulisano da Port State Control vrši inspekciju na brodu, (IMO PSC Procedure in the 2019 Guidelines for PSC under Marpol VI), da se osim traženja Bunker Delivery Note (BDN), IAPP sertifikata, records in Oil record book, ISM bunker procedure itd, obavezno uzme uzorak upotrebljavanog goriva (sertifikovano osoblje sa plombama) i da se radi laboratorijski test. Predlog je da se po mogućnosti koriste lokalne državne organizacije koje mogu da rade test vezano za procenat sumpora, a ukoliko se utvrdi odstupanje da se onda uzorak pošalje CETI (državnom/sertifikovanom centru).

Na primjer, Pomorski fakultet Kotor je otpočeo zvaničnu potvrdu za organizovanje početnog ispitivanja od strane predstavnika Akreditacionog tijela Crne Gore (za akreditaciju laboratorije za gorivo), te je ovo dobra prilika da i Ministarstvo preko Port state control da podršku kako bi se napokon počelo sa mjerenjima i analizama koje će biti za dobro svih u Crnoj Gori (po mogućnosti pisana saglasnost).

Takodje bi monitoring ispušnih gasova trebalo da se radi (ON site) jer CETI (Centar za Ekotoksikološka Ispitivanja) radi monitoring udaljen i preko 50m vazdušne linije od brodskog izduva koji je vezan uz luku. U jednom danu u zalivu bude i 3-4 veća kruzera.

Predlog da se uvrsti i uzimanje uzoraka balasta sa brodova. Zabraniti ispuštanje balasta i fekalija u unutrašnjim vodama Crne Gore. Obavezno postavljanje plombi na svim overboard ventilima - na kruzerima koji dolaze u zaliv.

Za ovako zahtjevan posao lučkih inspektora, treba shodno Strategiji raditi na povećanju broja inspektora kao i adekvatnom plaćanju osoba uključenih u inspeksijski nadzor.

Vrijeme je da pokrenemo priču oko proglašenja zaliva SECA područjem (Sulfur Emission Control Areas), smanjen procenat sumpora u gorivu sa 0.5 na 0.1% u gorivu. Štaviše, možda bi se moglo razmišljati i da se cjelokupan Zaliv proglasi PSSA područjem (Posebno osjetljivo morsko područje) imajući na umu same geografske karakteristike Zaliva, specifičnost morskog ekosistema i kulturni značaj. Oba projekta zahtijevaju usaglašenost više nadležnih ministarstava i istrajnost da bi se napravili trajni i suštinski pomoci u zaštiti životne sredine. (*Vukićević Miroslav, upravitelj mašine*)

Odgovor obrađivača:

Sugestija se ne prihvata jer strateški dokument već definiše jasno određene aktivnosti, na primjer izrada analize optimizacije pomorskog saobraćaja u Bokokotorskom zalivu u cilju unaprjeđenja sigurnosti pomorske plovidbe i umanjenja uticaja pomorskog saobraćaja na biodiverzitet mora i druge parametre životne sredine. Nakon realizacije navedene aktivnosti, a u skladu sa rezultatima analize i zaključcima koji će iz iste proizići steći će se odgovarajući preduslovi za definisanje dodatnih i preciznijih mjera koje će, između ostalog, ublažiti negativne efekte pomorskog saobraćaja na životnu sredinu ne samo u Bokokotorskom zalivu.

U odnosu na drugi dio sugestije, navodi se da strateški dokument predviđa povećanje broja inspektora sigurnosti pomorske plovidbe i njihovu kontinuiranu obuku.

Primjedba, predlog, sugestija br. 40:

A.1: Vizija Strategije razvoja pomorske privrede

Nije prepoznat/definisan značaj pomoraca na pomorskom međunarodnom tržištu rada.

Nijesu prepoznate aktivnosti subjekata:

- obrazovanje i obuka pomoraca (Centri za obuku pomoraca),
- mala-obalna plovidba i linijski prevoz (kabotaža - prevoz putnika, tereta i vozila ekološkim brodovima) u cilju povećanja morskog prometa u odnosu na drumski,
- lučke usluge koje se odnose na: vez/privez broda, remorkeraže, prijema i tretiranja materija u skladu sa MARPOL V&VI.

Nije naglašen značaj pomorske administracije u dijelu praćenja međunarodne pomorske regulative i primjene u domaćem zakonodavstvu kao značajnog uslova razvoja pomorske privrede.

Obzirom na postojanje, značaj i ulogu gore pomenutih subjekata smatramo da bi gore navedeno trebalo biti pomenuto u viziji strategije razvoja. (*Udruženje pomorskih kapetana Crne Gore i Udruženje agencija za posredovanje pri zapošljavanju pomoraca*)

Odgovor obrađivača:

Sugestija se ne prihvata jer su ova pitanja već obrađena u strateškom dokumentu.

Primjedba, predlog, sugestija br. 41:

B.2: Pregled crnogorskih strategija, planskih i prostornih dokumenata

Sledeći dokumenti nijesu relevantni i ne odnose se na period 2020 - 2030: B.2.1, B.2.4, B.2.5, B.2.6, B.2.7, B.2.9, B.2.10, B.2.111, B.2.13 I B.2.14. Od obuhvaćenih 19 strategija, 10 se ne odnose na period koji tretira strategija 2020-2030. Nedostaje „Nacionalna strategija zapošljavanja i razvoja ljudskih resursa za period 2020-2030” koja predstavlja strateški okvir za politiku zapošljavanja u Crnoj Gori, čije se sprovođenje zasniva na godišnjim akcionim planovima. Treba napomenuti da u ovom strateškom dokumentu za period 2016-2020, koliko je nama poznato, nema pomoraca. Pitanje je koliko strategija ima relevantne polazne osnove. (*Udruženje pomorskih kapetana Crne Gore i Udruženje agencija za posredovanje pri zapošljavanju pomoraca*)

Odgovor obrađivača:

Sugestija se ne prihvata.

Bez obzira što neki od strateških dokumenata koji su navedeni ne pokrivaju u cjelosti period na koji je projektovana ova Strategija, to i dalje ne znači da nisu relevantni u dovoljnoj mjeri da bi bili uzeti u obzir strateški ciljevi koji su definisani navedenim dokumentima. Naime, nijedna Strategija koja je navedena nije u međuvremenu zamijenjena novom, tako da u mjeri u kojoj se još uvijek teži ka ostvarenju definisanih ciljeva ona zapravo predstavlja relevantan dokument, jer fokus nije na pretpostavljenom periodu primjene strateškog dokumenta, nego na strateškim opredjeljenjima. Tako je obrađivač stanovišta da bilo koji strateški dokument, nakon isteka vremenskog perioda na koji se strategija donosi, ne prestaje da važi ili da bude relevantan. Naprotiv, to što nisu svi ciljevi i aktivnosti realizovani u pretpostavljenim rokovima, ne znači da se od njih odustalo.

Pri izradi predmetnog strateškog dokumenta, Projektni tim se rukovodio funkcionalnim sistemom strateškog planiranja u Crnoj Gori koji proizilazi iz Uredbe o načinu i postupku izrade, usklađivanja i praćenja sprovođenja strateških dokumenata, a koja sadrži minimum kriterijuma kvaliteta za svaki strateški dokument koji donosi Vlada Crne Gore. Cilj uspostavljanja funkcionalnog sistema strateškog planiranja je uređivanje horizontalnog i vertikalnog odnosa postojećih strateških dokumenata, tako da se poboljša ne samo kvalitet, već i da se postigne njihovo efikasnije sprovođenje, unaprijedi međuresorska saradnja i uspostavi održiv mehanizam praćenja njihovog sprovođenja. Strategija razvoja pomorske privrede sublimira naprijed navedene ciljeve na način

što su prilikom njene izrade uzeti u obzir strateški ciljevi i opredjeljenja Crne Gore, ali i direktni inputi i smjernice koje je projektni tim dobijao od drugih resora i samog realnog sektora.

Pored navedenog, važno je istaći da prilikom izrade Strategije razvoja pomorske privrede, strateška opredjeljenja iz drugih strateških dokumenata, nisu sama po sebi predstavljala polaznu osnovu, kako to podnosioc sugestije neopravdano zaključuje, nego su uzeta u obzir kako bi sistemska rješenja koja su predložena ovim dokumentom bila usaglašena sa već postojećim strateškim cijeovima i javnim politikama.

Primjedba, predlog, sugestija br. 42:

B.3: Analiza institucionalnog okvira

Generalna primjedba.

Nedostaje „Izrada sveobuhvatnog strateškog dokumenta o ispunjavanju međunarodnih obaveza i odgovornosti Crne Gore kao države zastave, države luke i obalne države, kojom će se izvršiti analiza postojećeg stanja i planirati dopunska implementacija (ako bude potrebno) odredbi relevantnih međunarodnih konvencija, kodeksa, protokola i rezolucija.” a kako ste naveli u D.1.3 Pregled strateških i operativnih ciljeva Ref.br.2, 2.1, 2.1.1.

Analiza postojećeg stanja i planiranje dopunske implementacije odredbi relevantnih međunarodnih konvencija, kodeksa, protokola i rezolucija je trebala prethoditi kao jedan od osnova za izradu ove strategije.

Primjer 1: da li možemo govoriti o razvoju kruzing destinacije i pratećih aktivnosti ako ne znamo da li ćemo, zbog zaštite mora od zagađenja, zabraniti ulazak u našim vodama brodovima koji koriste gorivo sa niskim sadržajem sumpora do 0.5%, a koji imaju ugrađen otvoreni sistem za prečišćavanje izduvnih gasova i koji sve nusprodukte mogu slobodno izbacivati u more.

Primjer 2: obuka pomoraca i izdavanje sertifikata STCW 95 - Obuka za određenu vrstu brodova koju naši pomorci, iz raznih razloga ne mogu dobiti u CG. Ako Direktorat za pomorski saobraćaj i unutrašnju plovidbu nema viziju za rješenje ovog problema, da li možemo govoriti o razvoju ovog značajnog resursa? (*Udruženje pomorskih kapetana Crne Gore i Udruženje agencija za posredovanje pri zapošljavanju pomoraca*)

Odgovor obrađivača: Sugestija se ne prihvata.

Obrađivač je kroz Akcioni plan, konkretno kao aktivnost 2.1.1. već definisao upravo izradu sveobuhvatnog strateškog dokumenta, u skladu sa Strategijom razvoja saobraćaja za period 2019-2035. o ispunjavanju međunarodnih obaveza i odgovornosti Crne Gore kao države zastave, države luke i obalne države, kojom će se izvršiti analiza postojećeg stanja i planirati dopunska implementacija (ako to bude potrebno) odredbi relevantnih međunarodnih konvencija, kodeksa, protokola i rezolucija.

Iako primjeri koji su navedeni u dostavljenim sugestijama nemaju karakter primjedbe, predloga niti sugestije, te se obrađivač u odnosu na iste ne može odrediti, važno je istaći da razvoj kruzing destinacije ne mora nužno značiti povećanje broja uplovljenja brodova na kružnim putovanjima. Naime, upravo je namjera da se nakon izrade analize optimizacije pomorskog saobraćaja u Bokokotorskom zalivu sagleda optimalni model razvoja Crne Gore kao kruzing destinacije, ali na održiv način, ekološki prihvatljiv, poštujući principe zelene ekonomije i naravno uz unaprjeđenje sigurnosti pomorske plovidbe na ovom osjetljivom području. Takođe, strateški dokument daje osnovne pravce razvoja, uz predloge optimalnih rješenja, uzimajući u obzir postojeće stanje. Nakon usvajanja dokumenta od strane Vlade, kapaciteti pomorske administracije moraće biti usmjereni na realizaciju postavljenih strateških i operativnih ciljeva.

Primjedba, predlog, sugestija br. 43:

B.3: Analiza institucionalnog okvira

B.3.1 – B. 3.6:

- nedostaje analiza ponude i potražnje pomoraca na međunarodnom pomorskom tržištu rada.

B 3.8 Institucionalno okruženje u Crnoj Gori – postojeći regulatorni okvir.

- U prvom stavu gdje se spominje Međunarodna pomorska organizacija trebalo bi dodati, ako se već navodi područje sigurnosti plovidbe, i sprečavanje zagađenja mora sa brodova i obuka, izdavanje sertifikata i vršenja brodske straže, teretnim vodenim linijama, itd.

- U prvom stavu nedostaje Međunarodna zdravstvena organizacija koja propisuje standarde za zdravstvenu sposobnost pomoraca i zaštitu zdravlja pomoraca.

B 3.8.2 Zakon o sigurnosti pomorske plovidbe – nedostaje analiza, odnosno nijesu definisane aktivnosti koja se odnosi na dio o radu pomoraca odnosno zahtjevima ILO - MLC 2006 konvencije, a odnosi se na zapošljavanje, zdravstvenu sposobnosti, socijalnu zaštitu pomoraca.

Pored B 3.10 IMO konvencije i protokoli nedostaje analiza konvencija MOR-a odnosno najvažnije Konvencije o radu pomoraca iz 2006. (*Udruženje pomorskih kapetana Crne Gore i Udruženje agencija za posredovanje pri zapošljavanju pomoraca*)

Odgovor obrađivača:

Sugestija se ne prihvata.

Obrađivač ne nalazi da analiza ponude i potražnje pomoraca na međunarodnom pomorskom tržištu rada treba da bude sastavni dio ovog strateškog dokumenta. Sva pojedinačna rješenja važećeg zakonodavnog okvira i međunarodno prihvaćene obaveze Crne Gore ne mogu i ne trebaju biti u cjelosti analizirana ovim strateškim dokumentom. Samo napomene radi, obrađivač upućuje podnosioca sugestije da strateški dokument, između ostalog, predviđa sljedeće aktivnosti: Izrada sveobuhvatnog strateškog dokumenta, u skladu sa Strategijom razvoja saobraćaja za period 2019-2035. o ispunjavanju međunarodnih obaveza i odgovornosti Crne Gore kao države zastave, države luke i obalne države, kojom će se izvršiti analiza postojećeg

stanja i planirati dopunska implementacija (ako to bude potrebno) odredbi relevantnih međunarodnih konvencija, kodeksa, protokola i rezolucija. Aktivno učešće crnogorske pomorske administracije u radu Međunarodne pomorske organizacije (IMO), Međunarodne organizacije rada (ILO) i drugih tijela Evropske unije i ne samo (EMSA, IALA, IMSO i dr), Formiranje posebne sekcije na zvaničnoj internet prezentaciji Ministarstva saobraćaja i pomorstva koja će sadržati sve nacionalne propise koji uređuju pomorsko-pravnu materiju, uključujući i međunarodne konvencije i evropske propise koji su transponovani u nacionalno zakonodavstvo.

Primjedba, predlog, sugestija br. 44:

B 5 “PLAVA EKONOMIJA” – pregled postojećeg pomorskog sektora i ekonomskog okruženja

B 5.1.1 Državni organi (struktura crnogorske pomorske administracije);

Poslednji stav – u kontekstu pomoraca nijesu prepoznati Ministarstvo prosvjete (obrazovanje i obuka), Ministarstvo rada i socijalnog staranja (zapošljavanje), Ministarstvo zdravlja (zdravstvena sposobnost i zaštita), Ministarstvo unutrašnjih poslova (identifikaciona dokumenta) i Ministarstvo vanjskih poslova (vizni režim). (*Udruženje pomorskih kapetana Crne Gore i Udruženje agencija za posredovanje pri zapošljavanju pomoraca*)

Odgovor obrađivača: Sugestija se ne prihvata.

Činjenica da se određena, pojedinačna pitanja trebaju rješavati kroz interresornu saradnju, nije od uticaja za prepoznavanje nadležnih organa u kategorijama kojima oni, po prirodi svojih nadležnosti i shodno Uredbi o organizaciji i načinu rada državne uprave, ne pripadaju. Naime, uz uvažavanje okolnosti da je riječ o pitanjima koja se odnose na prava i status pomoraca, to i dalje ne znači da postoji osnov po kojem je moguće npr. Ministarstvo zdravlja prepoznati kao dio pomorske administracije.

Primjedba, predlog, sugestija br. 45:

B 5.1.8 Pomorsko obrazovanje

Naslov promijeniti u Pomorsko obrazovanje i obuka pomoraca. (*Udruženje pomorskih kapetana Crne Gore i Udruženje agencija za posredovanje pri zapošljavanju pomoraca*)

Odgovor obrađivača:

Sugestija se prihvata.

Naslov dijela B 5.1.8 korigovan je u skladu sa dostavljenom sugestijom.

Primjedba, predlog, sugestija br. 46:

C.3. Pomorski klaster

Str. 117, sl.br.49 – Nedostaju: Pomorska plovidba - usluge (razne menadžment usluge itd.) i obrazovanje i obuka. Smatramo da bi pomenuti subjekti trebali biti dio pomorskog klastera pa ih

kao takve treba i obuhvatiti ili pomenuti kako bi bili lako prepoznatljivi. (*Udruženje pomorskih kapetana Crne Gore i Udruženje agencija za posredovanje pri zapošljavanju pomoraca*)

Odgovor obrađivača:

Sugestija se ne prihvata.

Odnosni dio strateškog dokumenta samo daje modele strukture pomorskog klastera u drugim tradicionalno pomorskim zemljama, što naravno ne znači da akademska zajednica ili centri za obuku pomoraca neće biti dio pomorskog klastera Crne Gore, ako za tim iskažu interesovanje.

