

**NACIONALNI PROGRAM ZA OLAKŠICE U POMORSKOM SAOBRAĆAJU**

Jun, 2023. godine

## Sadržaj:

• Pojam i značenje.....	3
Osnivanje Nacionalnog odbora za olakšice u pomorskom saobraćaju.....	3
Svrha i cilj donošenja Nacionalnog programa za olakšice u pomorskom saobraćaju.....	4
• Zakonodavni okvir.....	4
Domaći propisi u oblasti olakšica u pomorskom saobraćaju.....	4
Međunarodni propisi u oblasti olakšica u pomorskom saobraćaju.....	5
• Institucionalni okvir.....	5
Ministarstvo nadležno za poslove pomorstva.....	5
Organ uprave nadležan za sigurnost pomorske plovidbe.....	5
Organ uprave nadležan za policijske poslove.....	6
Organ uprave nadležan za poslove carina.....	6
Organ uprave nadležan za poslove bezbjednosti hrane, veterinu i fitosanitarne poslove.....	7
Korisnici ili koncesionari luke.....	8
Prevoznici u pomorskom saobraćaju.....	8
Agenti.....	9
• Trenutno stanje u pomorskom saobraćaju u odnosu na institucionalni okvir.....	9
Carinski postupci u pomorskom saobraćaju.....	9
Carinska kontrola brodova u međunarodnom pomorskom saobraćaju.....	10
Carinska kontrola jahti (plovila) u međunarodnom pomorskom saobraćaju.....	12
Carinska kontrola jahti (plovila) za privatnu upotrebu.....	13
Carinska kontrola jahti (plovila) za komercijalnu upotrebu.....	16
Zimovnik za jahte (plovila).....	20
Carinski postupci sa rezervnim djelovima.....	23
Granično veterinarsko inspekcijsko mjesto – GVM – Slobodna zona Luka Bar.....	24
Preporuke Opšte uprave za zaštitu zdravlja i potrošača (DG SANCO).....	24
Kordinacija između nadležnih tijela.....	24
Predlog rješenja koje bi trebalo preduzeti kada je u pitanju veterinarska kontrola.....	25
Formalnosti koje se odnose na brodske izvještavanje u Crnoj Gori.....	26
Jedinstvena procedura za formalnosti u pomorskom saobraćaju.....	28
Olakšice u pomorskom saobraćaju.....	29
Tabelarni prikaz predloga mjera.....	31

## • **POJAM I ZNAČENJE**

Cilj djelovanja u pomorskom saobraćaju usmjeren je na poboljšanje pomorske sigurnosti, zaštitu morske sredine i olakšavanje međunarodnog pomorskog saobraćaja.

Da bi se ostvarili postavljeni ciljevi, neophodno je aktivnosti usmjeriti na stvaranju usklađenog načina dostave i razmjene podataka i dokumenata u pomorskom saobraćaju, između plovnog objekta i nadležnih organa državne uprave, između organa državne uprave međusobno, kao i međunarodne razmjene podataka i dokumenata. Neophodno je postizanje smanjenja administrativnog opterećenja i unapređenja kvaliteta javnih usluga standardizovanjem i racionalizacijom službenog postupka prijave po principu da se svi podaci, odnosno informacije dostavljaju samo jednom.

Upravo imajući u vidu navedeno, Zakonom o sigurnosti pomorske plovidbe uvodi se termin olakšice u pomorskom saobraćaju sa ciljem sprovođenja i davanja preporuka za unapređenje mjera, aktivnosti i tehnoloških postupaka kojima se olakšava obavljanje međunarodnog pomorskog saobraćaja i protok putnika, prtljaga, tereta i/ili pošte i za implementaciju jedinstvenog nacionalnog prozora u pomorstvu. Ove aktivnosti prati obezbjeđenje usklađenosti sa relevantnim međunarodnim i nacionalnim pravnim okvirom i unapređenje nadzornih procesa i primjenjivih procedura među subjektima koji na različite načine učestvuju u odvijanju pomorskog saobraćaja. Kada su u pitanju subjekti, prvenstveno se misli na organe državne uprave, koji imaju svoje nadležnosti i sopstvenim aktivnostima treba da doprinesu interoperabilnosti, kompatibilnosti i pristupačnosti.

## • **Osnivanje Nacionalnog odbora za olakšice u pomorskom saobraćaju**

Osnivanje Nacionalnog odbora za olakšice u pomorskom saobraćaju (u daljem tekstu: Odbor za olakšice) propisano je članom 45a Zakona o sigurnosti pomorske plovidbe ("Službeni list CG", br. 62/13, 6/14, 47/15, 71/17 i 77/20).

Odbor za olakšice osnovan je radi sprovođenja i davanja preporuka za unapređenje mjera, aktivnosti i tehnoloških postupaka kojima se olakšava obavljanje međunarodnog pomorskog saobraćaja i protok putnika, prtljaga, tereta i/ili pošte i za implementaciju jedinstvenog nacionalnog prozora u pomorstvu ("Maritime Single Window").

Odbor za olakšice:

- sprovodi Nacionalni program za olakšice u pomorskom saobraćaju (u daljem tekstu: Program za olakšice);
- sprovodi mjere i aktivnosti za olakšanje obavljanja međunarodnog pomorskog saobraćaja i protok putnika, prtljaga, tereta i/ili pošte;
- preduzima mjere za implementaciju jedinstvenog nacionalnog prozora u pomorstvu;
- obezbjeđuje adekvatnu koordinacije između nadležnih državnih organa i korisnika pomorskog saobraćaja;
- obavještava nadležne državne organe i druge organizacije o značajnim aktivnostima u području olakšica u pomorskom saobraćaju i daje preporuke u vezi sa Nacionalnim programom za olakšice u pomorskom saobraćaju;
- sprovodi diskusije i razmatra nove tehnologije i prateće mehanizme koji mogu omogućiti nesmetano obavljanje pomorskog saobraćaja i nesmetan protok posade, putnika, prtljaga, tereta i pošte u/iz/kroz Crnu Goru;
- poboljšanja i odgovarajuće izmjene odredbi Nacionalnog programa za olakšice u pomorskom saobraćaju;
- dostavlja Vladi godišnji izvještaj o sprovođenju Programa za olakšice, do 31. marta tekuće za prethodnu godinu;
- obavlja i druge poslove u skladu sa Programom za olakšice.

Odbor za olakšice ima pet članova i čine ga predstavnici: ministarstva nadležnog za poslove pomorstva, organa uprave nadležnog za sigurnost pomorske plovidbe, organa uprave nadležnog za policijske poslove, organa uprave nadležnog za poslove carina i organa uprave nadležnog za poslove bezbjednosti hrane, veterinu i fitosanitarne poslove.

U radu Odbora za olakšice, po potrebi, učestvuju predstavnici korisnika ili koncesionara luke, prevoznika u pomorskom saobraćaju i drugih organa državne uprave.

Sastav, mandat i druga osnovna pitanja bliže se definišu podzakonskim aktom na osnovu koga je formiran Odbor za olakšice tj. odlukom o osnivanju Odbora za olakšice. Tehnička pitanja od značaja za rad samog Odbora za olakšice se razrađuju kroz interne akte Odbora za olakšice.

- **Svrha i cilj donošenja Nacionalnog programa za olakšice u pomorskom saobraćaju**

Članom 45b Zakona o sigurnosti pomorske plovidbe ("Službeni list CG", br. [62/13](#), [6/14](#), [47/15](#), [71/17](#) i [77/20](#)) propisano je da Vlada Crne Gore donosi Program za olakšice, na predlog Odbora za olakšice.

Svrha donošenja Programa za olakšice može se, prije svega, sagledati kroz uspostavljanje jedinstvenog sistema radi pojednostavljenja formalnosti za plovne objekte, posadu, putnike, robu, teret i poštu koji uplovljavaju u unutrašnje morske vode i teritorijalno more Crne Gore i pri tome voditi računa da se ubrzaju procedure i u najvećoj mogućoj mjeri smanji broj dokumenata koristeći informacionu tehnologiju, a istovremeno da se postigne odgovarajuća usklađenost s međunarodnim i nacionalnim propisima.

Glavni cilj Programa za olakšice je uspostavljanje pojednostavljene saradnje između ministarstava, organa uprave, broдача, lica koje ovlasti broдар ili zapovjednika broда, kao i ostalih učesnika u pomorskom saobraćaju, kako bi se:

- a) obezbijedilo sprovođenje svih važećih propisa koji se odnose pomorski saobraćaj;
- b) poboljšali procesi i postupci prilikom uplovljavanja brodova u luke otvorene za međunarodni saobraćaj; i
- c) proaktivno podržao razvoj novih strategija koje se odnose na povećanje sigurnosti plovidbe i zaštitu morske okoline.

047944

S tim u vezi, Program za olakšice sadrži skup mjera, aktivnosti i tehnoloških postupaka koji su primjenjivi i za cilj imaju pojednostavljenje procedura prilikom obavljanja međunarodnog pomorskog saobraćaja i brži protok putnika, prtljaga, pošte i robe.

- **ZAKONODAVNI OKVIR**

- **Domaći propisi u oblasti olakšica u pomorskom saobraćaju**

- Zakon o sigurnosti pomorske plovidbe ("Sl. list CG", br. [62/13](#), [6/14](#), [47/15](#), [71/17](#) i [77/20](#))
- Zakon o lukama ("Sl. list CG", br. [51/08](#), [27/13](#) i [18/19](#))
- Zakon o jahtama ("Sl. list RCG", br. [46/07](#) i "Sl. list CG", br. [42/15](#) i [16/16](#))
- Zakon o moru ("Sl. list CG", br. [17/07](#) i [6/08](#))
- Zakon o zaštiti mora od zagađivanja sa plovnih objekata ("Sl. list CG", br. [20/11](#), [26/11](#) i [27/14](#))
- Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi ("Sl. list SRJ", br. 12/98, 44/99 i 73/00)
- Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi ("Sl. list SRCG", br. 19/78, 8/79, 19/97, 39/89, 22/90 i 13/91)
- Zakon o bezbjednosnoj zaštiti brodova i luka ("Sl. list CG", broj 53/16)
- Zakon o pravima putnika u pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi ("Sl. list CG", br. 76/20)
- Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju („Sl. list Crne Gore", br. 44/12);
- Carinski zakon („Sl. list Republike Crne Gore", br. 7/02, 38/02, 72/02, 21/03, 31/03, 29/05, 66/06, „Sl. list Crne Gore", br. 21/08, 1/11, 39/11, 40/11, 28/12, 62/13, 71/17 i 86/22);
- Zakon o putnim ispravama („Sl. list CG", br. 25/08, 39/13 i 54/16);
- Zakon o strancima („Sl. list CG", br. 12/18);
- Zakon o graničnoj kontroli („Sl. list CG", br. 72/09, 39/13, 17/19 i 146/21);
- Zakon o zaštiti stanovništva od zaraznih bolesti („Sl. list CG", br. 12/18, 64/20 i 59/21);
- Zakon o budžetu i fiskalnoj odgovornosti ("Sl. list Crne Gore", br. 20/14, 56/14, 70/17, 04/18, 55/18, 66/19 i 70/21);
- Zakon o prevozu opasnih materija („Sl. list CG", br. 33/14 i 13/18);
- Zakon o zapaljivim tečnostima i gasovima („Sl. list CG", br. 25/10, 31/10, 40/11 i 48/15);
- Zakon o veterinarstvu („Sl. list CG", br. 30/12, 48/15, 52/216 i 43/18)

- Zakon o bezbjednosti hrane („Sl. list CG“, br. 57/15)
- Zakon o zaštiti dobrobiti životinja („Sl. list CG“, br. [14/08](#) i [47/15](#))
- Zakon o zdravstvenoj zaštiti bilja („Sl. list RCG“, br. 28/06 i „Sl. list CG“, br. 28/11 i 48/15)
- Zakon o sprječavanju zloupotrebe droga („Sl. list CG“, br. 28/11)
- Uredba za sprovođenje Carinskog zakona („Sl. list RCG“, broj [81/06](#) i "Sl. list CG", br. [38/08](#), [11/16](#), [40/17](#) i [4/19](#));
- Pravilnik o podacima o putnicima na brodu crnogorske državne pripadnosti („Sl. list CG“, broj 26/17);
- Pravilnik o načinu najave dolaska broda u luku i odlaska broda iz luke („Sl. list CG“, broj 42/16);
- Pravilnik o načinu vršenja nadzora, informisanja i upravljanja pomorskim saobraćajem („Sl. list CG“, broj 34/15);
- Uredba o viznom režimu („Sl. list CG", br. 33/19, 67/20);
- Uredba o uslovima za odobravanje statusa ovlašćenog privrednog subjekta na carinskom području Crne Gore („Sl. list CG", br. 08/15 i 45/19);
- Pravilnik o vizama i viznim obrascima („Sl. list CG", br. 122/20);
- Pravilnik o bližim kriterijumima za korišćenje sredstava tekuće i stalne budžetske rezerve ("Sl. list CG", broj 23/09);
- Pravilnik o tehničkim uslovima za odobravanje graničnih prelaza sa veterinarskom inspekcijom, odnosno graničnih inspeksijskih mjesta za obavljanje veterinarskih pregleda životinja i/ili proizvoda životinjskog porijekla koji se unose u Crnu Goru ("Sl. list CG", br 61/10).

- **Međunarodni propisi u oblasti olakšica u pomorskom saobraćaju**

- Konvencija o olakšicama u međunarodnom pomorskom saobraćaju iz 1965. (Konvencija FAL)
- Međunarodna zdravstvena regulativa – World Health Organisation - International Health Regulations (IHR)
- Međunarodna konvencija o uprošćavanju i usklađivanju carinskih postupaka (Konvencija iz Kyota)
- DIREKTIVA 2010/65/EU o službenom postupku prijave za brodove koji dolaze u luke i/ili odlaze iz luka država članica i o stavljanju izvan snage Direktive 2002/6/EZ
- Konvencija o privremenom uvozu.

- **INSTITUCIONALNI OKVIR**

- **Ministarstvo nadležno za poslove pomorstva**

Ministarstvo nadležno za poslove pomorstva vrši poslove uprave koji se odnose na poslove pomorskog saobraćaja, i to:

- sigurnost pomorskog saobraćaja;
- praćenje stanja tekuće i razvojne politike pomorskog saobraćaja;
- predlaganje i donošenje propisa;
- usklađivanje domaćih propisa iz okvira svoje nadležnosti sa pravnom tekovinom Evropske unije;
- bezbjednosnu zaštitu trgovačkih brodova i luka otvorenih za međunarodni saobraćaj;
- utvrđivanje indikatora, sprečavanje i preduzimanje hitnih mjera u slučaju zagađenja mora sa plovnih objekata;
- prevoz opasnih materija u pomorskom saobraćaju i na unutrašnjim plovnim putevima u skladu sa posebnim zakonom;
- unutrašnji i međunarodni prevoz lica i stvari;
- objekte sigurnosti plovidbe;
- pomorsku privredu;
- sigurnost pomorske i unutrašnje plovidbe;
- izdavanje dozvola za kabotažu za prevoz putnika.

- **Organ uprave nadležan za sigurnost pomorske plovidbe**

Uprava pomorske sigurnosti i upravljanja lukama vrši poslove koji se odnose na:

- sprovođenje nadzora, informisanje i upravljanje pomorskim saobraćajem;
- sigurnost plovidbe u obalnom moru Crne Gore u vezi sa uređivanjem i održavanjem pomorskih plovnih puteva, postavljanjem objekata sigurnosti plovidbe na plovnim putevima i

obezbjedivanjem njihovog pravilnog funkcionisanja, vršenjem poslova radio službe na pomorskim plovnim putevima za potrebe pomorskog saobraćaja, prikupljanjem hidrografskih, okeanografskih i meteoroloških podataka i njihovo emitovanje radio vezom;

- primjenu međunarodnih i evropskih konvencija, protokola i sporazuma iz djelokruga utvrđene nadležnosti;
  - saradnju sa ovlašćenim međunarodnim organizacijama i ovlašćenim organima drugih država iz djelokruga rada uprave;
  - kao i druge poslove koji su joj određeni u nadležnost.
- **Organ uprave nadležan za policijske poslove**

Sektor granične policije, vrši poslove obezbjeđenja nepovredivosti državne granice; zaštitu života i zdravlja ljudi; otkrivanje i sprečavanje izvršenja krivičnih djela i prekršaja i lišavanje slobode njihovih izvršilaca; sprečavanje nezakonitih migracija; kontrolu lica, saobraćajnih sredstava i stvari u dubini teritorije radi sprečavanja nezakonitog ulaska i boravka u Crnoj Gori i sprečavanja prekograničnog kriminala, otkrivanja i sprečavanja krivičnih djela, prekršaja i pronalaženja i hvatanja njihovih izvršilaca u teritorijalnom moru i unutrašnjim morskim vodama Crne Gore; učešća u rješavanju povreda državne granice koje ne predstavljaju granični incident; traganja i spašavanja ljudi, plovila i materijalnih dobara; učešća u planiranju osnovnog i specijalističkog obučavanja pripadnika Sektora; ostvarivanje saradnje sa drugim državnim organima u izvršavanju poslova nadzora državne granice; saradnju i razmjenu informacija od značaja za suzbijanje i sprečavanje svih oblika prekograničnog kriminala sa pripadnicima graničnih policija susjednih zemalja; multi senzorsko osmatranje akvatorije i granice na kopnu; senzorske identifikacije bezbjednosno interesantnih objekata; učešće u planiranju, implementaciji i razvoju sistema za elektronski nadzor zelene i plave granice i druge poslove; nadzor nad putnicima; obezbjeđenje prostora graničnog prelaza; obezbjeđenje međugraničnog prostora; obezbjeđenje i kontrolu staničnog perona; kontrolu kretanja i boravka svih kategorija stranaca; kontrolu bavljenja određenim djelatnostima stranaca; kontrolu stranaca sa posebnim statusom; kontrolu stalne kategorije stranaca; neposredno praćenje i proučavanje problematike kretanja i boravka stranaca i predlaganje odgovarajućih mjera; suzbijanje nezakonitih migracija u kojima nema elemenata organizovanosti; prikupljanja operativnih informacija o krivičnim djelima koja se izvrše na teritoriji rada Sektora; prikupljanje operativnih informacija o licima koja se bave krivičnim djelima; analize prikupljenih informacija; praćenja i proučavanja pojava oblika kriminala; distribucije informacija korisnicima po linijama rada; osmišljavanja i realizacije konkretnih akcija u saradnji sa drugim organizacionim jedinicama u cilju suzbijanja svih vrsta kriminala koje imaju prekogranični karakter i druge poslove iz djelokruga rada Sektora.

