

A stylized illustration of a white and blue airplane flying over a blue globe. The airplane is positioned at the top, flying towards the right. The globe is centered below the airplane, showing the continents in white against a blue background. The entire scene is set against a white background with a subtle blue glow around the globe.

**NACIONALNI PROGRAM ZA OLAKŠICE U VAZDUŠNOM
SAOBRAĆAJU**

oktobar, 2021. godine

Podgorica

Sadržaj:

0.1. Kratak pregled sadržaja izmjena Programa.....	3
0.2. Lista važećih stranica.....	4
Pojam i značenje.....	5
Definicije.....	5
Skraćenice.....	7
1.1. Svrha Nacionalnog odbora za olakšice u vazdušnom saobraćaju	7
1.1.1. Lokalni Odbori za olakšice	8
1.2. Svrha i cilj postojanja Nacionalnog programa za olakšice u vazdušnom saobraćaju.....	9
1.3. Domaći propisi u oblasti olakšica u vazdušnom saobraćaju.....	10
1.4. Međunarodni propisi iz oblasti olakšica u vazdušnom saobraćaju	10
2. Raspodjela odgovornosti	11
2.1. Ministarstvo nadležno za poslove saobraćaja.....	11
2.2. Ministarstvo nadležno za unutrašnje poslove	11
2.3. Ministarstvo nadležno za vanjske poslove	12
2.4. Državni organ nadležan za carinu.....	12
2.5. Ministarstvo nadležno za poslove finansija	13
2.6. Ministarstvo nadležno za poslove pravde	13
2.7. Ministarstvo nadležno za poslove zdravlja	13
2.8. Ministarstvo nadležno za poslove poljoprivrede.....	14
2.9. Ministarstvo nadležno za poslove turizma.....	14
2.10. Ministarstvo nadležno za poslove zaštite životne sredine.....	15
2.11. Agencija za civilno vazduhoplovstvo	15
2.12. Operator/i crnogorskih aerodroma	16
2.13. Operator/i crnogorskih vazduhoplova.....	16
3. Organizaciona šema rada Nacionalnog odbora za olakšice u vazdušnom saobraćaju	18
4. Odluka o donošenju Programa za olakšice	19
Prilozi Nacionalnog programa za olakšice u vazdušnom saobraćaju.....	21
Prilog 1 - SMJERNICE ZA USPOSTAVLJANJE I RAD SISTEMA ZA SLANJE INFORMACIJA O PUTNICIMA UNAPRIJED	21
Prilog 2 - OSNOVNA NAČELA ZA IDENTIFIKACIONE KARTICE ČLANOVA POSADE VAZDUHOPLOVA	23
Prilog 3 – ROBNE OLAKŠICE	24
Prilog 4 - INFORMACIJE O OVLAŠĆENOM PRIVREDNOM SUBJEKTU – OPS	30

0.1. Kratak pregled sadržaja izmjena Programa

Naziv dokumenta	Datum donošenja	verzija	Sadržaj izmjena
Nacionalni program za olakšice u vazdušnom saobraćaju	07.11.2013.	0	Osnovni dokument
Izmjene i dopune Nacionalnog programa za olakšice u vazdušnom saobraćaju	24.01.2019.	1	Usklađivanje definicija, dopuna opštih principa, Sistem za slanje podataka o putnicima unaprijed, dezinfekcija vazduhoplova, dezinsekcija vazduhoplova, aranžmani za generalnu avijaciju, zagađenje u lukama, implementacija međunarodnih standarda, potrebni objekti i postrojenja
Nacionalni program za olakšice u vazdušnom saobraćaju		2	Osnovni dokument

0.2. Lista važećih stranica

Str.	Datum	Verzija
1	12.10.2021.	2
2	12.10.2021.	2
3	12.10.2021.	2
4	12.10.2021.	2
5	12.10.2021.	2
6	12.10.2021.	2
7	12.10.2021.	2
8	12.10.2021.	2
9	12.10.2021.	2
10	12.10.2021.	2
11	12.10.2021.	2
12	12.10.2021.	2
13	12.10.2021.	2
14	12.10.2021.	2
15	12.10.2021.	2
16	12.10.2021.	2
17	12.10.2021.	2
18	12.10.2021.	2
19	12.10.2021.	2
20	12.10.2021.	2
21	12.10.2021.	2
22	12.10.2021.	2
23	12.10.2021.	2
24	12.10.2021.	2
25	12.10.2021.	2
26	12.10.2021.	2
27	12.10.2021.	2
28	12.10.2021.	2
29	12.10.2021.	2
30	12.10.2021.	2
31	12.10.2021.	2
32	12.10.2021.	2
33	12.10.2021.	2
34	12.10.2021.	2
35	12.10.2021.	2



Pojam i značenje

Olakšice u vazdušnom saobraćaju se mogu definisati kao skup mjera koje sadrže ljudske i materijalne resurse namijenjene unapređenju i optimizaciji vazdušnog saobraćaja i olakšanog protoka vazduhoplova, posade, putnika, prtljaga, tereta i pošte na aerodromima uz istovremeno obezbjeđivanje usklađenosti sa relevantnim međunarodnim i nacionalnim regulatornim okvirima. U oblasti olakšica je neophodno stalno unapređenje nadzornih procesa i primjenjivih procedura što zahtijeva visok nivo saradnje među subjektima koji na različite načine učestvuju u odvijanju civilnog vazdušnog saobraćaja. Ovdje se prvenstveno misli na organe državne uprave, aviokompanije, pružaoce usluga zemaljskog opsluživanja, operatore aerodroma i druge. Svaki organ ima sopstvena zaduženja koja se u oblasti vazdušnog saobraćaja sublimiraju, a prioriteta se u tim zaduženjima preklapaju i oni se odnose na povećanje produktivnosti putem smanjenja operativnih troškova nastalih usljed kašnjenja, smanjenja gužvi na aerodromima i tranzit kroz objekte aerodroma sa minimalnim kašnjenjima i poteškoćama. Upravo zbog ovih prioriteta, svaki organ koji ima ulogu u civilnom vazdušnom saobraćaju kroz svoja zaduženja i opis poslova, sopstvenim aktivnostima treba da doprinese poboljšanju primjenjivih procedura i procesa.

Definicije

Izrazi koji se koriste za potrebe Nacionalnog programa imaju sledeće značenje:

- 1) **Aerodrom** (*airport*) je određeno područje na zemlji ili vodi, sa objektima, instalacijama i opremom, namijenjeno, u potpunosti ili djelimično, za kretanje, polijetanje i slijetanje vazduhoplova;
- 2) **Autorizovani agent** (*Authorized agent*) je osoba koja reprezentuje operatora vazduhoplova i koja je ovlašćena da u njegovo ime djeluje i postupa u formalnostima vezanim za vazduhoplov, posadu, putnike, teret, poštu, prtljag i stvari uključujući i upravljanje teretom kao treće lice, kada to nacionalni propisi dozvoljavaju;
- 3) **Bezbednosna oprema** (*Security equipment*) su uređaji specijalizovane prirode za upotrebu, pojedinačno ili kao dio sistema, u cilju sprečavanja ili otkrivanja činova nezakonitog ometanja koji mogu imati uticaja na civilni vazdušni saobraćaj ili prateće sadržaje;
- 4) **Carinjenje robe** (*Clearance of goods*) je obavljanje carinskih formalnosti u vezi sa uvozom robe, izvozom ili stavljanjem robe u neki od drugih carinskih postupaka;
- 5) **Član posade** (*Crew member*) je osoba određena od strane operatora vazduhoplova sa odgovarajućim odgovornostima tokom leta;
- 6) **Član letачke posade** (*Flight crew member*) je licencirani član posade vazduhoplova koji ima osnovna zaduženja po pitanju upravljanja vazduhoplovom tokom leta;
- 7) **Dokumenti operatora vazduhoplova** (*Aircraft operators' documents*) su odgovarajući dokumenti za let vazduhoplova, robne deklaracije, putne karte, dokumenti banke i agenta, dokumentacija o prtljagu, ostali dokumenti za plaćanje (M.C.O.), izvještaji o šteti i nepravilnostima, oznake prtljaga i tereta, vremenski rasporedi i dokumenti o težinama i balansu za upotrebu operatora vazduhoplova;
- 8) **Elektronski čitljivi putni dokumenti** (*eMRTD*) predstavljaju dokumente (pasoš, viza, lična karta) koji imaju ugrađene čipove u sebi i sposobnost provjere biometrijskih podataka imaoca dokumenta u skladu sa standardima definisanim u dijelu – Doc. 9303 dokumenta Međunarodne organizacije civilnog vazduhoplovstva ICAO; MRTD;