Primjedba, predlog, sugestija br. 47:

C.4 S.W.O.T. strana 120 SWOT analiza crnogorske pomorske privrede

- kolona "Snaga" – postojanje visokoškolskih institucija za obrazovanje pomorskog kadra i licenciranih centara za obuku." Predlažemo "Bogata tradicija i postojanje pomorskih obrazovnih institucija i centara za obuku pomoraca."

- kolona "Mogućnosti", dodati "Povećanje zaposlenosti pomoraca, a posebno na brodovima visoke tehnologije".

- kolona "Prijetnje" dodati "Neusklađen zakonski okvir sa međunarodnim standardima i djelimična primjena u praksi".

Ne smijemo zaboraviti ili propustiti da spomenemo da imamo i srednje pomorske škole. SPŠ u Kotoru - 170 godina postojanja. Takođe da imamo i centre za obuku pomoraca. (*Udruženje pomorskih kapetana Crne Gore i Udruženje agencija za posredovanje pri zapošljavanju pomoraca*)

Odgovor obrađivača:

Sugestija se ne prihvata.

Obrađivač je stanovišta da je S.W.O.T. analiza prepoznala ključnu snagu, slabosti, mogućnosti i prijetnje kada je riječ o sektoru pomorske privrede. Sugestije koje je podnosilac dostavio već jesu sadržane u strateškom dokumentu kroz druge sadržaje istog i posvećena im je dužna pažnja.

Primjedba, predlog, sugestija br. 48:

D.1.2 Indikatori učinka za postizanje definisanih operativnih ciljeva

Nijesu obuhvaćeni pomorci i nijesu obuhvaćene eventualno nove luke/terminali. (*Udruženje pomorskih kapetana Crne Gore i Udruženje agencija za posredovanje pri zapošljavanju pomoraca*)

Odgovor obrađivača: Dostavljeni komentar nema, po svojoj prirodi, karakter primjedbe, predloga niti sugestije, te se obrađivač strateškog dokumenta nije mogao izjasniti u tom kontekstu. Svakako, pretpostavka je da je podnosilac cijenio da je potrebno postojeće indikatore dopuniti tako što će biti prepoznati pomorci i eventualno nove luke/terminali.

Obrađivač je, nakon definisanja strateških i operativnih ciljeva, pristupio prepoznavanju indikatora učinka za svaki operativni cilj. Pojašnjenja radi, indikator učinka izražava promjene izazvane rezultatima aktivnosti. Prilikom određivanja svakog indikatora učinka ponaosob, utvrđena je jasna veza između predviđenih aktivnosti i operativnog cilja koji treba da se dostigne njihovom implementacijom. Svaki indikator definisan je tako da ukazuje na rezultat koji se želi postići ciljem. Dodatno, date su početne vrijednosti gdje je kao ulazni parametar odnosno trenutno stanje stvari uzeta 2018. godina, potom procijenjena ciljna vrijednost koja je kao srednjoročna data na polovini sprovođenja strateškog dokumenta odnosno 2025. godine, a potom i planirana ciljna vrijednost, kao dugoročna, na kraju perioda sprovođenja strateškog dokumenta odnosno 2030. godine.

U skladu sa Metodologijom razvijanja politika, izrade i praćenja sprovođenja strateških dokumenata, za svaki operativni cilj određen je najmanje jedan, a najviše tri indikatora učinka. Shodno navedenom, svaki operativni cilj već je praćen i odgovarajućim indikatorima, a sve u skladu sa navedenom metodologijom.

Primjedba, predlog, sugestija br. 49:

D.1.2 Indikatori učinka za postizanje definisanih operativnih ciljeva

- Strateški cilj 1., Operativni cilj 1.1 za Indikator učinka obuhvaćeno postojeće stanje. Nedostaju drugi indikatori npr. dat je br. pretovarenih kontejnera – što je sa rasutim teretom, brojem putnika, brojem putničkih/RO-RO brodskih linija itd. (*Udruženje pomorskih kapetana Crne Gore i Udruženje agencija za posredovanje pri zapošljavanju pomoraca*)

Odgovor obrađivača:

Sugestija se ne prihvata.

Podaci o obimu pretovara u lukama obuhvataju ujedno i podatke o rasutom teretu.

Naime, kod strateškog cilja 1, operativni cilj 1.1: Postizanje održivog rasta i konkurentnosti u lučkom sektoru, definisani su sljedeći indikatori učinka:

- Obim pretovara u lukama;
- Broj zaključenih ugovora o koncesiji za pružanje lučkih usluga;
- Broj aktivnih ugovora o obavljanju djelatnosti u Slobodnoj zoni;
- Broj pretovarenih kontejnera u crnogorskim lukama (izraženo u TEU jedinicama).

Iako bi broj prometa putnika mogao biti indikator uspjeha, obrađivač navodi da se kao polazna vrijednost uvijek mora uzeti mjerljiv podatak koji se dosledno i ujednačeno statistički prati svake godine implementacije ovog strateškog dokumenta od strane organa koji je nadležan za poslove statistike. Kako u ovom dijelu, što i proizilazi iz same analize postojećeg stanja, postoji

neujednačenost u načinu vođenja evidencije, to se obrađivač opredijelio da su gorenavedeni indikatori učinka u dovoljnoj mjeri relevantni kao pokazatelj stepena realizacije odnosno operativnog cilja. Uostalom, opet se navodi da je obrađivač, nakon definisanja strateških i operativnih ciljeva, pristupio prepoznavanju indikatora učinka za svaki operativni cilj. Pojašnjenja radi, indikator učinka izražava promjene izazvane rezultatima aktivnosti. Prilikom određivanja svakog indikatora učinka ponaosob, utvrđena je jasna veza između predviđenih aktivnosti i operativnog cilja koji treba da se dostigne njihovom implementacijom. Svaki indikator definisan je tako da ukazuje na rezultat koji se želi postići ciljem. Dodatno, date su početne vrijednosti gdje je kao ulazni parametar odnosno trenutno stanje stvari uzeta 2018. godina, potom procijenjena ciljna vrijednost koja je kao srednjoročna data na polovini sprovođenja strateškog dokumenta odnosno 2025. godine, a potom i planirana ciljna vrijednost, kao dugoročna, na kraju sprovođenja strateškog dokumenta odnosno 2030. godine. Pritom, vodilo se računa da ulazni podaci budu zvanični i da, u tom kontekstu, predstavljaju relevantnu polaznu osnovu za dalje praćenje realizacije svakog operativnog cilja ponaosob.

Dakle, u skladu sa Metodologijom razvijanja politika, izrade i praćenja sprovođenja strateških dokumenata, za svaki operativni cilj određen je najmanje jedan, a najviše tri indikatora učinka. Shodno navedenom, svaki operativni cilj već je praćen i odgovarajućim indikatorima, a sve u skladu sa navedenom metodologijom.

Primjedba, predlog, sugestija br. 50:

D.1.2 Indikatori učinka za postizanje definisanih operativnih ciljeva

- Strateški cilj 1., Operativni cilj 1.5 – kao Indikator učinka nije obuhvaćena Luka Kotor odnosno broj uplovljenja putničkih brodova. (*Udruženje pomorskih kapetana Crne Gore i Udruženje agencija za posredovanje pri zapošljavanju pomoraca*)

Odgovor obrađivača:

Sugestija se ne prihvata.

Indikatorima učinka nije obuhvaćena Luka Kotor iz razloga što je strateškim dokumentom prepoznata potreba izrade analize optimizacije pomorskog saobraćaja u Bokokotorskom zalivu, koja će zapravo tek pokazati da li je povećanje broja uplovljenja brodova na kružnim putovanjima u Luku Kotor poželjan i neškodljiv trend ili je pak neophodna njegova optimizacija. Shodno navedenom, Luka Kotor prije izrade predmetne analize nije mogla biti prepoznata kao indikator učinka, jer analiza može pokazati da operativni cilj treba da bude ne povećanje broja uplovljenja kruzera, nego naprotiv-smanjenje broja uplovljenja. U tom slučaju, trebali bi zapravo težiti ka indikatoru učinka koji bi bilježio trend pada. Kako je navedeno, u ovom momentu poželjni trend nije moguće postaviti prije izrade pomenute analize.

Pored navedenog, već je kao indikator učinka navedena i preraspodjela broja uplovljenja brodova na kružnim putovanjima između luka od nacionalnog značaja, odnosno između Luke Kotor i Luke Bar.

Primjedba, predlog, sugestija br. 51:

D.1.2 Indikatori učinka za postizanje definisanih operativnih ciljeva

- Strateški cilj 2. – 2.2 Kontinuirano unapređivati sigurnost pomorske plovidbe i sigurnost ljudskih života i imovine:

Uvesti nove indikatore koji se odnose na broj lučkih višenamjenskih remorkera, broj lučkih protupožarnih plovila, broj lučkih brzih čamaca za spašavanje, broj lučkih vatrogasnih vozila i broj letilica/helikoptera za spasavanje na moru.

Uvođenjem predloženih novih indikatora mnogo bolje ćemo pratiti ostvarenje ovog cilja. *(Udruženje pomorskih kapetana Crne Gore i Udruženje agencija za posredovanje pri zapošljavanju pomoraca)*

Odgovor obrađivača:

Sugestija se ne prihvata. Obradivač ponovno ističe da je nakon definisanja strateških i operativnih ciljeva, pristupio prepoznavanju indikatora učinka za svaki operativni cilj. Pojašnjenja radi, indikator učinka izražava promjene izazvane rezultatima aktivnosti. Prilikom određivanja svakog indikatora učinka ponaosob, utvrđena je jasna veza između predviđenih aktivnosti i operativnog cilja koji treba da se dostigne njihovom implementacijom. Svaki indikator definisan je tako da ukazuje na rezultat koji se želi postići ciljem. Dodatno, date su početne vrijednosti gdje je kao ulazni parametar odnosno trenutno stanje stvari uzeta 2018. godina, potom procijenjena ciljna vrijednost koja je kao srednjoročna data na polovini perioda sprovođenja strateškog dokumenta odnosno 2025. godine, a potom i planirana ciljna vrijednost, kao dugoročna, na kraju perioda sprovođenja strateškog dokumenta odnosno 2030. godine. Pritom, vodilo se računa da ulazni podaci budu zvanični i da, u tom kontekstu, predstavljaju relevantnu polaznu osnovu za dalje praćenje realizacije svakog operativnog cilja ponaosob.

Dakle, u skladu sa Metodologijom razvijanja politika, izrade i praćenja sprovođenja strateških dokumenata, za svaki operativni cilj određen je najmanje jedan, a najviše tri indikatora učinka. Shodno navedenom, svaki operativni cilj već je praćen i odgovarajućim indikatorima, a sve u skladu sa navedenom metodologijom.

Primjedba, predlog, sugestija br. 52:

D.1.2 Indikatori učinka za postizanje definisanih operativnih ciljeva

Strateški cilj 2, Operativni cilj 2.3 Pojednostavljenje administrativnih procedura, indikator učinka 1.

Broj dostupnih elektronskih servisa – 2025-5. Koji će to biti servisi? Tražimo e-servis za registar pomoraca koji uključuje plovidbeni staž odnosno ovjeru ukrcaja i iskrcaja pomorca. Ako nije uključen u ovaj broj onda uvesti novi indikator koji će se zasebno odnositi na registar pomoraca.

Praćenje plovidbenog staža odnosno ovjera ukrcaja i iskrcaja pomorca, kao dio integrisanog sistema je vrlo značajan sa aspekta sigurnosti i bezbjednosti pomorske plovidbe, izdavanja ovlaštenja itd. (*Udruženje pomorskih kapetana Crne Gore i Udruženje agencija za posredovanje pri zapošljavanju pomoraca*)

Odgovor obrađivača:

Sugestija se ne prihvata. Obrađivač ponovno ističe da je nakon definisanja strateških i operativnih ciljeva, pristupio prepoznavanju indikatora učinka za svaki operativni cilj. Pojašnjenja radi, indikator učinka izražava promjene izazvane rezultatima aktivnosti. Prilikom određivanja svakog indikatora učinka ponaosob, utvrđena je jasna veza između predviđenih aktivnosti i operativnog cilja koji treba da se dostigne njihovom implementacijom. Svaki indikator definisan je tako da ukazuje na rezultat koji se želi postići ciljem. Dodatno, date su početne vrijednosti gdje je kao ulazni parametar odnosno trenutno stanje stvari uzeta 2018. godina, potom procijenjena ciljna vrijednost koja je kao srednjoročna data na polovini sprovođenja strateškog dokumenta odnosno 2025. godine, a potom i planirana ciljna vrijednost, kao dugoročna, na kraju sprovođenja strateškog dokumenta odnosno 2030. godine. Pritom, vodilo se računa da ulazni podaci budu zvanični i da, u tom kontekstu, predstavljaju relevantnu polaznu osnovu za dalje praćenje realizacije svakog operativnog cilja ponaosob.

Dakle, u skladu sa Metodologijom razvijanja politika, izrade i praćenja sprovođenja strateških dokumenata, za svaki operativni cilj određen je najmanje jedan, a najviše tri indikatora učinka. Shodno navedenom, svaki operativni cilj već je praćen i odgovarajućim indikatorima, a sve u skladu sa navedenom metodologijom.

Osim navedenog, obrađivač upućuje podnosioca sugestije na aktivnost predviđenu ovim strateškim dokumentom koja podrazumijeva izradu posebnog akcionog plana kojim bi se utvrdile aktivnosti u cilju unaprjeđenja radno-pravnog statusa crnogorskih pomoraca koji nesumnjivo predstavljaju značajan potencijal daljeg razvoja crnogorskog pomorstva. Predmetni akcioni plan predviđuje aktivnosti koje se odnose na dalje unaprjeđenje i ažuriranje Informacionog sistema za pomorstvo, odnosno elektronske baze podataka o pomorcima, izdatim pomorskim dokumentima i ovlaštenjima o osposobljenosti i o njihovom plovidbenom stažu; eventualno revidiranje kriterijuma i načina kontrole obrazovnih institucija koje se bave obrazovanjem pomoraca, kao i centara za obuku pomoraca; usaglašavanje nadležnosti između nadležnih Ministarstava po pitanju obrazovanja, obuke, socijalne i zdravstvene zaštite pomoraca; izrada programa zapošljavanja pomorskih pripravnika na domaćim i stranim brodovima; uključivanje pomoraca u nacionalni sistem socijalne i zdravstvene zaštite po uzoru na druge pomorske zemlje; sagledavanje i eventualne izmjene poreske politike koja se odnosi na oporezivanje zarada pomoraca, usvajanje granskog kolektivnog ugovora za pomorce koji su angažovani u međunarodnoj i obalnoj plovidbi i dr.

Nadalje, što se tiče pitanja koje se odnosi na elektronske servise, obrađivač upućuje podnosioca primjedbe na aktivnost predviđenu predmetnim strateškom dokumentom koja podrazumijeva izradu analize o uvođenju informaciono-komunikacionih tehnologija u sektor pomorske privrede s ciljem povećanja dostupnih elektronskih servisa na portal e-uprave koji se odnose na pomorstvo

i pomorsku privredu. Strategijom se dalje konstatuje da su informaciono-komunikacione tehnologije u sektoru pomorske privrede postale nužnost, tako da će se izradom odgovarajuće analize omogućiti da pomorska administracija, u saradnji sa Ministarstvom javne uprave jasno prepozna koji elektronski servisi trebaju biti u tom cilju uvedeni i kakve benefite će imati od toga i pomorska administracija i korisnici javnih usluga koje administracija pruža kao servis građana.

Primjedba, predlog, sugestija br. 53:

D.1.2 Indikatori učinka za postizanje definisanih operativnih ciljeva

- Strateški cilj 4, Operativni cilj 4.1 Ojačana kadrovska struktura u pomorskoj administraciji;

Dodati novi indikator učinka “Broj zaposlenih stručnih lica koji imaju prethodno pomorsko iskustvo na brodu”. (*Udruženje pomorskih kapetana Crne Gore i Udruženje agencija za posredovanje pri zapošljavanju pomoraca*)

Odgovor obrađivača:

Sugestija se ne prihvata. Obradivač ponovno ističe da je nakon definisanja strateških i operativnih ciljeva, pristupio prepoznavanju indikatora učinka za svaki operativni cilj. Pojašnjenja radi, indikator učinka izražava promjene izazvane rezultatima aktivnosti. Prilikom određivanja svakog indikatora učinka ponaosob, utvrđena je jasna veza između predviđenih aktivnosti i operativnog cilja koji treba da se dostigne njihovom implementacijom. Svaki indikator definisan je tako da ukazuje na rezultat koji se želi postići ciljem. Dodatno, date su početne vrijednosti gdje je kao ulazni parametar odnosno trenutno stanje stvari uzeta 2018. godina, potom procijenjena ciljna vrijednost koja je kao srednjoročna data na polovini sprovođenja strateškog dokumenta odnosno 2025. godine, a potom i planirana ciljna vrijednost, kao dugoročna, na kraju sprovođenja strateškog dokumenta odnosno 2030. godine. Pritom, vodilo se računa da ulazni podaci budu zvanični i da, u tom kontekstu, predstavljaju relevantnu polaznu osnovu za dalje praćenje realizacije svakog operativnog cilja ponaosob.