U organizacionoj jedinici Sektora granične policije, u čijoj nadležnosti se, između ostalih, nalaze granični prelazi otvoreni za međunarodni pomorski saobraćaj, vrše se poslovi koji se odnose na: nadzor i granične provjere radi zaštite nepovredivosti državne teritorije Crne Gore; zaštitu života i zdravlja ljudi; otkrivanje i sprečavanje krivičnih djela, prekršaja i pronalaženja i hvatanja njihovih izvršilaca; otkrivanje i sprečavanje ilegalnih migracija i prometa roba preko državne granice van utvrđenih graničnih prelaza; otkrivanje i sprečavanje ubacivanja naoružanih grupa i pojedinica preko državne granice; prikupljanje informacija i izvještavanje o stanju i događajima na državnoj granici i u dubini teritorije; saradnju i razmjenu informacija od značaja za suzbijanje i sprečavanje svih oblika prekograničnog kriminala sa graničnim službama susjednih država; održavanje stabilnog JRM-a u graničnom području; procjene stanja bezbjednosti u zoni nadležnosti; otklanjanje i sprečavanje drugih aktivnosti i radnji kojima se ugrožava javna bezbjednost; pružanje asistencija privrednim i društvenim subjektima u graničnom području; kontrolu prelaska državne granice; kontrolu dokumenata i prevoznih sredstava na ulazu i izlazu iz zemlje; obezbjeđenje međugraničnog prostora; obezbjeđenje prostora graničnog prelaza; vođenje evidencija i rad u dežurnoj službi i obavljanje drugih poslova iz djelokruga rada organizacione jedinice.

- **Organ uprave nadležan za poslove carina**

Uprava prihoda i carina vrši poslove koji se odnose na: registraciju poreskih obveznika i vođenje jedinstvenog registra poreskih obveznika; utvrđivanje pojedinačnih poreskih obaveza za sva fizička i pravna lica; poresku kontrolu; redovnu i prinudnu naplatu poreza i sporednih poreskih davanja; razvijanje jedinstvenog poreskog informacionog sistema u saradnji sa organom državne uprave nadležnim za informaciono društvo; vođenje poreskog knjigovodstva; primjenu međunarodnih konvencija i ugovora o izbjegavanju dvostrukog oporezivanja; sprečavanje i otkrivanje krivičnih djela protiv platnog prometa i privrednog poslovanja; vođenje centralnog registra obveznika i osiguranika; vođenje registra privrednih subjekata za potrebe oporezivanja; prijem i obradu finansijskih iskaza pravnih lica; prijem i obradu svih

poreskih prijava poreskih obveznika; prijem i obradu izvještaja o plaćenom porezu o odbitku; vođenje evidencije o prihodima pravnih i fizičkih lica; obezbjeđenje podataka za fondove socijalnog osiguranja na osnovu kojih obveznici ostvaruju svoja prava iz socijalnog osiguranja; odlučivanje o svojstvu neke igre, kao igre na sreću; pripremanje stručne osnove za izradu propisa u oblasti igara na sreću; davanje saglasnosti na pravila igara na sreću; vođenje registra priređivača igara na sreću; učestvovanje u komisijama za izvlačenje i pronalaženje dobitaka u lutrijskim igrama na sreću; vršenje kontrole osnovnog kapitala i depozita kod priređivača igara na sreću po potrebi, a najmanje jednom u tri mjeseca; izdavanje odobrenja za držanje riziko-depozita za osiguranje isplata dobitaka kod posebnih igara na sreću; razmatranje ponuda dospelih na konkurs za dodjelu koncesije za priređivanje igara na sreću, u skladu sa postupkom davanja koncesije i obavljanje ostalih stručnih poslova u vezi sa davanjem koncesije; pripremanje predloga za oduzimanje koncesije; vršenje procjene vrijednosti nagradnog fonda za priređivanje nagradnih igara u robu i uslugama; predlaganje akata o ostalim uslovima koje igračnica mora da ispuni; određivanje jedinstvenog finansijskog softvera za klađenje; izdavanje odobrenja za promjenu lokacije automat-kluba, odnosno kladionice ili uplatnog mjesta; izdavanje naljepnica za automate i stolove; izdavanje saglasnosti i vršenje kontrole priređivanja nagradnih igara u robu i uslugama; primjenu propisa koji se odnose na robu koja se unese u carinsko područje do određivanja carinski dozvoljenog postupanja ili upotrebe robe; odobravanje carinski dozvoljenog postupanja ili upotrebe robe; vršenje carinske kontrole; utvrđivanje porijekla robe; utvrđivanje vrijednosti robe u carinske svrhe; izdavanje obavezujućih informacija; odobravanje pojednostavljenih postupaka; primjenu propisa koji se odnose na povlašćene postupke; sprovođenje mjera carinske istrage i obavještajnog rada radi sprečavanja i otkrivanja carinskih prekršaja i krivičnih djela počinjenih kršenjem carinskih propisa, kao i podnošenje prijave nadležnom tužilaštvu; obračun i naplatu carinskog duga, poreza i akciza u vezi sa uvozom robe; vođenje prvostepenog upravnog postupka u skladu sa zakonom; vršenje kontrole unosa u carinsko područje i iznosa sa carinskog područja domaćih i stranih sredstava plaćanja; kontrolu uvoza, izvoza i tranzita robe za koju su propisane posebne mjere radi zaštite bezbjednosti, zdravlja i života ljudi, životinja i biljaka, zaštite životne sredine, javnog morala, zaštite predmeta pod privremenom zaštitom, zaštite kulturnog nasleđa i prirodnih rariteta, zaštite autorskog prava i drugih srodnih prava i prava industrijske svojine, kao i ostalih mjera komercijalne politike propisanih zakonom; praćenje i razvoj carinskog informacionog sistema, prikupljanje i čuvanje podataka o uvozu i izvozu za potrebe statistike i praćenje obračuna i naplate dažbina; saradnju sa drugim državnim organima, privrednim subjektima i njihovim udruženjima; saradnju sa carinskim službama drugih zemalja i međunarodnim organizacijama; izdavanje licenci za zastupanje pred carinskim organom; vođenje propisanih evidencija; kao i druge poslove koji su joj određeni u nadležnost.

Uloga carinske službe u pomorskom saobraćaju jeste kontrola plovila i roba, stavljanje istih pod carinski nadzor, ali i zaštita ekonomskih interesa Crne Gore.

- **Organ uprave nadležan za poslove bezbjednosti hrane, veterinu i fitosanitarne poslove**

Uprava za bezbjednost hrane, veterinu i fitosanitarne poslove vrši poslove koji se odnose na: bezbjednost hrane i hrane za životinje u svim fazama proizvodnje, prerade i distribucije; utvrđivanje ispunjenosti uslova i izdavanja odobrenja za obavljanje djelatnosti u objektima za proizvodnju, preradu i distribuciju hrane i hrane za životinje; registraciju objekata za hranu i hranu za životinje; uspostavljanje i vođenje Centralnog registra odobrenih i registrovanih objekata za obavljanje djelatnosti u poslovanju hranom i hranom za životinje; pripremu i sprovođenje višegodišnjih planova službenih kontrola hrane i hrane za životinje, u skladu sa zakonom kojim se uređuje bezbjednost hrane; pripremu godišnjih izvještaja o sprovođenju višegodišnjih planova službenih kontrola; pripremu stručne osnove za donošenje propisa za izvršavanje zakona kojim se uređuje bezbjednost hrane; programe monitoringa, u skladu sa zakonom kojim se uređuje bezbjednost hrane; planove za upravljanje kriznim situacijama u oblasti bezbjednosti hrane i hrane za životinje; saradnju sa Evropskom komisijom; službene kontrole koje se odnose na monitoring, verifikaciju (provjeru ispunjenosti) uslova propisanih zakonom, reviziju i po potrebi uzorkovanje, radi laboratorijskog ispitivanja i druge stručne i upravne poslove u oblasti bezbjednosti hrane i hrane za životinje; obezbjeđivanje stalne i preventivne zdravstvene zaštite životinja na epizootičkom području Crne Gore, praćenje, sprečavanje pojave, otkrivanje, suzbijanje i iskorjenjivanje zaraznih bolesti životinja; obavljanje veterinarske djelatnosti i utvrđivanje ispunjenosti uslova za obavljanje veterinarske djelatnosti, promet životinja i promet na veliko veterinarskih lijekova; ustupanje na izvršavanje javnih poslova iz Programa obaveznih mjera zdravstvene zaštite životinja i drugih programa za kontrolu bolesti životinja, zoonoza, upotrebe lijekova, rezidua i drugo; identifikaciju i registraciju životinja; nus proizvode životinjskog porijekla koji nijesu namijenjeni ishrani ljudi; zaštitu dobrobiti životinja; pripremu stručnih osnova za: strategiju zdravstvene zaštite životinja, program obaveznih mjera zdravstvene zaštite životinja, posebne programe,

planove za upravljanje kriznim situacijama i propise iz oblasti veterinarstva, višegodišnje i godišnje planove službenih kontrola u oblasti zdravlja, identifikacije i registracije, zaštite dobrobiti životinja i prometa i upotrebe veterinarskih lijekova i njihovo sprovođenje i druge stručne i upravne poslove u oblasti veterine, identifikacije i registracije životinja i zaštite dobrobiti životinja; zdravstvenu zaštitu bilja u dijelu praćenja pojave i širenja štetnih organizama; organizacije, sprovođenja, predlaganja mjera za štetne organizme, bilje, biljne proizvode i druge objekte pod nadzorom i preduzimanja fitosanitarnih mjera za sprečavanje unošenja i širenja, suzbijanje i eradicaciju štetnih organizama; stalni nadzor; procjenu rizika; donošenje i sprovođenje programa preventivnih mjera; fitosanitarne preglede; utvrđivanje ispunjenosti propisanih fitosanitarnih uslova; ustupanje na izvršavanje javnih poslova iz Programa fitosanitarnih mjera i drugih programa, praćenje vršenja javnih poslova i poslova ovlaštenih lica; sredstva za ishranu bilja; sredstva za zaštitu bilja; sjemenski i sadni materijal; zaštitu biljnih sorti; biljne genetičke resurse u poljoprivredi; genetski modificirane organizme; pripremu stručnih osnova za: strategiju zdravstvene zaštite bilja, program obaveznih mjera zdravstvene zaštite bilja, posebne programe, planove za upravljanje kriznim situacijama i propise iz oblasti fitosanitarnih poslova, višegodišnje i godišnje planove službenih kontrola i druge stručne i upravne poslove u oblasti zdravlja bilja, sjemenskog i sadnog materijala, zaštite biljnih sorti, biljnih genetičkih resursa u poljoprivredi i genetski modificiranih organizama; sprovođenje međunarodnih ugovora i razmjenu informacija; učešće i saradnju sa nadležnim institucijama Evropske unije, međunarodnim organizacijama i službama drugih zemalja, privrednim subjektima i fizičkim licima, nevladinim organizacijama i drugim institucijama; uspostavljanje informacionih sistema, prikupljanje, obradu i čuvanje podataka; pripremanje izvještaja, analiza, informacija i drugih materijala u skladu sa propisima i međunarodnim ugovorima; izdavanje stručnih uputstava, priručnika i drugo; vođenje propisanih registara i evidencija u skladu sa zakonom; planiranje finansiranja i izradu planskih dokumenata; davanje stručnih mišljenja; sprovođenje inspekcijskog nadzora i službenih kontrola u okviru nadležnosti i ovlaštenja utvrđenih propisima u oblasti bezbjednosti hrane i hrane za životinje, veterine i fitosanitarnih poslova, zakonom kojim je uređen inspekcijski nadzor i drugim zakonima; kao i druge poslove koji su joj određeni u nadležnost.

- **Korisnici ili koncesionari luke**

Korisnici ili koncesionari luke u okviru olakšica u pomorskom saobraćaju vrše poslove koji se odnose na:

- sprovođenje postupaka i procesa prilikom uplovljavanja/isplovljavanja plovnih objekata;
- obezbjeđivanje adekvatnog prostora za državne službe koje se bave policijskim, carinskim, zdravstvenim i fitosanitarnim pregledima;
- vršenje razmjene odgovarajućih podataka sa nadležnim državnim službama u cilju ubrzanja protoka putnika, prtljaga, tereta i pošte kroz luku;
- sprovođenje postupaka i procesa prilikom opsluživanja plovnih objekata;
- informisanje na odgovarajući način putnika o potrebnim dokumentima za putovanje;
- informisanje putnika na odgovarajući način u vezi prava putnika tokom putovanja;
- informisanje putnika o svim potrebnim detaljima za predviđeni let uključujući i informacije o kretanju kroz terminal/e do mjesta za ukrcavanje i obratno;
- pružanje odgovarajuće pomoći putnicima sa invaliditetom ili putnicima sa smanjenom pokretljivošću;
- nabavku i korišćenje posebne opreme koja se odnosi na pružanje pomoći putnicima sa invaliditetom ili putnicima sa smanjenom pokretljivošću;
- učešće u radu Nacionalnog odbora za olakšice u pomorskom saobraćaju, ako je to potrebno.

- **Prevoznici u pomorskom saobraćaju**

Prevoznici u pomorskom saobraćaju u okviru olakšica u pomorskom saobraćaju vrše poslove koji se odnose na:

- efikasno opsluživanje i prevoz putnika, prtljaga, tereta i pošte;
- informisanje putnika o uslovima prodaje karata i uslovima prevoza;
- preduzimanje mjera da putnici u toku ukrcavanja kod sebe imaju odgovarajuća putna dokumenta;
- informisanje putnika na odgovarajući način u vezi specifičnosti putovanja ili ulaska u državu odredišta;
- informisanje putnika o njihovim pravima za vrijeme putovanja;



- pružanje odgovarajuće pomoći putnicima sa invaliditetom ili putnicima sa smanjenom pokretljivošću;
- učešće u radu Nacionalnog odbora za olakšice u pomorskom saobraćaju, ako je to potrebno.
- **Agenti**

Agenti u ime i za račun nalogodavca, obavljaju pomorsko-agencijske poslove, koji se odnosi na: plovidbu brodova i njihovo iskorišćavanje, prihvata i otpremu brodova, brigu o putnicima i posadi, posredovanje pri zaključivanju ugovora o iskorišćavanju brodova, kupoprodaji, gradnji, konverziji, popravci brodova, osiguranju brodova i odgovornosti vlasnika broda, odnosno brodaru i snabdijevanju brodova zalihama, kao i druga pitanja od značaja za obavljanje pomorsko-agencijske djelatnosti.

- **TREKUTNO STANJE U POMORSKOM SAOBRAĆAJU U ODNOSU NA INSTITUCIONALNI OKVIR, SA PREDLOGOM RJEŠENJA**

- **Carinski postupci u pomorskom saobraćaju**

Carinsko postupanje u međunarodnom pomorskom saobraćaju mora da prati tokove razvijanja pomorske industrije u Crnoj Gori, prije svega u sferi razvoja nautičkog i krizing turizma.

U posljednjih par godina Crna Gora postaje omiljena turistička destinacija velikog broja svjetskih nautičara i prepoznatljiva je kao zemlja pogodna za razvoj jahting turizma. Uloga carinske službe u pomorskom saobraćaju je da izvrši kontrolu brodova, jahti i ostalih plovila na njihovom dolasku ili odlasku iz zemlje, utvrdi da li ispunjavaju sve neophodne uslove za nesmetani ulazak ili izlazak iz zemlje, kao i da prepozna i sankcioniše sve pokušaje zloupotrebe zakona i konvencija iz svoje nadležnosti. Carinska kontrola stranih brodova i plovila podrazumjeva nadzor nad tim plovilima, utvrđivanje ispunjenosti uslova za njihov nesmetani ulazak, izlazak i boravak u carinskom području, utvrđivanje vlasništva nad predmetnim plovilima i sve druge radnje koje su u ingerenciji Uprave carina, a sprovode se na graničnim prelazima.

Velika većina brodova i plovila koji dolaze u Crnu Goru plove pod stranom zastavom pripadnosti, i oni se sa carinske tačke gledišta nalaze u Institutu privremenog uvoza. Institut privremenog uvoza bazira se na odredbama člana 140 - 147 Carinskog zakona, člana 378 Uredbe za sprovođenje carinskog zakona i Konvencije o privremenom uvozu. Ovim zakonima i njihovim odredbama dozvoljava se privremeni uvoz stranih plovila, namijenjenih ponovnom izvozu, bez plaćanja uvoznih dažbina u vidu carine i poreza, kao i bez podnošenja carinskih papira. Jedno od osnovnih načela na kojem se temelji carinsko i poresko pravo zemalja Evropske Unije, Crne Gore i mnogih drugih zemalja jeste to da nema opravdanja za naplatu carine i drugih uvoznih dažbina na uvezenu robu koja se u carinskom području te zemlje zadržava samo određeno vrijeme i ne konkuriše robi proizvedenoj na njenom području.