- 9) **Granična provjera** (*Immigration control*) predstavlja skup mjera, usvojenih od strane države, u cilju kontrole ulazaka, tranzita kroz i izlazaka sa teritorije države lica koja putuju vazdušnim saobraćajem.
- 10) **Interaktivni Sistem za slanje podataka unaprijed** (*iAPI System*) predstavlja elektronski sistem koji služi za razmjenu API podataka, tokom procesa čekiranja, sakupljenih od strane operatora vazduhoplova prema nadležnim organima države, koji u toku trajanja procesa čekiranja vraćaju informaciju operatoru vazduhoplova za svakog putnika ili člana posade;
- 11) **Korisnici aerodroma** (*Airport users*) je pravno lice ili preduzetnik koji je odgovoran za prevoz putnika i/ili prtljaga i/ili pošte i/ili stvari vazdušnim putem, od aerodroma ili do aerodroma;
- 12) **Međunarodni aerodrom** (*International airport*) predstavlja aerodrom koji je određen od strane države na čijoj se teritoriji nalazi kao aerodrom polaska i dolaska za međunarodni saobraćaj, na kome se sprovode neophodne carinske, imigracione i zdravstvene procedure, procedure neophodne za karantin biljaka i životinja, kao i ostale slične procedure;
- 13) **Uvozna carina** (*Import duties and taxes*) je carina i druge dažbine koje se plaćaju pri uvozu robe, a imaju isti efekat kao i sama carina. U okviru ovih naknada nije uključena naknada u iznosu cijene usluga koje pruža carinski ili drugi državni organ;
- 14) **Odbor korisnika aerodroma** (*Airport users committee*) je odbor operatora vazduhoplova koji koriste aerodromske usluge i sačinjavaju ga predstavnici korisnika aerodroma ili organizacije koje ih predstavljaju;
- 15) **Operator aerodroma** (*Managing Body of the airport or Managing Body*) je privredno društvo, drugo pravno lice ili preduzetnik čiji je cilj da, prema nacionalnim propisima, prije svega, rukovodi i upravlja infrastrukturom aerodroma i da usklađuje i nadzire djelatnosti različitih operatora na aerodromu ili sistem aerodroma;
- 16) **Operator vazduhoplova** (*Airline*) je pravno ili fizičko lice, odnosno državni organ koji vrši operacije vazduhoplovom ili namjerava vršiti operacije vazduhoplovom;
- 17) **Ovlašćeni privredni subjekat** (*Authorized Economic Operator*) je pravno ili fizičko lice uključeno u međunarodni transport robe u bilo kojoj funkciji, a koje je ovlašćeno od strane organa nadležnog za carinske poslove da postupa u skladu sa sigurnosnim standardima lanca snabdijevanja. Ovlašćeni privredni subjekat može biti proizvođač, uvoznik, izvoznik, carinski zastupnik, prevoznik, posrednik, operator luke, aerodroma ili terminala, operator skladišta, distributer itd.;
- 18) **Podnosilac deklaracije** (*Declarant*) je lice koje podnosi carinsku deklaraciju u svoje ime ili lice u čije je ime carinska deklaracija podnijeta;
- 19) **Poznati pošiljalac** (*Known consignor*) je pošiljalac od koga započinje pošiljka tereta ili pošte za svoj račun i čije procedure zadovoljavaju opšte bezbjednosne standarde i pravila potrebna za odobravanje transporta tereta ili pošte vazduhoplovom;
- 20) **Putni dokument** (*Travel document*) predstavlja pasoš ili drugi identifikacioni dokument izdat od države ili organizacije, kojim se mogu koristiti pravi vlasnici za međunarodni prevoz;
- 21) **Puštanje robe** (*Release of goods*) je radnja carinskog organa kojom se roba stavlja na raspolaganje u svrhe određene carinskim postupkom u koji se stavlja;
- 22) **Regulisani agent** (*Regulated agent*) je vazdušni prevoznik, agent, špediter ili bilo koji drugi subjekat koji je u stanju da obezbijedi adekvatne bezbjednosne provjere u odnosu na teret ili poštu;
- 23) **Sistem za slanje podataka o putnicima unaprijed** (*Advance Passenger Information (API) System*) predstavlja elektronski sistem komunikacije u kojem se traženi podaci

sakupljaju i dostavljaju službama za kontrolu državne granice neposredno prije polaska ili dolaska vazduhoplova i dostupni su na prvoj liniji kontrole odredišnog aerodroma;

- 24) **Sistem za prikupljanje podataka o putnicima** (*Passenger Name Record data system (PNRS)*) predstavlja elektronski komunikacioni sistem koji služi za prikupljanje i prosljeđivanje podataka o putnicima do odgovarajuće agencije ili tijela u državi odredišta neposredno prije započinjanja putovanja a koji su dostupni i odgovarajućem tijelu za kontrolu putnih dokumenata na liniji ulaska na aerodromu odredišta;
- 25) **Slobodna zona** (*Free zone*) je dio teritorije države gdje se za stranu robu smatra da nije u carinskom području radi naplate uvozne carine i primjene trgovinskih mjera pri uvozu;
- 26) **Stvarni operator vazduhoplova** (*Operating Air Carrier*) je operator vazduhoplova koji obavlja ili namjerava da obavi let na osnovu ugovora sa putnikom ili u korist drugog pravnog ili fizičkog lica;
- 27) **Stalni pošiljalac** (*Account Consignor*) je pošiljalac od koga započinje pošiljka tereta ili pošte za svoj račun i čije procedure zadovoljavaju opšte bezbjednosne standarde i pravila potrebna za odobravanje transporta tereta na svim kargo vazduhoplovima ili pošte na svim vazduhoplovima koji prevoze poštu.

Skraćenice

Skraćenice koje se upotrebljavaju u ovom programu imaju sljedeća značenja:

ICAO – Međunarodna organizacija civilnog vazduhoplovstva;
ECAC – Evropska konferencija civilnog vazduhoplovstva;
IHR – Međunarodna zdravstvena regulativa;
WCO – Svjetska carinska organizacija;
WHO – Svjetska zdravstvena organizacija
IATA – Međunarodna asocijacija vazdušnih prevoznika;
UN – Međunarodna organizacija ujedinjenih nacija;
UN/EDIFACT – Međunarodni standard UN za razmjenu elektronskih podataka;

1.1. Svrha Nacionalnog odbora za olakšice u vazdušnom saobraćaju

Osnivanje Nacionalnog odbora za olakšice u vazdušnom saobraćaju (u daljem tekstu: Odbor za olakšice) je propisano međunarodnim regulatornim zahtjevima navedenim u Aneksu 9 – Olakšice Međunarodne organizacije civilnog vazduhoplovstva (ICAO). Pored međunarodne regulative, obaveza osnivanja Odbora za olakšice je navedena i u članu 58 Zakona o vazdušnom saobraćaju ("Sl. list Crne Gore", br. 30/12, 30/17, 82/20).

Odbor za olakšice svojim djelovanjem utiče na poboljšanje i optimizaciju postupaka i procedura u vazdušnom saobraćaju, a koji se tiču olakšanog protoka vazduhoplova, posade, putnika, prtljaga, tereta i pošte na aerodromima uz proaktivni pristup razvoju strategija koje se odnose na oblast olakšica u vazdušnom saobraćaju.

Djelatnosti Odbora za olakšice se sastoje od:

- definisanja olakšica za sve učesnike/korisnike vazdušnog saobraćaja;

Nacionalni program za olakšice u vazdušnom saobraćaju

- kreiranja i implementacije odredbi Nacionalnog programa za olakšice u vazdušnom saobraćaju i pripadajućih akata;
- kreiranja ambijenta u kome će putnici i prtljag prolaziti kroz aerodromsku infrastrukturu i pripadajuće procese u skladu sa najboljom međunarodnom praksom;
- obezbjeđivanja adekvatne koordinacije između nadležnih državnih organa i vazduhoplovne industrije;
- omogućavanja da se zaključci i stavovi ostalih odbora (Nacionalni odbor bezbjednosti civilnog vazduhoplovstva i Nacionalni odbor za upravljanje sigurnošću u vazdušnom saobraćaju) i ostalih nadležnih institucija razmatraju na odgovarajući način na sjednicama Odbora za olakšice;
- obavještavanja nadležnih državnih organa i drugih organizacija o značajnim razvojjima u području olakšica u vazdušnom saobraćaju i davanja preporuka u vezi sa Nacionalnim programom za olakšice u vazdušnom saobraćaju;
- praćenja standarda i preporučene prakse sadržanih u Aneksu 9 Međunarodne organizacije civilnog vazduhoplovstva (ICAO), kao i predlaganja promjena u domaćem zakonodavstvu sa ciljem adekvatne implementacije međunarodne regulative;
- izrade i praćenja tabele usklađenosti koja prikazuje stepen transponovanja i implementacije standarda i preporučene prakse Međunarodne organizacije civilnog vazduhoplovstva (ICAO) u domaći zakonodavni sistem;
- sprovođenja diskusija i razmatranja novih tehnologija i pratećih mehanizama koji mogu omogućiti nesmetan transport vazduhoplova, posade, putnika, prtljaga, tereta i pošte u/iz/kroz Crnu Goru;
- poboljšanja i odgovarajuće izmjene odredbi Nacionalnog programa za olakšice u vazdušnom saobraćaju.

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.

1.1.1. Lokalni Odbori za olakšice

Lokalni odbor za olakšice se uspostavlja na aerodromu predviđenom za međunarodni vazdušni saobraćaj sa ciljem koordinacije aktivnosti i primjene odgovarajućih mjera iz oblasti olakšica u vazdušnom saobraćaju.

Nadležnosti kojima se lokalni odbori za olakšice bave su:

- implementacija mjera definisanih Programom za olakšice na nivou aerodroma;
- analiza problema i poteškoća koji usložnjavaju/koče proces nesmetanog kretanja vazduhoplova, putnika, prtljaga, tereta i pošte u vazdušnom saobraćaju na nivou aerodroma;
- izrada operativnih smjernica i postupaka za proces nesmetanog kretanja vazduhoplova, putnika, prtljaga, tereta i pošte u vazdušnom saobraćaju na nivou aerodroma;
- davanja odgovarajućih preporuka Nacionalnom odboru za olakšice ili drugom nadležnom organu koji ima ulogu u dijelu olakšica u vazdušnom saobraćaju sa ciljem razrade/donošenja odgovarajućih mjera za nesmetan protok vazduhoplova, putnika, prtljaga, tereta i pošte u vazdušnom saobraćaju na nivou aerodroma.

Sastav, mandat i druga osnovna pitanja bliže se definišu podzakonskim aktom na osnovu koga se formira Lokalni odbor za olakšice. Tehnička pitanja od značaja za rad samog odbora se razrađuju kroz interne akte.

1.2. Svrha i cilj postojanja Nacionalnog programa za olakšice u vazdušnom saobraćaju

Svrha postojanja Nacionalnog programa za olakšice u vazdušnom saobraćaju (u daljem tekstu: Program za olakšice) može se, prije svega, sagledati u obavezi država članica ICAO-a da, u cilju olakšanja formalnosti za vazduhoplove, posadu, putnike, robu, teret i poštu koji prelaze državne granice u međunarodnom civilnom vazdušnom saobraćaju, sprovode odredbe Konvencije o međunarodnom civilnom vazduhoplovstvu (Čikago, 1944. godine) iz kojih su proizašli Standardi i Preporučena Praksa za Olakšice. Standardi i Preporučena Praksa u oblasti olakšica (SARPs) su prvi put usvojeni od strane Savjeta ICAO-a 25. marta 1949. godine shodno članu 37 Konvencije, a imenovani su kao Aneks 9 ICAO i stupili na snagu 1. septembra iste godine. ICAO propisuje i povremeno dopunjuje, po potrebi, međunarodne standarde i preporučenu praksu i procedure iz svih oblasti koji se tiču civilnog vazduhoplovstva i objavljuje ih u vidu Aneksa ICAO-a i njihovih priručnika.