Dakle, u skladu sa Metodologijom razvijanja politika, izrade i praćenja sprovođenja strateških dokumenata, za svaki operativni cilj određen je najmanje jedan, a najviše tri indikatora učinka. Shodno navedenom, svaki operativni cilj već je praćen i odgovarajućim indikatorima, a sve u skladu sa navedenom metodologijom.

Primjedba, predlog, sugestija br. 54:

D.1.2 Indikatori učinka za postizanje definisanih operativnih ciljeva

-Strateški cilj 5 rast pomorske privrede zasnovan na principima zelene ekonomije

Operativni cilj 5.1 dodati nove indikatore učinka: Broj specijalnih plovila za čišćenje lučkog

akvatorija i broj lučkih priključaka za napajanje brodova električnom energijom. (*Udruženje pomorskih kapetana Crne Gore i Udruženje agencija za posredovanje pri zapošljavanju pomoraca*)

Odgovor obrađivača:

Sugestija se ne prihvata. Obradivač ponovno ističe da je nakon definisanja strateških i operativnih ciljeva, pristupio prepoznavanju indikatora učinka za svaki operativni cilj. Pojašnjenja radi, indikator učinka izražava promjene izazvane rezultatima aktivnosti. Prilikom određivanja svakog indikatora učinka ponaosob, utvrđena je jasna veza između predviđenih aktivnosti i operativnog cilja koji treba da se dostigne njihovom implementacijom. Svaki indikator definisan je tako da ukazuje na rezultat koji se želi postići ciljem. Dodatno, date su početne vrijednosti gdje je kao ulazni parametar odnosno trenutno stanje stvari uzeta 2018. godina, potom procijenjena ciljna vrijednost koja je kao srednjoročna data na polovini sprovođenja strateškog dokumenta odnosno 2025. godine, a potom i planirana ciljna vrijednost, kao dugoročna, na kraju sprovođenja strateškog dokumenta odnosno 2030. godine. Pritom, vodilo se računa da ulazni podaci budu zvanični i da, u tom kontekstu, predstavljaju relevantnu polaznu osnovu za dalje praćenje realizacije svakog operativnog cilja ponaosob.

Dakle, u skladu sa Metodologijom razvijanja politika, izrade i praćenja sprovođenja strateških dokumenata, za svaki operativni cilj određen je najmanje jedan, a najviše tri indikatora učinka. Shodno navedenom, svaki operativni cilj već je praćen i odgovarajućim indikatorima, a sve u skladu sa navedenom metodologijom.

Primjedba, predlog, sugestija br. 55:

D.1.4 Vremenska dinamika realizacije aktivnosti

1.4.8 Izrada Akcionog plana koji će definisati aktivnosti u cilju unaprjeđenja radno-pravnog statusa crnogorskih pomoraca. Smanjiti prozor za 1 godinu. Iz priloženog vidimo da je u analizi realizacije aktivnosti dat prioritet lukama i jahtama, odnosno da pomorcima nije dat adekvatan značaj. Pomorci rade na dinamičnom međunarodnom tržištu i moraju ispunjavati stroge međunarodne standarde koji se vrlo brzo mijenjaju. (*Udruženje pomorskih kapetana Crne Gore i Udruženje agencija za posredovanje pri zapošljavanju pomoraca*)

Odgovor obrađivača:

Sugestija se ne prihvata. Izrada ovako kompleksnog i značajnog dokumenta koji će definisati aktivnosti u cilju unaprjeđenja radno-pravnog statusa nije operativno izvodljiva u 2020. godini. Vlada Crne Gore je, prepoznavši neophodnost rješavanja radno-pravnog statusa pomoraca i drugih pitanja od značaja za izuzetno važan resurs i potencijal daljeg razvoja pomorske privrede već formirala Koordinaciono tijelo za pomorce i na taj način stvorila preduslove da se sa stručnog aspekta, uz punu involviranost svih nadležnih resora kao i strukovnih udruženja, sagleda postojeći normativno-pravni okvir i predlože optimalna rješenja koja će u konačnom biti sublimirana u akcioni plan za pomorce čija je izrada planirana strateškim dokumentom.

Primjedba, predlog, sugestija br. 56:

D.1.4 Vremenska dinamika realizacije aktivnosti

2.1.1 Izrada sveobuhvatnog strateškog dokumenta za ispunjavanje međunarodnih obaveza:

Predviđeni period za realizaciju je 2021 – pomjeriti na 2020. Vrlo važan dokument koji determiniše sve aktivnosti i potrebno ga je urgentno izraditi. Kao što smo i naveli ovaj dokument je trebao biti jedna od polaznih osnova za pravljenje ove strategije. *(Udruženje pomorskih kapetana Crne Gore i Udruženje agencija za posredovanje pri zapošljavanju pomoraca)*

Odgovor obrađivača:

Sugestija se ne prihvata. Imajući u vidu da se očekuje da će predmetni strateški dokument biti usvojen početkom druge polovine 2020. godine, to je obrađivač cijenio da vremenska dinamika realizacije predmetne aktivnosti treba da ostane nepromijenjena.

Primjedba, predlog, sugestija br. 57:

D.1.4 Vremenska dinamika realizacije aktivnosti

2.3.4 Izrada analize o uvođenju Info-kom. tehnologija, period za realizaciju 2021 – pomjeriti na 2020. Uslijed vrlo loše međusektorske (unutar MSP) i međuresorne (nadležna ministarstva) saradnje smatramo da ovome treba dati mnogo veći prioritet. *(Udruženje pomorskih kapetana Crne Gore i Udruženje agencija za posredovanje pri zapošljavanju pomoraca)*

Odgovor obrađivača:

Sugestija se ne prihvata. Imajući u vidu da se očekuje da će predmetni strateški dokument biti usvojen početkom druge polovine 2020. godine, to je obrađivač cijenio da vremenska dinamika realizacije predmetne aktivnosti treba da ostane nepromijenjena.

Primjedba, predlog, sugestija br. 58:

D.1.4 Vremenska dinamika realizacije aktivnosti

5.1.5 Izrada optimizacije pomorskog saobraćaja u Bokokotorskom zalivu period za realizaciju je do 2021 – pomjeriti na 2020.

Uslijed povećanog broja kruzera i uopšte pomorskog saobraćaja uveliko se povećao rizik od pomorskih nesreća i zagađenja mora i životne sredine. Zato ovome treba dati veliki prioritet. *(Udruženje pomorskih kapetana Crne Gore i Udruženje agencija za posredovanje pri zapošljavanju pomoraca)*

Odgovor obrađivača: Sugestija se ne prihvata.

Usljed pandemije izazvane novim korona virusom, čak i aktivnosti koje su bile planirane za 2020. godinu, morale su biti odložene. Stoga, izrada ovako kompleksnog i značajnog dokumenta kojim bi se analizirala optimizacija pomorskog saobraćaja u Bokokotorskom zalivu nije izvodljiva u 2020. godini jer je za samu pripremu realizacije ove aktivnosti, koja podrazumijeva sprovođenje postupka javne nabavke i izradu analize, potreban duži vremenski period u odnosu na period koji predlaže podnosilac sugestije.

Primjedba, predlog, sugestija br. 59:

DIO B: Analiza stanja - Pregled crnogorskih strategija, planskih i prostornih dokumenata
B.2.16 Prostorni plan posebne namjene za obalno područje (str. 32-36)

Prilikom elaboracije se uopšte ne pominju trajektna pristaništa i privezišta, a naročito je to izostalo na str. 35 gdje su pobrojana pristaništa, privezišta i sidrišta. Činjenice govore da trajektna pristaništa u Kamenarima i Lepetanima faktički postoje, da je njihov značaj veliki, kako sada tako zasigurno i u doglednoj budućnosti, te da postoji potreba za ovakvom vrstom pristaništa i na drugim lokacijama. Nadalje, trajektna infrastruktura je predviđena planskom dokumentacijom, pominje se Prostornim planom posebne namjene za obalno područje (str. 116, 19, 140, 252), ali i Prostornim planom posebne namjene za morsko dobro kao i krovnim Prostornim planom Crne Gore.

Naša sugestija je da je neophodno da se kroz napomene ukaže o potrebi modernizacije i unaprjeđenja ovih sadržaja zbog izraženog javnog značaja kako na lokalnom nivou tako i u funkciji turizma i saobraćaja. Za ovo prethodno je već sada evidentno da će biti nužno. (*Društvo sa ograničenom odgovornošću "Pomorski saobraćaj"*)

Odgovor obrađivača: Sugestija se prihvata i finalni tekst strateškog dokumenta je inoviran u skladu sa dostavljenom sugestijom.

Primjedba, predlog, sugestija br. 60:

DIO B: Analiza stanja - "Plava ekonomija" - pregled postojećeg pomorskog sektora i ekonomskog okruženja
B.5.1.6 Projektovanje brodova i brodogradilišta (str. 63-65)

Kod elaboracije obaveznih osiguranja, posebna pažnja je posvećena osiguranju brodaru predviđenim članom 33 Zakona o sigurnosti pomorske plovidbe, tj. obavezi posjedovanja potvrde 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, za Crnogorske brodove od 300BT i više. Smatramo da bi

bilo korisno sačiniti objektivnu ocjenu opravdanosti ovakvog rješenja kada je u pitanju unutrašnja pomorska plovidba.

Mi smo stanovišta da bi bilo cjelishodno, da se napravi izuzeće za brodove unutrašnje pomorske plovidbe u pogledu primjene ovog vida osiguranja ili da se primjena cijelog člana 33 Zakona o sigurnosti pomorske plovidbe veže za datum pristupanja Crne Gore Evropskoj uniji, kao što je to učinjeno za stav 6 navedenog člana. Naime stav 6 ovog člana je vezan za obaveze Države prema EU komisiji u vezi primjene ove Konvencije, i one se odlažu do pristupanja Crne Gore Evropskoj uniji, dok kada su u pitanju obaveze domaćih brodara po ovoj Konvenciji obaveze se primjenjuju odmah. Nametanje ovakvih tereta, bez valjanog obrazloženja, komplikuje i otežava poslovanje brodara. Ovo prethodno, imajući u vidu da se navedenom Konvencijom, ne predviđa imperativna primjena za unutrašnju plovidbu (član 15 konvencije), već da Država ugovornica može nešto tako propisati.

Mišljenja smo da sada u procesu pristupanja Evropskoj uniji treba ići sa postupnim primjenama Konvencija i Direktiva EU, naročito u onim oblastima privrede koje su kapitalno intezivne i koje se očigledno još uvijek nijesu oporavile od poznatih događaja 90-tih godina prošlog vijeka. Takođe, domaćom regulativom je već predviđeno obavezno osiguranje brodara i to po istom ili sličnom osnovu.

Kao argument protiv ovog našeg stava se moglo čuti da je direktivom EU (2009/20/EZ) nametnuta obaveza postupanja shodno navedenoj Konvenciji i Protokolu bez obzira na vrstu plovidbe. Međutim, navedena direktiva se isključivo odnosi na brodovlasnike Država EU, a kako mi još nismo članica EU, to je jasno da ne postoji obaveza promptne primjene, čemu svjedoči i odložena primjena stava 6 člana 33 Zakona o sigurnosti pomorske plovidbe kada su u pitanju obaveze Države tj. Lučke kapetanije o izvještavanju Evropske komisije, države članice Evropske unije i države zastave broda. (*Društvo sa ograničenom odgovornošću "Pomorski saobraćaj"*)

Odgovor obrađivača:

Sugestija se ne prihvata. Radi se o obaveznom osiguranju u pomorskom saobraćaju koje se primjenjuje u svim članicama Evropske unije, a i u Crnoj Gori i to za sve brodove preko 300 BT nezavisno od područja plovidbe. Ovaj vid osiguranja je u Crnoj Gori obavezan od 2013. godine, tačnije od dana kada je stupio na snagu Zakon o sigurnosti pomorske plovidbe koji je u nacionalno zakonodavstvo transponovao odredbe odnosno direktive Evropske unije. Do 2013. godine ovakav vid osiguranja, koje inače na međunarodnom nivou egzistira vjekovima, nametale su potrebe plovidbe i komercijalni razlozi koji su u vezi sa upošljavanjem i efikasnim iskorišćavanjem brodova. Nije potrebno dodatno obrazlagati koja je svrha ovog osiguranja i koliko obaveznost istog doprinosi unaprjeđenju sigurnosti pomorske plovidbe i zaštite životne sredine, ali i pojednostavljenju naplate štete koju vlasnici, odnosno brodari ove kategorije brodova mogu pričinuti trećim licima u najširem smislu. Dodatno, navodi se da se odredbe Međunarodne konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorska potraživanja iz 1976. godine, a u kontekstu primjene člana 33 Zakona o sigurnosti pomorske plovidbe odnose samo na utvrđivanje minimalnih suma obaveznog osiguranja, što je apsolutno u skladu sa pravnom tekovinom

Evropske unije, ali i međunarodnom, moglo bi se reći unificiranom praksom pomorskog osiguranja.

Primjedba, predlog, sugestija br. 61:

DIO B: Analiza stanja - "Plava ekonomija" - pregled postojećeg pomorskog sektora i ekonomskog okruženja

B.5.1.6 Projektovanje brodova i brodogradilišta (str. 63-65)

Kod elaboracije ove teme, pominju se samo brodogradilišne luke Bijela i Bonići.

Obzirom da se u navedenim lukama vrši prihvat samo jahti (Bijela) i sličnih manjih brodova (Bonići), proizilazi da je propušteno ukazati na potrebu postojanja remontnih centara za tzv. "radne mašine" tj. brodove, trajekte, ribarske brodove i sl. Stanovišta smo da ovim pitanjima itekako treba posvetiti pažnju i obraditi ih, naročito pri činjenici da ovih sadržaja, na današnji dan, nema u Crnoj Gori, te da je za najmanju intervenciju na podvodnom dijelu broda najbliži škver Split i Trogir.

Koristimo priliku i da napomenemo da nije adekvatno obrađen ni pomorski linijski saobraćaj, odnosno izostao je prikaz postojećeg stanja sa opisom kako ta djelatnost sada izgleda, kakvi se zaključci mogu izvesti i sl.

Predhodno posebno sa akcentom na cjelogodišnji linijski pomorski saobraćaj.

Čini se da ima prostora da se razmišlja o boljem iskorišćavanju ovog resursa čime bi se mogao rasteretiti drumski saobraćaj i izvršiti kvalitetno povezivanje obala, naročito u Bokokotorskom zalivu. (*Društvo sa ograničenom odgovornošću "Pomorski saobraćaj"*)

Odgovor obrađivača:

Sugestija se prihvata.

Strateškim dokumentom je sada prepoznato da su postojeća brodogradilišta orjentisana primarno na plovne objekte za sport i razonodu, te se u tom smislu prepoznaje potreba za obezbjeđivanjem uslova za redovni i vandredni remont prvenstveno brodova pomorske unutrašnje plovidbe (trajekti, tegljači i potiskivači, ribarski brodovi, manji putnički brodovi, čamci za obavljanje privredne djelatnosti i drugi plovni objekti). S tim u vezi, definisana je i odnosna aktivnost.

U vezi sa drugim dijelom sugestije, strateški dokument u dijelu postojećeg stanja konstatuje da pored dva brodara koja su u većinskom državnom vlasništvu, u Crnoj Gori danas posluje značajan broj brodara unutrašnje plovidbe koji uglavnom prevoze putnike ili obavljaju drugu komercijalnu djelatnost. Strateškim dokumentom se konstatuje da će linijski pomorski saobraćaj biti uređen odredbama Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti pomorske plovidbe.

Primjedba, predlog, sugestija br. 62:

DIO B: Analiza stanja - "Plava ekonomija" - pregled postojećeg pomorskog sektora i ekonomskog okruženja

B.5.1.19 Ribarstvo i marikultura (str. 90-92)

Elaboracija ove teme je dosta šturo urađena, a naročito se to odnosi na postojanje logističke podrške na obali. Naime, ovih sadržaja gotovo pa i da nema, a naročito se to odnosi na prostore za remont ribarskih brodova, što je zajednički problem i za ostale brodove, o čemu je već bilo riječi u prethodnoj tački ovog materijala. (*Društvo sa ograničenom odgovornošću "Pomorski saobraćaj"*)

Odgovor obrađivača:

Sugestija se ne prihvata. Prilikom izrade strateškog dokumenta u kontekstu plave ekonomije, obrađivač je obradio i teme koje nijesu, po prirodi stvari, esencija pomorske privrede sa aspekta institucionalne nadležnosti Ministarstva saobraćaja i pomorstva. Jedna od takvih tema koja je našla svoje mjesto u Strategiji jeste i ribarstvo. Mjere koje su prepoznate u tom dijelu, u potpunosti korespondiraju sa strateškim opredjeljenjima resornog Ministarstva poljoprivrede i ruralnog razvoja, te dalje Vlade koja je usvojila Strategiju razvoja ribarstva. Obradivač je inkorporirao niz mjera i aktivnosti koje se odnose na sektor ribarstva, uključujući i mjere koje podrazumijevaju aktivnosti na koje je ukazano dostavljenom sugestijom.