Mnogo je razloga zbog čega se sve više u međunarodnoj trgovini pojavljuje potreba za privremenim uvozom i izvozom roba, pa taj Institut ima značajno mjesto u carinskom i spoljnotrgovinskom procesu svake zemlje. Iako se i veliki strani brodovi (putnički ili teretni) i strana plovila (jahte, gliseri, jedrilice i sl.) prilikom ulaska u carinsko područje Crne Gore nalaze u istom carinskom postupku – privremenog uvoza, razlikuje se carinsko postupanje sa stranim brodovima od carinskog postupanja sa stranim jahtama (plovilima). Carinsko postupanje sa brodovima se zasniva na poštovanju odredbi članova Carinskog zakona, kao i obavezno posjedovanje manifesta, dokumenta koji prati svaki brod prilikom njegovog ulaska ili izlaska iz zemlje. Za jahte koje se privremeno uvoze u carinsko područje Crne Gore, privremeni uvoz uz potpuno oslobađanje od plaćanja dažbina vrši se na osnovu Aneksa C Konvencije o privremenom uvozu, bez obaveza podnošenja carinskih dokumenata, konkludentnim aktom. Upravo u primjeni Instituta privremenog uvoza jahti tokom posljednjih godina u Crnoj Gori pojavilo se više otvorenih pitanja koja su povezivana sa samom primjenom inspekcijskih kontrola na moru i u marinama vezana za carinski nadzor istih. Pokazale su se određene neujednačenosti i različitosti u postupanju u gotovo istim ili sličnim okolnostima, kao posljedica različitih shvatanja i tumačenja brojnih instrukcija i mišljenja vezanih za privremeni uvoz jahti. Nepostojanje pravilnika o carinskom postupanju u pomorskom međunarodnom saobraćaju dodatno unosi određene nedoumice prilikom carinske kontrole plovila. Pravilna primjena zakonskih odredbi, kao i dodatna obuka carinskih službenika dovelo bi do smanjenja pojave sive ekonomije u oblasti pomorskog saobraćaja. Sigurno je da je uz Upravu pomorske sigurnosti i upravljanja lukama, Uprava prihoda i carina, ta koja treba da ukaže na određene nepravilnosti, da ih na pravi način prepozna i sankcioniše.

- **Carinska kontrola brodova u međunarodnom pomorskom saobraćaju**

Brodovi koji saobraćaju sa inostranstvom mogu pristati samo u domaćim lukama i pristaništima otvorenim za međunarodni saobraćaj. U Crnoj Gori luke otvorene za međunarodni saobraćaj su: Bar, Budva, Kotor, luka Kumbor - Portonovi, Tivat - Gat I i Gat II (Porto Montenegro) i Zelenika. Luka Bar, Zelenika i Kotor služe kako za saobraćaj teretnih i putničkih brodova tako i za saobraćaj manjih plovila (jahti) i one su kao takve granične-pomorske Carinske Ispostave otvorene 24h tokom čitave godine. Marine u Budvi i Tivtu su isto granične-pomorske Carinske Ispostave/filijale, ali samo za manja plovila (jahte), s tim što je marina u Budvi otvorena samo tokom ljetnje sezone za period maj-oktobar. Pored nabrojanih carinskih ispostava vezanih za pomorski saobraćaj su carinska filijala Bijela koja je otvorena zbog potreba Adriatic 42 brodogradilišta i u Baru postoje dvije, Carinske filijala Putnički terminal I carinska ispostava Slobodna zona Bar.

Određeni nedostaci u carinskom postupanju vezani za brodove:

- manifest,
- pojam pomorskog agenta,
- pretres broda.

Manifest je osnovna carinska isprava u kontroli broda i brodskog tereta. Forma manifesta je regulisana Carinskim zakonom Crne Gore članom 47, gdje se navodi da forma manifesta za međunarodni pomorski saobraćaj (IMO) mora biti u skladu sa standardima koje je utvrdila Organizacija Ujedinjenih Nacija. U njemu su upisani svi podaci vezani za brod, kao i podaci vezani za robu koju brod prevozi. Zapovjednik broda koji uplovljava u Crnu Goru mora da potvrdi da manifest sadrži tačne i istinite podatke.

U manifestu se upisuje cjelokupni teret koji se prevozi brodom, uključujući i svu drugu robu koja se nalazi na brodu radi upotrebe ili prodaje, a ukoliko brod ne prevozi robu, na srednjim stranama manifesta upisuje se "bez tereta". Pri dolasku broda manifest mora sadržati naročito slijedeće podatke: ime i državnu pripadnost broda; ime i prezime zapovjednika broda; iz koje luke, odnosno pristaništa brod dolazi; oznake i brojeve na koletima; - broj i vrstu koleta; količinu i naziv robe; brojeve brodskih teretnica za teret koji treba istovariti u luci; matičnu luku utovara za robu koja se prevozi na osnovu brodske teretnice.

U manifestu pored ovih nabrojanih podataka, prilažu se i naknadne isprave i to: najava ovlašćenog agenta o dolasku/odlasku broda; ovlašćenje o zastupanju predmetnog broda pred carinskim organima; spisak posade (crew list); spisak putnika (passenger list); stvari koje pripadaju posadi broda (crew effects list); prtljag putnika predane brodu na prevoz (passenger effects list); spisak medikamenata i lijekova na brodu, kao i potvrdu o vakcinaciji posade (vaccination list); deset posljednjih luka u koje je brod svraćao (port of call list); spisak gdje se potvrđuje da na brodu nema oružja, životinja, opasnog tereta, specijalnog tereta, slijepih putnika (nill list); popis količine novčanih sredstava koje su na brodu (money list); namirnice i potrošni materijal, pogonski materijal za snabdjevanje broda, tj posade (IMO ship store declaration); u slučajevima kada na brodu postoji teret obavezno je prilaganje manifest tereta (manifest of cargo).

Ulazna sažeta deklaracija je izjava ili radnja kojom lice obavještava carinski organ, u propisanom obliku, na propisan način i u određenom roku, da roba treba da se unese u carinsko područje Crne Gore, odnosno agenti brodova prijavljuju svu robu (čl.7 CZ).

Izlazna sažeta deklaracija je izjava ili radnja kojom lice obavještava carinski organ, u propisanom obliku, na propisan način i u određenom roku, da roba treba da se iznese iz carinskog područja (čl.7CZ).

Evidencija bilo teretnih ili putničkih brodova vrši se manuelno kroz carinske kontrolnike. Nepostojanje posebne aplikacije kroz Carinski Informacioni Sistem (CIS) predstavlja veliki nedostatak prilikom obavljanja carinske kontrole iz više razloga. Glavni razlog jeste analiza rizika, kao i nepovezanost u informatičkom smislu između pomorskih carinskih ispostava. Aplikacija koja bi trebala da se uvede kroz CIS predstavljala bi evidenciju svih stranih putničkih ili teretnih brodova koji uplovljavaju ili isplovljavaju iz carinskog područja Crne Gore.

Ona bi trebala da odogovara već postojećoj aplikaciji "Tranzit" u CIS-u, sa razlikom što bi tranzitne carinske deklaracije zamijenili manifesti, a umjesto špeditera ulogu podnosioca dokumenata preuzeli bi ovlašćeni

pomorski agenti. Aplikaciju bi registrovali carinski službenici sa svim rubrikama koje postoje i sada u ručnim kontrolnicima kao što su: ime broda, zastava pripadnosti, ime kapetana, luka iz koje brod dolazi, btto, broj posade, broj putnika, ovlašćeni agent. Uz ove rubrike aplikacija bi trebala da sadrži i rubrike: o vrsti tereta ako ga ima, razlog dolaska broda, odredišnu luku, eventualne napomene (pokretanja carinskih prekršaja, zapisnik o pretresu) i dr. Postojanjem ovakve aplikacije razvila bi se mreža koja bi davala podatke o brodovima koji dolaze, koji su njihovi razlozi dolaska (turistički, iskrcaj tereta, remont i sl), koliko se zadržavaju, koju vrstu tereta voze, da li su vršili promjenu vlasnika, zastave i ostale prateće informacije. Sa svim ovim podacima napravila bi se dovoljno opsežna analiza rizika koja bi na pravi način tretirala sve brodove i pravila razliku između onih brodova koji ispunjavaju sve uslove za nesmetan ulazak u zemlju i onih koji su podložni pretresu. U praksi bi to značilo da bi carinski službenik prilikom popunjavanja ove aplikacije dobio određeni kanal, zeleni, žuti ili crveni, i u odnosu na dobijeni kanal iz analize rizika dalje postupajući prema predmetnom brodu. Isto tako kroz ovu aplikaciju mogli bi se i "razduživati" brodovi između pomorsko-graničnih ispostava i odredišnih ispostava.

Takođe preko ovih aplikacija bi se znalo kretanje svih brodova dok su pod carinskim nadzorom, tj. dok plove carinskim područjem u ovome slučaju teritorijalnim morem. Kao što je već rečeno ulogu podnosioca dokumenata preuzeli bi pomorski agenti, što bi moglo da znači i polaganje određenih iznosa garancija za brod (i eventualno za teret). Kroz aplikaciju "Tranzit" u CIS-u danas se registruju brodovi koji se posmatraju kao roba, a ne kao prevozno sredstvo.

Evidencija brodova u CIS-u umnogome bi doprinijela kvalitetnoj analizi rizika, smanjila troškove brodu (angažovanje špeditera), ali bi i pomorski agenti na sebe preuzeli veću odgovornost. Evidencija brodova u CIS-u, omogućila bi praćenje istih, praćenje rokova privremenih uvoza, bolju analizu rizika, omogućavanje „razduživanja“ brodova kroz različite pomorske carinske ispostave. Dosadašnja iskustva iz drumskog saobraćaja aplikacija SEED) prilikom razduživanja praznih kamiona, jesu pravac u kome bi se trebala razvijati pomenuta aplikacija.

#### Prijedlog rješenja:

- sektor za carinsko-informacioni sistem treba da pripremi posebnu aplikaciju za brodove, sličnu aplikaciji "Tranzit", kako bi postojeće aplikacije mogle da prepoznaju manifest kao carinski dokument (roba za carinjenje R40-broj manifesta);
- aplikacija mora da sadrži neophodne rubrike o: brodu kao prevoznom sredstvu (zastava, prethodna luka, ime zapovjednika, broj posade, broj putnika, zabiljeska o mogućem plombiranju bonded store, i sl.), kao i o robi koju brod prevozi (naimenovanje robe, btto, neto, broj koleta, i sl.);
- postojanje rubrika razduženja i robe i broda;
- obavezno upisivanje garancije od ovlašćenog pomorskog agenta.

U toku je priprema za implementaciju projekta NMSW-National Maritime Single Window, koji će riješiti mnoga pitanja, u prvom redu elektronsko podnošenje najave broda.

U isto vrijeme krenuo je projekat "Podrška digitalizaciji uvoznih procedura u poštanskom i pomorskom saobraćaju" koji u Crnoj Gori realizuje GIZ (Njemačka alijansa za olakšice u trgovini).

Važni učesnici prilikom carinske kontrole broda jesu pomorski agenti koji zastupaju predmetni brod pred carinskim organima. Uredba o zastupanju pred organima carinske službe propisuje uslove za obavljanje poslova zastupanja u ovim slučajevima samo za špeditere, ali ne i za pomorske agente. Ovlašćeni pomorski agenti bi morali u svakom trenutku imati informaciju o ruti broda, njegovom upućenju ka odredišnoj luci (ispostavi), razlog njegovog dolaska, da li postoji teret na brodu i ako postoji o kojoj vrsti tereta je riječ i sl. Što znači da agenti prije dolaska ili odlaska broda moraju imati sve informacije koje su važne za carinske službenike, uz naravno ovjerenu i potpisanu punomoć (ovlaštenje) od strane broda koji zastupaju. Dužnosti pomorskog agenta jesu da izvještava carinarnicu, ili carinsku ispostavu, o plovidbenom redu brodova koji su u redovnoj međunarodnoj plovidbi, kao i da dostavljaju plovidbeni red tih brodova. Pomorski agenti moraju izvještavati carinarnicu uz oznaku dana i sata dolaska broda u luku, te su dužni da bez odlaganja obavijeste o svakom kašnjenju tih brodova. Kako je već ranije navedeno, neophodno je da pomorski agenti

najave određenoj pomorsko-graničnoj carinskoj ispostavi dolazak/odlazak predmetnog broda i da na ispravan i zakonit način zastupaju predmetni brod pred ovlaštenim carinskim organima. Osnovni problem predstavlja nepostojanje zakonske regulative za obavljane ove vrste poslova. Ovo znači da ne postoji ni jedan uslov da bi se neko bavio pomorskom agenturom, niti postoji i jedan uslov da bi neko stekao zvanje pomorskog agenta. Sadašnje stanje je takvo da se pomorske agencije osnivaju u velikoj većini slučajeva kao društva ograničene odgovornosti (d.o.o.), a zaposleni u njima nemaju nikakav sertifikat ili licencu za obavljanje poslova pomorske agenture. Treba napomenuti da pored brodova, pomorski agenti, zastupaju i određeni broj jahti, i vrše sve neophodne radnje koje predmetno plovilo mora uraditi na graničnom prelazu: prijavu i odjavu, snabdjevanje plovila (gorivom i ostalim potrepštinama), predaju rezervnih djelova i sl. Upravo iz razloga velikog i opsežnog posla koji obavljaju pomorski agenti neophodno je regulisanje njihovog pitanja iz domena zastupanja, kako bi se na taj način izjednačili sa špediterima, u pogledu pravne strane sa carinskog gledišta. Zastupanje povlači za sobom i određene konsekvence i obaveze, a ne samo pogodnosti.

**Prijedlog rješenja:**

- Neophodno je u narednom periodu donijeti Zakon o pomorsko-agencijskoj djelatnosti, kojim će se u potpunosti urediti oblast pomorsko-agencijske djelatnosti, a naročito uslovi za obavljanje pomorsko-agencijske djelatnosti koja se odnosi na: plovidbu brodova i njihovo iskorišćavanje, prihvat i otpremu brodova, brigu o putnicima i posadi, posredovanje pri zaključivanju ugovora o iskorišćavanju brodova, kupoprodaji, gradnji, konverziji, popravci brodova, osiguranju brodova i odgovornosti vlasnika broda, odnosno brodaru i snabdjevanju brodova zalihama, kao i druga pitanja od značaja za obavljanje pomorsko-agencijske djelatnosti.

Carinski pretres broda se može izvršiti u vremenu kada je brod na sidrištu, ali iz praktičnih razloga obično se vrši prilikom njegovog vezivanja u određenoj luci. Iz razloga procjene analize rizika i eventualnog pretresa broda, neophodno je da pomorske agencije koje zastupljaju brod, obavijeste carinsku pomorsku graničnu ispostavu 24 časa prije dolaska broda, o dolasku istog, kao i da prilože informacije vezano za popis članova posade, putnika, zadnjih deset luka u koje je brod uplovljavao, kao i vrstu tereta koju je brod nosio. Pretres broda se vrši u najvećem broju slučajeva u saradnji sa kolegama iz sektora carinske bezbjednosti i kontrole, zbog većeg broja ljudi, kao i zbog složenosti pregleda (veličina broda, broj pregrada, prostora, kabina itd.).

Pored pregleda broda koji je obavezan, prilikom postojanja osnovane sumnje vrši se i pretres broda, koji obuhvata pregled svih prostorija na brodu (kabine, blagovaonice, prostorije za razonodu, kuhinja i sl.) i svih prostora (skladišni, radionice, pogonske mašine, pomoćni i glavni motor i sl.), tj. predstavlja detaljan pregled broda, uz korišćenje posebne specijalne opreme. Prosto je neophodno da za pretres broda budu angažovani carinski službenici koji su posebno obučeni za ovaj vid pretresa, iz razloga složenosti konstrukcije broda. Prilikom pretresa broda neophodno je dobro poznavati njegovu konstrukciju, oznake broda, natpise, kao i nazive pojedinih prostorija i ostalih dijelova broda koji se koriste u pomorskoj terminologiji na engleskom jeziku.

**Prijedlog rješenja:**

- organizovanje posebne obuke, od već obučanih carinskih službenika (u toku ove godine organizovane su dvije obuke iz pretresa brodova);
- instaliranje aplikacije za manifest kroz Carinski informacijski sistem;
- razmjena informacija i iskustava carinskih ispostava između sebe, kao i povezivanje sa susjednim ispostavama zemalja u okruženju (Albanija, Hrvatska...);
- saradnja sa ostalim državnim organima (MUP, lučke kapetanije...);
- uključivanje lučkih kapetanija u program koordinisanog upravljanja granicom;
- nabavka nedostajuće opreme;
- prilikom kontrole kruzera posebna pažnja treba da bude usmjerena na bezbjedonosni aspekt, kontrola izlaska posade sa broda, kontrola iznošenja otpada i ostalih stvari sa broda i slično.

### **Carinska kontrola jahti (plovila) u međunarodnom pomorskom saobraćaju**

Primjena odredbi Istanbulske konvencije u praksi podrazumjeva prijavljivanje plovila konkludentnim aktom, što znači prijavljivanje plovila bez podnošenja carinskih dokumenata-usmenim putem. Konkludentne radnje

utvrđene su propisom donijetim na osnovu Carinskog zakona, smatraju se kao zahtjev za privremeni uvoz, a odsutnost intervencije od strane organa carinske službe kao odobrenje.

Ipak postoje i situacije kada strani vlasnik plovila dolazi naknadno u Crnu Goru, te mora prepustiti preduzimanje prethodno navedenih radnji svojem punomoćniku. U većini slučajeva radi se o dopremanju plovila kopnenim putem i pri tome punomoćnik mora raspolagati specijalnom pisanom punomoći za preduzimanje opisanih radnji. Ovim je omogućeno da se na graničnom prelazu ulaska (kopnena granična ispostava) podnosi carinska deklaracija za tranzit (tranzitna deklaracija), pa da se plovilo uputi određenoj carinskoj ispostavi koja je najbliža lučkoj kapetaniji pri kojoj će se plovilo prijaviti i gdje će se izdati vinjeta za plovilo. U određenoj ispostavi će se uz usmenu deklaraciju i prilaganje pisane punomoći od strane osobe sa prebivalištem u inostranstvu, ovjerene od strane nadležnog organa zemlje iz koje se plovilo privremeno uvozi, dokaza o vlasništvu plovila od strane osobe koja ima prebivalište u inostranstvu, odgovarajuće isprave o registraciji plovila u inostranstvu, kao i dokaza o izdavanju vinjete predmetno plovilo se može razdužiti. Tranzitna deklaracija će se razdužiti u aplikaciji „Tranzit“ opcijom razduženjem zapisnikom, u kojem će se upisati broj izdate vinjete i broj iz kontrolnika evidencije plovila. Kako je već rečeno neophodno je da strana plovila ispunjavaju određene uslove pod kojim se mogu prijavljivati konkludetnim aktom na osnovu Aneksa C Istanbulske konvencije i to:

- plovilo mora biti registrovano van teritorije Crne Gore (plovilo vije stranu zastavu i plovidbena dozvola izdata od strane države);
- vlasnik plovila mora biti inostrani državljanin, tj. mora imati prebivalište u inostranstvu (vlasnik plovila na plovidbenoj dozvoli je inostrano lice);
- punomoćja za lica koja privremeno upravljaju plovilima moraju biti ovjerena od strane države iz koje se plovilo uvozi, kao i da budu tačno određena i definisana (uslovi po kojima se može koristiti plovilo).