Donošenje Programa za olakšice propisano je standardom 8.17 Priloga 9 Konvencije o međunarodnom civilnom vazduhoplovstvu (u daljem tekstu: Čikaška konvencija). U domaćem zakonodavnom okviru, obaveza donošenja Programa za olakšice propisana je članom 60 Zakona o vazdušnom saobraćaju ("Sl. list Crne Gore", br. 30/12, 30/17, 82/20).

Cilj Programa za olakšice je pojednostaviti procedure i dokumentaciju koji se odnose na kretanje vazduhoplova, posade, putnika, robe, tereta i pošte na način kako bi se učinilo sve da se ubrzaju aerodromske procedure i u najvećoj mogućoj mjeri smanji broj dokumenata koristeći informacionu tehnologiju, a istovremeno postigla odgovarajuća usklađenost s međunarodnim i nacionalnim propisima.

Glavni cilj Programa za olakšice je olakšanje saradnje između ministarstava, agencija i vazduhoplovne industrije kako bi se:

- a) obezbijedilo sprovođenje svih važećih propisa koji se odnose na olakšice u vazdušnom saobraćaju;
- b) poboljšali procesi i postupci; i
- c) proaktivno podržao razvoj novih strategija koje se odnose na pitanja olakšica u okruženju civilnog vazdušnog saobraćaja.

S toga, Program za olakšice sadrži skup mjera, aktivnosti i tehnoloških postupaka kojima se olakšava obavljanje međunarodnog vazdušnog prevoza i ubrzava protok putnika, prtljaga, pošte i robe.

Sprovođenje Programa za olakšice je u nadležnosti ministarstava nadležnih za poslove saobraćaja, vanjskih poslova, unutrašnjih poslova, finansija, carine, poljoprivrede, zdravlja, turizma i zaštite životne sredine, Agencije za civilno vazduhoplovstvo (u daljem tekstu: Agencija), operatora aerodroma i operatora vazduhoplova.

Koordinaciju sprovođenja Programa vrši Odbor za olakšice u saradnji sa lokalnim odborom/ima za olakšice.

1.3. Domaći propisi u oblasti olakšica u vazдушnom saobraćaju

- Zakon o vazдушnom saobraćaju („Sl. list Crne Gore”, br. 30/12, 30/17, 82/20);
- Zakon o obligacionim odnosima i osnovama svojinsko-pravnih odnosa u vazдушnom saobraćaju („Sl. list Crne Gore”, br. 18/11, 46/14, 43/18);
- Zakon o potvrđivanju Konvencije o nadoknadi štete prouzrokovane vazduhoplovom trećim licima („Sl. list CG – Međunarodni ugovori”, br. 16/2011);
- Zakon o ratifikaciji Multilateralnog Sporazuma između Evropske zajednice i njenih država članica, Republike Albanije, Bosne i Hercegovine, Republike Bugarske, Republike Hrvatske, Bivše Jugoslovenske Republike Makedonije, Republike Island, Republike Crne Gore, Kraljevine Norveške, Republike Srbije i Misije privremene uprave Ujedinjenih Nacija na Kosovu o uspostavljanju zajedničkog evropskog vazduhoplovnog područja (ECAA Sporazuma) (“Sl.list RCG” MU 62/07 i 18/11);
- 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);
- Zakon o putnim ispravama („Sl. list CG”, br. 25/08, 40/11 - drugi zakon, 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 i 17/19);
- Zakon o zaštiti stanovništva od zaraznih bolesti („Sl. list CG”, br. 12/18, 64/20 i 59/21);
- Zakon o budžetu i fiskalnoj odgovornosti (“Službeni 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);
- Nacionalni program bezbjednosti civilnog vazduhoplovstva;
- Pravilnik o pružanju usluga zemaljskog opsluživanja na aerodromu („Sl.list CG“ br. 68/15) (Prenešeno Uputstvo 96/67/EZ Savjeta EU);
- 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).

1.4. Međunarodni propisi iz oblasti olakšica u vazдушnom saobraćaju

- Konvencija o međunarodnom civilnom vazduhoplovstvu (Čikago 1944. godine), Crna Gora je 12. februara 2007. predala instrument o pristupanju Konvenciji međunarodnog civilnog vazduhoplovstva depozitaru - Vladi Sjedinjenih Američkih Država;
- Aneks 9 – Olakšice, Međunarodne organizacije civilnog vazduhoplovstva;
- Dokument Međunarodne organizacije civilnog vazduhoplovstva - ICAO broj 9944, „Smjernice za podatke o putnicima (PNR)“;
- Dokument Međunarodne organizacije civilnog vazduhoplovstva - ICAO broj 9984, „Priručnik o pristupu u vazдушnom saobraćaju osobama sa invaliditetom ili smanjenom pokretljivošću“;

- Dokument Međunarodne organizacije civilnog vazduhoplovstva - ICAO broj 9303, „Mašinski čitljive putne isprave“;
- Međunarodna zdravstvena regulativa – „World Health Organisation - International Health Regulations (IHR)“
- Međunarodna konvencija o uprošćavanju i usklađivanju carinskih postupaka (Konvencija iz Kyota)

2. Raspodjela odgovornosti

2.1. Ministarstvo nadležno za poslove saobraćaja

Ministarstvo nadležno za poslove saobraćaja u području vazdušnog saobraćaja vrši poslove uprave koji se odnose na:

- praćenje stanja tekuće i razvojne politike vazdušnog saobraćaja;
- sigurnost vazdušnog saobraćaja;
- predlaganje i donošenje propisa iz oblasti olakšica u vazdušnom saobraćaju u skladu sa Zakonom o vazdušnom saobraćaju;
- usklađivanje domaćih propisa iz okvira svoje nadležnosti sa pravnom tekovinom Evropske unije.

2.2. Ministarstvo nadležno za unutrašnje poslove

Ministarstvo nadležno za unutrašnje poslove u domenu olakšica u vazdušnom saobraćaju vrši poslove uprave koji se odnose na:

- poslove bezbjednosne zaštite i zaštite tajnih podataka;
- tekuće i investiciono održavanje graničnih prelaza i drugih objekata koje zajednički koriste ministarstvo i Uprava policije;
- integrisano upravljanje granicom i obezbjeđivanje tehničkih i materijalnih resursa predviđenih Šengenskim akcionim planom (izgradnja graničnih prelaza, rekonstrukcija, modernizacija i održavanje objekata koji su potrebni za nesmetano i bezbjedno odvijanje saobraćaja i za vršenje granične kontrole i drugih graničnih poslova, nabavka opreme, vozila, plovila, vazduhoplova i dr.);
- projektovanje, uspostavljanje, razvoj i održavanje informacionih i komunikacionih tehnologija i sistema tehničkog nadzora graničnih prelaza, objekata ministarstva i javnih površina;
- predlaganje, praćenje i primjenu mehanizma za efikasnu borbu protiv trgovine ljudima;
- priprema propisa iz oblasti građanskih stanja, ličnih i drugih isprava građana, migracija, međunarodne i privremene zaštite stranaca i readmisije;
- putne isprave;
- odobravanje međunarodne i privremene zaštite stranca, naturalizaciju, lične karte, prebivalište crnogorskih državljana i vođenje registra prebivališta;
- smještaj stranaca kojima je odobren azil ili supsidijarna zaštita i pomoć pri integraciji u društvo;
- koordiniranje u ostvarivanju zakonom propisanih prava stranaca kojima je odobren azil ili supsidijarna zaštita;
- usklađivanje domaćih propisa iz okvira svoje nadležnosti sa pravnom tekovinom Evropske unije;
- saradnju sa međunarodnim i regionalnim organizacijama;
- upravni nadzor u oblastima za koje je ministarstvo osnovano.

Uprava policije u domenu olakšica u vazdušnom saobraćaju vrši poslove koji se odnose na:

- Nadzor državne granice, granične provjere i procjenu prijetnji za bezbjednost državne granice a koji se vrši radi:
 - obezbjeđenja državne granice;
 - zaštite života i zdravlja ljudi i životne sredine;
 - sprječavanja vršenja i otkrivanja krivičnih djela i prekršaja i pronalaženja i hvatanja njihovih učinilaca;
 - sprječavanje nezakonitih migracija;
 - sprječavanja i otkrivanja drugih aktivnosti i radnji kojima se ugrožavaju bezbjednost državne granice, javni poredak i javno zdravlje;
- Kontrola ulaska, kretanja i boravka stranih državljana;
- Obezbeđivanje uslova za izvršenje zadržavanja lica.

2.3. Ministarstvo nadležno za vanjske poslove

Državni organ nadležan za vanjske poslove u domenu olakšica u vazdušnom saobraćaju vrši poslove koji se odnose na:

- komunikaciju i koordinaciju komunikacije drugih organa sa diplomatskim i drugim predstavništvima drugih država i misija međunarodnih organizacija u Crnoj Gori;
- diplomatsko-konzularne poslove i druge stručne poslove koji se odnose na ostvarivanje političkih, ekonomskih, kulturno-informativnih i drugih odnosa sa drugim državama i međunarodnim organizacijama;
- vizni režim;
- izdavanje diplomatskih i službenih pasoša i vođenje propisane evidencije o njima;
- politiku saradnje sa dijasporom - iseljenicima iz Crne Gore; razvoj saradnje sa dijasporom - iseljenicima iz Crne Gore i njihovim organizacijama;
- analiziranje i procjenjivanje razvoja regionalnih i međunarodnih odnosa i dešavanja, naročito u oblasti vanjske i bezbjednosne politike;
- koordinaciju međunarodne razvojne i humanitarne pomoći;
- pripremu i davanje pravnih mišljenja o pitanjima iz međunarodnog prava;
- poslove u skladu sa zakonom kojim se uređuje zaključivanje i izvršavanje međunarodnih ugovora i drugim propisima ili međunarodnim ugovorima.