Primjedba, predlog, sugestija br. 63:

DIO C: Spoljno okruženje - S.W.O.T. analiza crnogorske pomorske privrede
C.4 S.W.O.T. analiza crnogorske pomorske privrede (str. 120)

Predlažemo da se u okviru "Opasnosti", dodaju stavke:

- Nedostatak remontnih kapaciteta za brodove
- Nedovoljna zastupljenost broskog linijskog saobraćaja u ukupnom saobraćaju.

U koliko Obradivač Strategije uvaži prethodno navedene sugestije, predlažemo da se pitanja koja su pojašnjenja ovim dokumentom adekvatno razrade u Dijelu D: Strateški ciljevi integrisane pomorske politike. (*Društvo sa ograničenom odgovornošću "Pomorski saobraćaj"*)

Odgovor obrađivača:

Sugestija se djelimično prihvata. Predložene stavke će biti uvrštene u SWOT analizu crnogorske pomorske privrede, ali ne u okvir "Opasnosti", nego u "Slabosti", budući da po svojoj prirodi, predmetne stavke prije bi mogle biti okarakterisane kao slabosti, nego kao opasnosti.

Primjedba, predlog, sugestija br. 64:

I pored argumenta da se pomorska privreda posmatra u kontekstu "Plave ekonomije" dobro bi bilo razmisliti u pravcu promjene naziva Strategije, npr. Pomorska strategija Crne Gore ili Strategija pomorstva Crne Gore ili Strategija pomorskog razvoja CG.

Strategijom nijesu obuhvaćeni samo osnovni segmenti pomorske privrede kao što su brodarstvo, usluge u pomorskom prevozu, brodogradnja, lučka infrastruktura, lučke usluge itd., već i druge srodne djelatnosti poput ribarstva, nautičkog turizma, istraživanje i proizvodnja ugljovodonika,

biotehnologija mora, sigurnost, bezbjednost, zaštita morske sredine, položaj pomoraca, njihov radnopravni status, upis brodova, pomorske agencije, osiguranje i dr. (*Univerzitet Crne Gore, Pomorski fakultet Kotor*)

Odgovor obrađivača:

Sugestija se ne prihvata. Obradivač je definisao naziv strateškog dokumenta u skladu sa opredjeljenjem da sve potencijale mora posmatra upravo kao segmente pomorske privrede, te je u tom kontekstu naziv dokumenta prepoznat i u Programu rada Vlade za 2020. godinu.

Primjedba, predlog, sugestija br. 65:

U kontekstu prve sugestije, izrazili bi smo bojazan od ovako opširnog pristupa i predložili, ukoliko postoji mogućnost fokusiranja na sagledavanje u ovom momentu najznačajnijih segmenata za pomorstvo Crne Gore na detaljan način. Posebno voditi računa o onim segmentima pomorstva koji su značajni za dobijanje članstva Crne Gore u Evropsku uniju. U suprotnom ne „uvodjenje reda“ i ne uspostavljanje jasnih pravila moglo bi da predstavlja ozbiljnu prijetnju odnosno prepreku za ulazak Crne Gore u porodicu evropskih država. Takodje, naveli bi da je sasvim opravdano, s obzirom na obimnost i kompleksnost pomorstva, predmetnom Strategijom predvidjeti donošenje posebnih strategija za pojedine segmente npr. Strategiju zaštite morske sredine s posebnim akcentom na Bokokotorski zaliv kao UNESCO zaštićeno područje.

Smatramo da je prosto nemoguće na valjan način obraditi sve aspekte zagađenja morske sredine kroz predmetnu strategiju. Posebno ako se ima u vidu neophodnost utvrđivanja uticaja rizika od brojnih aktivnosti (kruzera) za područje Bokokotorskog zaliva. Samo kroz procjene i analize uticaja svih rizika (pojedinačno ili zajedno) na morsku sredinu odnosno morska staništa moglo bi se doći do valjanih rezultata koji bi mogli biti smjernica u pravcu preduzimanja određenih aktivnosti tj. zabranjivanja obavljanja određenih radnji ili određenje pojedinih dijelova mora u kojima bi svaka aktivnost bila najstrožije zabranjena.

Pozitvno bi ocijenili, uočenu potebu za donošenjem posebnog Strateškog dokumenta o ispunjavanju međunarodnih obaveza i odgovornosti Crne Gore kao države zastave, države luke i obalne države, što je ujedno predviđeno Poglavljem 3.2.1.3. Strategije razvoja saobraćaja za period 2019 -2035. (*Univerzitet Crne Gore, Pomorski fakultet Kotor*)

Odgovor obrađivača:

Sugestija se ne prihvata. Izrada određenih strateških dokumenata, koji će proizići iz Strategije razvoja pomorske privrede, već je predviđena Akcionim planom. Pored strateških dokumenata koje navodi i podnosilac sugestije, strateškim dokumentom predviđena je i izrada niza analiza, akcionih planova i slično, koji dokumenti će upravo imati za cilj da detaljnije sagledaju konkretna otvorena pitanja ili pojedinačne segmente pomorske privrede.

Primjedba, predlog, sugestija br. 66:

U poglavlju B 1: ANALIZA STANJA, smatramo da bi mnogo bolje bilo analizirati postojeće stanje u određenim segmentima pomorstva u Crne Gore na način što bi se u najkraćim crtama prikazalo postojeće stanje, identifikovali određeni problemi, pronašli uzroci tih problema i predložila rješenja u cilju njihovog otklanjanja. Ta rješenja bi istovremeno, izmedju ostalog, mogla biti vizija za realizaciju strateških ciljeva.

Mišljenja smo da je mnogo bolje uočiti tekuće probleme u oblasti pomorstva i dijelom usmjeriti Strategiju ka njihovom rješavanju, nego postaviti velik broj zahtjeva čije je ostvarivanje, upitno pogotovo ako se ima u vidu, na žalost ograničena raspoloživost svih kapaciteta u pogledu sprovođenja Strategija. Zar ne bi dobro bilo da Strategija, inter alie, pruži odgovore na utvrđene probleme.

Naravno da je značajno prikazati pomorsku politiku Evropske unije pogotovo ako se ima u vidu orijentacija Crne Gore ka evropskim integracijama, ali i u tom dijelu treba insistirati na segmente koji su značajni za strategiju. Napomenuli bi, da u ovom dijelu čini se da nedostaje logički slijed prilikom pisanja Strategija. U tom pravcu potrebno je izvršiti određene korekcije. Smatramo da bi dobro bilo u značajnoj mjeri skratiti tekst. *(Univerzitet Crne Gore, Pomorski fakultet Kotor)*

Odgovor obrađivača:

Sugestija se ne prihvata.

Pri izradi predmetnog strateškog dokumenta, Projektni tim se rukovodio funkcionalnim sistemom strateškog planiranja u Crnoj Gori koji proizilazi iz Uredbe o načinu i postupku izrade, usklađivanja i praćenja sprovođenja strateških dokumenata, a koja sadrži minimum kriterijuma kvaliteta za svaki strateški dokument koji donosi Vlada Crne Gore. Cilj uspostavljanja funkcionalnog sistema strateškog planiranja je uređivanje horizontalnog i vertikalnog odnosa postojećih strateških dokumenata, tako da se poboljša ne samo kvalitet, već i da se postigne njihovo efikasnije sprovođenje, unaprijedi međuresorska saradnja i uspostavi održiv mehanizam praćenja njihovog sprovođenja. Strategija razvoja pomorske privrede sublimira naprijed navedene ciljeve na način što su prilikom njene izrade uzeti u obzir strateški ciljevi i opredjeljenja Crne Gore, ali i direktni inputi i smjernice koje je projektni tim dobijao od drugih resora i samog realnog sektora.

U odnosu na konkretne sugestije, obrađivač strateškog dokumenta ukazuje da su sve sugestije koje je podnosilac dostavio već inkorporirane u samom strateškom dokumentu, sa čime je detaljnije upoznao podnosioca sugestije i tokom održavanja dva Okrugla stola, u Kotoru i Podgorici. Naime, upravo svi elementi na koje je ukazao podnosilac sugestije: analiza postojećeg stanja u određenim segmentima pomorske privrede, identifikovanje određenih problema i prepoznavanje njihovih uzroka, te predlaganje rješenja u cilju njihovog otklanjanja, vrlo eksplicitno su sadržani u Strategiji razvoja pomorske privrede, tako da su predmetne sugestije bez osnova.

Iako nije jasno na osnovu čega je podnosilac sugestije izveo zaključak da nisu uočeni tekući problemi u oblasti pomorstva, te da Strategija nije usmjerena ka njihovom rješavanju, obrađivač smatra značajnim da ukaže na nespornu činjenicu da je cjelokupan strateški dokument zapravo baziran na vrlo jasnom identifikovanju izazova koje je neophodno prevazići u periodu primjene Strategije. Shodno navedenom, u strateškom dokumentu precizno su definisani ciljevi, mjere i

aktivnosti čija realizacija treba da dovede do prevazilaženja prepoznatih izazova. U skladu sa Uredbom o načinu i postupku izrade, usklađivanja i praćenja sprovođenja strateških dokumenata i Metodologijom razvijanja politika, izrade i praćenja sprovođenja strateških dokumenata obrađivač je u potpunosti ispunio sve standarde i kriterijume u kontekstu pružanja odgovora na prepoznate probleme, te u tom dijelu takođe ne postoji osnov da se uvaži sugestija podnosioca.

Kada je riječ o ograničenoj raspoloživosti svih kapaciteta u pogledu sprovođenja strateškog dokumenta, obrađivač cijeni da je od izuzetnog značaja da ukaže da je upravo sinergija koja bi trebala nužno da postoji između pomorske administracije, strukovnih udruženja, obrazovnih institucija, nevladinog sektora itd. jedan od strateških ciljeva, koji je vrlo jasno prepoznat i kao takav definisan i u Strategiji i u pratećem Akcionom planu. S tim u vezi, imajući u vidu da je podnosilac sugestije u konkretnom slučaju Univerzitet Crne Gore - Pomorski fakultet, obrađivač cijeni da je upravo Pomorski fakultet institucija koja neizostavno treba da participira u razvoju pomorske privrede i stvaranju neophodnih pretpostavki za sprovođenje strateškog dokumenta, posebno iz razloga što su kadrovi zaposleni u pomorskoj administraciji gotovo po pravilu kadrovi koje je iznjedrila ova obrazovna institucija.

Prikazana pomorska politika Evropske unije u strateškom dokumentu upravo jeste akcentovala svaki pojedinačni segment značajan za razvoj pomorske privrede, te i u ovom dijelu nije postojao osnov za prihvatanje sugestije od strane Pomorskog fakulteta.

Primjedba, predlog, sugestija br. 67:

Pozitivno bismo ocijenili ukazivanje na identifikovanje nedostataka unutar Evropske unije, i sagledavanje istih kao šansa za pomorsku administraciju Crne Gore, ali dobro bi bilo te nedostatke dovesti u vezu sa pomorskom administracijom Crne Gore, šta je ona uradila ili šta ona treba ili ne treba da radi po pitanju nedostataka. Nije baš najjasnije vaše zapažanje na str.22 i 23 predmetne Strategije, npr. citiramo..."Identifikovan je značajan nedostatak koji se odnosi na primjenu politika i regulatomog okvira zemalja članica Evropske unije. Iako politike Evropske unije u sadašnjem obliku pružaju i više nego solidan regulatomi okvir, ograničena je sloboda država članica da prilagođavaju okvir njihovim specifičnim potrebama" ...kraj citata, dobro bi bilo objasniti kako Crna Gora ovaj nedostatak može prevazići. (*Univerzitet Crne Gore, Pomorski fakultet Kotor*)

Odgovor obrađivača:

Sugestija se ne prihvata.

Kako je u analizi postojećeg stanja već naznačeno Crna Gora je 2007. godine potpisala Sporazum o stabilizaciji i pridruživanju sa Evropskom unijom, kojim se obavezala da svoje zakonodavstvo postepeno uskladi sa propisima Evropske unije, što podrazumijeva usklađivanje normativno-pravnog okvira sa pravnom tekovinom Evropske unije.

U tom smislu, navedeno je da je Crna Gora na Međuvladinoj konferenciji u Briselu u decembru 2015. godine otvorila 14. pregovaračko poglavlje koje se odnosi na saobraćajnu politiku, čime je još jednom preuzela obavezu da postigne usklađenost s pravnom tekovinom EU koja se odnosi na drumski, željeznički, vazdušni i pomorski saobraćaj, kao i na saobraćaj unutrašnjim plovnim

putevima. Bilateralnim skriningom koji je prethodio otvaranju ovog poglavlja, utvrđen je stepen usklađenosti nacionalnog zakonodavstva iz ove oblasti sa pravom Evropske unije.

Zajednička evropska pomorska politika, koja je i više nego dovoljno analizirana u samom tekstu strateškog dokumenta, podrazumijeva jedinstven pristup država članica pojedinačnim pitanjima koja se odnose na pomorski sektor, s tim da u nekim oblastima i sama evropska politika i regulatorni okvir dozvoljava državama članicama da neka pojedinačna pitanja urede nacionalnim zakonodavstvom u skladu sa svojim potrebama. Dakle, za neka pojedinačna odstupanja, kako je strateškim dokumentom već navedeno, država članica može tražiti izuzeće od primjene "krovnog" evropskog regulatornog okvira o čemu je bilo riječi i u samom strateškom dokumentu kako u analizi stanja, tako i u dijelu strateškog dokumenta kojim su definisani strateški i operativni ciljevi i samih aktivnosti čija realizacija je preduslov za postizanje svakog pojedinačnog operativnog, odnosno strateškog cilja. Primjera radi, takva odstupanja se mogu odnositi na oporezivanje brodarskih aktivnosti tonažnom taksom; subvencije; oporezivanje zarada pomoraca i dr.

Nadalje, Strategijom razvoja pomorske privrede predviđena je izrada posebnog strateškog dokumenta o ispunjavanju međunarodnih obaveza i odgovornosti Crne Gore kao države zastave, države luke i obalne države, kojom će se izvršiti analiza postojećeg stanja i planirati dopunska implementacija (ako to bude potrebno) odredbi relevantnih međunarodnih konvencija, kodeksa, protokola i rezolucija, a sve u cilju da bi se jasno definisali svi postojeći nedostaci u pogledu ispunjenosti međunarodnih obaveza i odgovornosti Crne Gore kao države zastave, države luke i obalne države. Takav strateški dokument sadržaće sveobuhvatnu analizu postojećeg institucionalnog okvira i njegove usklađenosti sa međunarodno prihvaćenim obavezama, uključujući i pravnu tekovinu Evropske unije, s prijedlogom aktivnosti koje se odnose na potvrđivanje međunarodnih konvencija, odnosno daljeg usklađivanja crnogorskog nacionalnog normativno-pravnog okvira s pravnom tekovinom Evropske unije.

Primjedba, predlog, sugestija br. 68:

U poglavlju B.2: Pregled crnogorskih strategija, planskih i prostornih dokumenata - govori se o njima na jedan uopšten način tj. opisuju se. Mišljenja smo da navodjenje strateških dokumenata Crne Gore bez dovodjenja u vezu sa predmetnom Strategijom i nema neki značaj. Dobro bi bilo smjestiti ih u kontekst predmetne Strategije tj. utvrditi njihov uticaj, njihovu povezanost, njihovu korist ili njihove implikacije u odnosu na Strategiju. (*Univerzitet Crne Gore, Pomorski fakultet Kotor*)

Odgovor obrađivača:

Sugestija se ne prihvata.

Pri izradi predmetnog strateškog dokumenta, Projektni tim se rukovodio funkcionalnim sistemom strateškog planiranja u Crnoj Gori koji proizilazi iz Uredbe o načinu i postupku izrade, usklađivanja i praćenja sprovođenja strateških dokumenata, a koja sadrži minimum kriterijuma kvaliteta za svaki strateški dokument koji donosi Vlada Crne Gore.

Kako je obrađivač istakao u više navrata i neposredno podnosiocu sugestije u toku trajanja javne rasprave, cilj uspostavljanja funkcionalnog sistema strateškog planiranja je uređivanje horizontalnog i vertikalnog odnosa postojećih strateških dokumenata, tako da se poboljša ne samo kvalitet, već i da se postigne njihovo efikasnije sprovođenje, unaprijedi međuresorska saradnja i uspostavi održiv mehanizam praćenja njihovog sprovođenja. Strategija razvoja pomorske privrede sublimira naprijed navedene ciljeve na način što su prilikom njene izrade uzeti u obzir strateški ciljevi i opredjeljenja Crne Gore, ali i direktni inputi i smjernice koje je projektni tim dobijao od drugih resora i samog realnog sektora.