Sa carinskog gledišta bitna je podijela na domaća i strana plovila, kao i na ona koja su u prometu sa inostranstvom i ona koja to ne čine. Strana plovila imaju status strane robe i prema tome ona su pod carinskim nadzorom sve dok su u crnogorskom carinskom području, odnosno u unutrašnjim morskim vodama i teritrijalnom moru. Prema Istanbulske konvenciji i crnogorskim carinskim propisima, privremeni uvoz plovila može se odobriti uz potpuno oslobađanje od plaćanja carine i poreza (Aneks C – privremeni uvoz plovila za individualnu upotrebu, za sport i razonodu) ili djelimično oslobađanje od plaćanja carine i poreza (Aneks E – privremeni uvoz plovila za iznajmljivanje, za komercijalne usluge).

Najveće dileme i neka otvorena pitanja u postupcima i u svakodnevnom radu carinskih službenika u primjeni Instituta privremenog uvoza na osnovu Aneksa C Istanbulske konvencije posebno se odnose na:

- utvrđivanja uslova iz Člana 5 Aneksa C Istanbulske konvencije kao osnov za zakonitost stavljanja plovila u postupak privremenog uvoza;
- mogućnost da strano plovilo u carinsko područje Crne Gore dopremi opunomoćenik vlasnika plovila, kako morskim, tako i kopnenim putem;
- mogućnost da opunomoćenik vlasnika plovila stavi plovilo u postupak privremenog uvoza;
- mogućnost da rezident (domaće lice) upravlja i/ili se koristi privremeno uvezenim plovilom, kad i u kojim uslovima;
- utvrđivanje vlasništva nad plovilom.

#### • **Carinska kontrola jahti (plovila) za privatnu upotrebu**

Kao što je već ranije navedeno, osnovni uslovi za primjenu povlastica koje odobrava Aneks C Istanbulske konvencije jesu ti da državna pripadnost plovila mora biti različita od države privremenog uvoza, kao i da vlasnik plovila mora biti lice sa prebivalištem na teritoriji različitoj od teritorije zemlje privremenog uvoza. Neispunjavanjem jednog od ova dva uslova za privremeni uvoz ima za posljedicu zloupotrebu Instituta privremenog uvoza pa samim tim i obilježja dijela carinskog prekršaja.

- PRVI OBAVEZUJUĆI USLOV – registracija plovila van carinskog područja zemlje privremenog uvoza

Povezano sa utvrđivanjem statusa plovila koja viju strane zastave, svjedoci smo da je u našim lukama vezano sve više plovila koja viju tzv. zastave pogodnosti. Ono što je očigledno to je da su te zastave pogodnosti: zastava američke države Delaware, zastava Guinea-Bissau, zastava Beliza, zastava Bahamas itd. Zanimljivo je da se vlasništvo nad plovilima sa tim zastavama u nekim slučajevima odnosi i na crnogorska, a ne na strana fizička ili pravna lica. Takođe se u većini takvih slučajeva radi o osnivanju tzv. *off shore* firme u inostranstvu, koja je vlasnik plovila, a vlasnik takve firme je crnogorski državljanin. *Off shore* firme postaju sve više trend u nautičkim krugovima zbog minimalne kontrole i minimalnih poreza uz maksimalnu mogućnost poslovanja širom svijeta.

Osnivanje ovakvih firmi je veoma jednostavno i veoma brzo. Ono što je zanimljivo je činjenica da ovakve firme nijesu obveznici plaćanja poreza na dobit i nemaju obavezu predavanja izvještaja o poslovanju. Ono što je posebno interesantno, jeste da kod nas prednjače plovila koja viju zastavu američke države Delaware, kao i ona koja viju zastavu Austrije. Američka država Delaware ne zabranjuje strano vlasništvo ili menadžment, a isto tako ne zahtjevaju prisutnost u Delaware-u. Jedini potrebni dokument koji mora biti podnijeti u Delaware-u je kratki sertifikat formiranja. Zbog ovoga je diskretnost zagarantovana, jer vlasnici firmi nisu obavezni biti imenovani na ovom dokumentu. Postoje veoma mali broj plovila koja plove pod zastavom Delaware čiji su vlasnici crnogorski državljani navedeni u plovidbenoj (saobraćajnoj dozvoli). Prilikom kontrole takvih plovila potrebno je zaključiti na osnovu plovidbene (saobraćajne) dozvole da se radi o crnogorskom državljaninu kao vlasniku plovila i takvo plovilo bez odlaganja uputiti u najbližu carinsku ispostavu radi stavljanja plovila (robe) u slobodan promet. Neophodno je uključiti i druge državne organe u rješavanje slučajeva zastave Delaware, prije svega lučke kapetanije čiji pojedini propisi takođe imaju neka ograničenja kada je u pitanju ova vrsta zastave.

Zajedničkom akcijom Uprave prihoda li carina, Ministarstva nadležnog za poslove pomorstva, Ministarstva unutrašnjih poslova u cilju evidencije i provjere plovila koja plove na ovu zastavu sigurno bi rezultiralo utvrđivanjem određenih nepravilnosti u pogledu vlasništva, a što bi za rezultat imalo pokretanje postupaka za naplatu carinskog duga i poreza za plovila onim vlasnicima koji krše odredbe Istanbulske konvencije i Carinskog zakona. S obzirom na ne tako malu vrijednost predmetnih plovila naplata carinskog duga sigurno ne bi bila zanemarljiva. Kao što je već ranije rečeno pored zastave Delaware, druga najzastupljenija zastava koja se pojavljuje kod nas jeste zastava Austrije.

U velikoj većini slučajeva radi se o plovilima koja su nabavljena kroz aranžmane finansijskog ili operativnog lizinga (zakup), u kojima se pojavljuje kao vlasnik inostrana banka, koja je davalac lizinga, međutim korisnik lizinga je domaće lice, zbog čega nije moguće sprovesti institut privremenog uvoza. Kada govorimo o plovilu za privatnu upotrebu, gdje se kao korisnik lizinga pojavljuje domaće privatno lice, nemoguće je dozvoliti privremeni uvoz na osnovu odredbi Carinskog zakona i Istanbulske konvencije, već takvo plovilo treba uputiti u najbližu robnu carinsku ispostavu radi stavljanja plovila u slobodan promet. Zakon o finansijskom lizingu određuje lizing kao pravni posao u kome davalac lizinga sa isporučiocem ugovara sticanje prava svojine na predmetu lizinga i sa primaocem lizinga ugovara posao finansijskog lizinga, kojim se obavezuje, da na primaoca prenese držanje i korišćenje predmeta na ugovoreno vrijeme, dok se primaoc obavezuje da plati nadoknadu. Možemo razlikovati tri situacije (vrste) finansijskog lizinga, i to:

- svojina na predmetu lizinga stiče se automatski istekom roka na koji je ugovor zaključen;
- mogućnost sticanja prava otkupa predmeta lizinga u toku, ili na kraju ugovorenog perioda, po ugovorenoj cijeni, ili cijeni koja će se ugovoriti;
- obavezan povraćaj predmeta lizinga nakon isteka ugovorenog roka i isplate cijelokupne naknade.

Jedino kod treće situacije finansijskog lizinga može se odobriti privremeni uvoz sa dijelimičnim oslobađanjem plaćanja dažbina (isključivo za komercijalnu, a ne nikako za privatnu upotrebu) i o tome će biti riječi kod plovila za komercijalnu upotrebu. Kod ovakvog vida lizinga vidljivo je da je davalac lizinga i dalje strano lice, kao i da je ispunjen neophodan uslov ponovnog izvoza robe. Jasno je da je kod carinske kontrole ovih plovila neophodno tražiti Ugovor o lizingu, kako bi carinski organ mogao utvrditi vlasnički odnos nad plovilom. Koristeći odredbe Istanbulske konvencije i Carinskog zakona, iako u ugovoru može pisati da je formalni vlasnik plovila banka, ipak je domaće lice korisnik lizinga i lice koje će koristiti

predmetno plovilo. Ovakav vid predstavlja klasičan pokušaj zloupotreba odredbi Istanbulske konvencije stranim plovilom.

- DRUGI OBAVEZUJUĆI USLOV – upotreba plovila sa prebivalištem izvan carinskog područja zemlje privremenog uvoza u privatne svrhe

Više slučajeva je u kojima se na plovidbenoj dozvoli pojavljuje strano fizičko ili pravno lice, a kao korisnik plovila se javlja crnogorski državljanin koji posjeduje određeno punomoćje od strane vlasnika plovila. U ovakvim okolnostima potrebno je da korisnik plovila priloži slijedeće isprave na uvid: pisanu punomoć stranog vlasnika ovjerenu od strane ovlaštenog organa zemlje iz koje se odnosno plovilo privremeno uvozi, dokaz o vlasništvu nad plovilom stranog državljanina koji ima stalno prebivalište u inostranstvu, odgovarajuću ispravu o registraciji plovila u inostranstvu i upis u upisnik plovila države pripadnosti. U praksi opunomoćenik na isti način prijavljuje plovilo kako bi uradio i njegov strani vlasnik podnošenjem usmene deklaracije i stavljajući na uvid ranije nabrojana dokumenta. Međutim, nije problem u tome što strano plovilo u postupak privremenog uvoza stavlja opunomoćenik, već je riječ o tome kako spriječiti da se domaće fizičko ili pravno lice koristi stranim plovilom za vlastite potrebe, tj. za sport i razonodu, kako to utvrditi i na koji način procesuirati, s obzorom da je Zakonom o jahtama propisano da jahta u vlasništvu domaćih pravnih i fizičkih lica mora biti upisana u Registar jahti Crne Gore. Zato je velika odgovornost na carinskim službenicima da tokom vršenja carinske kontrole predmetnih plovila prepoznaju sve vrste pokušaja zloupotreba, prikupe dovoljno dokaza i sve takve slučajeve pokušaja zloupotrebe sa stranim plovilima procesuiraju.

Velika sumnja u zloupotrebe prilikom carinske kontrole plovila koja viju zastavu Delaware jeste u određenim punomoćjima. Iako ni u jednom zakonu, pravilniku ili uredbi nije naznačeno šta ova vrsta punomoćja treba da sadrže i na koji način, tj. u kojoj formi treba da budu napisana, ona treba da odbace svaku sumnju da strana plovila koriste domaća fizička ili pravna lica u svoje privatne svrhe. Sumnja u punomoćja je izrazita u onim slučajevima kada vlasnik plovila nije prisutan, kao ni niko od članova njegove bliže porodice. Zbog toga punomoćja bi trebalo da sadrže razlog njihovog izdavanja (da li je to probna vožnja plovila nakon kvara, prevoženje plovila iz jednog mjesta u drugo, rutinsko održavanje plovila i sl.), kao i rok njihovog važenja, tj. ograničavanje njihovog važenja. Što znači da bi punomoćje trebalo da sadrži ime osobe na koje glasi (sa njegovim ličnim podacima, brojem pasoša), razlog njegovog izdavanja, rutu kojom će se plovilo kretati i vremenski rok važenja punomoćja. Veoma je važno razlikovati termine rezident i nerezident. Ako se osoba nalazi duže od 185 dana u kalendarskoj godini u Crnoj Gori, gdje živi, radi, ostvaruje dohodak i druga prava (npr. prava iz penzijskog i zdravstvenog osiguranja i drugo) ona je dužna plovilo staviti u carinski postupak puštanje robe u slobodan promet i za to plovilo platiti cijelokupni carinski dug. Član 378 Uredbe za sprovođenje carinskog zakona propisuje posebne uslove za uvoz plovila. U naznačenom članu stav 4 propisuje se rok privremenog uvoza najviše šest mjeseci (sa prekidima ili bez) u dvanaestomjesečnom periodu.

Dok član 374 stav 8 do stav 11 Uredbe propisuju da privremeno uvezena plovila koja su već bila stavljena u postupak privremenog uvoza mogu koristiti bračni drug ili član uže porodice fizičkog lica koje ima stalno prebivalište van carinskog područja, ako i ova lica imaju svoje uobičajeno prebivalište van carinskog područja Crne Gore. Takođe se propisuje ovim članovima Uredbe da je moguće koristiti i privremeno uvezena plovila od strane domaćih fizičkih lica, ako koriste privremeno uvezeno plovilo u ime i prema izričitim uputstvima imaoća odobrenja, samo u vrijeme kada se i imalac odobrenja nalazi na carinskom području.

Osnovni zadatak carinskog službenika prilikom kontrole plovila kojim upravlja domaće lice jeste utvrđivanje stanja na osnovu propisa iz navedenih članova Uredbe. U praksi to znači da stranim plovilom za privatnu upotrebu, tj. za sport i razonodu može upravljati domaće lice samo u onom slučaju kada se imalac odobrenja nalazi na carinskom području. Kako u Uredbi nije navedeno da imalac odobrenja, tj. vlasnik mora biti na plovilu, već je propisano da se mora nalaziti na carinskom području, dolazi do raznih vrsta zloupotreba domaćih lica sa različitim vrstama odobrenja (punomoćja). U praksi u većini slučajeva odobrenje (punomoćje) predstavlja kratku izjavu vlasnika koji ovlašćuje navedenu osobu da se može koristiti navedenim plovilom, voditi brigu o plovilu, da ga može prodati i sl. Dužnost carinskog službenika

jeste da prepozna bilo koju vrstu zloupotrebe ovih punomoćja, da u slučajevima kada strani vlasnik nije na plovilu, kroz razgovor i pregledom dokumentacije utvrdi da li se domaće lice služi plovilom za svoje privatne svrhe, da li domaće lice iznajmljuje predmetno plovilo (crni charter) ili se koristi prema navedenim uputstvima iz odobrenja. Kako je već ranije navedeno odobrenje mora da sadrži precizno navedene podatke o razlozima korišćenja predmetnog plovila. Posebna pažnja treba da se obrati u onim slučajevima kada strano plovilo koristi domaće lice, u većini slučajeva kao skipper, a na popisu posade ili putnika nema nikoga koga bi mogli povezati sa vlasnikom plovila koji se vodi na plovidbenoj (saobraćajnoj) dozvoli. Ovi podaci automatski navode na zloupotrebu odredbi Istanbulske konvencije, Carinskog zakona i Uredbe za sprovođenje carinskog zakona zbog čega bi predmetno plovilo trebalo zaustaviti do utvrđivanja pravog vlasništva nad njim. Takođe drugi problem koji bi se mogao javiti u ovakvom slučaju jeste "crni charter", tj nelegalno iznajmljivanje plovila koje je takođe uzelo maha u posljednje vrijeme. Punomoćje ili bilo koje drugo odobrenje ne može niti smije zamijeniti propisanu ispravu o vlasništvu.

Elektronsko povezivanje i umrežavanje pomorsko-graničnih carinskih ispostava neophodno je zbog sprovođenja carinskog nadzora nad plovilima, razduživanja rezervnih dijelova, vršenja snabdjevanja plovila, zimovnika, praćenja rokova privremenog uvoza itd.

Zaključak koji se izvodi jeste taj, da domaće lice može upravljati stranim plovilom uz odgovarajuće odobrenje, sa carinskog motrišta, u onim slučajevima kada je:

- na plovilu prisutan vlasnik plovila;
- na plovilu prisutan bračni drug ili neko drugo lice iz uže porodice vlasnika plovila;
- kada se plovilo koristi u slučajevima probne vožnje, remonta, redovnog održavanja;
- kada se plovilo upućuje na zimovnik;
- kada odobrenje sadrži tačno navedenu rutu putanje od tačke A do tačke B u razumnom vremenskom roku.

Svako drugo korištenje stranih plovila za sport i razonodu, mogu ukazivati na kršenje ranije navedenih članova zakona, tj. tada se može smatrati da je predmetno plovilo u carinskom prekršaju, prema kojem bi se mogle naplatiti sve uvozne dažbine carina i poreza.

#### • **Carinska kontrola jahti (plovila) za komercijalnu upotrebu**

U vremenu kada nautički turizam zauzima značajno mjesto u turističkoj promociji Crne Gore, potrebno je preduzeti sve mjere u cilju promocije ovog vida turizma, ali jednako tako i spriječiti zloupotrebe koje se dešavaju prilikom iznajmljivanja jahti – plovila. Carinska kontrola plovila za komercijalnu upotrebu zasniva se na odredbama Carinskog zakona, Uredbe za sprovođenje carinskog zakona, kao i odredbama Istanbulske konvencije. Upravo u odredbama Istanbulske konvencije nalazi se uporište za kontrolu plovila za komercijalnu upotrebu, tj. njihovo prijavljivanje se vrši usmenim putem na isti način kao i plovila za privatnu upotrebu.