2.4. Državni organ nadležan za carinske poslove

Državni organ nadležan za carinu u domenu olakšica u vazdušnom saobraćaju vrši poslove koji se odnose na:

- registraciju poreskih obveznika i vođenje jedinstvenog registra poreskih obveznika;
- 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 i statusa ovlašćenih privrednih subjekata;
- primjenu propisa koji se odnose na povlašćene postupke;
- 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 nasljeđa 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.

2.5. Ministarstvo nadležno za poslove finansija

Državni organ nadležan za poslove finansija u domenu olakšica u vazdušnom saobraćaju vrši poslove koji se odnose na:

- pripremanje, planiranje, izradu i izvršenje budžeta Crne Gore;
- nadzor nad ostvarivanjem prihoda i izvršavanje izdataka budžeta Crne Gore;
- predlaganje smjernica i srednjeročnog makroekonomskog okvira za pripremu i planiranje budžeta;
- izvršenje, izmjenu i procjenu budžeta uz analizu zahtjeva potrošačkih jedinica i vanbudžetskih fondova za dodjelu budžetskih sredstava i predlaganje njihovih izmjena;
- izvršavanje plaćanja po zahtjevu potrošačkih jedinica;
- pripremu propisa iz oblasti socijalne i dječije zaštite, penzijskog i invalidskog osiguranja, boračke i invalidske zaštite; zaštitu boraca, vojnih invalida, porodica palih boraca, civilnih invalida rata i članova njihovih porodica;
- zaštitu lica sa invaliditetom, zaštitu starijih lica, nasilje u porodici, zaštita od nasilja nad djecom;
- novčanu pomoć strancu koji traži međunarodnu zaštitu i azilantu i strancu pod supsidijarnom zaštitom.

2.6. Ministarstvo nadležno za poslove pravde

Državni organ nadležan za poslove pravde u domenu olakšica u vazdušnom saobraćaju vrši poslove koji se odnose na:

- ekstradiciju;
- saradnju u oblasti međunarodnog krivičnog pravosuđa i međunarodnim organizacijama u oblasti pravosuđa;
- zaštitu ljudskih prava i sloboda, ako ta zaštita nije u nadležnosti drugih ministarstava;
- zaštitu od diskriminacije.

2.7. Ministarstvo nadležno za poslove zdravlja

Državni organ nadležan za poslove zdravlja u domenu olakšica u vazdušnom saobraćaju vrši poslove koji se odnose na:

- pripremu i praćenje propisa i praćenje stanja i strateško planiranje sistema zdravstvene zaštite i sistema zdravstvenog osiguranja, kao i njihovog funkcionisanja, finansiranja i razvoja;
- jačanje javnog zdravlja;
- pripremu plana programskih i projektnih aktivnosti u oblasti programske zdravstvene zaštite, praćenje mjera zaštite životne sredine koje su od uticaja na zdravlje građana;
- mjere za sprečavanje i suzbijanje zaraznih bolesti, bolničkih infekcija i hroničnih nezaraznih bolesti;
- mjere za sprečavanje i suzbijanje Covid 19 virusa i drugih nepoznatih virusnih bolesti koje se pojavljuju na nacionalnom i međunarodnom planu.

2.8. Ministarstvo nadležno za poslove poljoprivrede

Državni organ nadležan za poslove poljoprivrede u domenu olakšica u vazdušnom saobraćaju vrši poslove koji se odnose na:

- fitosanitarnu oblast;
- veterinarstvo;
- bezbjednost hrane i hrane za životinje;
- pripremu propisa iz oblasti poljoprivrede i ruralnog razvoja, bezbjednost hrane, veterine, fitosanitarne oblasti, ribarstva, šumarstva, vodoprivrede i drugih oblasti za koje je ministarstvo osnovano.

Državni organ za bezbjednost hrane, veterinu i fitosanitarne poslove u domenu olakšica u vazdušnom saobraćaju 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;
- 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;
- identifikaciju i registraciju 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 eradikaciju štetnih organizama;
- fitosanitarne preglede;
- utvrđivanje ispunjenosti propisanih fitosanitarnih uslova;
- sprovođenje inspeksijskog nadzora i službenih kontrola u okviru nadležnosti i ovlašćenja utvrđenih propisima u oblasti bezbjednosti hrane i hrane za životinje, veterine i fitosanitarnih poslova, zakonom kojim je uređen inspeksijski nadzor, i drugim zakonima.

2.9. Ministarstvo nadležno za poslove turizma

Državni organ nadležan za poslove turizma u domenu olakšica u vazdušnom saobraćaju vrši poslove koji se odnose na:

- razvoj turizma;
- koordinaciju aktivnosti za pripremu i praćenje turističkih sezona.

2.10. Ministarstvo nadležno za poslove zaštite životne sredine

Državni organ nadležan za poslove zaštite životne sredine u domenu olakšica u vazdušnom saobraćaju vrši poslove koji se odnose na:

- oblast procjene uticaja i strateške procjene uticaja na životnu sredinu, integrisano sprečavanje i kontrolu zagađivanja;
- zaštitu prirode;
- zaštitu zemljišta od zagađivanja;
- integrisanu zaštitu mora od zagađenja; kontrolu industrijskog zagađenja i upravljanje rizikom;
- praćenje stanja životne sredine.

Državni organ nadležan za sprovođenje postupaka vezanih za zaštitu životne sredine zaštitu životne sredine u domenu olakšica u vazdušnom saobraćaju vrši poslove koji se odnose na:

- organizovanje, planiranje i učestvovanje u monitoringu životne sredine u oblasti kvaliteta vazduha (uključujući monitoring polena suspendovanog u vazduhu), sadržaja opasnih i štetnih materija u zemljištu, stanja ekosistema priobalnog mora, stanja biodiverziteta, buke u životnoj sredini, jonizujućeg i nejonizujućeg zračenja i radionuklida u životnoj sredini;
- izvještavanje o stanju životne sredine, predlaganje mjera za smanjenje negativnog uticaja na životnu sredinu; sprovođenje postupka strateške procjene uticaja i postupka procjene uticaja projekata na životnu sredinu;
- sprovođenje postupka utvrđivanja neposredne opasnosti od štete u životnoj sredini i odgovornosti za štetu u životnoj sredini;
- praćenje najbolje međunarodne prakse u oblastima iz nadležnosti ovog organa i u skladu sa tim predlaganje mjera zaštite i unapređenja životne sredine.

2.11. Agencija za civilno vazduhoplovstvo

Državni regulator u oblasti vazdušnog saobraćaja u domenu olakšica u vazdušnom saobraćaju vrši poslove koji se odnose na:

- sigurnost i bezbjednost vazdušnog saobraćaja;
- predlaganje i donošenje propisa iz oblasti olakšica u vazdušnom saobraćaju u skladu sa Zakonom o vazdušnom saobraćaju;
- usklađivanje domaćih propisa iz okvira svoje nadležnosti sa pravnom tekovinom Evropske unije;
- pripremanje stručnih osnova za izradu programa, planova, podzakonskih akata koje donose Vlada i organ državne uprave nadležan za poslove saobraćaja;
- donošenje opštih akata u skladu sa ovim zakonom i akte radi sprovođenja ECAA sporazuma, drugih zaključenih međunarodnih ugovora, međunarodnih standarda i preporučene prakse iz oblasti civilnog vazduhoplovstva, a naročito standarda, procedura i preporučene prakse ICAO-a, ECAC-a, EASA-e i EUROCONTROL-a;

- izdavanje sertifikata i odobrenje za upotrebu civilnog aerodroma;
- nadzor nad primjenom mjera za pružanje pomoći putnicima s invaliditetom i putnicima smanjene pokretljivosti;
- mirno rješavanje sporova u vezi zaštite prava putnika;
- praćenje operativnog sprovođenja Programa za olakšice i dostavljanje Odboru za olakšice izvještaja o sprovođenju operativnih mjera iz Programa za olakšice;
- izdavanje sertifikata vazdušnom operatoru i operativne licence;
- vršenje inspekcijskog nadzora nad sprovođenjem ovog zakona i zaključenim međunarodnim ugovorima;
- vršenje kontinuiranog nadzora ispunjenosti uslova u skladu sa ovim zakonom.

2.12. Operator/i crnogorskih aerodroma

Operator/i crnogorskih aerodroma u domenu olakšica u vazdušnom saobraćaju vrši/e poslove koji se odnose na:

- dizajn, projektovanje i izrada aerodromske infrastrukture na način da omogućava brz i nesmetan protok putnika, prtljaga i tereta;
- sprovođenje postupaka i procesa prilikom zemaljskog opsluživanja;
- 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;
- korišćenje na adekvatan i racionalan način posebne bezbjednosne opreme kako ne bi došlo do nepotrebnih kašnjenja ili zastoja prilikom kretanja putnika kroz terminal;
- obezbjeđivanje adekvatnog prostora za državne službe koje se bave policijskim, carinskim, zdravstvenim i fitosanitarnim pregledima;
- usklađivanje redovnog i čarter avio-saobraćaja bez nepotrebnog kašnjenja;
- vršenje razmjene odgovarajućih podataka sa nadležnim državnim službama u cilju ubrzanja protoka putnika, prtljaga, tereta i pošte kroz aerodrom;
- učešće u radu Odbora korisnika aerodroma sa ciljem brzog i nesmetanog tranzita putnika, prtljaga, pošte i tereta.
- učešće u formiranju lokalnih odbora za olakšice;
- učešće u radu Nacionalnog odbora za olakšice u vazdušnom saobraćaju, ako je to potrebno.