Pored navedenog, važno je istaći da prilikom izrade Strategije razvoja pomorske privrede, strateška opredjeljenja iz drugih strateških dokumenata, nisu sama po sebi predstavljala polaznu osnovu, nego su uzeta u obzir kako bi sistemska rješenja koja su predložena ovim dokumentom bila usaglašena sa već postojećim strateškim ciljevima i javnim politikama. Pojašnjenja radi, sva strateška dokumenta koja predlažu nadležna ministarstva, usvaja Vlada Crne Gore. U svijetlu ove činjenice, više je nego očigledna i opravdana potreba da strateška opredjeljenja Vlade budu uzajamno kompatibilna, te je osnovni razlog zbog kojeg svaki strateški dokument čije se usvajanje predlaže Vladi sadrži i presjek prethodno usvojenih strategija, eliminisanjem mogućnosti da bude eventualno usvojeno određeno opredjeljenje koje ne korespondira sa prethodno definisanim strateškim ciljevima. Stoga nije i ne može biti predmetom strateškog dokumenta novo strateško planiranje u oblastima u kojim su strateški i operativni ciljevi već utvrđeni, ali se može izbjeći njihova potencijalna kolizija, koja bi dalje u praktičnoj primjeni vodila do nemogućnosti realizacije pojedinačnih ciljeva. S tim u vezi, nisu osnovani navodi podnosioca sugestije da strateški dokumenti koji su obuhvaćeni Strategijom razvoja pomorske privrede nisu dovedeni u vezu sa istom i da nemaju neki poseban značaj. Naprotiv, iz svake pojedinačne strategije čiji presjek je prikazan u Strategiji, obrađivač je upravo izdvojio segmente koji jesu u najbližoj vezi sa Strategijom razvoja pomorske privrede. Pored navedenog, obrađivač je i kroz operativne i strateške ciljeve, kao i kroz aktivnosti, vrlo konkretno doveo u vezu strateška opredjeljenja iz pojedinačnih strateških dokumenata sa strateškim i operativnim ciljevima sadržanim u ovom strateškom dokumentu. Primjera radi, upućujemo podnosioca sugestije na primjer Strategije ribarstva Crne Gore za period 2015-2020. godine koja, kako je obrađivač konkretno i naveo u poglavlju B.2.5. kao jedno od strateških opredjeljenja definiše potrebu obezbjeđivanja kopnene infrastrukture (luka, mjesta iskrcanja, skladišni prostori). Obrađivač Strategije razvoja pomorske privrede 2020-2030. godine kao Strateški cilj broj 1 definisao je Povećanje doprinosa pomorske privrede i povezanih djelatnosti sveukupnom ekonomskom razvoju. Upravo kroz proces dovođenja u vezu strateškog cilja definisanog Strategijom ribarstva Crne Gore za period 2015-2020. godine sa Strategijom razvoja pomorske privrede Crne Gore, obrađivač ovog strateškog dokumenta definisao je Akcionim planom pod oznakom aktivnosti 1.1.13 Obezbjeđivanje adekvatnih prihvatnih kapaciteta za ribarsku flotu. Bližom razradom predmetne aktivnosti, obrađivač je ukazao na činjenicu da je u cilju razvoja ribarstva neophodno obezbijediti odgovarajuću logistiku na obali, što podrazumijeva uspostavljanje infrastrukture za ribarstvo na obali, tj. uspostavljanje mjesta prvog iskrcanja, mjesta prve prodaje, mjesta za vez ribarskih brodova u lukama, mjesta za remont ribarskih brodova i tzv. ribarske kućice, te je pored navedenog definisao i indikator rezultata, nosioce aktivnosti, procjenu potrebnih finansijskih sredstava, potencijalne izvore finansiranja, kao i vremensku dinamiku realizacije.

Primjedba, predlog, sugestija br. 69:

Poglavlju B3 Analiza institucionalnog okvira - čini se da tekst ne odgovara naslovu.

Postavlja se pitanje da li je ovakav način pisanja dozvoljen u ovako važnom strateškom dokumentu. Stiče se utisak da su pojedini djelovi teksta uzeti sa sajta: <http://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/MEPC/Pages/MEPC-74thsession.aspx> i prevedene.

(Univerzitet Crne Gore, Pomorski fakultet Kotor)

Odgovor obrađivača:

Sugestija se djelimično prihvata.

U odnosu na Sugestiju podnosioca primjedbe da naslov pogavlja B3 Strategije razvoja pomorske privrede ne korespondira njegovom sadržaju, a imajući u vidu da je podnosilac sugestije istu dalje elaborirao u okviru sugestije pod rednim brojem br. 74, iz koje se može zaključiti da je predlog podnosioca da ovo poglavlje treba da nosi naziv Analiza zakonodavnog, a ne Analiza institucionalnog okvira, obrađivač navodi se da su pod ovim poglavljem obrađena sljedeća pitanja:

B.3.1 Institucionalni razvoj pomorskog tržišta - usklađenost kao faktor troškova

B.3.2 Odluke u vezi sa politikom GHG: Smanjenje emisije gasova staklene bašte sa brodova

B.3.3 Odluke o zahtjevima energetske efikasnosti

B.3.4 Obavezan sistem prikupljanja podataka o potrošnji goriva na brodovima

B.3.5 Primjena granice sumpora do 2020. godine - Odobrena zabrana za neusaglašena goriva

B.3.6 Primjena BWM konvencije

B.3.7 Operativni / finansijski uticaj zakonodavnog okvira

B.3.8 Institucionalno okruženje u Crnoj Gori – postojeći regulatorni okvir

B.3.8.1 Zakon o lukama

B.3.8.2 Zakon o sigurnosti pomorske plovidbe

B.3.8.3 Zakon o moru

B.3.8.4 Zakon o jahtama

B.3.8.5 Zakon o zaštiti mora od zagađivanja sa plovnih objekata

B.3.8.6 Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi iz 1998. godine

B.3.8.7 Zakon o bezbjednosnoj zaštiti brodova i luka

B.3.8.8 Zakon o načinu upisa brodova, plutajućih objekata i instalacija za proizvodnju ugljovodonika u upisnike i stvarnim pravima na brodovima i instalacijama za proizvodnju ugljovodonika

B.3.9 Zakon o zaštiti vazduha

B.3.10 IMO konvencije i protokoli

B.3.11 Rezime: Specifičnosti crnogorskog pomorskog zakonodavnog okvira u odnosu na zakone EU, IMO (Međunarodna pomorska organizacija) i druge konvencije.

Obrađivač je dodatno analizirao pojam institucionalnog okvira kako bi se u konačnom opredijelio da li je predmetna sugestija opravdana.

Etimološki gledano termin institucija potiče od latinske riječi instituere koja u našem jeziku najbliže prevodi riječima staviti ili osnovati. Po definiciji, institucija predstavlja sistem odvijanja društvenih odnosa, odnosno stabilizovan način ponašanja u cilju ostvarivanja određenih društvenih ciljeva. U tom kontekstu, primjera radi na engleskom govornom području termin Institutional Framework ima sljedeća značenja:

1. Sistem zakona, pravila, postupaka, ustanova i zainteresovanih strana sa sopstvenim ulogama i normama koje oblikuju socioekonomsku aktivnost;
2. Skup pravnih, ekonomskih, kulturoloških i društvenih normi koje imaju ključnu ulogu na određenom geografskom području i uslovljavaju aktivnosti institucija, pojedinaca i privrednih subjekata na određenom području;
3. Otvorena pitanja od neposrednog značaja za strateško upravljanje visokoškolskim obrazovnim institucijama.

Sa iznesenih razloga, obrađivač zaključuje da naslov poglavlja B.3 u potpunosti odgovara svom sadržaju. U prilog tome ide i činjenica da je zakonodavni okvir, koji je podstakao podnosioca da da konkretnu sugestiju, analiziran pod podpoglavljem koje u nacrtu teksta Strategije nosi naziv B.3.8 Institucionalno okruženje u Crnoj Gori – postojeći regulatorni okvir. Dakle, jasno je dat naglasak na regulatorni okvir.

Međutim, obrađivač je imao u vidu da se u svakodnevnom jeziku ovaj termin najčešće vezuje za ustanove, javne službe ili državne organe, a ne i za pravni, zakonodavni ili regulatorni okvir.

Dalje, obrađivač je u dijelu strateškog dokumenta koji se odnosi na metodologiju izrade iste naveo da je poseban akcenat stavljen na atraktivnost Strategije tako da ista bude razumljiva za širu javnost. U tom smislu, predmetna sugestija se djelimično prihvata pa B.3 poglavlje strateškog dokumenta sada nosi naziv: Analiza pravnog i regulatornog okvira.

U odnosu na primjedbu koja se odnosi da su pojedini djelovi teksta uzeti sa sajta Međunarodne pomorske organizacije, koje je Crna Gora član, <http://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/MEPC/Pages/MEPC-74thsession.aspx> i prevedeni, navodi se da se radi o zvaničnom izvještaju sa 74. Sjednice IMO Komiteta za zaštitu životne sredine (MEPC), te da isti nije preveden, kako to podnosilac navodi, već da su u strategiji ukratko analizirane najvažnije tačke dnevnog reda, odnosno odluke koje utiču na globalnu pomorsku industriju, a time i na crnogorsku pomorsku privredu.

Primjedba, predlog, sugestija br. 70:

U ovako značajnom strateškom dokumentu, ne smije da stoji konstatacija koja je netačna, citiram..."Konvencija Ujedinjenih nacija o pravu mora iz 1982. godine potpisana je 1982. godine u Montego Bay-u (Jamajka), a stupila je na snagu 1984. godine,...". Potrebno je ispraviti datum stupanja na snagu UNCLOS. (*Univerzitet Crne Gore, Pomorski fakultet Kotor*)

Odgovor obrađivača:

Primjedba se prihvata. Strateški dokument je korigovan u dijelu koji se odnosi na godinu stupanja na snagu Konvencije Ujedinjenih nacija o pravu mora iz 1982. godine.

Primjedba, predlog, sugestija br. 71:

Poglavlje B.3.8 Institucionalno okruženje u Crnoj Gori - Postojeći regulatorni okvir dobro bi bilo preurediti u cilju njegovog unapređenja. Naime naziv ovog dijela nije baš najbolje rješenje, mišljenja smo da bi dobro bilo dovesti ga u vezu sa predmetnom strategijom npr. Pravna regulativa kao determinanta razvoja crnogorske pomorske privrede ili jednostavno Pravni aspekt razvoja crnogorske pomorske privrede (ukoliko naziv Strategije ostane isti). Imajući u vidu da problematika pravnih aspekata razvoja crnogorske pomorske privrede u kontekstu „Plave ekonomije” zauzima značajno mjesto, to bi trebalo decidno navesti. Takođe, aktuelnost navedene problematike posebno dolazi do izražaja s jedne strane ako se ima u vidu da ne postoji nijedan segment pomorstva koji ne zahtijeva jasna međunarodna i nacionalna pravna pravila i s druge strane da pravni propisi ne smiju da budu prepreka i da koče razvoj crnogorske pomorske privrede.

Ipak, imajući u vidu složenost ove materije s jedne strane i naziv predmetne Strategije u ovom dijelu dobro bi bilo detaljnije se osvrnuti na pravnu regulativu morskog brodarstva, luka, ljudske resurse kao osnovnih segmenata pomorske privrede, uz sasvim sumaran osvrt na ostalu pravnu regulativu.

Naravno da je potrebno istaći međunarodnu komponentu pomorskog prava bez koje se pravna regulativa ne može posmatrati, ali tekst bi dobro bilo preformulisati na način što bi se u najkraćim crtama istakla univerzalnost pomorskog prava kroz ukazivanje na sličnosti pravnih normi u pomorskim zakonicima širom svijeta i neminovnost crnogorskog pomorskog zakonodavstva da se prilagodi međunarodnoj regulativi odnosno brojnim međunarodnim konvencijama. Takođe, dobro bi bilo imati u vidu činenicu da se crnogorsko pomorsko zakonodavstvo ne može posmatrati izvan strateškog opredjeljenja Crne Gore da postane članica Evropske unije. Dakle, istaći velike napore Crne Gore kada je u pitanju uskladjivanje crnogorskog zakonodavstva sa pravnom regulativom Evropske unije. Namjerno se ukazuje na velike napore resornog Ministarstva ako se ima u vidu ograničenost ljudskih resursa i lošu situaciju kada je u pitanju pomorsko-pravna struka počev od neprepoznavanja od strane obrazovnih institucija značaja ove problematike pa do ne aktivnosti pojedinih nosioca pomorske struke i privrede. Napomenuli bi da se predmet Pomorsko pravo gotovo i ne izučava na visokoškolskim ustanovama ili ako se izučava izučava se kao izborni predmet. Istina na Pomorskom fakultetu Kotor izučavaju se pomorsko pravni predmeti sa akcentom na pojedine segmente, ali moramo imati u vidu da ova institucija ne obrazuje buduće pravnike. S druge strane nepostojanje naučno stručnog časopisa iz oblasti pomorstva, te deficita pravnika sa pomorskim iskustvom ili pomorskog kadra sa pravnim iskustvom, Udruženja za pomorsko pravo Crne Gore, zatim specijalizovanih sudova koji bi se bavili pomorsko pravnim sporovima itd. svakako nepovoljno utiče na kreiranje crnogorskog pomorskog zakonodavnog okvira.

Nadalje, u ovom dijelu postoje i tipografske greške koje je potrebno ispraviti. Npr. prilikom prvog navodjenja zakona potrebno je navesti broj Službenog lista u kom je isti objavljen, ili rečenica citiramo....,a u kontekstu postojećeg institucionalnog okvira u Crnoj Gori, valja napomenuti da je Ustav” ...kraj citata, Naime, u pitanju je zakonodavni okvir, a nikako institucionalni. Ustav nije institucija, već pravni akt itd.

Prilikom prikazivanja zakonodavnog okvira mišljenja smo da bi trebalo ostati dosledan, tj. ako se autor opredijelio da na ovaj način prikaže zakonodavstvo Crne Gore potrebno je zakone prezentovati na isti način. Nije jasno zašto se u pojedinim zakonima npr. u Zakon o zaštiti mora od zagađenja sa plovniha objekata preciziraju međunarodne konvencije i direktive Evropske unije sa kojim je uskladjen isti, a u drugim zakonima takav pristup nije zauzet ili u Zakonu o načinu upisa brodova, plutajućih objekata i instalacija za proizvodnju ugljovodonika u upisnike i stvarnim pravima na brodovima i instalacijama za proizvodnju ugljovodonika gotovo detaljno analiziraju neke odredbe, a sa drugim zakonima to nije slučaj. Smatramo da je to nedopustivo prilikom izrade ovako važnog strateškog dokumenta koji mora da predstavlja jednu jasnu i sistematično povezanu logičnu cjelinu.

Dobro bi bilo razmisliti u pravcu detaljnijeg prikaza postojećih zakonskih rješenja odnosno zakona koji imaju značaj za razvoj crnogorske pomorske privrede, a ostale zakone posmatrati kroz prizmu “Plave ekonomije” tj. u funkciji održivog razvoja Crne Gore. (*Univerzitet Crne Gore, Pomorski fakultet Kotor*)

Odgovor obrađivača:

Sugestija se prihvata. Poglavlje koje je u nacrtu strateškog dokumenta nosilo naziv B.3.8 Institucionalno okruženje u Crnoj Gori - postojeći regulatorni okvir, sada nosi naziv B3.8 Pravni aspekt razvoja crnogorske pomorske privrede.

Iako i sam podnosilac primjedbe navodi da se radi o izuzetno složenoj materiji, istovremeno sugerišući da se dokument skрати, a u drugom dijelu da ga treba dodatno opteretiti detaljima, obrađivač navodi da poglavlje B.3.8. obrađuje bitne elemente pomorsko-pravnog normativnog okvira posebno se osvrćući na specifičnosti crnogorskog pravnog nasleđa kada je u pitanju, prije svega, pomorsko pravo, ali uvijek u kontekstu Strategije razvoja pomorske privrede i slijedeći ograničenja koja autoru postavlja unaprijed određena metodologija izrade strateškog dokumenta.

Obrađivač posebno navodi da je predmetnom strategijom pridata posebna pažnja pomorskom pravu, te s tim u vezi upućuje podnosioca primjedbe da strateški dokument, između ostalog, predviđa sljedeće aktivnosti: Izrada sveobuhvatnog strateškog dokumenta o ispunjavanju međunarodnih obaveza i odgovornosti Crne Gore kao države zastave, države luke i obalne države, kojom će se izvršiti analiza postojećeg stanja i planirati dopunska implementacija (ako to bude potrebno) odredbi relevantnih međunarodnih konvencija, kodeksa, protokola i rezolucija i EU pravne tekovine. Aktivno učešće crnogorske pomorske administracije u radu Međunarodne pomorske organizacije (IMO), Međunarodne organizacije rada (ILO) i drugih tijela Evropske unije i ne samo (EMSA, IALA, IMSO i dr), formiranje posebne sekcije na zvaničnoj internet prezentaciji Ministarstva saobraćaja i pomorstva koja će sadržati sve nacionalne propise koji uređuju

pomorsko-pravnu materiju, uključujući i međunarodne konvencije i evropske propise koji su transponovani u nacionalno zakonodavstvo i dr.

U dijelu primjedbe koja se odnosi na termin institucionalni okvir, obrađivač je svoj stav dao u odgovoru na sugestiju br. 74, gore.

Primjedba, predlog, sugestija br. 72:

U dijelu B.3.10 IMO konvencije i protokoli – prikazan je spisak IMO konvencija koje obavezuju Crnu Goru sa aspekta sigurnosti, bezbjednosti i zaštite morske sredine sa plovnih objekata. Mišljenja smo da bi trebalo ukazati i na međunarodnu regulativu iz pomorskog imovinskog prava, koja je i te kako značajna za razvoj pomorske privrede odnosno brodarstva Crne Gore. *(Univerzitet Crne Gore, Pomorski fakultet Kotor)*

Odgovor obrađivača:

Sugestija se ne prihvata.