Na osnovu Aneksa C, člana 6 i člana 9 stav 1 Istanbulske konvencije, propisano je da se odobrava privremeni uvoz plovila za komercijalnu upotrebu bez traženja carinskih dokumenata ili obezbjeđenja, na način što predmetna plovila mogu ostati na carinskom području Crne Gore dok se ne završi prevozna operacija zbog koje je plovilo privremeno uvezeno. Osnovni uslov sprovođenja navedenog postupka jeste taj da plovila treba da budu uvezena sa tačno određenom svrhom i ona moraju biti namijenjena ponovnom izvozu u određenom roku u kojem moraju ostati u istom stanju i bez promjena osim uobičajene amortizacije uslijed trošenja prilikom upotrebe. Prema članu 1 Aneksa C Istanbulske konvencije pod komercijalnom upotrebom smatra se prevoz lica uz naknadu ili industrijski ili komercijalni prevoz robe uz ili bez nadoknade. Uslovi koji moraju biti ispunjeni da bi se stranom plovilu za komercijalnu upotrebu odobrio privremeni uvoz bez traženja carinskih dokumenata ili obezbjeđenja jesu:

- plovilo mora biti registrovano van teritorije Crne Gore;
- plovilo je u vlasništvu lica sa sjedištem/prebivalištem van carinskog područja Crne Gore;



- ukoliko plovilo za komercijalne svrhe koristi treće lice potrebno je da posjeduje punomoć ili ugovor o radu;
- potvrda o sposobnosti jahte za plovidbu (jahte za komercijalnu upotrebu) izdatu od strane registra jahti države iz koje dolazi;
- ovjerena lista posade (crew) i lista putnika (passenger) od strane državnog organa države iz koje plovilo dolazi.

Carinski organ će prilikom provjere ovih dokumenata ustanoviti da li predmetno plovilo ispunjava sve neophodne uslove za privremeni uvoz bez podnošenja carinske deklaracije i obezbjeđenja. Zabranjeno je strana plovila kojima je dozvoljen privremeni uvoz u skladu sa ranije navedenim uslovima koristiti u unutrašnjem pomorskom saobraćaju Crne Gore.

Nelegalno iznajmljivanje stranih plovila u našem moru, koje se popularno naziva „crni charter“ ima značajan udio u svojoj ekonomiji Crne Gore i državnom budžetu iz godine u godinu nanosi štetu. Svjedoci smo svi da se u našim marinama, ali i putem glasila oglašava iznajmljivanje plovila. U velikoj većini slučajeva radi se o plovilima uvezenim na osnovu Aneksa C Istanbulske konvencije, kao plovila za sport i razonodu, tj. plovila za privatnu upotrebu koja plove pod stranom zastavom. Ta plovila se iznajmljuju u komercijalne svrhe od strane firmi registrovanih u Crnoj Gori, a nerijetko i od strane domaćih fizičkih lica. U većini slučajeva firme koje oglašavaju iznajmljivanje plovila ne bave se tim poslom kao primarnim. Ne tako rijetko plaćanje iznajmljivanja plovila se vrši ne samo preko računa, već i gotovinski. Na taj način se izbjegava plaćanje poreza državi, kao i poreza na dobit. Prepoznavanje „crnog chartera“ je od velikog značaja, a glavnu ulogu u tome imaju carinska služba i lučka uprava. Njihova uzajamna saradnja dovela bi do smanjenja ove pojave. Kontrola lista posade i putnika od velike su važnosti u otkrivanju „crnog chartera“. Isto tako određene izmjene odredbi Zakona o jahtama (prvenstveno odredbi o dozvoljenom broju lica na popisu posade i putnika) takođe bi znatno uticale na smanjenje ove pojave.

Firme registrovane za iznajmljivanje plovila u Crnoj Gori iznajmljuju mali broj plovila koja viju crnogorsku zastavu. U velikoj većini slučajeva se radi o plovilima sa stranom zastavom pripadnosti. Firma registrovana u Crnoj Gori koja se bavi iznajmljivanjem plovila može iznajmljivati plovila koja viju crnogorsku zastavu, koja su prije toga stavljenja u slobodan promet, tj. plovila na koja su naplaćene dažbine carina i porez. Isto tako može iznajmljivati plovila koja viju stranu zastavu, koja su u Institutu privremenog uvoza sa dijelimičnim oslobađanjem od plaćanja dažbina. Predmetna plovila uvezena su u Crnu Goru na osnovu Aneksa E Istanbulske konvencije, kao i na osnovu člana 145 Carinskog zakona. Plovila uvezena na ovaj način moraju biti u vlasništvu lica sa prebivalištem ili sjedištem izvan carinskog područja Crne Gore. Članom 146 Carinskog zakona Crne Gore propisan je iznos dažbina koji mora biti uplaćen, i on iznosi 3% od iznosa carine, a ne smije preći iznos koji bi trebalo platiti da je roba bila stavljenja u slobodan promet na dan kada je bila stavljenja u postupak privremenog uvoza.

Postoje tri moguća slučaja iznajmljivanja plovila od strane firme registrovane u Crnoj Gori:

- iznajmljivanje plovila registrovanog na crnogorsku zastavu;
- iznajmljivanje plovila registrovanog na stranu zastavu u vlasništvu stranog lica;
- iznajmljivanje plovila registrovanog na stranu zastavu u vlasništvu stranog lica gdje iznajmljivač ima ugovor o iznajmljivanju sa vlasnikom plovila.

U prvom slučaju iznajmljuje se plovilo registrovano u Crnoj Gori, na koje su naplaćene sve dažbine, tj. plovilo je pušteno u slobodan promet prije registracije.

Drugi slučaj predstavlja iznajmljivanje plovila sa stranom zastavom koja moraju biti u Institutu privremenog uvoza sa dijelimičnim oslobađanjem od plaćanja dažbina. To podrazumjeva podnošenje carinskih dokumenata, polaganje određenih garancija i plaćanje određenih dažbina, uz podnošenje ugovora o izdavanju.

Treći slučaj je identičan drugom slučaju, jedino je razlika u tome što drugi slučaj predstavlja inostrane firme koje imaju svoja predstavništva u Crnoj Gori koja iznajmljuju strana plovila u svome vlasništvu, a u trećem

primjeru se odnosilo na ugovore koje domaća firma sklapa sa inostranim pravnim ili fizičkim licima za iznajmljivanje plovila. Problem koji se javlja jeste prije svega tehničke prirode, jer se privremeni uvoz završava sa ponovnim izvozom, a to bi bilo svaki put kada bi plovilo napuštalo carinsko područje. Što bi značilo da bi se prilikom ponovnog uvoza, tj. povratka tog plovila u Crnu Goru ponovo morala podnositi carinska dokumenta i polagati određena novčana garancija. To je praktično nemoguće izvesti pogotovo u situacijama kada je ljetnja turistička sezona u punom jeku. Da bi se na ispravan način riješio ovaj problem neophodno je donijeti određeni zakonski ili podzakonski akt kojim bi se regulisala prava i obaveze iznajmljivača.

Ako nadležna carinarnica, odnosno nadležni carinski organ, shodno članu 8 stav 1 Istanbulske konvencije, utvrdi da su predmetna plovila:

- iznajmljena nakon privremenog uvoza, ili
- su uvezena za iznajmljivanje, pa su ponovo iznajmljena, ili
- su data u zakup u svrhu različitu od neposrednog ponovnog izvoza, ili
- se koriste u komercijalne svrhe u unutrašnjem prometu,

postupke koje carinarnica treba da preduzme su:

- poništenje rješenja o odobrenju privremenog uvoza sa potpunim oslobađanjem od plaćanja dažbina, ako je privremeni uvoz plovila odobren pisanim putem;
- donošenje rješenja kojim se odobrava privremeni uvoz sa djelimičnim oslobađanjem od plaćanja dažbina shodno Aneksu E Istanbulske konvencije i članu 146 Carinskog zakona i
- podnošenje zahtjeva za pokretanje prekršajnog postupka i naplatiti carinski dug za navedeno plovilo.

Prilikom odlučivanja o ispunjenosti uslova za predmetni postupak, carinarnica će primjenjivati i odredbe Uredbe za sprovođenje Carinskog zakona, koje se odnose na privremeni uvoz sa potpunim oslobađanjem od plaćanja dažbina, u slučajevima koji nisu u suprotnosti sa odredbama Konvencije o privremenom uvozu.

Da bi se zaustavilo dalje iznajmljivanje plovila na nelegalan način, neophodno je sprovesti opsežnu kontrolu iznajmljenih plovila, kao i regulisati neka zakonska rješenja. Prvi uslov koji bi trebao biti postavljen jeste taj da firme koje se bave iznajmljivanjem plovila moraju biti registrovane u Crnoj Gori i da imaju otvoreni žiro račun u nekoj od crnogorskih banaka, tj. da moraju sve novčane transakcije obavljati preko računa koje mogu provjeriti državne službe. Na taj način bi se smanjio broj „crnog chartera“, a firme bi redovno izvršavale svoje obaveze plaćanja obaveznog poreza, kao i poreza na dobit. Drugi uslov je taj da se mogu iznajmljivati samo plovila upisana u crnogorski registar od strane lučkih kapetanija i njenih ispostava, a koje su u obavezi da prije toga izvjeste carinske organe o izvršenom upisu. Takođe do učlanjenja Crne Gore u Evropsku Uniju, na osnovu Aneksa E Istanbulske konvencije, mogla bi se iznajmljivati plovila koja su u vlasništvu stranog lica i koje imaju ugovor o iznajmljivanju sa domaćim iznajmiteljem. Predmetna plovila bi se nalazila u Instiututu privremenog uvoza sa dijelimičnim oslobađanjem od plaćanja dažbina, uz podnošenje carinske deklaracije i određenih garancija. Razduživanje plovila bi se radilo prilikom njihovog konačnog napuštanja carinskog područja. Ovi uslovi bi predstavljali uslove sa strane carinskog organa.

Plovila koja se iznajmljuju su velikom većinom nabavljena kroz aranžmane finansijskog lizinga, gdje se kao stvarni vlasnik plovila nalazi strana banka (davalac lizinga), a korisnik plovila je domaće pravno lice. U tim slučajevima je moguće na osnovu Aneksa E Istanbulske konvencije, gdje bi se kao korisnik privremenog uvoza sa djelimičnim oslobađanjem od plaćanja dažbina pojavio stvarni vlasnik (u ovom slučaju inostrana banka). Tada bi nadležnoj Carinarnici neophodno bilo dostaviti ugovor o lizingu, kao i ugovor iz kojeg bi se moglo vidjeti da inostrani vlasnik pristaje na ovakav aranžman.

Prenos prava i obaveza bi morao biti regulisan u slučajevima kada privredno društvo ili preduzetnik registrovan u Crnoj Gori želi iznajmiti plovilo registrovano na stranu zastavu kupljeno putem finansijskog lizinga. Odobrenja za prenos prava i obaveza izdaje Carinarnica, i to samo u slučajevima finansijskog lizinga gdje je obavezan povraćaj predmetnog lizinga nakon proteka ugovorenog roka i isplate cjelokupne naknade. Takva plovila su i dalje u vlasništvu davatelja lizinga (registrovana na stranu zastavu), a privredno

društvo ili preduzetnik registrovan u Crnoj Gori koji želi da se bavi iznajmljivanjem mora staviti predmetna plovila u carinski postupak privremenog uvoza sa djelimičnim oslobađanjem od plaćanja dažbina, na osnovu Aneksa E Istanbulske konvencije i carinskih propisa.

Ponovni izvoz, razduženje privremenog uvoza, obavilo bi se prilikom povratka predmetnog plovila u inostranstvo. Prilikom podnošenja zahtjeva za prenos prava i obaveza neophodno je podnijeti slijedeća dokumenta:

- ispravu kojom se dokazuje identitet podnosioca zahtjeva;
- dokaz o upisu djelatnosti iznajmljivanja u odgovarajući registar;
- ugovor o finansijskom lizingu između podnosioca zahtjeva i osobe na koju će se izvršiti prenos.

Na identičan način bi se moglo riješiti i pitanje kada inostrane firme iznajmljuju svoja inostrana plovila preko svoje podružnice otvorene u Crnoj Gori. Na takav način bi se moglo odgovoriti na potrebe nautičkog turizma i dozvoliti korišćenje tih plovila na zakonski način, uz određivanje rokova za privremeni uvoz koji ne bi smjeli biti duži od 24 mjeseca. Uvođenjem ovih rokova donekle bi se izjednačili uslovi koji su potrebni domaćim firmama koje bi se bavile djelatnošću iznajmljivanja, a koje bi prije toga sva svoja plovila morala staviti u određeni carinski postupak. U slučaju domaćih firmi to bi bilo puštanje robe u slobodan promet.

Učlanjenje Crne Gore u Evropsku Uniju, a sigurno i otvaranje poglavlja 29 u razgovorima o pridruživanju, značice i primjenu i usaglašavanje crnogorskih carinskih i pomorskih zakona, sa zakonima EU. Ti evropski zakoni podrazumjevaju da se za djelatnost iznajmljivanja plovila mogu koristiti ona plovila koja plove isključivo pod nacionalnom zastavom, a koja su prije toga puštena u slobodan promet u onim slučajevima kada su ta plovila strane zastave. U praksi to znači da će prijemom Crne Gore u EU prestati da važi Aneks E Istanbulske konvencije, tako da će sva plovila morati ploviti pod crnogorskom zastavom. Razmišljajući u tom pravcu, a sagledavajući trenutnu situaciju u vezi izdavanja plovila, dolazi se do zaključka da je ova djelatnost, iako u punom zamahu kod nas slabo ispraćena i kontrolisana od strane državnih službi. Carinska politika po ovom pitanju mora biti takva da omogući nesmetani razvoj nautičkog turizma, da pomogne u cilju smanjivanja barijera za poslovno okruženje, ali isto tako mora i da zaštititi prije svega ekonomske interese Crne Gore. Upravo u tom cilju potrebno je uspostaviti odgovarajuću saradnju sa lučkim kapetanijama, kao i Poreskom upravom i inspekcijским službama u cilju bolje kontrole domaćih privrednih društava.

U cilju smanjivanja pojave nelegalnog iznajmljivanja plovila, ali isto tako i omogućavajući razlikovanje plovila za sport i razonodu od plovila za komercijalnu upotrebu (za iznajmljivanje, za ribolov, za prevoz tereta, za prevoz ljudi) razmotriti mogućnost i promjene tarifa prilikom puštanja plovila u slobodan promet.

Neophodno je donošenje određenih zakonskih i podzakonskih rješenja kako carinskih (tarifiranje plovila, određivanje stopa), tako lučkih (kontrola popisa listi putnika i posade, izmjene Zakona o jahtama) i poreskih (smanjivanje stopa poreza za komercijalna plovila). Trebalo bi razmotriti i davanje većih ovlašćenja Upravi prihoda i carina u kontroli ovih plovila i preduzetnika koji se bave ovom djelatnošću. To bi značilo da bi preduzetnik dobio dozvolu za bavljenje ovim vidom preduzetništva pored odobrenja od strane pomorskih vlasti, trebao bi dobiti i dozvolu od strane Carinarnice na čijoj teritoriji se bavi djelatnošću iznajmljivanja. Uslovi koje bi morao ispuniti prema Upravi prihoda i carina jesu ti, da sva plovila na ispravan način budu prijavljena, da li u Institutu privremenog uvoza sa djelimičnim oslobađanjem od plaćanja dažbina ili puštanjem plovila u slobodan promet. Sve ovo navedeno bi uslovljavalo i stvaranje određene aplikacije u okviru carinskog informacionog sistema, slično onome o čemu je bilo riječi kod elektronske evidencije brodova. Na taj način bi se umnogome olakšalo praćenje plovila, vršilo njihovo "razduživanje", pratio uvoz i razduženje rezervnih djelova, nadzor snabdjevanja plovila i sl. Takođe pored lučke kapetanije i Carinarnica bi trebala da daje odobrenje o mjestu sa kojeg se mogu iznajmljivati plovila u komercijalne svrhe, a pogotovo u onim slučajevima za plovila koja su u institutu privremenog uvoza na osnovu Aneksa E Istanbulske konvencije. Carinarnica bi u svakom trenutku mogla da izvrši kako kontrolu plovila, tako i kontrolu privrednog društva ili preduzetnika.

Razmotriti, pored uvođenja elektronske evidencije plovila, uvođenje posebne aplikacije u okviru CIS-a, uvođenje posebnih obrazaca za izdavanje rješenja u pomorskom saobraćaju u slučajevima kada se ne stiču uslovi za nesmetani ulazak plovila na carinsko područje bez podnošenja carinskih dokumenata. Iz

tog razloga neophodno je donošenje jedinstvenog obrasca za sve pomorske carinske Ispostave. U obrascu rješenja kojim se ne odobrava ulazak plovila bez podnošenja carinskih dokumenata bi se naveo razlog odbijanja, koji uslovi nisu ispunjeni (vlasništvo, ovlaštenja, punomoćja, rokovi...), podaci o plovidlu (ime, saobraćajna dozvola, zastava, vlasnik), da li se radi o privatnoj ili komercijalnoj upotrebi (zloupotrebe nelegalnog iznajmljivanja). Prilikom donošenja rješenja neophodno bi se bilo pozvati na član 8 Carinskog zakona, kao i član 196 ZUP-a, na osnovu kojih se ne odobrava privremeni uvoz u skladu Aneksa C čl. 1 – 11 Istanbulske konvencije, bez podnošenja carinskih dokumenata.

Delikatnost naglog razvoja nautičkog turizma iziskuje i određena zakonska rješenja, kako ne bi bilo moguće vršiti bilo kakve zloupotrebe, a na isti način kočiti razvoj ove grane turizma. Predložena rješenja umnogome bi uticala na smanjenje zloupotreba, ali isto tako vodeću ulogu pored carinske službe trebaju da imaju i lučke kapetanije. Dosadašnja praksa je pokazala dosta neujednačenosti u zakonskim rješenjima, što je rezultiralo pojavom nelegalnog iznajmljivanja i pojavom sive ekonomije.

#### • **Zimovnik za jahte (plovila)**

Nepostojanje pojma "zimovnik" u Carinskom zakonu unosi zabune, različita mišljenja i postupanja, pogotovo kada su u pitanju rokovi privremenog uvoza. Razvojem nautičkog turizma u Crnoj Gori pojavila se želja inostranih vlasnika da svoja plovila ostavljaju u crnogorskim marinama ne samo tokom ljetnje sezone, već i tokom zimskog perioda. Pogotovo što se u pojedine luke u Crnoj Gori uložilo mnogo sredstava kako bi na što bolji način pružili kvalitetnu uslugu tokom čitave godine. Uslovi u ovim lukama omogućuju inostranim vlasnicima, a i domaćim, da svoja plovila vežu tokom čitave godine na dokovima, ili čak da svoja plovila izvuku na suvi vez, gdje se vrši njihovo konzerviranje, kako bi se sačuvala od vremenskih nepogoda i spremna dočekala početak ljetnje sezone.