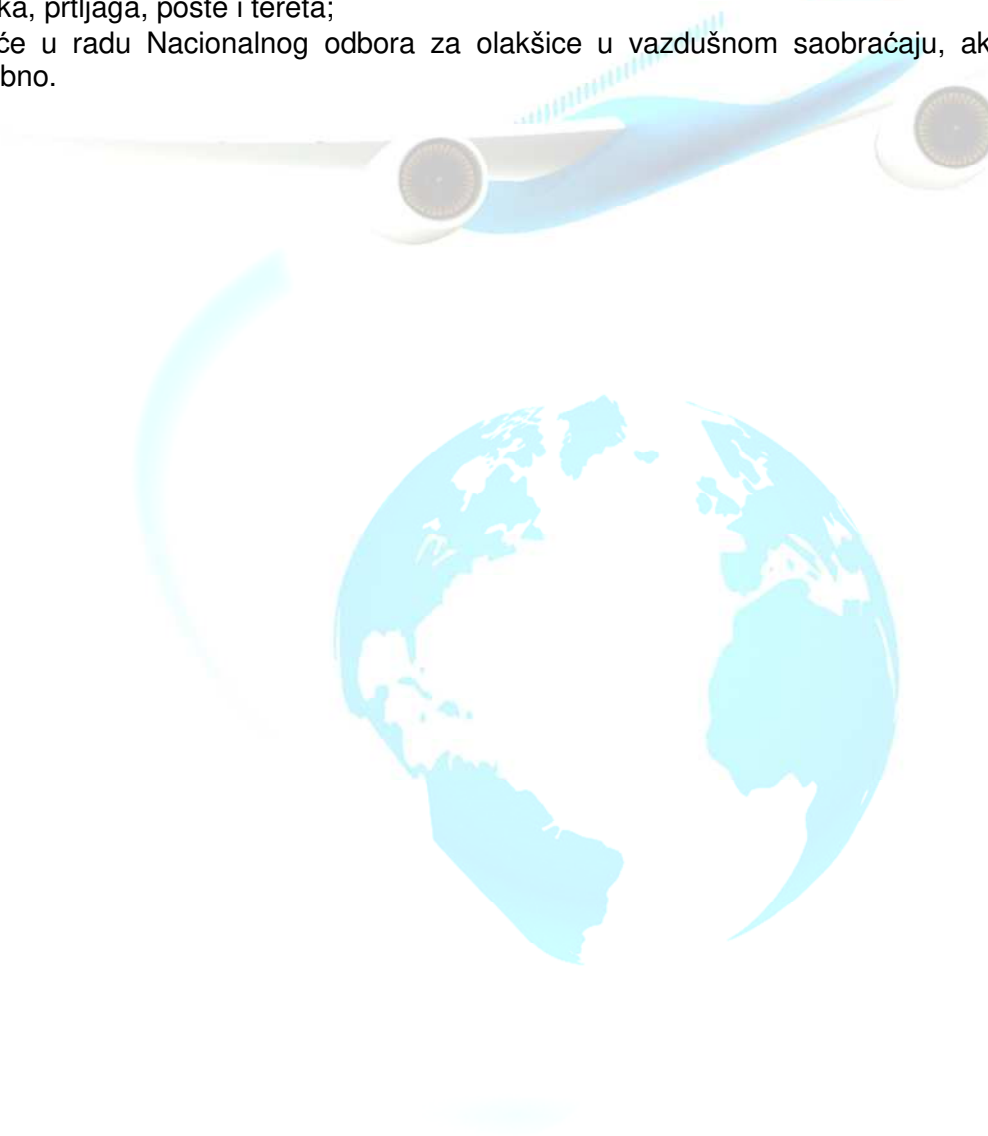
2.13. Operator/i crnogorskih vazduhoplova

Operator/i crnogorskih vazduhoplova u domenu olakšica u vazdušnom saobraćaju vrši/e poslove koji se odnose na:

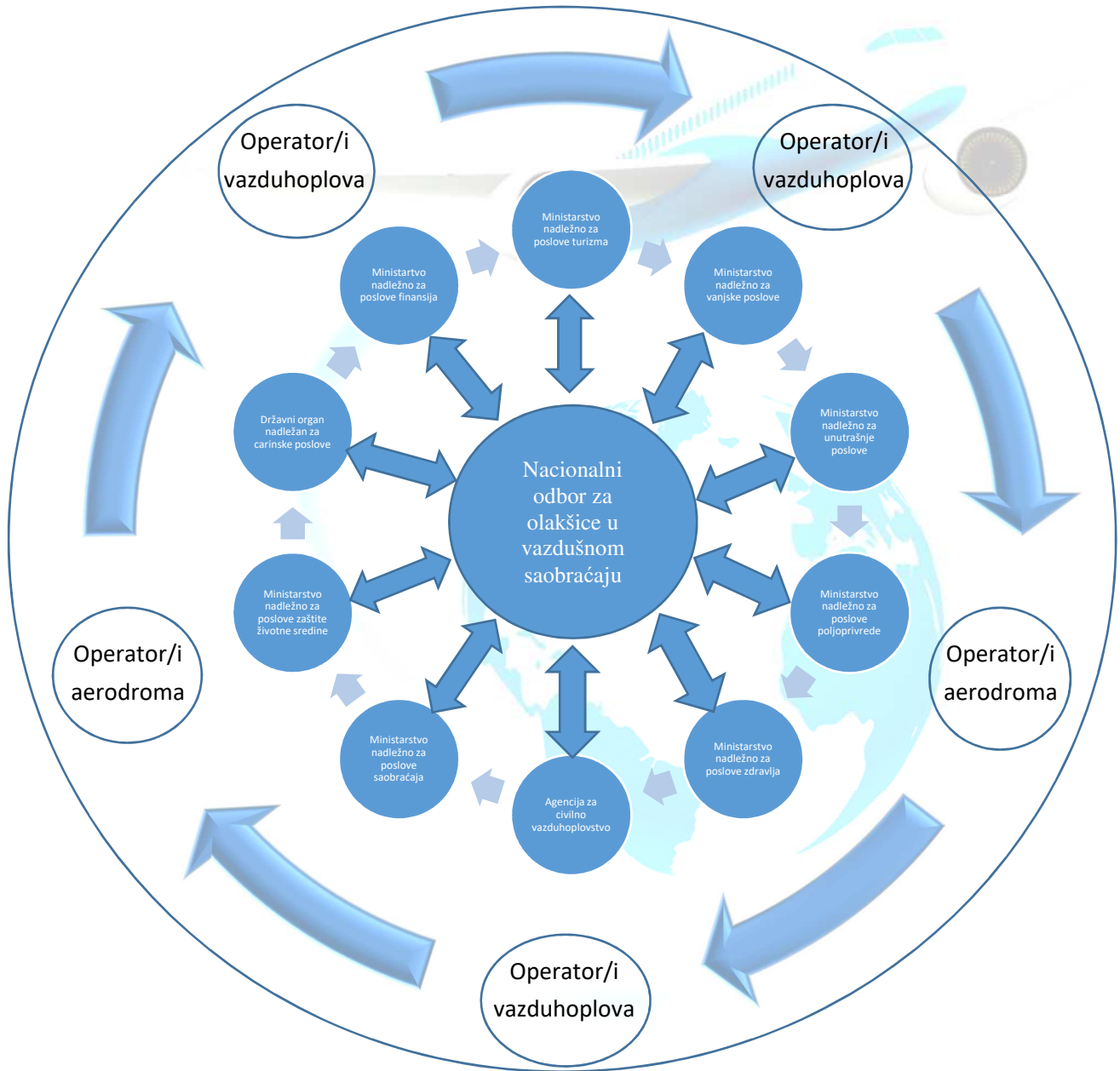
- efikasno opsluživanje i prevoz putnika, prtljaga, tereta i pošte;
- informisanje putnika o uslovima prodaje karata i uslovima prevoza;
- preduzimanje mjera da putnici u toku ukrcavanja kod sebe imaju odgovarajuća putna dokumenta;

Nacionalni program za olakšice u vazdušnom saobraćaju

- informisanje putnika na odgovarajući način u vezi specifičnosti putovanja ili ulaska u državu odredišta;
- informisanje putnika o pravima putovanja;
- pružanje odgovarajuće pomoći putnicima sa invaliditetom ili putnicima sa smanjenom pokretljivošću;
- učešće u radu Nacionalnog odbora za olakšice u vazdušnom saobraćaju, ako je to potrebno.
- Učešće u radu Odbora korisnika aerodroma sa ciljem brzog i nesmetanog prevoza putnika, prtljaga, pošte i tereta;
- učešće u radu Nacionalnog odbora za olakšice u vazdušnom saobraćaju, ako je to potrebno.