Obrađivač u strateškom dokumentu ukazuje na potrebu za uređenjem obligaciono-pravnih odnosa. Crna Gora nakon obnove državnosti nije pristupila nijednoj Međunarodnoj konvenciji pomorskog privatnog imovinskog prava, osim onih kojima je pristupila sukcesijom, a te malobrojne konvencije nisu podložne brzim izmjenama što je karakteristično za IMO konvencije. S tim u vezi, nameće se potreba za formiranjem operativnog tima, odnosno radnog tijela, koji bi popisao i pratio međunarodne konvencije, prije svega one iz pomorskog privatnog imovinskog prava kojima treba pristupiti kako bi se stvorio unificirani pomorsko-pravni okvir koji bi zasigurno predstavljao polaznu osnovu za unaprjeđenje konkurentnosti crnogorske pomorske privrede. Nadalje i u kontekstu strateškog planiranja, potrebno je dodatno kadrovski ojačati kapacitete pomorskih upravnih organa jer je vidljivo da isti ne zapošljavaju dovoljan broj usko kvalifikovanih kadrova koji bi odgovorili izazovima koje postavlja ovaj strateški dokument.

Dakle, obrađivač opet navodi da je predmetnom strategijom pridata posebna pažnja pomorskom pravu, te s tim u vezi upućuje podnosioca primjedbe da strateški dokument, između ostalog, predviđa sljedeće aktivnosti: Izrada sveobuhvatnog strateškog dokumenta o ispunjavanju međunarodnih obaveza i odgovornosti Crne Gore kao države zastave, države luke i obalne države, kojom će se izvršiti analiza postojećeg stanja i planirati dopunska implementacija (ako to bude potrebno) odredbi relevantnih međunarodnih konvencija, kodeksa, protokola i rezolucija i EU pravne tekovine. Aktivno učešće crnogorske pomorske administracije u radu Međunarodne pomorske organizacije (IMO), Međunarodne organizacije rada (ILO) i drugih tijela Evropske unije i ne samo (EMSA, IALA, IMSO i dr), formiranje posebne sekcije na zvaničnoj internet prezentaciji Ministarstva saobraćaja i pomorstva koja će sadržati sve nacionalne propise koji uređuju pomorsko-pravnu materiju, uključujući i međunarodne konvencije i evropske propise koji su transponovani u nacionalno zakonodavstvo i dr. Dakle, realizacija navedenih aktivnosti podrazumijeva formiranje operativnog tima, odnosno radnog tijela, koji će popisati i pratiti međunarodne konvencije, uključujući one iz pomorskog imovinskog prava kojima treba pristupiti

kako bi se stvorio unificirani pomorsko-pravni okvir koji bi zasigurno predstavljao polaznu osnovu za unaprjeđenje konkurentnosti crnogorske pomorske privrede.

Primjedba, predlog, sugestija br. 73:

Poglavlje B. 3.1. Rezime: Specifičnosti crnogorskog pomorskog zakonodavnog okvira u odnosu na zakone EU, IMO (Međunarodna pomorska organizacija) i druge konvencije - svakako da zaslužuje pozitivnu ocjenu, mada trebalo bi ga revidirati npr. tačka pod (b) nikako se ne može biti specifična za crnogorsko pomorsko zakonodavstvo itd. Naime ne može se reći da je specifičnost to što je Crna Gora citiramo...” prihvatila sva prava i obaveze koje iz toga proizilaze” ...Misli se na članstvo u IMO.... “u tom smislu, može se kazati da Crna Gora primjenjuje većinu međunarodnih pravnih normi i preporuka koje se odnose na pomorsko upravno pravo”. To nije specifičnost za Crnu Goru, već obaveza svih država, uključujući i Crnu Goru. (*Univerzitet Crne Gore, Pomorski fakultet Kotor*)

Odgovor obrađivača:

Sugestija se ne prihvata.

Obrađivač navodi da odnosni dio strateškog dokumenta glasi da Crna Gora primjenjuje većinu međunarodnih pravnih normi i preporuka koje se odnose na pomorsko upravno pravo. Obzirom da je akcenat stavljen na riječ preporuka, koja nije imperativnog karaktera, sugestija se odbija kao neosnovana.

Primjedba, predlog, sugestija br. 74:

Dio B 3.11. Rezime Pod tačkom “h” se, između ostalog, kaže:“Predmetni akcioni plan predviđjeće aktivnosti koje se odnose na dalje unaprjeđenje i ažuriranje Infromacionog sistema za pomorstvo, odnosno elektronske baze podataka o pomorcima, izdatim pomorskim dokumentima i ovlašćenjima o osposobljenosti i o njihovom plovidbenom stažu; eventualno revidiranje kriterijuma i načina kontrole obrazovnih institucija koje se bave obrazovanjem pomoraca, kao i centara za obuku pomoraca; usaglašavanje nadležnosti između nadležnih Ministarstava, po pitanju obrazovanja, obuke, socijalne i zdravstvene zaštite pomoraca;”
Mišljenja smo da bi revidiranje kriterijuma i načina kontrole moralo biti obavezno obavljeno, a ne eventualno. Sadašnje stanje nije zadovoljavajuće, tako da bi riječ „eventualno“ trebalo brisati. (*Univerzitet Crne Gore, Pomorski fakultet Kotor*)

Odgovor obrađivača:

Sugestija se prihvata.

Strateški dokument je izmijenjen na način da je brisana riječ eventualno u kontekstu revidiranja kriterijuma i načina kontrole obrazovnih institucija koje se bave obrazovanjem pomoraca, kao i centara za obuku pomoraca.

Primjedba, predlog, sugestija br. 75:

Dio B 5.1.8 Pomorsko obrazovanje

Pasus „Visokoškolsko obrazovanje u Crnoj Gori pored obrazovnih profila za nautičare i brodomašince nudi obrazovne profile za menadžment u pomorstvu, lučki menadžment i nautički turizam u okviru četiri fakulteta“ treba da bude precizniji (između ostalog nijesu navedeni kako treba obrazovni profili na Pomorskom fakultetu Kotor). Jedna od formulacija bi mogla da bude: Visokoškolsko obrazovanje kada je pomorstvo u pitanju u Crnoj Gori se sprovodi na Fakultetu za pomorstvo Kotor Univerziteta Crne Gore i privatnom univerzitetu Adriatik (Pomorski fakultet Bar, Fakultet za mediteranske poslovne studije Tivat i Fakultet za mediteranske poslovne studije Ulcinj). Naziv fakulteta Univerziteta Crne Gore na kojem se školuje pomorski kadar je Pomorski fakultet Kotor, pa shodno tome treba napraviti ispravke u tekstu gdje se navodi kao Pomorski fakultet u Kotoru. Takođe iznosimo primjedbu da najstarija visokoškolska ustanova u Crnoj Gori zaslužuje bolje predstavljanje od predloženog na str. 68. Ukoliko prihvatite ovu sugestiju bićemo vam na raspolaganju da dostavimo adekvatan tekst koji na pravi način reprezentuje Pomorski fakultet Kotor. Na str. 68 gdje se pominju obuke pomoraca treba jasnije formulisati gdje se izvode obuke pomoraca i tačno navesti nazive. Smatramo da ne treba praviti podjelu po gradovima, već nabrojati centre odnosno srednje škole i fakultete na kojima se sprovodi obuka.

Formulacija bi mogla da bude i ovako:

Osim institucija formalnog obrazovanja crnogorski i drugi pomorci mogu pohađati obuke neophodne za napredovanje u karijeri:

- na Pomorskom fakultetu Kotor,
- u Srednjoj pomorskoj školi u Kotoru,
- Trening centar Azalea,

...i navesti sve institucije i trening centre koje vrše obuku pomoraca. (*Univerzitet Crne Gore, Pomorski fakultet Kotor*)

Odgovor obrađivača:

Sugestija se prihvata i sadržaj strateškog dokumenta je korigovan s tim u vezi.

Primjedba, predlog, sugestija br. 76:

Dio B 5.1.9 Institucije za istraživanje, inovacije i razvoj u sektoru pomorstva

U prvom pasusu, str. 68 rečenica “Najznačajnije naučno-istraživačke ustanove u sektoru pomorstva su Fakultet za pomorstvo Kotor i Institut za biologiju mora Kotor” treba preformulisati shodno primjedbi iz prethodne tačke:

“Najznačajnije naučno-istraživačke ustanove u sektoru pomorstva su na Univerzitetu Crne Gore i to Pomorski fakultet Kotor i Institut za biologiju mora Kotor”.

U drugom pasusu na str. 68 nije potrebno ponavljati rečenicu vezanu za osnivanje Pomorskog fakulteta Kotor koja se nalazi na ovoj istoj strani u drugom pasusu. Takođe u ovoj sekciji nema

mjesta ponavljanju vezanom za obrazovanje kadra u pomorstvu već treba dati akcenat na naučno istraživačkom radu odnosno projektima koji su na ovoj instituciji odrađeni ili su u toku. Pored projektnih aktivnosti na Pomorskom fakultetu Kotor se nalaze laboratorije koje mogu imati značajnu ulogu u pojedinim segmentima razvoja pomorske privrede (npr. Laboratorija za goriva). Ukoliko prihvatite ovu sugestiju bićemo vam na raspolaganju da dostavimo adekvatan tekst koji na pravi način reprezentuje naučno istraživački rad.

Takođe smatramo da zbog značaja istraživanja koje sprovodi više značaja (u ovom slučaju prostora) treba dati Institutu za biologiju mora Kotor, te im poslati zahtjev za dostavljanjem odgovarajućih informacija. *(Univerzitet Crne Gore, Pomorski fakultet Kotor)*

Odgovor obrađivača:

Sugestija se prihvata i sadržaj strateškog dokumenta je korigovan s tim u vezi.

Primjedba, predlog, sugestija br. 77:

Dio 1.5 Akcioni plan za 2020-2021, dio 1.4.8 u bližem opisu aktivnosti između ostalog navodi „eventualno revidiranje kriterijuma i načina kontrole obrazovnih institucija koje se bave obrazovanjem pomoraca“ - već smo iskazali stav po pitanju „eventualnog“ revidiranja kriterijuma. Jasno da se ovaj akcioni plan samo predstavlja u predmetnoj strategiji. Riječ „eventualno“ treba ukloniti ukoliko se odlučite da obrazovanju i obukama pomoraca date više značaja nego što je to sada slučaj!

Smatramo da u jednoj strategiji koja se bavi problematikom pomorstva treba obrazovanju pomorskog kadra i naučno - istraživačkom radu koji je osnov za razvoj svake privrede dati više značaja, pogotovu u dijelu koji se odnosi na strateške ciljeve. Jasno je istaknuta potreba za obrazovanjem i obukom administracije, ali se ne stiče utisak da jasan način kako to treba uraditi. *(Univerzitet Crne Gore, Pomorski fakultet Kotor)*

Odgovor obrađivača:

Sugestija se prihvata i sadržaj strateškog dokumenta je korigovan s tim u vezi.

Primjedba, predlog, sugestija br. 78:

Dio D 1. 3., Ref.br. 1.1.9.

“Konstantno raditi na unaprjeđenju efikasnosti i kvalitetu pružanja primarnih lučkih usluga radi obezbjeđivanja konkurentnosti crnogorskih luka u odnosu na luke regiona”. Mišljenja smo da je pojam „konstantno raditi“ u potpunosti neodređen i da bi trebalo tačno navesti koje su to radnje koje bi dovele do zadatih ciljeva. *(Univerzitet Crne Gore, Pomorski fakultet Kotor)*

Odgovor obrađivača:

Sugestija se ne prihvata.

Strateški cilj Povećanje doprinosa pomorske privrede i povezanih djelatnosti sveukupnom ekonomskom razvoju trebao bi biti postignut realizacijom Operativnog cilja koji se odnosi na postizanje održivog rasta i konkurentnosti u lučkom sektoru. Realizacija navedenih ciljeva uslovljena je prethodnom aktivnošću koja podrazumijeva konstantan rad na unaprjeđenju efikasnosti i kvalitetu pružanja primarnih lučkih usluga radi obezbjeđivanja konkurentnosti crnogorskih luka u odnosu na luke regiona. Imajući u vidu ne samo strateški, nego i operativni cilj koji se mogu jedino dugoročno i posmatrati, van strogo definisanog vremenskog okvira, evidentno je da je upravo termin "kontinuiran" pogodan da iskaže jasno i nedvosmisleno opredjeljenje da se u kontinuitetu, a ne samo u određenom vremenskom okviru, kroz postizanje održivog rasta i konkurentnosti u lučkom sektoru poveća doprinos pomorske privrede i povezanih djelatnosti sveukupnom ekonomskom razvoju.

Primjedba, predlog, sugestija br. 79:

Dio D 1. 3., Ref.br. 1.1.16.

"Izrada analize o potencijalima korišćenja hidroaviona za prevoz putnika i operacije traganja i spašavanja na moru i potrebama izgradnje prihvatnih kapaciteta i zavisno od rezultata analize preduzimanje konkretnih aktivnosti s tim u vezi".

Trebalo bi pristupiti izradi ovakvog zakonskog akta i to što hitnije, s obzirom na rok koji je dat za izradu ove analize - kraj tekuće godine. (*Univerzitet Crne Gore, Pomorski fakultet Kotor*)

Odgovor obrađivača: Sugestija se ne prihvata.

Analiza o potencijalima korišćenja hidroaviona za prevoz putnika i operacije traganja i spašavanja na moru i potrebama izgradnje prihvatnih kapaciteta opredijeliće dalje aktivnosti koje je potrebno realizovati u cilju valorizovanja potencijala hidroaviona na najbolji mogući način. Dodatno, predmetna Analiza daće odgovor na pitanje eventualnog dodatnog normativno-pravnog regulisanja prevoza putnika i stvari, kao i operacija traganja i spašavanja na moru hidroavionima.

Primjedba, predlog, sugestija br. 80:

Dio D 1. 3., Ref.br. 1.4.5.

"Podržati nabavku RO-RO putničkog broda u cilju obavljanja međunarodnog pomorskog saobraćaja i nesmetanog linijskog prevoza robe i putnika između Crne Gore i drugih zemalja regiona od strane domaćih brodara".Ovdje je u potpunosti nejasna i nedefinisana riječ „podržati“. Nije jasno kako i na koji način to uraditi. Zbog velike važnosti ove teme, bilo bi dobro razmotriti eventualne subvencije od strane države Crne Gore, pa smatramo da ovu tačku treba preformulisati. (*Univerzitet Crne Gore, Pomorski fakultet Kotor*)

Odgovor obrađivača: Sugestija se ne prihvata.

Obrađivač smatra da je u kontekstu strateškog opredjeljenja podrška nabavci RO-RO putničkog broda u cilju obavljanja međunarodnog pomorskog saobraćaja i nesmetanog linijskog prevoza robe i putnika između Crne Gore i drugih zemalja regiona od strane domaćih brodara u potpunosti primjerena. Preciznije određenje termina ne bi bilo primjereno, imajući u vidu da Država ne posjeduje učešće u akcijskom kapitalu u svim domaćim brodarskim društvima, te da ne može na istovjetan način pružati određene vidove podrške brodarima. S druge strane, strateški cilj nije podrška samo onim brodarskim društvima u kojima je Država većinski vlasnik, nego je definisana na nivou generalne mjere koja bi trebala podstaći i ostale domaće brodare da eventualno sagledaju isplativost nabavke RO-RO putničkog broda.

Subvencije od strane Države ili eventualna državna pomoć već su regulisani pozitivno-pravnim propisima, te shodno tome ni u kom slučaju ne mogu biti predmet strateškog opredjeljenja, posebno imajući u vidu zakonska ograničenja koja egzistiraju po pitanju državne pomoći.

Primjedba, predlog, sugestija br. 81:

Dio D 1. 3., Ref.br. 1.5.2.

“Stvaranje uslova za uravnoteženu preraspodjelu prihvata brodova na kružnim putovanjima između trgovačkih luka od nacionalnog značaja”.

Mišljenja smo da je ova tačka nepotrebna, jer ovo je pitanje ponude i potražnje na turističkom tržištu. Jedino rješenje je uvođenje nekih propisa koji bi mogli regulisati ovu tematiku, ali to bi bilo krajnje rizično s aspekta smanjenja zainteresovanosti kompanija u čijem su vlasništvu brodovi - kruzeri koji posjećuju Crnu Goru. (*Univerzitet Crne Gore, Pomorski fakultet Kotor*)

Odgovor obrađivača:

Sugestija se ne prihvata.

Obrađivač ne dijeli mišljenje podnosioca sugestije da je predložena aktivnost nepotrebna, prvenstveno ako se uzme u obzir broj brodova na kružnim putovanjima koji na godišnjem nivou uplove u teritorijalne vode Crne Gore. Takođe, obrađivač ne nalazi opravdanom sugestiju da se pitanje raspodjele prihvata brodova na kružnim putovanjima može vršiti kroz zakonski okvir, niti je saglasan sa komentaram da je pitanje preraspodjele prihvata brodova isključivo pitanje ponude i tražnje na turističkom tržištu. Pažljivim čitanjem Strategije razvoja pomorske privrede, da se uočiti da je obrađivač vrlo konkretno predložio određene investicione projekte na lučkom području Luke Bar, kao što je npr. produženje operativne obale na Gatu V. Dodatno, planirane su i određene aktivnosti koje podrazumijevaju produbljivanje dna u cilju omogućavanja uplovljenja brodova sa većim gazom. Osim toga, Strategija predviđa izradu Analize optimizacije pomorskog saobraćaja u Bokokotorskom zalivu, što implicira moguća ograničenja u pogledu broja uplovljenja i kategorije plovnih objekata u ovom osjetljivom području, što su već uradile neke obalne države koje imaju razvijen kruzning turizam u ekološki osjetljivim područjima.