Pored marina koje obezbjeđuju vezove za jahte i ostala plovila tokom čitave godine, postoje i drugi objekti na kopnu koji omogućavaju na otvorenom ili u zatvorenom prostoru skladištenje plovila. Na osnovu člana 6 i člana 9 stav 2 Aneksa C Istanbulske konvencije propisano je da je odobren privremeni uvoz plovila za privatnu upotrebu bez traženja carinskih dokumenata ili obezbjeđenja u roku kontinuiranom ili ne 6 mjeseci na svakih 12 mjeseci. U navedenom roku nije uključeno vrijeme koje je plovilo provelo na "suvom vezu" ili "zimovniku" radi popravke ili čuvanja u roku koji je potreban za obavljanje takve radnje. Da bi se na ispravan način pratio rok za privremeni uvoz neophodno je uvesti evidenciju plovila, pomoću rješenja o kojima je ranije bilo govora. Naime u slučajevima kada carinska Ispostava ustanovi da se neko strano plovilo u teritorijalnom moru i unutrašnjim morskim vodama Crne Gore nalazi duže vrijeme od maksimalnog dopuštenog, dužna je da zbog prekoračenja roka privremenog uvoza pokrene postupak naplate nastalog carinskog duga, tj. naplate uvozne carine i poreza.

Dosadašnja praksa pokazala je da je nemoguće ispratiti rokove privremenog uvoza stranih plovila zbog nepovezanog informatičkog sistema između ispostava, tj. vođenje manuelne evidencije plovila. „Zimovnik“ jahti predstavlja skladištenje i čuvanje tokom zimske sezone, omogućavanje jahti „mokrog“ veza u marini (tokom ovog vremena plovilo se ne koristi, a moguće je redovno održavanje plovila, nema potrebe da se izvlači na kopno) ili „suvog“ veza (mogućnost izvlačenja plovila na suvo, farbanje dna, i druge popravke, konzerviranje – zaštita od nevremena).

Moguća mjesta gdje se sve ostavljaju plovila jesu: marine, razna skladišta, veliki ograđeni prostori na suvom i drugi slični objekti na moru ili kopnu. Prije uvođenja termina „zimovnik“ u carinsku terminologiju neophodno je definisati:

- uslove koje mora ispunjavati „zimovnik“, dovoljna bto površina objekta ili zemljišta, ispunjenost ostalih tehničkih i drugih uslova;
- spisak radnji koji se mogu sprovoditi nad plovidlom dok je u „zimovniku“, a koje ne smiju biti u suprotnosti sa članom 1 tačka a Istanbulske konvencije čiji je osnovni uslov da privremeno uvezena roba mora ostati u istom stanju i bez promjena za vrijeme trajanja postupka privremenog uvoza.
- spisak privrednih subjekata koji su registrovani za poslove čuvanja i održavanja plovila, uredni poreski obveznici, firme registrovane u Crnoj Gori i slično.

Definisanjem ovih pravila stvorili bi se neophodni uslovi za uvođenje termina „zimovnik“ i vođenje evidencije kroz kontrolnike u carinskim ispostavama, ili još bolje vođenje elektronske evidencije plovila kroz aplikaciju o kojoj je već bilo govora uz upotrebu posebnog prozora u aplikaciji „zimovnik“. Ova evidencija treba da sadrži slijedeće:

- datum smještaja u zimovnik;
- mjesto gdje se zimovnik nalazi;
- datum odobravanja privremenog uvoza;
- carinska ispostava gdje je privremeni uvoz odobren sa k- brojem ulaska;
- primjedbe (podaci o eventualnim radovima na plovilu, isporučenim rezervnim djelovima i ostale stavke koje su važne za pravilno sprovođenje postupka privremenog uvoza);
- razduženje (ponovni izvoz, carinjenje).

Član 185 Uredbe za sprovođenje carinskog zakona propisuje tipove carinskih skladišta. Carinsko skladište koje bi odgovaralo uslovima koje mora ispunjavati zimovnik, jeste carinsko skladište tipa E. Carinsko skladište tip E jeste privatno skladište gdje se smješta roba koja se ne može držati u skladištu, osim kad to odobri Vlada ili nadležno Ministarstvo, gdje je držalac carinskog skladišta depozitar, ali nije neophodno da je vlasnik robe. U njemu se smješta strana roba koja ne podliježe uveznoj carini i trgovinskim mjerama. Primjer ovakvog načina skladištenja robe, tj. otvaranje zimovnika kao carinska skladišta tipa E, imali smo u Hrvatskoj. Ono na šta bi se posebno trebala obratiti pažnja ukoliko bi se krenulo sa davanjem odobrenja za ovakav vid smještaja plovila, jeste vođenje evidencije od strane držaoca skladišta, kao i pojačane kontrole i carinskog nadzora nad samim skladištem.

Članom 199 Uredbe za sprovođenje carinskog skladišta propisano je da evidenciju robe koja se nalazi u skladištu vodi organ carinske službe. Izjednačavajući pojam zimovnik sa pojmom carinsko skladište tip E dobijamo pravno regulisane zimovnike za jahte, sistemsko i informatičko vođenje evidencije plovila, uvođenje u pravne okvire različitih zimovnika koji sada posluju, „legalizaciju“ pojma zimovnik u carinskom zakonodavstvu. Obaveze vlasnika zimovnika bi bile ispunjenost određenih uslova u pogledu ranije navedenih zahtjeva, a sve u cilju dobijanja odobrenja od carinarnice za otvaranje skladišta tipa E. Takođe bi bilo neophodno i podnošenje određenih bankarskih garancija, kao i angažovanje špeditera prilikom podnošenja deklaracija za stavljanje robe u postupak skladištenja. Na ovakav način bi se zaustavila dosadašnja praksa držaoca zimovnika, u izbjegavanju plaćanja dažbina državi, kao i evidencija svih zimovnika.

Troškovi u vidu otvaranja skladišta i angažovanje špeditera ne bi bila toliko opterećenje, s obzirom na poslovnu aktivnost kojom se oni već bave. Imajući u vidu da se prilikom skladištenja robe ne plaćaju nikakve dažbine državi, već samo usluge špedicije dažbine ne bi trebale biti velike. Držaoci skladišta bi sigurno kroz cijene pružanja usluga obračunavali i cijenu usluga špedicije. Ovim načinom bi se obavezalo i plaćanje usluga korišćenje zimovnika preko računa, a ne nikako gotovinski, izbjegavajući na taj način ulaženje u zonu sive ekonomije. Na isti način bi trebalo i zakonski urediti i sankcionisati one zimovnike koji nisu otvoreni kao carinska skladišta, a bave se uslugama skladištenja plovila. U velikim marinama, kao što je Porto Montenegro, pojedini vezovi ili čak mula mogli bi da predstavljaju skladišta tipa E, ako ne i čitava marina.

Kako bi se smanjile biznis barijere i omogućilo pojednostavljenje postupka carinskog skladištenja stranih plovila, neophodno bi bilo donošenje određenog pravilnika za smještaj stranih plovila u carinsko skladište tip E. Donošenjem pravilnika propisao bi se način podnošenja dokumenata za skladištenje, kao i obrazac „Zahtjev za smještaj plovila pod carinski nadzor“.

Pravilnikom bi bilo dopušteno pojednostavljenje postupka carinskog skladištenja, gdje bi knjigovodstveni upis držaoca skladišta služio kao pojednostavljena deklaracija za postupak carinskog skladištenja. Da bi carinski organ u tim slučajevima mogao obaviti kontrolu, držalac skladišta mora poslije prispjeća robe na mjesto navedeno u odobrenju izvršiti sledeće postupke:

- odmah obavjestiti nadležni carinski organ da je roba stigla, na način koji je isti odredio;

- odmah upisati robu u knjigovodstvo na način da se može lako utvrditi trgovački opis i količina robe;
- dati na raspolaganje nadležnom carinskom organu sva dokumenta koja moraju biti podnešena za stavljanje robe u postupak.

Kako se plovila prilikom odlaska u zimovnik ne nalazi više u postupku privremenog uvoza, već prelaze u drugi postupak skladištenja, neophodno je donijeti ovakav jedan pravilnik. Prije svega zbog evidencije plovila, praćenja rokova privremenog uvoza i suzbijanja pojave sive ekonomije.

Obaveza držaoca skladišta podrazumjevala bi i fizičko obilježavanje svakog stranog plovila, rednim brojem iz knjigovodstvenih upisa. Nadležna carinarnica izdavala bi odobrenja za smještaj i čuvanje stranih plovila u skladištima tipa E, koji bi se nalazili pod carinskim nadzorom.

Obaveza marina bi bilo obavezno vođenje evidencije o smještaju stranih plovila i to isključivo vođenje kompjuterske evidencije, prema programu koji bi morao sadržati slijedeće rubrike:

- redni broj;
- naziv ili oznaka plovila;
- vlasnik plovila;
- odgovorna osoba (za plovila u vlasništvu pravne osobe);
- zemlja i oznaka registracije plovila;
- broj i datum ugovora o godišnjem vezu;
- datum smještaja plovila na vez u marini;
- izmjena posade;
- datum napuštanja marine;
- privremeno isplovljenje plovila i sl.

Ono na šta bi se morala posebno obratiti pažnja jeste carinski nadzor i što češća kontrola ovih skladišta, jer nadležna carinarnica bi bila ovlašćena da obavlja kontrolu odobrene evidencije putem knjigovodstvenih zapisa i upoređuje sa stvarnim stanjem u skladištu.

Kako bi se mogli sprovesti ovi prijedlozi neophodno je:

- odobrenje Vlade ili resornog Ministarstva za otvaranje skladišta tip E;
- donošenje pravilnika za smještaj stranih plovila;
- ispunjavanje prethodno navedenih uslova od stranedržaoca skladišta;
- ispunjavanje uslova za pojednostavljenje postupka;
- ispunjavanje uslova za odobrenje za knjigovodstvene upise;
- carinski nadzor i kontrole.

Uprava carina bi trebala da dozvoli pojednostavljenje postupka, tj. stavljanje robe u postupak skladištenja na osnovu knjigovodstvenih upisa. Na ovaj način bi omogućila da držaoci skladišta sami podnose zahtjeve za smještanje plovila pod carinski nadzor, uz odgovarajući propisani obrazac, oslobađajući držaoce angažovanja špeditera, oslobađajući plaćanja nekih posebnih taksi i sl. Jedini finansijski izdaci bi se ogledali u ispunjavanju uslova za dobijanje odobrenja držaoca skladišta tipa E.

Sadašnje zimovnike, ujedno kao i pomorske agencije, agencije za izdavanje plovila i slično, niko ne kontroliše, niti su propisani zakonski uslovi za bavljenje ovim poslom, prije svega u cilju zaštite carinske i ekonomske politike države.

Kako je već rečeno vrijeme provedeno u zimovniku ne bi uticalo na rokove privremenog uvoza. Prilikom kontrole privremeno uvezenih plovila, kao dokaz o vremenu provedenom u zimovniku služila bi kopija JCI. Zbog produžetka nautičke sezone trebalo bi razmatrati opciju o produženju rokova privremenog uvoza plovila za privatnu upotrebu, prema kojem bi ta plovila mogla ostati na carinskom području, u kontinuitetu ili ne, najduže 18 mjeseci. U ovaj rok ne bi se računalo vrijeme provedeno u zimovniku. Ako se u tom vremenskom okviru plovilo smjesti na čuvanje u neku od ovlašćenih marina ili zimovnika, u njihovo carinsko skladište tipa E, carinarnica ovlaštena za mjesto gdje se marina ili zimovnik nalazi, može za to razdoblje nekorištenja plovila produžiti rok privremenog uvoza najduže za još 6 mjeseci. Na taj način krajnji rok privremenog uvoza trajao bi 24 mjeseca, nakon kojeg bi nastale obaveze plaćanja uvoznih dažbina. Tako bi se, za razliku od dosadašnjih zakonskih rješenja omogućilo stranim plovilima duži ostanak u crnogorskim vodama, bez obaveznog napuštanja carinskog područja.

- **Carinski postupci sa rezervnim djelovima**

Aneks C Istanbulske konvencije član 2 propisuje da će privremeni uvoz biti odobren za rezervne djelove i opremu uvezenu radi popravke prevoznih sredstava kojima je već odobren privremeni uvoz. Dalje je propisano da zamijenjeni dijelovi i oprema koja se ne izvozi ponovo podliježe uvoznj carini i porezima, osim kada se prepuštaju bez naknade, nadležnim vlastima na teritoriji privremenog uvoza, i u tom slučaju se korisnik privremenog uvoza oslobađa plaćanja uvoznih carina i poreza. Korisnik se takođe oslobađa plaćanja u slučajevima kada se djelovi uništavaju pod službenim nadzorom, a na teret strana u postupku. Ovo su odredbe koje se odnose na strana plovila koja se nalaze u Institutu privremenog uvoza.

Postoje tri načina razduženja rezervnih djelova za strane jahte, i to:

- a) u slučajevima kada se predmetno plovilo nalazi na odlasku i prima rezervne djelove na graničnom prelazu prilikom napuštanja carinskog područja. Obaveza zapovjednika jeste da primi rezervne djelove na plovilo, potpisujući i ovjeravajući tranzitnu deklaraciju po prijemu robe. Carinski službenik razdužuje tranzitnu deklaraciju opcijom razduženje granica u aplikaciji Tranzit, prilikom odlaska plovila iz carinskog područja Crne Gore.
- b) u slučajevima kada se jahta nalazi na vezu u nekoj od marina ili skladištu, a prima rezervne djelove koji služe za redovno održavanje, ne velike vrijednosti i koji ne zahtjevaju angažovanje druge radne snage osim posade. Obaveza zapovjednika jeste da primi rezervne djelove i po njihovom primanju potpiše i ovjeri tranzitnu deklaraciju. Ovlašćeni carinski službenik će razdužiti tranzitnu deklaraciju opcijom razduženje zapisnikom u aplikaciji Tranzit. Prije toga nadležna ispostava će donijeti rješenje o odobrenju za isporuku rezervnih djelova na osnovu člana 3 Aneksa C Istanbulske konvencije, kojim bi se razdužila tranzitna deklaracija. U obrazloženju rješenja moralo bi se navesti gdje se plovilo nalazi, koji su to djelovi, ko je podnio zahtjev za njihovo razduženje, šta je sve dostavljeno u zahtjevu. Zahtjev obično podnosi ili zapovjednik broda ili ovlašćeni pomorski agent koji zastupa plovilo. U opciji razduženje zapisnikom carinski službenik unijeće broj donesenog rješenja. Ono što predstavlja problem jeste kako fizički utvrditi da su zamjenjeni djelovi napustili carinsko područje, jer plovilo može napustiti carinsko područje preko bilo kog graničnog prelaza, što znači da nije u obavezi da napusti iz mjesta gdje su isporučeni rezervni djelovi. Iz ovoga razloga neophodno je instalirati posebnu aplikaciju za plovila u carinskom informacionom sistemu o čemu je ranije bilo govora, kako bi se omogućilo razduženje rezervnih djelova, praćenje rokova privremenog uvoza, eventualno omogućilo evidenciju zimovnika i sl.
- c) u slučajevima kada rezervni djelovi imaju veliku vrijednost, kada je veća količina rezervnih djelova i kada posada nije u stanju sama da obavi popravku, već se mora unajmiti dodatna radna snaga. Ovo prati zaključenje ugovora sa nekom od domaćih firmi koja omogućava da se plovilo izvuče na suvo. Zbog velike vrijednosti rezervnih djelova, a kao zalog da se predmetni djelovi ne bi našli na "crnom" tržištu nadležni carinski organ je dužan da zahtjeva podnošenje deklaracije za ponovni uvoz rezervnih djelova. Zbog spriječavanja pojave sive ekonomije (plaćanje usluga gotovinski), kao i zbog obezbjeđenja garancije za rezervne djelove velike vrijednosti, podnošenje deklaracije za privremeni uvoz, uz potpuno oslobađanje od plaćanja dažbina pokazuje se kao ispravan i jedini mogući način razduživanja. Naravno prije toga neophodno bi bilo podnošenje iste deklaracije za plovilo. Rješenje za privremeni uvoz donijela bi nadležna carinarnica. Prilikom napuštanja carinskog područja podnosila bi se deklaracija za ponovni izvoz. Radi spriječavanja bilo kakvih zloupotreba carinska služba bi morala, zajedno sa poreskom službom, izvršiti kontrolu sada postojećih mjesta gdje se vrše izvođenje radova na stranim plovilima i utvrditi da li postoje prekršaji iz carinskih ili poreskih zakonskih rješenja.

Najveća odgovornost leži na carinskim službenicima, pogotovu onima na graničnim prelazima, koji su u obavezi da, za svaki rezervni dio, upute u odredišnu ispostavu tranzitnom deklaracijom. Isto tako velika odgovornost je i na službenicima u odredišnim ispostavama koji na ispravan način moraju da razduže predmetne deklaracije, tj. rezervne djelove za jahtu.

Isporučivanje rezervnih djelova na jahtu nikako ne smije da se posmatra kao snabdjevanje plovila. Takođe rezervne djelove koji se upućuju na plovila, koja ne napuštaju carinsko područje odmah, nikako ne treba

razduživati opcijom razduženje granica jer plovilo jeste strana teritorija, ali ne napušta carinsko područje. Zbog toga treba ga razdužiti opcijom razduženje zapisnikom, donoseći prije toga rješenje na osnovu kojeg se razdužuju rezervni djelovi. Na kraju, djelove velike vrijednosti, posebno za jahtu koja se nalazi negdje na remontu, a koje ne može da ugradi posada plovila, ne treba razduživati ni jednom od opcija u tranzitnoj aplikaciji, već treba zahtjevati podnošenje deklaracije za privremeni uvoz uz potpuno oslobađanje od plaćanja dažbina. Ovo je bitno zato što bi određena špedicija podnosila deklaraciju, a samim tim i garanciju da će predmetni djelovi biti ugrađeni na predmetnu jahtu. Privremeno uvezeni djelovi i oprema se obavezno upisuju u listu inventara jahte, uz istovremeno upisivanje bilješke na pogodnom mjestu odobrenja za plovidbu o postojanju ovjerene liste inventara na jahti.