3. Organizaciona šema rada Nacionalnog odbora za olakšice u vazdušnom saobraćaju



4. Odluka o donošenju Programa za olakšice



VLADA CRNE GORE
Nacionalni odbor za olakšice u vazdušnom saobraćaju

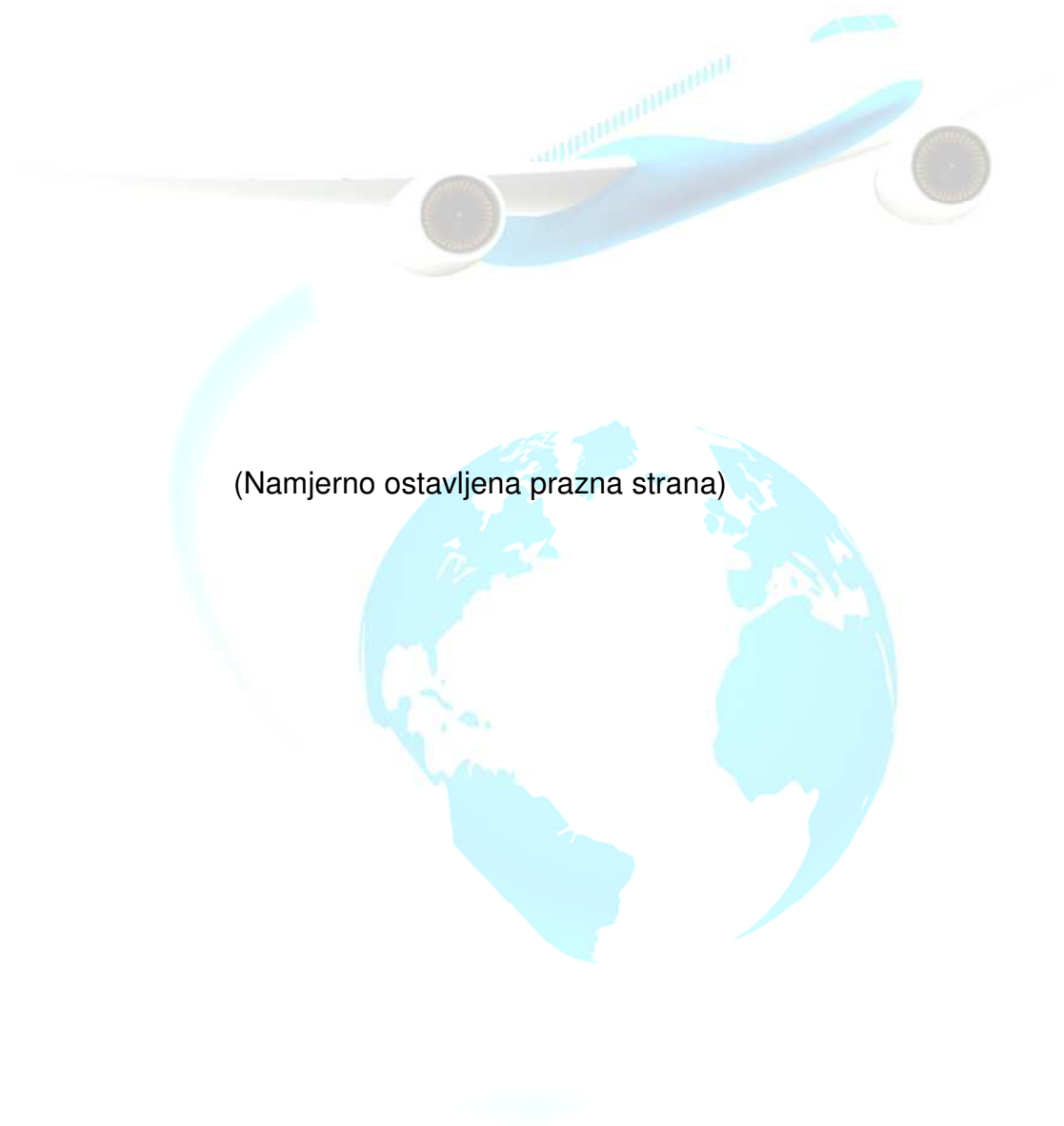
Broj: 04/4-348/21-1793/1
Podgorica, 14. oktobar 2021. godine

Nacionalni odbor za olakšice u vazdušnom saobraćaju, putem elektronske sjednice održane dana 14. oktobra 2021. godine, na osnovu člana 58 stav 2, tačka 1, Zakona o vazdušnom saobraćaju („Službeni list CG“, br. 30/12, 30/17 i 82/20), donio je

ODLUKU

1. Utvrđuje se Predlog Nacionalnog programa za olakšice u vazdušnom saobraćaju.
2. Predlog Programa iz tačke 1 ove Odluke je potrebno dostaviti na razmatranje i donošenje nadležnom tijelu Vlade i Vladi Crne Gore.

PREDSJEDNIK
Milan Avramović



(Namjerno ostavljena prazna strana)

Prilozi Nacionalnog programa za olakšice u vazdušnom saobraćaju

Prilog 1 - SMJERNICE ZA USPOSTAVLJANJE I RAD SISTEMA ZA SLANJE INFORMACIJA O PUTNICIMA UNAPRIJED

Uvod

Sistem za slanje podataka o putnicima unaprijed (API) obuhvata određene djelove informacija iz biografskih podataka o putniku koji se nalaze u putnim ispravama, uključujući i informacije u vezi s letom koje operator vazduhoplova i prosljeđuje organima nadležnim za granične poslove. Ovim sistemom se putniku olakšavaju procedure kontrole putnih isprava na graničnom prelazu. Ovaj sistem može da posluži i organima za sprovođenje zakona, kao i u antiterorističke svrhe.

Podaci o putnicima (PNR) se sastoje od sačuvanih podataka iz putnih dokumenata svakog putnika koji sadrže neophodne informacije za rezervaciju, a koje vazdušni prevoznici procesuiraju dalje kroz rezervacioni sistem ili drugi odgovarajući sistem za provjeru putnika prilikom ukrcavanja na let.

Osnovna načela:

- Ove smjernice se koriste pri uvođenju sistema za slanje podataka o putnicima unaprijed.
- Uzimaju se u obzir međunarodni standardi i preporučena praksa koji se odnose na API, iAPI i PNR sisteme, a koji su sadržani u Aneksu 9 ICAO – Olakšice u vazdušnom saobraćaju.
- Podaci koje koristi sistem za slanje podataka o putnicima unaprijed uzimaju se iz mašinski čitljive zone putne isprave. Ako nema mašinski čitljivih podataka, podaci se uzimaju iz običnih putnih isprava.
- Koristi se uputstvo WCO/IATA/ICAO o sistemu za slanje informacija o putnicima unaprijed iz 2014. godine i IATA/CAWG o načelima za sistem za slanje podataka o putnicima unaprijed od 15. maja 2007. godine. Ova uputstva se odnose na podatke koji se tiču leta (podaci u zaglavlju) koji nijesu obuhvaćena Aneks-om 9 ICAO-a.
- Operator vazduhoplova snosi troškove koji nastanu korišćenjem različitih načina za dobijanje podataka o putniku.
- U slučajevima kada se zahtijeva korišćenje API i PNR sistema za slanje podataka o putnicima, potrebno je uzeti u obzir troškove koje ostale zemlje i vazdušni prevoznici mogu imati po tom osnovu.
- Podaci iz sistema za slanje informacija o putnicima unaprijed prenose se korišćenjem UN/EDIFACT PAXLIST formata a PNR podaci putem PNRGOV formata ali mogu da se koriste i drugi međunarodno priznati formati.
- Prije implementacije sistema za slanje informacija o putnicima unaprijed, nadležne vlasti moraju omogućiti operatorima vazduhoplova i operatorima aerodroma da na odgovarajući način razviju potrebnu tehničku infrastrukturu i postupke. Svi učesnici bi trebalo da budu konsultovani unaprijed prilikom implementacije sistema za slanje informacija o putnicima unaprijed.
- Kaznena politika se primjenjuje tek, ako se utvrdi da operator vazduhoplova greškom nije poslao podatke ili da su podaci nepotpuni odnosno lažni. Kaznena politika se ne primjenjuje u slučajevima kada prevoznici prikupe i pošalju ispravne podatke o putniku iz važećeg putnog dokumenta, a putnik na ulasku u državu odredišta prezentuje drugi putni dokument. Na akt o izricanju sankcije mogu se uložiti sva dozvoljena pravna sredstva.

Nacionalni program za olakšice u vazdušnom saobraćaju

- Stalno treba poboljšavati kvalitet usluge i njenu isplativost.
- Kada su u pitanju uslovi sistema za slanje informacija o putnicima unaprijed, i uzimajući u obzir sve bitne razlike različitih vidova saobraćaja, treba obratiti pažnju na princip nediskriminatornog tretiranja vazdušnog saobraćaja i drugih vidova saobraćaja.
- Sistem za slanje podataka o putnicima unaprijed treba da bude pristupačan korisniku, jednostavan za upotrebu i treba putnicima da olakša putovanje.
- Sistem za slanje podataka o putnicima unaprijed mora da radi svakoga dana u nedjelji, 24 časa dnevno. Neophodno je predvidjeti procedure za slučaj da dođe do pada sistema, kako bi se smanjio poremećaj u obavljanju saobraćaja.



Prilog 2 - OSNOVNA NAČELA ZA IDENTIFIKACIONE KARTICE ČLANOVA POSADE VAZDUHOPLOVA

Prilikom izdavanja identifikacionih kartica članova posade vazduhoplova potrebno je uzeti u obzir da iste moraju biti mašinski čitljive u veličini TD1 (veličina kreditne kartice), i u skladu sa zahtjevima za mašinski čitljivim dokumentima odnosno dokumentom Međunarodne organizacije civilnog vazduhoplovstva - ICAO broj 9303, dijelom 5.

- Identifikaciona kartica članova posade vazduhoplova sadrži sljedeće podatke:
 - Ime i sliku vlasnika kartice;
 - Naziv operatora vazduhoplova/vazdušnog prevoznika;
 - Riječ „crew“ na engleskom;
 - Datum validnosti kartice.
- Dodatni podaci mogu biti istaknuti na prednjem dijelu kartice, a odnose se na:
 - Naziv radnog mjesta;
 - Podatke o bezbjednosnim pregledima i mogućnosti prolaska;
 - Pol;
 - Nacionalnost.
- Sa zadnje strane kartice mogu se naći podaci o:
 - Mjestu izdavanja;
 - Nazivu organa koji je izdao karticu;
 - Potpis.
- Identifikaciona kartica članova posade vazduhoplova treba da sadrži ime i obilježje države u kojoj je kartica izdata.
- Preporuka je da identifikacione kartice članova posade vazduhoplova izdaje isti organ koji je nadležan za izdavanje pasoša ili sličnog putnog dokumenta kako bi se sigurnosne procedure protiv falsifikovanja te kartice upotrijebile na odgovarajući način.
- Identifikacione kartice članova posade vazduhoplova treba da budu izdate sa određenim periodom važenja koji nije duži od 5 godina.
- Prilikom izdavanja kartica vrši se provjera dosijea lica kome se kartica izdaje.
- Kartice se izdaju za ulaz člana posade koji je na dužnosti na međunarodnom letu na teritoriju neke države, bez vize, radi privremenog ulaska za period koji ta država dozvoljava.
- O izdatim karticama mora da se vodi zaštićena baza podataka u kojoj se čuvaju podaci o izdavanju, suspenziji i oduzimanju kartica.

Prilog 3 – ROBNE OLAKŠICE

1.1 Carinske procedure za robu i automatizacija carinskih procedura

Shodno standardu 2.9. i standardu 4.13. ICAO Aneks-a 9 izdanje 15, države članice ECAC-a treba da utiču na elektronski prenos podataka koje zahtijevaju organi državne uprave za ulazak i odlazak vazduhoplova i na saradnju sa svim stranama na koje se odnose pomenute procedure pri kojima se elektronskoj komunikaciji, zasnovanoj na međunarodnim standardima, daje prednost u odnosu na komunikaciju koja se zasniva na papirnim deklaracijama i dokumentima.