Primjedba, predlog, sugestija br. 82:

Dio D 1. 3., Ref.br. 2.1.2.

“Aktivno učešće crnogorske pomorske administracije u radu Međunarodne pomorske organizacije (IMO), Međunarodne organizacije rada (ILO) i drugih tijela Evropske unije i ne samo (EMSA, IALA, IMSO i dr)”.

Mišljenja smo da u ovoj tački nije dovoljno samo „aktivno učešće“, već bi trebalo da se doda i obavezno informisanje svih relevantnih subjekata u pomorskoj privredi Crne Gore o svim aktivnostima koje su u toku u pomenutim organizacijama (IMO, ILO i dr). Na ovaj način bi se obezbjedila pravovremena informisanost svih učesnika u pomorskoj privredi Crne Gore, kako bi isti mogli blagovremeno djelovati. Ovo do sada nije bio slučaj. *(Univerzitet Crne Gore, Pomorski fakultet Kotor)*

Odgovor obrađivača:

Sugestija se prihvata i sadržaj strateškog dokumenta je korigovan s tim u vezi.

Iako su u okviru strateškog cilja br. 3 veća uključenost civilnog sektora, a naročito strukovnih nevladinih udruženja, u svim procesima koji prethode donošenju strateških odluka, normativnih akata, predlaganja sistemskih rješenja za prevazilaženje izazova u sektoru pomorske privrede, odnosno operativnog cilja br. 3.1 Povećanje medijske zastupljenosti svih aktivnosti pomorske administracije Crne Gore u cilju aktivnog uključivanja civilnog društva u razvojne procese crnogorske pomorske privrede, strateškim dokumentom predviđena aktivnosti 3.1.1 Upućivanje javnog poziva zainteresovanoj javnosti prije otpočinjanja izrade nacrtu zakona, strategija ili programa, da crnogorskoj pomorskoj administraciji već u pripremljenoj fazi dostave svoje prijedloge i sugestije, 3.1.2 Kontinuirana saradnja sa Privrednom komorom Crne Gore, Savjetom za konkurentnost, Zajednicom opština, poslovnim asocijacijama u procesu kreiranja sektorskih politika i razvojnih pravaca u sektoru pomorske privrede, 3.1.3 Intenzivna medijska zastupljenost pomorske administracije u cilju promovisanja sektorske politike kako bi civilni sektor mogao aktivno participirati u relevantnim konsultativnim procesima, obrađivač predmetnu sugestiju nalazi opravdanom.

Primjedba, predlog, sugestija br. 83:

Dio D 1. 3., Ref.br. 2.2.7.

“Modernizovati službu za traganje i spašavanje na moru po načelu povećanja efikasnosti. Unaprijediti interregionalnu saradnju u akcijama traganja i spašavanja sa susjednim zemljama u skladu sa međunarodnim sporazumima”.

U međunarodnoj konvenciji Traganja i spašavanja (International Convention on Maritime Search and Rescue (SAR)) savjetuje se susjednim državama da, u smislu efikasnosti svog rada i smanjenja troškova, razvijaju bilateralne sporazume o saradnji. Iz ovog razloga, predlažemo da tačka glasi: „Modernizovati službu za traganje i spašavanje na moru po načelu povećanja efikasnosti. Unaprijediti interregionalnu saradnju u akcijama traganja i spašavanja sa susjednim zemljama u skladu sa bilateralnim sporazumima“. *(Univerzitet Crne Gore, Pomorski fakultet Kotor)*

Odgovor obrađivača:

Sugestija se ne prihvata. Međunarodni sporazum obuhvata i bilateralne sporazume koji se navode u SAR konvenciji.

Primjedba, predlog, sugestija br. 84:

Dio D 1.3., Ref.br. 2.2.8.

“Izrada aplikacije za nautičare koja aktivira pozive na pomoć sa mobilnog telefona”

Mišljenja smo da je ova tačka nepotrebna, jer već postoji besplatni poziv za pomoć na moru - 129. (*Univerzitet Crne Gore, Pomorski fakultet Kotor*)

Odgovor obrađivača:

Sugestija se ne prihvata.

Aplikacija je predviđena strateškim dokumentom u okviru realizacije operativnog cilja 2.2 Unaprijediti sigurnost pomorske plovidbe i sigurnost ljudskih života i imovine na moru, te bezbjednost lučkih postrojenja i brodova, odnosno aktivnošću br. 2.2 Izrada i održavanje aplikacije za nautičare koja aktivira pozive na pomoć sa mobilnog telefona, ne podrazumijeva samo besplatan poziv u pomoć, već ista pruža svojim korisnicima informacije o svim lukama/vezovima na crnogorskom primorju, vremensku prognozu, osnovna pravila o navigaciji na moru, mrežnu uvezanost sa drugim plovilima koja koriste aplikaciju, GPS praćenje itd. Na ovaj način, doprinijeće se sigurnosti pomorske plovidbe i zaštiti ljudskih života i imovine na moru.

Primjedba, predlog, sugestija br. 85:

Strategijom nisu obuhvaćena privezišta u Bokokotorskom zalivu za jahte čiji je upravljač JP Morsko dobro. Ukupni kapacitet ovih privezišta je 455 vezova za privez plovnih objekata (jahti), a jedan od vezova može prihvatiti jahtu dužine od čak 131m. Promjenom Sistema upravljanja, postavlja se pitanje ko će u budućnosti vršiti nadzor, primjenu sigurnosnih i bezbjednosnih propisa i mjera zaštite životne sredine za ova privezišta. (*Asocijacija Marina Crne Gore*)

Odgovor obrađivača:

Dostavljeni komentar nema, po svojoj prirodi, karakter primjedbe, predloga ili sugestije, te se obrađivač prema istom nije mogao odrediti. Međutim, u namjeri da se kroz proces javne rasprave daju sva pojašnjenja u najvećoj mogućoj mjeri, obrađivač ukazuje na nekoliko relevantnih činjenica koje mogu biti od značaja za bolje razumijevanje normativnog okvira na koji ukazuje podnosilac. Naime, pozitivno-pravnim propisima koji tretiraju predmetnu oblast (Zakon o lukama, Zakon o sigurnosti pomorske plovidbe, Zakon o zaštiti mora od zagađenja sa plovnih objekata itd.) uređena su pitanja na koja podnosilac ovdje ukazuje. Promjena sistema upravljanja (iako nije precizno navedeno od strane podnosioca, ali obrađivač pretpostavlja da se misli na uspostavljanje centralizovanog upravljanja lukama) ne može, po prirodi stvari, imati značajnog uticaja na navedeno iz više razloga. U prvom redu, izmjene u upravljanju lukama koje su predložene predmetnim strateškim dokumentom (a biće provedene kroz izmjenu Zakona o lukama), odnose se isključivo na upravljanje lukama i to na način da će izmjena zakonskog okvira voditi ka tome da Uprava pomorske sigurnosti i upravljanja lukama preuzme od Javnog preduzeća

za upravljanje morskim dobrom Crne Gore upravljanje lukama od lokalnog značaja. Nakon ovih izmjena, Uprava pomorske sigurnosti i upravljanja lukama upravljaće ne samo lukama od nacionalnog značaja (kao što je to sada slučaj), nego i lukama od lokalnog značaja (kojima sada upravlja JPMD). Luka je, shodno zakonskom određenju, objekat na lučkom području koji se sastoji od lučke infrastrukture i suprastrukture, namijenjen za pružanje lučkih usluga i obavljanje drugih djelatnosti koje su sa njima u privrednoj, saobraćajnoj ili tehnološkoj vezi. Privezište je, shodno postojećem normativnom okviru, dio luke namijenjen za prihvatanje i siguran vez plovnih objekata, izvan operativne obale. Imajući u vidu da će donošenjem novog Zakona o lukama biti redefinisano pitanje upravljanja lukama, obrađivač će, podrazumijeva se, voditi računa o tome da predloženi koncept na odgovarajući način prepozna i prateću infrastrukturu u lukama i izvan operativne obale, te upravljanje istom definiše na način koji u će u praktičnoj primjeni biti što funkcionalniji.

Primjedba, predlog, sugestija br. 86:

Pregledom strateških i operativnih ciljeva strategije ustanovljene su aktivnosti, za koje smatramo da ih je nemoguće primjeniti dok se ne ustanove slijedeći ulazni podaci:

- S.W.O.T analizom su ustanovljene slabosti u vidu nerazvijenog sistema za prihvatanje i zbrinjavanje broskog otpada i ostatka tereta kao i nedovoljni kapaciteti i tehnička opremljenost za postupanje u slučaju zagađenja i ostalih vanrednih situacija.

U daljem tekstu studije naznačeno je da će se ojačati državni kapaciteti, ali ne i luke (koncesionari) i da ovu opremu luke same moraju nabavljati. Koncesionari luka u Crnoj Gori su i do sada sami nabavljali ovu opremu i za to nisu dobijali pomoć države u vidu subvencija. Smatramo da se ovakva praksa mora izmijeniti, i da država treba da ubuduće više pomaže koncesionare kada je u pitanju povećanje kapaciteta za sprječavanje zagađenja mora sa plovnih objekata.

Takođe, kako privezišta i pristaništa nisu obuhvaćena strategijom, postavlja se pitanje da li će se Zakon o zaštiti mora od zagađenja sa plovnih objekata kao i Nacionalni plan reagovanja u slučaju zagađenja primjenjivati i ovdje i ko će vršiti nadzor nad opremom. Napominjemo da je Strategijom predviđeno i uspostavljanje nautičkih sidrišta i uslovi boravka na istim. Kako je predlogom Zakona o sigurnosti pomorske plovidbe ovo već definisano, smatramo da je mnogo bolje zakonom definisati termine "sidrište luke" i "zone zabranjene za sidrenje".

Sidrište luke je uređeni i obilježeni dio mora namijenjen sidrenju brodova i drugih plovnih objekata, radi dobijanja dozvole slobodnog saobraćaja ili čekanja slobodnog veza u luci.

Zone zabranjenog sidrenja su djelovi mora ispod kojih se nalaze podvodni kablovi ili cjevovodi, zaštićene biljne vrste kao i mjesta gdje bi se sidrenjem ugrozila sigurnost plovidbe. Zone zabranjenog sidrenja određuje Ministarstvo u saradnji sa organom uprave nadležnim za hidrografsku djelatnost. Određivanje zona zabranjenih za sidrenje mora biti predmet javne rasprave.

Ostale zone na moru proglasiti zonama dozvoljenim za sidrenje jahti kao i plovnih objekata za sport i rekreaciju.

Smatramo da je jako bitno napomenuti da su strategijom definisane i nove nadležnosti Uprave pomorske sigurnosti i upravljanja lukama, nije decidno pojašnjeno da li će ova promjena uticati na operatere tj. korisnike luka, kako u zakonodavnom, operativnom ili pak finansijskom smislu.
(Asocijacija Marina Crne Gore)

Odgovor obrađivača: Sugestija se ne prihvata.

U dijelu koji se odnosi na subvencije koncesionarima za prihvata i zbrinjavanje broskog otpada i ostataka tereta, upućujemo podnosioca sugestije na već postojeća zakonska rješenja koja nedvosmisleno utvrđuju obaveze korisnika luke u odnosu na prihvata i rukovanje otpadom, otpadnim uljem, ostacima tereta i talogom iz balastnih tankova u lukama. Tako je Zakonom o zaštiti mora od zagađenja sa plovnih objekata članom 51 propisano da je korisnik luke dužan da opremi luku uređajima za prihvata i rukovanje otpadom, otpadnim uljem, ostacima tereta i talogom iz balastnih tankova sa plovnih objekata, u skladu sa međunarodnim i domaćim propisima kojima se uređuje sprječavanje zagađivanja životne sredine s brodova, zaštita morske sredine i priobalnog područja i civilna odgovornost za štetu izazvanu zagađivanjem. Nadalje, članom 52 istog Zakona propisano je da je korisnik luke dužan da sačini plan prihvata i rukovanja otpadom, otpadnim uljem i ostacima tereta sa plovnog objekta. S tim u vezi, jasno je da nije u pitanju definisanje ove oblasti kroz predmetni strateški dokument na drugačiji način, nego već postoji odgovarajuća zakonska regulativa koja upravo definiše obavezu korisnika luke da opremi luku odgovarajućim uređajima za prihvata i rukovanje otpadom, otpadnim uljem, ostacima tereta i talogom iz balastnih tankova u lukama. Državne institucije već participiraju u ovim izuzetno važnim aktivnostima, konkretno Uprava pomorske sigurnosti i upravljanja lukama, shodno Uredbi o organizaciji i načinu rada državne uprave, pored ostalog vrši i poslove koji se odnose na zaštitu mora od zagađenja sa plovnih i plutajućih objekata, kao i obezbjeđenje ispunjavanja uslova utvrđenih međunarodnim i domaćim propisima kojima se reguliše sprečavanje zagađivanja životne sredine sa brodova, zaštita morske sredine i priobalnog područja.

U dijelu koji se odnosi na pitanja od značaja za upravljanje privezištima i pristaništima, nije data nikakva konkretna sugestija ili primjedba, nego je postavljeno pitanje pa se u tom kontekstu obrađivač nije mogao odrediti jer nije iz priloženog razumljivo na šta konkretno ukazuje podnosilac. Međutim, u cilju namjere da se kroz proces javne rasprave, te predmetni Izvještaj, sagledaju svi pristigli komentari, pa čak i kada nemaju karakter primjedbe ili sugestije, obrađivač upućuje podnosioca na već postojeći normativno-pravni okvir koji reguliše pitanja od značaja za zagađenje mora, nadzor itd. kada je u pitanju lučka infrastruktura. Pitanje eventualne promjene upravljača u kontekstu centralizacije ne može i neće značiti da lučka infrastruktura ostaje bez nadzora, a posebno nije od značaja koja lučka infrastruktura je obuhvaćena strateškim dokumentom. Naime, kako je već u više navrata naznačeno, strateški dokument nema za cilj da definiše sva pojedinačna pitanja/rješenja, nego daje strateški okvir budućih aktivnosti, viziju razvoja sektora pomorske privrede i to kroz pojedinačne segmente i u cjelosti, definiše strateške i operativne ciljeve itd. Stoga, strateškim dokumentom nije moguće u bilo kom pravnom poretku derogirati odredbe zakona niti ih mijenjati, što će reći da sva važeća zakonska i podzakonska akta ostaju na snazi i danom usvajanja Strategije razvoja pomorske privrede od strane Vlade Crne Gore. Predložena rješenja koja su prepoznata kao optimalna ovim strateškim dokumentom, a za koja je potrebno mijenjati postojeći normativno-pravni okvir, počće da proizvode dejstvo tek kada zakoni i podzakonska akta budu s tim u vezi i izmijenjena, odnosno danom početka njihove primjene. Stoga, pitanje privezišta i pristaništa, bilo obuhvaćeno strategijom ili ne, egzistira u propisima koji se primjenjuju, a kojima su već regulisana pitanja koja su predmet interesovanja podnosioca.

U odnosu na komentar koji se odnosi na eventualne izmjene u zakonodavnom, operativnom ili pak finansijskom smislu po korisnike luka uslijed centralizacije upravljanja lukama, obrađivač ističe da će nova zakonska rješenja kroz Zakon o lukama u potpunosti uvažiti nespornu činjenicu da je kod postojećih ugovora o korišćenju morskog dobra riječ o već ugovorenim obavezama, te da je JPMD zaključilo predmetne ugovore vršeći javna ovlaštenja koja su mu povjerena. S tim u vezi, Uprava pomorske sigurnosti i upravljanja lukama će nastaviti sa izvršenjem ugovorenih obaveza na način kako su ugovorne strane prethodno već usaglasile, te u tom smislu nema mjesta bojazni da će već ugovoreni pravni poslovi pretrpjeti bilo kakve izmjene u dijelu koji se odnosi na bitne elemente ugovora. Dakle, ne dolazi do izmjene ugovorenih obaveza, nego do izmjene upravljača lukom i do eventualnog redefinisanja u dijelu koji je neophodan da se operativno provedu novonastale izmjene u upravljanju lukama od lokalnog značaja.

Primjedba, predlog, sugestija br. 87:

Strana 35

Servisnim marinama se nazivaju one koje imaju 400-800 vezova. Molimo Vas da pojasnite po kojem kriterijumu je napravljena ta podjela – da li samo po broju vezova bez obzira da li se radi o manjim plovilima (kao npr. Marina Bar) ili nekom drugom kriterijumu, s obzirom da se koristi riječ servisne. U svakom slučaju trebalo bi navesti način klasifikacije.

Marina Portonovi ili Luka Kumbor - Portonovi na strani 35 je svrstana u standardne marine, što se razlikuje od kasnijeg teksta i prikaza na strani 83 gdje se ona nalazi u okviru servisnih marina. Imena luka/marina nisu uniformno korišćena kroz cijeli tekst nacrtu Strategije (na primjer: na strani 35 se navodi samo Kumbor kao ime marine).