#### Zaključak:

- tokom ove godine treba da počne sa radom NTCS-novi tranzitni sistem, čiji su osnovi ciljevi pojednostavljenje i ubrzanje tranzita robe.
- NTCS i dva projekta koja su započeta (NMSW i Podrška digitalizaciji uvoznih procedura u poštanskom i pomorskom saobraćaju) trebalo bi da riješe većinu problema sa kojima se suočava Uprava prihoda i carina u ovom trenutku.

#### • **Granično veterinarsko inspekcijско mjesto (GVM) – Slobodna zona luka Bar**

Granično veterinarsko inspekcijско mjesto, Luka Bar otvoreno je 2016. godine, a u skladu sa Pravilnikom o tehničkim uslovima za odobravanje graničnih prelaza sa veterinarskom inspekcijom, odnosno graničnih inspekcijских mjesta za obavljanje veterinarskih pregleda životinja i/ili proizvoda životinjskog porijekla koji se unose u Crnu Goru ("Sl. list CG", br 61/10).

#### **Preporuke Opšte uprave za zaštitu zdravlja i potrošača (DG SANCO)**

U zakonodavstvu Europske unije nije navedeno tačno vremensko razdoblje u kojem je potrebno unaprijed obavijestiti GVM o dolasku pošiljke proizvoda životinjskog porijekla. Ipak, u skladu sa preporukama Opšte uprave za zaštitu zdravlja i potrošača preporučuje se da obavijest kojom se unaprijed obavještava GVP-a o dolasku pošiljke u lukama bude dostavljena GVM-i barem jedan radni dan prije dolaska pošiljke, osim u slučaju dolaska pošiljke trajektima, kada se preporučuje da obavijest kojom se unaprijed obavještava GVM-a o dolasku pošiljke bude poslana neposredno prije dolaska trajekta.

Vrsta GVM-e	Vremensko razdoblje u kojem je potrebno poslati obavijesti GVM-i o prispjeću pošiljke
Pomorska luka	- Sva plovila: prethodni radni dan - Trajekti: neposredno prije dolaska
Vazдушna luka	- Dugi letovi: četiri sata prije dolaska aviona - Kratki letovi: u trenutku polijetanja sa prethodne vazdušne luke
Željeznica	- 12 sati prije dolaska
Cesta	- 12 sati prije dolaska

#### **Koordinacija između nadležnih tijela**

U svrhu osiguravanja da sve pošiljke životinja i proizvoda životinjskog porijekla koje se unose budu podvrgnute veterinarskim pregledima, nadležno tijelo i granični veterinarski inspektori moraju saradivati s drugim službama kako bi prikupili sve informacije koje se odnose na uvoz proizvoda, a posebno:

- a) informacije dostupne carinskim službama;
- b) informacije iz brodskih manifesta;
- c) ostale informacije dostupne lučkim operaterima.

U tu svrhu carinska služba mora omogućiti nadležnom tijelu pristup svojim bazama podataka ili odgovarajućim dijelovima tih baza.



Vodeći računa o zaštiti podataka sistem informacijske tehnologije koji koristi nadležno tijelo moraju se uskladiti s informacijskim sistemom carinskih službi i komercijalnih operatera u najvećoj mogućoj mjeri kako bi se ubrzao prenos informacija.

Granično inspeksijsko veterinarsko mjesto (GIM) na Graničnom prelazu Luka Bar nije opremljeno za fizički i klinički pregled živih životinja, osim životinja koje ne podliježu pojedinačnom kliničkom pregledu:

- perad,
- ptice,
- životinje iz akvakulture, uključujući sve žive ribe,
- glodavci,
- dvojezupci,
- pčele i drugi insekti,
- gmazovi i vodozemci,
- drugi beskičmenjaci
- određene životinje namijenjene za zoološki vrt i cirkuske životinje, uključujući
- papkare i kopitare za koje se smatra da su opasni, i
- krznaši.

Na GIM-u Luka Bar sprovode se sve aktivnosti u cilju praćenja, analize i upravljanja rizicima preko dostupnih platformi TRACES, RAPID ALERT, RASSAF, OIE, OSCE, a u toku je i implementacija VIS (Veterinarski informacijski sistem).

### **Predlog rješenja koje bi trebalo preduzeti kada je u pitanju veterinarska kontrola**

Procedure pri obavljanju veterinarskog pregleda pošiljaka životinjskog porijekla na GVM-m u pomorskoj luci Bar koje bi trebalo da donese Ministarstvo nadležno za poslove poljoprivrede - Uprava za bezbjednost hrane i fitosanitarne poslove:

- pretovar proizvoda na GVP u pomorskim saobraćaju;
- prenotifikacija i dostava podataka dolaznoj gvm-i za pošiljke koje se pretovaraju;
- pretovar proizvoda na GVP-i pri uvozu;
- postupak s pošiljkama proizvoda koje se direktno pretovaraju iz broda na brod;
- postupak s pošiljkama proizvoda koje se istovaruju i skladište na GVM-i u vremenu kraćem od propisanog minimalnog razdoblja skladištenja u pomorskoj luci, a zatim se utovaruju i upućuju na odredište;
- postupak s pošiljkama proizvoda koje se istovaruju i skladište na GVM-i unutar propisanog minimalnog i maksimalnog razdoblja skladištenja u pomorskoj luci, a zatim se utovaruju i upućuju na odredište;
- postupak s pošiljkama proizvoda koje se istovaruju i skladište na GVM-i u vremenu dužem od propisanog maksimalnog razdoblja skladištenja u pomorskoj luci, a zatim se utovaraju i upućuju na odredište;
- prekrcaj proizvoda na GVM-i koji su namijenjeni trećoj zemlji i u tranzitu su preko Crne Gore;
- postupak s pošiljkama proizvoda koje nisu istovarene iz broda;
- postupak s pošiljkama proizvoda koje se direktno pretovaraju iz broda na brod;
- postupak s pošiljkama proizvoda koje se istovaruju i skladište na GVM-u u vremenu kraćem od propisanog minimalnog razdoblja skladištenja na pomorskoj luci a zatim se utovaruju i upućuju na izlazni GVM;
- postupak s pošiljkama proizvoda koje se istovaruju i skladište na GVM-u u vremenu dužem od propisanog minimalnog razdoblja skladištenja na pomorskoj luci a zatim se utovaruju i upućuju na izlazni GVM;

U cilju sto efikasnijeg, kvalitetnijeg i bržeg obavljanja veterinarskih pregleda u graničnom pomorskom saobraćaju potrebno je:

- omogućiti Graničnoj veterinarskoj inspekciji hardversko - softversko rješenje za praćenje kontinuiteta hladnog lanca kod frigo kontejnera koji prevoze hranu;
- donijeti Pravilnik o načinu obavljanja pregleda iz člana 148 stav 1 Zakona o veterinarstvu, a koji propisuje: "pošiljke proizvoda životinjskog porijekla, hrane za životinje, nus proizvoda i pratećih predmeta, sa kojima se može prenijeti zaraza ili parazitska bolest ili ugroziti zdravlje ljudi i životinja, koje se unose u Slobodne zone, slobodna carinska skladišta i za neposredno

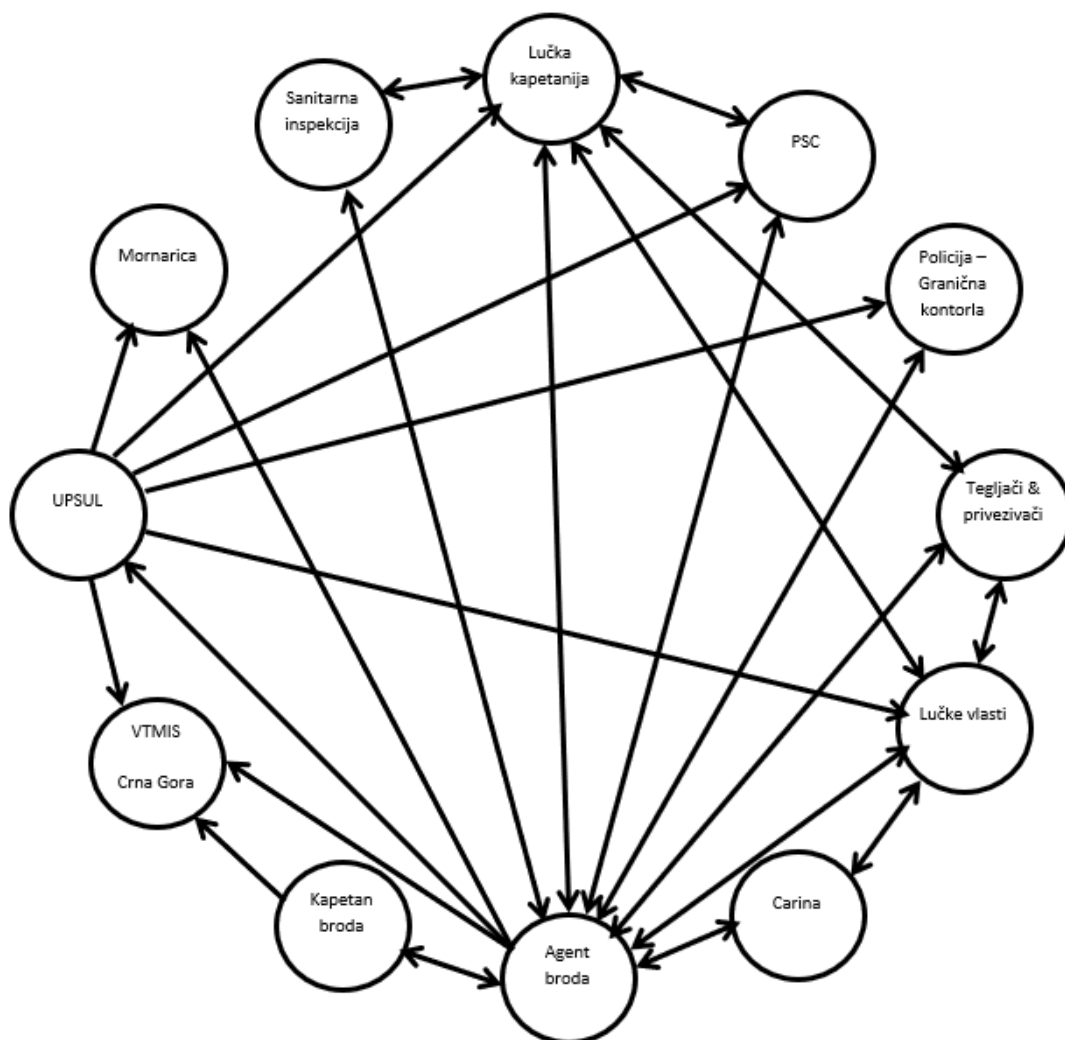
snabdijevanje pomorskih prevoznih sredstava u međunarodnom prometu, koji podliježu veterinarskom pregledu kao i pošiljke koje se uvoze”;

- uspostaviti registar ovlašćenih snabdijevača pomorskih prevoznih sredstava;
- raditi na unaprijeđenju interagencijske saradnje (carina, policija, granična inspekcija, Lučka kapetanija, UPSUL);
- napraviti plan za upravljanje kriznim situacijama na principima transparentnosti i strategiju komunikacije.

Omogućiti naučnu i svaku tehničku pomoć nadležnim organima za primjenu kontrolisanih procedura i planova kontrole na lučkom graničnom prelazu.

#### • Formalnosti koje se odnose na brodsko izvještavanje u Crnoj Gori

Procedure najave i obavljanja formalnosti za brodove koji uplovljavaju u crnogorske luke ili isplivljavaju iz njih predstavljaju opterećenje za brodare i brodske agente i zahtijevaju dosta vremena. Grafički prikaz institucija i subjekata koji imaju potrebu da dostavljaju ili primaju neke podatke dat je na slici 1.



Slika 1: Postojeće stanje u izvještavanju prilikom dolaska i uplovljenja broda u Crnoj Gori

Brodar, ili brodski agent, za svaku najavu prema luci ili pomorskoj administraciji mora dostaviti informacije u papirnoj formi, putem faksa ili imejla, i to različitu dokumentaciju za svaku instituciju. Dokumentacija koju je potrebno dostaviti prije dolaska u luku, uglavnom se šalje elektronskim putem, putem imejla, dok se predaje u papirnom obliku po dolasku broda.

Takođe, kapetan broda koji prevozi opasan teret na brodu i koji prelazi ADRIREP zonu odgovornosti u nadležnosti Crne Gore na Jadranskom moru, dužan je poslati informacije o opasnom teretu prema MRCC Bar putem VHF-a. Ovo predstavlja dodatni administrativni napor za posadu brodova koji plove Jadranom i prevoze opasan teret, jer imaju obavezu više puta tokom plovidbe da javljaju skoro iste informacije putem VHF-a. Postoji namjera da se ADRIREP modernizuje i da se javljanje automatizuje preko projekta EUREKA i na taj način smanji opterećenje posade.

Crna Gora je u 2015. godini uspostavila VTMS sistem u VTS službi. Svaki brod koji uplovljava u VTS zonu ili isplavljava iz VTS zone dužan je da se javi VTS Centru putem VHF-a, na kanalu koji je određen za tu namjenu.

Zakonom o sigurnosti pomorske plovidbe propisano je da brod, lice koje ovlasti brodar ili zapovjednik broda prijavi dolazak broda:

- 1) najkasnije 72 i 24 sata prije uplovljavanja broda u luku Crne Gore;
- 2) najkasnije kada brod napušta prethodnu luku, ako je vrijeme putovanja kraće od 24 sata;
- 3) ako luka pristajanja nije poznata ili je promijenjena tokom putovanja, odmah kada ti podaci budu poznati;
- 4) najmanje dva sata prije isplavljenja broda iz luke Crne Gore.

Brod, lice koje ovlasti brodar ili zapovjednik broda dostavlja UPSUL-u podatke propisane Zakonom o sigurnosti pomorske plovidbe, odnosno međunarodnim rezolucijama i standardima koji se odnosi na obavezno izvještavanje brodova, i to, između ostalog:

- najava dolaska broda – NOA (*Notice of Arrival*);
- opasne materija na brodu DGM (*Dangerous Goods Manifest*), kao što zahtijeva SOLAS 74, poglavlje VII, uredbe 4.5 i 7-2.2, MARPOL 73/78, Aneks III, uredbe 4.3 i poglavlje 5.4, član 5.4.3.1 IMDG i ujedno predstavlja formu FAL 7 po IMO FAL konvenciji;
- obrazac za bezbjednost koja se odnosi na najavu dolaska svih brodova u crnogorske luke – ISPS (*International Ship and Port Facility Security Code*);
- obavještenje o brodskom otpadu – WASTE (*Notification of ship generated waste*), shodno članu 6 Direktive 2000/59/EC;
- obrazac za prijavu balastnih voda – BWR (*Ballast Water Reporting*);
- najava odlaska broda – NOD (*Notice of Departure*).

Zatražene podatke potrebno je dostaviti putem imejla, kao MS Excell fajl, u posebnom obrascu. Nakon prijema i obrade podataka, UPSUL prosljeđuje podatke drugim organima. Informacije koje su primljene od strane UPSUL-a, ili direktno od brodskog agenta, lučki operateri unose u svoje improvizovane sisteme (tabele sa proračunskim tablicama i/ili samostalne aplikacije) za internu upotrebu i izvještavanje, stoga se ovi sistemi ne mogu smatrati „legacy“ tj. postojećim IKS.

Zakonom o sigurnosti pomorske plovidbe propisano je da Brod koji dolazi iz strane luke ne smije biti u kontaktu sa drugim brodovima, organima i licima na obali prije dobijanja odobrenja od Lučke kapetanije, za slobodan saobraćaj sa obalom (*Free Pratique*), kao i da brod iz luke ili sidrišta može isploviti samo na osnovu odobrenja Lučke kapetanije za isplavljenje (*Permit of vessel's departure*).

Brod u međunarodnoj plovidbi koji namjerava da uplovi u luku ili isplovi iz luke ili njenog sidrišta dužan je da Lučkoj kapetaniji preda, 24 časa prije dolaska i 2 časa prije odlaska plovila, sledeće obrazce:

- Opšta izjava, tj. Obrazac FAL 1 – (*General declaration, IMO FAL Form 1*);
- Izjava o teretu, tj. Obrazac FAL 2 – (*Cargo declaration IMO FAL Form 2*);
- Izjava o brodskim zalihama, tj. Obrazac IMO FAL 3 – (*Ship's stores declaration IMO FAL Form 3*);
- Izjava o ličnim stvarima članova posade, tj. Obrazac IMO FAL 4 – (*Crew's effects declaration IMO FAL Form 4*);
- Popis posade, tj. Obrazac IMO FAL 5 – (*Crew list IMO FAL Form 5*);
- Popis putnika, tj. Obrazac IMO FAL 6 – (*Passenger list IMO FAL Form 6*);
- Opasne materije, tj. Obrazac IMO FAL 7 (*Dangerous goods manifest IMO FAL Form 7*), koji je isti kao i obrazac DGM koji traži UPSUL i
- Pomorska zdravstvena izjava (*Maritime Declaration of Health*) koju popunjavaju zapovjednici brodova koji dolaze iz stranih luka i dostavljaju je nadležnim vlastima.

Gore navedene obrasce i podatke, u zavisnosti od svojih nadležnosti, mogu zahtijevati i drugi državni organi. Prije dolaska broda u jednu od luka u Crnoj Gori, brodska posada je dužna pripremiti svu neophodnu dokumentaciju u papirnom obliku, i po dolasku je dostaviti nadležnim organima za davanje odobrenja slobodnog saobraćaja i carinjenje brodova.