Uobičajena je praksa kod sve većeg broja organa državne uprave, uključujući i nadležni državni organ za carinske poslove, da se podaci razmjenjuju elektronskim putem. Deklaracije u papirnom obliku će u budućnosti biti korišćene samo u izuzetnim slučajevima. Elektronski prenos podataka treba biti omogućen u okviru nadležnog državnog organa za carinske poslove za upotrebu savremenih rješenja za prenos i razmjenu informacija, kao i u pogledu tehnika razmjene podataka na nivou međunarodne vazduhoplovne industrije. Elektronski prenos podataka omogućava primanje, obradu i slanje informacija na najdjelotvorniji način, tako da se u isto vrijeme ostvaruje bolji nivo kontrole čime se potpomaže dosljedno odvijanje međunarodnog prevoza.

Pošto je brzina kretanja glavna prednost vazduhoplovne industrije, ona se koristi i u trgovini ako se informacije, koje organi državne uprave zahtijevaju, šalju elektronskim putem. Prednost je da agenti ili trgovci mogu da šalju informacije direktno iz svojih automatskih sistema smještenih u njihovim prostorijama i da direktno dobijaju odgovore od određenih organa uprave.

Slanje elektronskim putem zasniva se na međunarodnim standardima, uključujući i standarde UN za razmjenu elektronskih podataka za potrebe državne uprave, trgovinu i prevoz (UN/EDIFACT CUSCAR poruke o carinsko-robni izvještajima).

Pored toga, Svjetska carinska organizacija (WCO-World Custom Organization) je izradila model slanja podataka kojim je data osnova za standarde i harmonizovane/standardizovane nizove podataka i standardnih elektronskih poruka za potrebe uvoza/izvoza i tranzita robe. Program elektronskog prenosa podataka u vezi prevoza robe koji je izradilo Međunarodno udruženje redovnih operatora vazduhoplova (IATA) predstavlja primjer programa za podnošenje prpratne elektronske dokumentacije. Shodno preporučenoj praksi iz 4.17.2 ICAO Aneksa 9 izdanje 15 države treba da razmotre uvođenje pogodnosti kojima će se trgovcima omogućiti da sve informacije u vezi ulaznih ili odlaznih formalnosti i formalnosti vezanih za uvozne, odnosno izvozne procedure koje od njih zahtijevaju organi državne uprave dostavljaju blagovremeno, elektronskim putem, u zasebnu tačku unosa podataka.

Radi razmatranja i primjene ideje tzv. jedinstvenog prozora (Single Window), države članice ECAC treba da koriste preporuke i uputstva koje su izradile Ujedinjene Nacije na polju olakšica u trgovini i elektronsko poslovanje koje je objavljeno kao preporuka 33 UN/EDIFACT.

Obaveza trgovaca da organima državne uprave dostave podatke o robi i putnicima u raznim fazama prevoza može biti prepreka za efikasnost u poslovanju. Iako ove informacije mogu biti neophodne u različite svrhe, mnogi elementi podataka koje zahtijevaju organi državne uprave, uključujući i identifikaciju vazduhoplova, datum i vrijeme dolaska, aerodrom odlaska i informacije o robi ostaju iste. Ukoliko bi svi zahtjevi za ove zajedničke elemente mogli da se integrišu u jednu poruku, prema međunarodnom standardu, i da se šalju elektronskim putem na jedno zvanično odredište, umjesto da se šalju posebno na svaku pojedinačnu agenciju, smanjili bi se troškovi i ubrzalo slanje poruka. Ova zamisao se upravo odnosi na „jedinstveni prozor”. U preporuci broj 33 UN/EDIFACT, jedan prozor je definisan kao „alatka kojom se zainteresovanim stranama u trgovini i prevozu omogućava da unesu standardizovane podatke i dokumenta unosom u jedinstvenu

tačku unosa kako bi ispunili propisane uslove uvoza, izvoza i tranzita". Ako je informacija elektronska, pojedinačni elementi podataka treba da se unesu jednom.

Jedinstveni prozor može ubrzati i poboljšati protok informacija između organa državne uprave i trgovaca. Pravilo je da jedan organ prima sve informacije i da ih prosljeđuje drugim nadležnim organima.

Unapređivanje olakšica u prevozu robe vazdušnim putem može se postići ugovorima između organa državne uprave da sve neophodne fizičke provjere budu sprovedene koordinirano i, ako je moguće, da se obave na istom mjestu i u isto vrijeme. Ovakvu zamisao obično zovemo „kupovina na jednom mjestu.“

Ovi ugovori su dobra osnova za zaključivanje Memoranduma o razumijevanju (MoU). Važno je istaći da država čini sve da iskombinuje, usaglasi i smanji obim potrebnih informacija. Ovaj poduhvat će se umnogome ubrzati upotrebom unaprijeđenih metoda međukomunikacije.

Shodno preporučenoj praksi iz 4.20 ICAO Aneksa 9 izdanje 15 učesnici u prevozu robe koji vrše prihvata i carinjenje robe u vazdušnom saobraćaju treba da pojednostave postojeće procedure i dokumentaciju i da sarađuju, odnosno direktno učestvuju u razvijanju elektronskog sistema, koristeći međunarodne standarde i druge načine u cilju unapređenja razmjene podataka koji se tiču njihovog prometa i omogućavaju saradnju između sistema svih učesnika.

Ova odredba se odnosi na sisteme zajednice koji su već u upotrebi na mnogim aerodromima, a koji organima državne uprave i privredi omogućavaju razmjenu informacija za komercijalnu logističku pomoć i zvanične procedure kontrole putem jedinstvenog, centralnog automatizovanog sistema.

Ovi sistemi koriste standardne procedure i tehnike za razmjenu informacija između organa uprave i kod komercijalnih operatora, poput organizacija za opsluživanje operatora vazduhoplova, špediteri, pošiljaoci, konsignatori, prevoznici i drugi. Isti sistem za razmjenu informacija u vezi polijetanja i slijetanja vazduhoplova može upotrijebiti aerodromska uprava, kontrola letenja, bezbjednosne službe i sl. Zajednički sistem može da se koristi u pogledu tovarnog lista, robnog manifesta, naloga za prevoz, obavještenja na dolasku, informacije o statusu i carinske deklaracije. U nekim državama operatori vazduhoplova su povezani na zajednički sistem preko IATA SITA mreže.

Cilj ovih odredbi je da organe državne uprave i privredne subjekte podstaknu da razviju i koriste zajednički sistem kao provjereni način razmjene informacija između svih relevantnih strana u cilju pojednostavlivanja i ubrzanja srodnih procedura. Zajednički sistemi mogu biti uspostavljeni na osnovu privatne inicijative, lokalno, regionalno ili na osnovu inicijative vlade ili u saradnji državnih i privatnih društava.

Sve veći broj zasebnih sistema može da dovede do potrebe da operatori vazduhoplova koji obavljaju međunarodni vazdušni prevoz bez ograničenja i javne agencije pronađu i pribjegu različitim vrstama drugačijih izvora za pristup i razmjenu informacija koji će suštinski biti nesvrhsishodni. Da bi se izbjegao ovaj problem, međusobna saradnja u sistemu postiže se upotrebom odgovarajućih interfejsa, tj. tačkaka za prenos podataka između sistema koje koriste trgovci i sistema koje koriste javne agencije.

Shodno preporučenoj praksi iz tačke 4.20 ICAO Aneksa 9 izdanje 15, države treba da podržavaju i učestvuju u inicijativama za dostavljanje proratne dokumentacije elektronskim putem.

Svaka robna pošiljka u vazdušnom saobraćaju ima određeni broj proratne dokumentacije, ponekad i do 30 dokumenata. U eri elektronske razmjene podataka, potreba za papirnom dokumentacijom i njenom zamjenom elektronskim dokumentima je sve veća. Mnoge svjetske i regionalne inicijative su, u stvari, projekti u elektronskoj verziji.

Međunarodno udruženje prevoznika u vazdušnom saobraćaju (IATA) je pokrenulo projekat „IATA elektronski prenos podataka“ namijenjen razvoju aplikacija za prenos podataka elektronskim putem za potrebe vazdušnog saobraćaja da bi se eliminisala potreba za proizvodnjom i prevozom papirne dokumentacije za robu koja se prevozi vazduhoplovom. IATA sistem elektronskog prenosa podataka imaće uticaj na cjelokupan lanac snabdijevanja robom, uključujući operatore vazduhoplova, špeditere i državne organe. Preliminarni projekti sa operatorima vazduhoplova, špediterima i carinom manjeg broja zemalja namijenjeni su testiranju zajedničkih standarda, procesa, procedura i sistema. Jedan od standarda koji se koriste jeste model Svjetske trgovinske organizacije. Poslije preliminarnih faza, korišćenje elektronskih dokumenata (IATA program za elektronski prenos podataka) postepeno će se uvoditi u drugim državama. IATA inicijativa će imati koristi od integracije i usklađivanja sa ostalim širim inicijativama elektronskog poslovanja. IATA program elektronske razmjene podataka smanjiće troškove tako što će se povećati upotreba elektronskih poruka i poboljšati kvalitet podataka. Povećanjem kvaliteta podataka i smanjenjem dokumenata u papirnom obliku, skraćuje se vrijeme transporta, carinjenja i dostave robe. Visok kvalitet u razmjeni elektronskih podataka olakšaće učesnicima usklađenost sa carinskim i drugim propisima.