Molimo vas da pojasnite kriterijume za klasifikaciju marina.

Tamo gdje se govori o lukama prikazati ih tačnim imenima. Slično gdje se iste te luke pominju kao marine. (Primjer: Luka Kumbor-Portonovi ili Marina Portonovi);

Svrstati pravilno marinu Portonovi u kategoriju servisnih ili standardnih marina. (*Asocijacija Marina Crne Gore*)

Odgovor obrađivača: Sugestija se djelimično prihvata.

U odnosu na dio komentara koji se odnosi na kriterijume za podjelu marina, te potom i na svrstavanje marine Portonovi u kategoriju servisnih ili standardnih marina, obrađivač ukazuje na činjenicu da, kako je precizno i navedeno u strateškom dokumentu da je odnosna klasifikacija preuzeta iz Prostornog plana posebne namjene za obalno područje Crne Gore, koji definiše način organizacije i režime korišćenja područja Primorskog regiona kao i raspored funkcija i zona za pojedine namjene u prostoru. Naime, u skladu sa normativima za izradu strateškog dokumenta, obrađivač je bio dužan da pruži osvrt i na, pored ostalih, Prostorni plan posebne namjene za obalno područje Crne Gore. Kako obrađivač ne polaže autorska prava na predmetni dokument, te imajući dodatno u vidu i činjenicu da je prostorno-planski dokument već usvojen od strane nadležnog organa, obrađivač Strategije nije mogao niti može vršiti bilo kakve korekcije u predmetnom dokumentu. Predmetna podjela marina na servisne i standardne izvršena je od strane obrađivača Prostornog plana posebne namjene za obalno područje Crne Gore. Međutim, kako je u toku izrada novog Prostornog plana Crne Gore, obrađivač je za potrebe izrade Bazne

studije saobraćaja dostavio odgovarajuću podjelu luka prema namjeni, tako da će terminološka neusaglašenost biti prevaziđena kroz Prostorni plan Crne Gore kao krovni prostorno-planski dokument na nivou Države.

U odnosu na unificirano korišćenje naziva marina, sugestija je prihvaćena i strateški dokument je korigovan u skladu sa sugestijom.

Sugestija koja se odnosi na "pravilno svrstavanje marine Portonovi u kategoriju servisnih ili standardnih marina", nije prihvaćena budući da Uredba o uslovima koje moraju da ispunjavaju luke razvrstane prema vrsti pomorskog saobraćaja i namjeni ("Službeni list Crne Gore", broj 20/2011) ne pravi podjelu marina na servisne i standardne marine, nego ove luke po namjeni prepoznaje kao luke nautičkog turizma.

Primjedba, predlog, sugestija br. 88:

Strana 80

U tabeli br.3: osnovne karakteristike luka od lokalnog značaja, nedostaje Luka Kumbor - Portonovi.

Napominjemo da nazivi luka u tabeli nisu zvanični jer se Porto Montenegro shodno odluci Vlade o njenom otvaranju naziva Luka Tivat – Porto Montenegro, kao što bi i luka Portonovi trebala biti Luka Kumbor – Portonovi (vidjeti primjer na strani 74, B.5.1.15 Luke i terminali). (*Asocijacija Marina Crne Gore*)

Odgovor obrađivača: Sugestija se ne prihvata.

Kako je i naznačeno ispod Tabele broj 3, izvor podataka je Javno preduzeće za upravljanje morskim dobrom, te u tom smislu su svi izrazi i podaci preuzeti kao takvi, odnosno obrađivač ovog strateškog dokumenta nije ovlašćen da vrši izmjene u samoj tabeli, pa ni u dijelu naziva luka za koje, opravdano, podnosilac ukazuje da nisu u skladu sa zvaničnim nazivima luka shodno Odluci o određivanju luka prema namjeni. Uvažavajući da predmetna tabela jeste dijelom nedostatna u smislu da ne sadrži inovirane podatke o lukama, obrađivač je cijenio da je opravdano izvršiti brisanje predmetne tabele iz strateškog dokumenta.

Primjedba, predlog, sugestija br. 89:

Strana 83, B.5.1.16 Luke nautičkog turizma

Iznad fotografije marine Bar nabrojane su velike servisne marine među kojima je i Portonovi gdje bi trebalo ispraviti naziv (spojena riječ Portonovi). Fotografija marine je prikazana u sklopu standardnih marina na strani 85. Trebala bi biti prikazana sa tekstom ispod slike br. 26, redoslijedom kako su marine i nabrojane. Ovo je pod uslovom da je marina Portonovi zaista tu i svrstana. (*Asocijacija Marina Crne Gore*)

Odgovor obrađivača: Sugestija se prihvata, te će s tim u vezi tehnička korekcija biti izvršena u strateškom dokumentu.

U odnosu na kategoriju marine Portonovi, već je ukazano da je, shodno važećim propisima, ova luka definisana kao luka nautičkog turizma, te da podjela marina na servisne i standardne proizilazi iz prostorno-planskog dokumenta, a ne iz Uredbe o uslovima koje moraju da ispunjavaju luke razvrstane prema vrsti pomorskog saobraćaja i namjeni. Iz tog razloga, sugestija u ovom dijelu nije prihvaćena.

Primjedba, predlog, sugestija br. 90:

Strana 85

Na dnu strane u tekstu o marini Lazure se pominje postojanje graničnog prelaza koji ne postoji. (*Asocijacija Marina Crne Gore*)

Odgovor obrađivača: Sugestija se prihvata.

Riječi "granični prelaz" izbrisane su iz finalne verzije strateškog dokumenta.

Primjedba, predlog, sugestija br. 91:

Strana 86

Tabela: Stanje lučke infrastrukture – nedostaju podaci o nekoliko marina, poput operativne obale, dubine mora, projektovanih kapaciteta, marinskih objekata, itd. (*Asocijacija Marina Crne Gore*)

Odgovor obrađivača: Dostavljeni komentar nije u dovoljnoj mjeri precizan, te se obrađivač nije mogao odrediti prema istom.

Primjedba, predlog, sugestija br. 92:

Nedovoljno obrađene teme poput:

- Usaglašavanja pojedinih zakona, uredbi i ostalih pravnih akata sa trenutnim poslovnim okruženjem, međunarodnim standardima, tehnologijom i uzansama. Posebno želimo naglasiti da je u poglavlju 1.5.3.(strana 140) naznačena namjera primjene Istambulske konvencije, odnosno carinskih propisa koji se odnose na privremeni uvoz plovnih objekata. S obzirom na potencijalna ograničenja koja ova konvencija donosi, smatramo da bi bilo dobro još jednom razmisliti o primjeni.
- Želimo posebno naglasiti da je neophodno usaglašavanje uslova koje moraju ispunjavati luke i marine prema vrsti pomorskog saobraćaja i namjeni.

- Zimovnici na kopnu - njihov popis, pravna regulativa koja reguliše ovaj vid sve rasprostranjenijeg biznisa.

(Asocijacija Marina Crne Gore)

Odgovor obrađivača:

Sugestija se ne prihvata.

Aktivnost br. 1.5.3 već predviđa sledeće: Stimulisati vlasnike jahti da neku od crnogorskih luka nautičkog turizma izaberu za svoju matičnu luku - izgradnja zimovnika za jahte i koordinacija sa nadležnim carinskim organima u vezi primjene Istanbulske konvencije, odnosno carinskih propisa koji se odnose na privremeni uvoz plovila.

Obrađivač upućuje podnosioca sugestije na član 9 Ustava Crne Gore kojim je određeno da potvrđeni i objavljeni međunarodni ugovori i opšteprihvaćena pravila međunarodnog prava sastavni dio unutrašnjeg pravnog poretka, imaju primat nad domaćim zakonodavstvom i neposredno se primjenjuju kada odnose uređuju drukčije od unutrašnjeg zakonodavstva. Dakle, ne može se govoriti o selektivnoj primjeni međunarodno prihvaćene obaveze Crne Gore.

Primjedba, predlog, sugestija br. 93:

Izgradnjom novog kontejnerskog terminala, luka Bar bi bila prva od Azije ka Evropi i poslednja od Evrope ka Aziji. Tačnija formulacija bi bila "jedna od prvih/jedna od poslednjih", pošto je prva luka Pirej, gdje se treći brodar u svijetu (Cosco) vec pozicionirao.

Što se tiče planiranog obima pretovara u 2030.god. u iznosu od 120.146 TEU svakako moramo stvoriti preduslove da to bude daleko više, imajući u vidu da je luka Drač u 2018. pretovarila 135.000 TEU a luka Rijeka u 2019. - 271.500 TEU. *(Dalibor Pelević, MSC MONTENEGRO D.O.O.)*

Odgovor obrađivača: Sugestija se djelimično prihvata. Predložena formulacija inkorporirana je u finalni tekst Strategije razvoja pomorske privrede.

U dijelu koji se odnosi na pretovar, obrađivač ukazuje da strateški i operativni ciljevi naravno prepoznaju potrebu da se poveća obim pretovara u posmatranom periodu, te su tako predviđene i određene aktivnosti koje trebaju da dovedu do realizacije predmetnih ciljeva. Međutim, obrađivač je nastojao da strateški dokument definiše realne, ostvarive ciljeve, koji su bazirani na stvarnim projekcijama korisnika luke. Iz tog razloga, obrađivač cijeni da korektivne mjere i novi Akcioni planovi koji će pratiti realizaciju strateškog dokumenta ostavljaju prostor da, ukoliko indikatori budu ukazivali na mogućnost značajnijeg povećanja obima pretovara, planirani obim prometa bude inoviran u skladu sa realnim pokazateljima.

Primjedba, predlog, sugestija br. 94:

U strategiji bi bilo korisno navesti potrebu formiranja radnog tijela od strane države, koje bi bilo sastavljeno od svih činioca logističkog lanca od polazne tačke A koja se nalazi van Crne Gore, preko željezničkih i drumskih transportera, lučkih operatera, logističkih firmi iz Crne Gore, predstavnika brodarka u kontejnerskom transportu, kao i brokera za angažovanje brodova u transportu generalnih roba, u tečnom i rasutom stanju, carine, odnosno svih učesnika u logističkom lancu koji na redovnim sastancima treba da diskutuju o mogućnostima i izazovima u kojim se nalazi logistički pravac preko luke Bar i Crne Gore. Potrebno je da svi subjekti tog tijela, koje treba biti sastavljeno od osoba iz logističke privrede akcenat stave na opštem interesu. Garancija za to je da tijelom rukovodi Privredna Komora Crne Gore ili neka druga državna institucija. Ovo radno tijelo bi imalo za obavezu da promoviše logistički pravac preko luke Bar u zemlje regiona, zbog toga bi bilo potrebno uspostaviti redovne sastanke sa sličnim tijelima u okviru Privrednih komora zemalja regiona, a sve u cilju privlačenja regionalnog tereta na luku Bar, odnosno ispitivanjem trenutnog stanja na konkurentskim pravcima i naše prilagodjavanje istim odnosno preispitivanje naše konkurentске prednosti i informisanje tržišta o istoj. Ovdje akcenat stavljam na komercijalno-marketinškom aspektu logističkog lanca preko luke Bar i Crne Gore koji do sada nije bio uzet u obzir. *(Dalibor Pelević, MSC MONTENEGRO D.O.O.)*

Odgovor obrađivača: Sugestija se prihvata.

Strategijom razvoja pomorske privrede predviđeno je formiranje crnogorskog pomorskog klastera koji, kao instrument ekonomske politike, predstavlja sredstvo za privlačenje novih investicija u region, stvaranje novih radnih mjesta, jačanje stručnih kapaciteta, povećanje produktivnosti, povećanje obima izvoza i ostvarivanje ekonomije obima. Imajući u vidu navedeno, konstituisanje crnogorskog pomorskog klastera ovim strateškim dokumentom prepoznato je kao jedna od ključnih aktivnosti ka postizanju strateških ciljeva. Međutim, imajući u vidu izuzetan značaj udruživanja potencijala cjelokupnog logističkog lanca, obrađivač je prihvatio sugestiju i u Akcioni plan uvrstio i aktivnost 1.1.4 u okviru Strateškog cilja Povećanje doprinosa pomorske privrede i povezanih djelatnosti sveukupnom ekonomskom razvoju koja se odnosi na formiranje radnog tijela koje će imati zadatak da prati i koordinira razvoj logističkih aktivnosti preko luke Bar i Crne Gore.

Primjedba, predlog, sugestija br. 95:

Kako se u strategiji navodi širenje naše flote, smatram da vrlo pažljivo treba pristupiti tome, s obzirom da globalni svetski brodari sve više akcenat stavljaju na aktivnostima i zaradi na kopnu, a usled velike konkurencije na moru. Odnosno, veću zaradu vide kroz logističke aktivnosti na kopnu nego kroz zaradu na pomorskom transportu. Tu treba biti izuzetno oprezan. Lično smatram da bi naša budućnost trebala biti u kupovini ferry brodova koji ce povezivati Bar i Bari ponovo, a onda ispitivati potrebe povezivanja i udaljenijih obala. Smatram da ima posla. Ukoliko danas iz luke Drač ka Italije polazi 2 ferry broda dnevno, vjerujem da bi i mi ponovo mogli uspostaviti redovnu liniju za Italiju. Tim prije što završavamo gradnju prve dionice auto-puta, izuzetno značajnog projekta, kojeg mi sada treba i da uposlimo da bi nam se sto prije isplatio. U tom smislu,

preusmjerenje tranzitnih tokova iz Italije za Istocnu Evropu i Tursku preko Luke Bar i Crne Gore bi bilo izuzetno značajno za veću valorizaciju auto-puta, to bi uposlilo i naše buduće ferry brodove i pozitivno uticalo na turizam.

(Dalibor Pelević, MSC MONTENEGRO D.O.O.)

Odgovor obrađivača: Sugestija se ne prihvata.

Strategija razvoja pomorske privrede već predviđa podršku koja se odnosi na nabavku RO-RO putničkog broda u cilju obavljanja međunarodnog pomorskog saobraćaja i nesmetanog linijskog prevoza robe i putnika između Crne Gore i drugih zemalja regiona od strane domaćih brodara. Predmetna aktivnost predviđena je Akcionim planom i njena dinamika podrazumijeva realizaciju u 2022. godini.

Primjedba, predlog, sugestija br. 96:

INTERMODALNI TRANSPORT

1. Formirati radno tijelo koje će imati zadatak da prati i koordinira razvoj logističkih aktivnosti preko Luke Bar i Crne Gore.
2. Što se tiče intermodalnih terminala, smatram da trenutno nema opravdanja da se on radi u Bijelom Polju. Osnovni razlog je jer nema tereta koji može da opravda postojanje istog. Predlagači te ideje računaju na kosovski teret ali ukoliko analizirate troškove koje biste imali na relaciji Bar – Bijelo Polje – Priština sa pravcem Drač – Priština, ta ideja nije opravdana, odnosno ne bi promjenilo rutu kosovskog tereta na Bar. Intermodalni terminal u Podgorici bi se mogao uzeti u razmatranje, ne toliko radi količine tereta koliko radi mogućnosti izmještanja budućih lučkih intermodalnih aktivnosti sa primorja u centralni dio države. Odnosno, računam/nadam se da će u narednih 20.godina biti toliko kontejnera da će velika količina kamiona biti problem od Bara do Đurmana i zbog toga će biti rješenje da se dio kontejnera krca na voz i izmješta u Podgoricu gdje će dalje biti preuzimani za prevoz. Tako nešto imamo danas u Sidneju i Los Angeles-u. Moj je predlog da se kroz neko državno-javno partnerstvo formira intermodalni terminal u Požegi, Srbija koji će kompletnu Zapadnu Srbiju čvrsto vezati za intermodalni pravac preko Luke Bar. Terminal je na dobroj poziciji da pokrije i istočnu Bosnu, čak i Sarajevo kada se bude izgradio auto-put Požega – Sarajevo, koji je u planu.

(Dalibor Pelević, MSC MONTENEGRO D.O.O.)

Odgovor obrađivača: Sugestija se djelimično prihvata.

Finalnim tekstom strateškom dokumenta, predviđeno je formiranje radnog tijela koje će imati zadatak da prati i koordinira razvoj logističkih aktivnosti preko Luke Bar i Crne Gore, u skladu sa predmetnom sugestijom.

U dijelu sugestije koja se odnosi na intermodalni terminal u Požegi, obrađivač cijeni da u ovom momentu ne postoje preduslovi za definisanje ove aktivnosti, imajući u vidu da ne postoji

pripremljena dokumentacija koja bi mogla potkrijepiti opravdanost navedenog pristupa. Svakako, obrađivač će sa dužnom pažnjom u perspektivi pratiti tokove robe i cijeliti opravdanost sugestije, te ukoliko bi se pokazalo osnovanim da se razmotri izgradnja još nekog intermodalnog terminala kroz korektivne mjere nastojati da stvori pretpostavke za detaljnije analiziranje predmetne inicijative.

Mjesto i datum sačinjavanja izvještaja: Podgorica, 24.07.2020. godine

Naziv organizacione jedinice ministarstva koja je odgovorna za pripremu nacrtu zakona, odnosno strategije: Direktorat za pomorsku privredu.

Potpis ministra,
odnosno rukovodioca organizacione jedinice ministarstva
koja je odgovorna za pripremu nacrtu zakona, odnosno strategije