Zakonom o jahtama ("Službeni list RCG", br. [46/07](#) i "Službeni list CG", br. [42/15](#) i [16/16](#)) propisan je način uplovljavanja jahti pri čemu je lice koje upravlja stranom jahtom i uplovljava u vode Crne Gore dužno najkraćim putem da uplovi u određenu luku otvorenu za međunarodni saobraćaj, radi obavljanja granične kontrole u skladu sa zakonom, dobijanja vinjete i ovjere popisa posade i putnika.

Za izdavanje vinjete dostavljaju se sljedeći dokazi:

- 1) zahtjev za dobijanje vinjete;
- 2) sertifikat o registraciji;
- 3) o sposobnosti lica koje upravlja stranom jahtom i članova posade izdatih:
  - a) od nadležnih ili ovlašćenih tijela države čiju zastavu vije, a koji nijesu u suprotnosti sa STCW Konvencijom, ako se konvencija odnosi na predmetnu jahtu;
  - b) od nadležnog tijela države sa kojom je zaključen međunarodni ugovor o jednostranom ili uzajamnom priznanju isprava;
  - c) u skladu sa propisima Crne Gore;
- 4) o osiguranju od odgovornosti za štetu pričinjenu trećim licima;
- 5) o vlasništvu ili punomoćju za korišćenje jahte;
- 6) o plaćenju naknadi za korišćenje objekata sigurnosti plovidbe i administrativnoj taksi.

Nadalje, Zakonom o jahtama propisane su sve ostale specifičnosti koje se tiču uplovljavanja i isplovljavanja jahti u/iz luka Crne Gore.

Razvojem nautičkog turizma u Crnoj Gori i jačanjem kapaciteta za prihvatanje jahti došlo je do velikog interesovanja za razvoj ove privredne grane usled povećanog broja njenih korisnika.

Po sadašnjem pravnom okviru jahte (crnogorske i strane držvane pripadnosti) mogu iznajmljivati samo pravna lica registrovana u Crnoj Gori.

U tom smislu, važeća zakonska rješenja ne prepoznaju izuzetnu mobilnost jahti i sezonski karakter ovih poslovnih aktivnosti obzirom da se jahtama strane državne pripadnosti, koje su registrovane za privrednu djelatnost, u velikom broju slučajeva ova djelatnost obavlja isključivo tokom turističke sezone, a iste se u Crnoj Gori sa putnicima najčešće zadržavaju kratko na proputovanju kroz zemlje Mediterana.

Naš pravni okvir onemogućava da država od ove sezonske djelatnosti ostvaruje bilo kakvu ekonomsku korist nego i odvraća strane vlasnike jahti da legalizuju svoju djelatnost dok jahta plovi, odnosno obavlja djelatnost u vodama Crne Gore. Upravo iz tog razloga potrebno je da se izvrši detaljna analiza i razmotre sve mogućnosti koje će za cilj imati stvaranje povoljnog zakonskog okvira po uzoru na druge mediteranske zemlje. Neophodno je da se Zakonom o jahtama, Zakonom o moru i Zakonom o turizmu i ugostiteljstvu stvore jasne pretpostavke kojim će se ostvarivati ekonomski benefiti i omogućiti konkurentnost Crne Gore na međunarodnoj nautičkoj mapi.

## • **JEDINSTVENA PROCEDURA ZA FORMALNOSTI U POMORSKOM SAOBRAĆAJU**

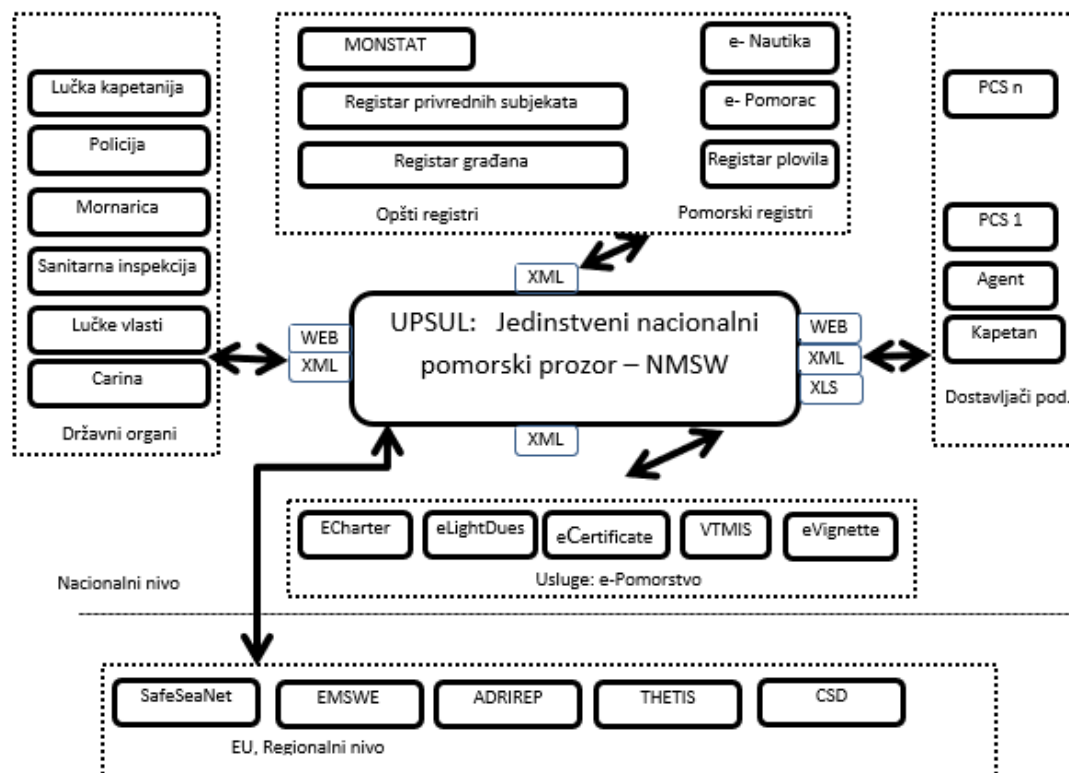
Jedinstvena procedura za formalnosti u pomorskom saobraćaju treba da obezbijedi opštu upotrebu elektronskog prenosa podataka za sve službene postupke prijave u pomorskom saobraćaju u vodama Crne Gore. Potrebno je da se pojednostavi i ubrza prenos podataka, odnosno da dostavljanje informacija na obrascima FAL u papirnom obliku bude izuzetak. Razmjena informacija između nadležnih organa mora se obavljati u elektronskom obliku sa ciljem da se obezbijedi nesmetano funkcionisanje pomorskog saobraćaja bez prepreka preko jedinstvenog elektronskog prozora.

Jedinstvena procedura je skup informacijskih platformi, odnosno rješenja na kojem se sve informacije prijavljuju samo jednom i kojim se osigurava usklađeno prikupljanje, pružanje i razmjena informacija među korisnicima u službenom postupku prijave brodova u različitim područjima, poput lučkog, carinskog,

sigurnosnog, zdravstvenog, granične kontrole i obrambenog, i koje se stavljaju na raspolaganje organima državne uprave.

- **OLAKŠICE U POMORSKOM SAOBRAĆAJU**

Budući NMSW u Crnoj Gori trebalo bi da olakša pomorski saobraćaj putem pojednostavljivanja i smanjenja formalnosti prilikom dolaska, boravka i odlaska brodova u okvirima međunarodnih putovanja. Takođe, trebalo bi da se uvede elektronsko izvještavanje, čineći papirno izvještavanje zastarjelim. NMSW bi trebalo da postane temelj budućih e-pomorskih usluga, kao što je prikazano na slici 2.



*Slika 2: Izgled željenog modela komunikacije nakon uspostavljanja NMSW-a u Crnoj Gori*

Na centralnom dijelu slike je NMSW u nadležnosti Uprave pomorske sigurnosti i upravljanja lukama. NMSW-u pristupaju agenti i kapetan broda, koji su dostavljači svih neophodnih podataka, gdje su uključeni IMO FAL forme i drugi podaci koji se zahtijevaju na osnovu nacionalnog zakonodavstva. Podaci se mogu dostaviti putem WEB-a, XML-a ili preko unaprijed pripremljenih XLS fajlova. Važna karakteristika jeste da agent ili kapetan broda dostavlja svaki podatak samo jednom i to samo u NMSW sistemu, tako da nema potrebe da se isti podatak unosi u neki drugi sistem. Ovo je bitno zbog pojednostavljenja procedura, a i zbog obaveze Crne Gore na putu ka EU da implementira evropsko zakonodavstvo (EU Direktiva 2010/65 i Regulativa 2019/1239). Ukoliko se od agenta zahtijeva da podatke unese u neki drugi sistem u posjedu državnih organa ili luke PCS, neophodno je taj ručni unos zamijeniti XML prenosom podataka kada se ti podaci unose prvi put. Dakle, podaci će se unositi u NMSW, pa preko XML prenijeti u neki drugi sistem, ili obrnuto, unijeti u neku drugu platformu (recimo PCS), pa putem XML-a po automatizmu prenijeti na NMSW. Dostavljeni podaci se obrađuju i distribuiraju državnim organima koji imaju nadležnosti i koji treba da budu informisani oko uplovljenja i isplavljenja brodova. Državni organi tako dobijene podatke pregledaju, provjeravaju i po potrebi, koristeći NMSW platformu, traže dodatne podatke od agenata ili kapetana. Za potrebe provjeravanja podataka NMSW-a, pristupa se drugim sistemima ili registrima, kako unutar, tako i van Crne Gore.

Od opštih registara u Crnoj Gori možemo navesti registar građana, registar privrednih subjekata, dok od pomorskih registara možemo navesti registar plovila i brodova, registar pomoraca i sl. Razmjena podataka između dvaju informacionih sistema nije laka, ali Crna Gora je Strategijom razvoja informacionog društva Crne Gore 2016–2020. u prioritete stavila uspostavljanje pravnog, organizacionog i tehničkog okvira za

razvoj informacionog društva Crne Gore, gdje je primarni akcenat stavljen na IT infrastrukturu, IT bezbjednost, e-poslovanje, e-obrazovanje, e-zdravstvo, elektronsku upravu i dr. Veliki naponi ulažu se u postizanje većeg nivoa uvezivanja između IKS državnih organa. Tako je npr. uspostavljen sistem razmjene podataka preko Poslovne sabirnice državnih organa GSB (*Government Service Bus*), koji omogućava lakši uvid u sve podatke koje je moguće razmjenjivati unutar državnih organa. GSB je pušten u rad u Crnoj Gori, a proces zahtijevanja podataka i odobravanja pristupa podacima u potpunosti je digitalizovan.

Što se tiče komunikacije sa međunarodnim sistemima i registrima, možemo navesti razmjenu podataka preko *SafeSeaNet* sistema, ADRIREP, EMSW, THETIS i CSD, kao što je prikazano na slici 2.

Ukoliko su dostavljeni podaci u redu, svi državni organi daju odobrenje u okviru svojih nadležnosti, na osnovu kojih Lučka kapetanija elektronskim putem daje odobrenje za slobodan saobraćaj sa obalom. Odobrenje je po izdavanju odmah vidljivo agentima koji tu informaciju prenose kapetanu broda. Takođe, NMSW mora biti koncipiran da može automatskim putem uraditi sva zakonom predviđena izvještavanja, u prvom prema MONSTAT-u, tj. Upravi za statistiku Crne Gore.

PRIJEDLOG MJERA	NADLEŽNI ORGAN	ROK
- Formiranje Komisije za pomorski saobraćaj, u okviru UPIC CG -Sistematizacijom predvidjeti postojanje posebnog odsjeka u okviru Sektora za pravne poslove – Odsjek za carinske postupke za 2 ili 3 službenika na nivou UPIC CG (sjedište u CaCa Kotor ili CaCa Bar) ili koordinacija šefova pomorskih Ispostava	UPIC CG	April – maj 2024
- Usklađenost carinskih i propisa lučkih vlasti - Pitanja: upis jahti na crnogorsku zastavu bez carinskih papira, problem nelegalnog iznajmljivanja i slično.	Ministarstvo kapitalnih investicija (Lučke kapetanije), UPSUL i UPIC	Do kraja aprila (svake godine pred ljetnju sezonu)
Obuke za pretres brodova i jahti (CI Bar, CI Zelenika, CI Kotor)	UPIC (CaCa Ko, Ca Ca Bar), UP	2 obuke godišnje
Uvođenje elektronske evidencije brodova i plovila	MKI, Sektor za carinsko-informacioni sistem (UPIC), UPSUL	Kraj 2024
Evidencija i kontrola domaćih firmi za iznajmljivanje jahti	MKI, UPIC	Kraj 2024
Održavanje obuka o zloupotrebama u pomorskom saobraćaju	UPIC (CaCa Kotor, CaCa Bar), MKI, UP, UPSUL	1 obuka godišnje pred sezonu
Definisanje postupka utvrđivanja svrhe boravka plovila u Crnoj Gori i upotreba istih na teritoriji Crne Gore	UPIC, UP	Kraj 2023
Pojam zimovnik, definisanje pojma i uvođenje u carinske propise, vođenje evidencije, pretvaranje istih u carinska skladišta	UPIC, MKI, UPSUL	Kraj 2023
- Donošenje Zakona o pomorsko-agencijskoj djelatnosti - Donošenje podzakonskih akata	MKI	Kraj 2024
Usavršavanje i razmjena iskustva	UPIC CG i carinske službe Hrvatske ili drugih zemalja EU	2023
Kontrola plovila na moru	MKI, UPSUL, UPIC CG – plovna jedinica, UP	Ljetnja sezona 2023

<p>Uspostavljanje procedura pri obavljanju veterinarskog pregleda pošiljaka životinjskog porijekla na GVM-m u luci Bar:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- pretovar proizvoda na GVP u pomorskim saobraćaju;</li> <li>- prenotifikacija i dostava podataka dolaznoj gvm-i za pošiljke koje se pretovaraju;</li> <li>- pretovar proizvoda na GVP-i pri uvozu;</li> <li>- postupak s pošiljkama proizvoda koje se direktno pretovaraju iz broda na brod;</li> <li>- postupak s pošiljkama proizvoda koje se istovaruju i skladište na GVM-i u vremenu kraćem od propisanog minimalnog razdoblja skladištenja u pomorskoj luci, a zatim se utovaruju i upućuju na odredište;</li> <li>- postupak s pošiljkama proizvoda koje se istovaruju i skladište na GVM-i unutar propisanog minimalnog i maksimalnog razdoblja skladištenja u pomorskoj luci, a zatim se utovaruju i upućuju na odredište;</li> <li>- postupak s pošiljkama proizvoda koje se istovaruju i skladište na GVM-i u vremenu dužem od propisanog maksimalnog razdoblja skladištenja u pomorskoj luci, a zatim se utovaraju i upućuju na odredište;</li> <li>- prekrcaj proizvoda na GVM-i koji su namijenjeni trećoj zemlji i u tranzitu su preko Crne Gore;</li> <li>- postupak s pošiljkama proizvoda koje nisu istovarene iz broda;</li> <li>- postupak s pošiljkama proizvoda koje se direktno pretovaraju iz broda na brod;</li> <li>- postupak s pošiljkama proizvoda koje se istovaruju i skladište na GVM-u u vremenu kraćem od propisanog minimalnog razdoblja skladištenja na pomorskoj luci a zatim se utovaruju i upućuju na izlazni GVM;</li> <li>- postupak s pošiljkama proizvoda koje se istovaruju i skladište na GVM-u u vremenu dužem od propisanog minimalnog razdoblja skladištenja na pomorskoj luci a zatim se utovaruju i upućuju na izlazni GVM.</li> </ul>	<p>MPŠV, Uprava za bezbjednost hrane i fitosanitarne poslove</p>	<p>Kraj 2024</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- omogućiti Graničnoj veterinarskoj inspekciji hardversko - softversko rješenje za praćenje kontinuiteta hladnog lanca kod frigo kontejnera koji prevoze hranu;</li> </ul>	<p>MPŠV, Uprava za bezbjednost hrane i fitosanitarne poslove</p>	<p>Kraj 2024</p>



<ul style="list-style-type: none"> <li>- donijeti Pravilnik o načinu obavljanja pregleda iz člana 148 stav 1 Zakona o veterinarstvu, a koji propisuje: "pošiljke proizvoda životinjskog porijekla, hrane za životinje, nus proizvoda i pratećih predmeta, sa kojima se može prenijeti zaraza ili parazitska bolest ili ugroziti zdravlje ljudi i životinja, koje se unose u Slobodne zone, slobodna carinska skladišta i za neposredno snabdijevanje pomorskih prevoznih sredstava u međunarodnom prometu, koji podliježu veterinarskom pregledu kao i pošiljke koje se uvoze";</li> <li>- uspostaviti registar ovlašćenih snabdijevača pomorskih prevoznih sredstava.</li> </ul>		
<p>Unaprijeđenje međuresorne saradnje (carina, policija, granična inspekcija, Lučka kapetanija, UPSUL)</p>	<p>UPIC, UP, MKI, UPSUL, MPŠV, Uprava za bezbjednost hrane i fitosanitarne poslove</p>	<p>Kontinuirano</p>
<p>Donošenje plana za upravljanje kriznim situacijama na principima transparentnosti</p>	<p>UPIC, UP, MKI, UPSUL, MPŠV, Uprava za bezbjednost hrane i fitosanitarne poslove</p>	<p>Kraj 2024</p>
<p>Medijsko predstavljanje (štampanje letaka na crnogorskom, engleskom i drugim jezicima), sa ciljem upoznavanja korisnika sa procedurama u pomorskom saobraćaju</p>	<p>UPIC, UP, MKI, UPSUL, MPŠV, Uprava za bezbjednost hrane i fitosanitarne poslove</p>	<p>Kontinuirano</p>
<p>Realizacija IPA projekta – National Maritime Single Window</p>	<p>UPSUL</p>	<p>Kraj 2023</p>
<p>Organizovanje obuka i radionica za korisnike National Maritime Single Window</p>	<p>UPSUL</p>	<p>Kontinuirano</p>
<p>Donošenje Uredbe o uspostavljanju jedinstvene procedura za formalnosti u pomorskom saobraćaju</p>	<p>MKI, UPSUL</p>	<p>Kraj 2023</p>