1.2. Formalnosti prije prijema i otpreme robe

Formalnosti se sastoje od:

- a) posebna deklaracija prije otpreme ne podnosi se za kratke letove prije polijetanja i za duge letove 4 časa prije dolaska na prvi aerodrom na teritoriji države krajnjeg odredišta;
- b) ne zahtijeva se podnošenje posebne deklaracije prije otpreme 30 minuta prije odlaska sa aerodroma.
- c) ograničenja uslova samo na one najneophodnije da se izvrši odgovarajuća analiza rizika u svrhu obezbjeđivanja i bezbjednosti i uključiti barem registraciju vazduhoplova, identifikaciju i količinu robe na dolasku i informacije o prevozu, uz činjenicu da se ove informacije mogu dobiti iz komercijalne dokumentacije. Uslovi i zahtjevi za ovu vrstu podataka treba da budu propisani nacionalnim zakonodavstvom i utvrđeni u saradnji sa svim učesnicima uključenim u prevoz i prihvatanje i otpremu robe koja se prevozi vazdušnim putem;
- d) ne zahtijevanja posebne generalne deklaracije i robnog manifesta ako se element podataka iz ove dokumentacije nalazi u pretprijemnim informacijama. Države članice ECAC-a na ulazu mogu da traže posebnu izjavu da je roba stigla ili mogu na izlazu da traže posebnu izjavu prije polaska da je roba stigla na krajnju tačku izlaza.
- e) uzimanja u obzir međunarodnih standarda o pouzdanom lancu snabdijevanja i pretprijemnim i predotpremim informacijama koje se odnose na ulazak i izlazak robe.
- f) razmatranja:
 - uvođenja sistema za automatsku obradu podataka za podnošenje i obradu pretprijemnih i predotpremim informacija, uključujući sistem za automatsku analizu rizika;
 - podnošenje pretprijemnih informacija u kasnijim procedurama za oslobađanje od carine/carinjenje robe;
 - upotrebe već dostupnih podataka u izvoznim deklaracijama prilikom podnošenja pretprijemnih informacija.

Zbog potrebe za većim obezbjeđivanjem prekograničnog kretanja robe, mnoge države zahtijevaju podnošenje informacija o pošiljkama prije dolaska ili odlaska robe. Iako se standard 4.4. ICAO Aneksa 9 izdanje 15 odnosi samo na pretprijemne formalnosti, neke države članice ECAC-a su uvele nova pravila bezbjednosti koja predviđaju i pretpoletne formalnosti. Shodno principima trgovinskih olakšica carina ne treba različitim zahtjevima da dodatno opterećuje međunarodnu

trgovinu da bi se obezbijedio međunarodni lanac snabdijevanja. Ovo se, u velikoj mjeri, može izbjeći korišćenjem međunarodno dogovorenih procedura i standarda.

Čak i iz ugla olakšica, prijem pretprijemne i predotpremne informacije omogućava nadležnom organu da:

- a) koristi brzu obradu u sistemima analize rizika;
- b) unaprijed dâ dozvolu za utovar i istovar;
- c) odabere pošiljke koje će pregledati, odnosno da odabere pošiljke koje će odmah pustiti.

Na ovaj način nadležni organi su u mogućnosti da postojeća sredstva primijene na visoko rizične oblasti i smanje ograničenja privrednicima koji su ispunili sve uslove i time umanje uplitanje u tokove robe koja predstavlja minimalan rizik.

Carina na ovaj način olakšava obradu informacija u najranijoj fazi po prijatu. Da bi se izbjegle velike razlike u određivanju roka za blagovremeno obavještanje od strane pojedinačnih carina, WCO je odredio rok za različite vidove prevoza. Za robu koja se prevozi vazdušnim putem, rok počinje da teče od momenta kada vazduhoplov napusti državu odlaska. Svaka država članica pojedinačno treba, što je više moguće, da isprati standarde u vezi rokova kako bi se postigla što veća objedinjenost u komercijalnom saobraćaju i poslovanju. Novi propisi obezbjeđivanja Evropske unije (EU) namijenjeni carinama zasnivaju se na pravilima WCO.

Za odlazeće letove, evropski carinski propisi predviđaju vremensko ograničenje od 30 minuta za obavljanje carinskih formalnosti, prije polaska sa EU aerodroma.

ICAO Aneks 9 izdanje 15 predviđa da su zahtijevani podaci ograničeni na izvodljivi minimum. Isti princip se primjenjuje na pretprijemne i predotpremne informacije. Da bi se što više olakšao protok robe kroz aerodrom, nadležni organi treba da usaglase svoje zahtjeve sa trgovinskim zahtjevima. Radni okvir WCO uveo je spisak maksimalnog broja elemenata za pretprijemne i predotpremne informacije koji obuhvata i informacije koje se odnose na robu i vrstu saobraćaja (informacija iz opšte deklaracije) i informacije o svim uključenim stranama. Ove informacije mogu već da se nađu u komercijalnoj dokumentaciji i/ili dokumentaciji za prevoz robe ili komercijalnoj elektronskoj evidenciji. Svi ovi zahtjevi treba da budu predviđeni domaćim propisima.

Ako pretprijemna ili predotpremna informacija stigne elektronskim putem, a ako su podaci, koji su neophodni za kontrolu na dolasku, tačni, dodatni zahtjev za formalnu generalnu deklaraciju ili robni manifest predstavlja nepotrebno dupliranje informacije. Nadležni organi mogu biti spremni da prihvate obavještenje o dolasku i povratku robe, kao dopunu pretprijemnih i predotpremnh informacija kao dovoljnu formalnu izjavu koja vrši funkciju opšte deklaracije i robne deklaracije.

Upotreba međunarodnih standarda je ključ efikasne rasprostranjene komunikacije informacijama na svjetskom nivou. Zahtijevane informacije za pretprijemne i predotpremne formalnosti treba da budu zasnovane na međunarodnim standardima. WCO (Svjetska carinska organizacija) predstavlja „siguran radni okvir standarda za obezbjeđivanje globalne trgovine i olakšice u globalnoj trgovini“, koja je poznata pod nazivom „radni okvir WCO“ u okviru kojeg je izrađen niz standarda kojima se obezbjeđuje međunarodni protok robe u lancu snabdijevanja i olakšava zakonita trgovina. On, takođe, sadrži niz informacionih elemenata koji se koriste u pretprijemnoj i predotpremnoj deklaraciji.

Postoji konstantno rastuća potreba za efikasnom komunikacijom. Elektronski podnesci eliminišu potrebu za papirnim deklaracijama i drugom pratećom dokumentacijom. Elektronski sistem koji koriste državni organi može da obuhvati sisteme u kojima deklaracije i druge informacije mogu da podnesu trgovci, a najbolje iz prostorija deklaranta, i sistem koji je u mogućnosti da izvrši obradu primljenih informacija, uključujući analizu rizika. Tržište može da funkcioniše nezavisno sa mjesta u kome se nalaze nadležni organi i može u kratkom roku da izvrši prijem obrađenih

informacija. Dupliranje podataka se može izbjeći, a kada se podatak jednom provjeri i pokaže kao tačan, on se može koristiti za naredne carinske procedure oslobađanja od carine i carinjenja robe, kao što su uvoz i izvoz iz skladišta. Jedino će nadležnim organima biti potrebni dodatni podaci koji se odnose na svaku pojedinačnu proceduru, kao dodatak informacijama koje oni već imaju u svojim elektronskim sistemima.

1.3. OPS (Ovlašćeni privredni subjekat)

OPS je prvenstveno nastao da bi se obezbijedio lanac snabdijevanja robom. OPS mora u svojoj poslovnoj praksi da unaprijed primijeni određene mjere bezbjednosti, kako bi njegova unutrašnja poslovna politika i procedure imale odgovarajuću zaštitu od otvaranja njegovih pošiljki od strane neovlašćenih lica, sve dok roba ne stigne do krajnjeg odredišta. Ove mjere uključuju, između ostalog, kontrolu pristupa objektima u kojima se roba skladišti, korišćenje pouzdanih prevoznika, osoblje koje je prošlo obuku obezbjeđivanja i odobrene administrativne procedure i evidencije.

Kao rezultat napora da obezbijedi lanac snabdijevanja, OPS može imati koristi od manjih fizičkih intervencija i kontrole. Sigurnost lanca snabdijevanja je moguće postići ako svi učesnici u lancu snabdijevanja dobiju status OPS. Pojam OPS je obuhvaćen okvirom WCO. EU i njene brojne carinske uprave uključeni su u programe podrške državama koje još nijesu članice EU u razvijanju obezbijeđenog međunarodnog lanca snabdijevanja robom, sa ciljem da se postigne uzajamno priznavanje drugih programa koji su slični pojmu OPS.

Kao i OPS za sigurnost i bezbjednost, novi carinski propisi EU o bezbjednosti, takođe, predviđaju postojanje OPS isključivo za potrebe pojednostavljenja carinskih procedura.

Pojednostavljene procedure opisane u ovom prilogu odnose se, uglavnom, na carinske procedure nakon pretprijemnih formalnosti u vezi sa prispjecom pošiljki na aerodrome, što se može smatrati prvom fazom. Dokumenta, ili njihovi elektronski ekvivalenti koji se koriste u toj fazi obično su ograničena na opštu deklaraciju ili ekvivalentni dokument, a robni manifest ili tovarni list vazduhoplova, kao što je propisano u poglavlju 2 Aneks-a 9 ICAO, na pretprijemne informacije. Oslobađanje ili carinjenje obično se ne odobrava na osnovu ovih rezimiranih dokumenata/informacija. Naknadne procedure koje se bave daljim kretanjem robe do njihove konačne destinacije, za, na primjer, uvoz ili tranzit robe, mogu se smatrati drugom fazom. U mnogim slučajevima, odgovornost za robu za takve postupke snosi drugo lice, na primjer, agent za prosljeđivanje. Pojednostavljene procedure iz ovog dokumenta zasnivaju se na revidiranoj Konvenciji iz Kjota o uprošćavanju i usklađivanju carinskih procedura i cilj im je da olakšaju brzo oslobađanje od carinjenja ili carinjenje robe. Ovi postupci nude se isključivo ovlašćenim licima koja su poznata po tome da održavaju visok kvalitet usaglašenosti sa carinskim pravilima i obavezama i odgovarajućim zahtjevima drugih državnih organa. Carinsko skladištenje robe može se vršiti u prvoj ili drugoj fazi, u zavisnosti od vrste skladištenja.

Veliki broj država razvija posebne programe („Trusted Trader programme“ ili sličan) za OPS. Ova aktivnost je u nadležnosti različitih državnih organa koji imaju dodirnih tačaka sa olakšicama u vazdušnom saobraćaju. Zbog efikasnosti i za industriju i za državu, poželjno je da nadležni organi obrate pažnju na međusobne aktivnosti i procedure i, kada je to moguće, pojednostave postupke. Nadležni organ može uzeti u obzir procjenu nekog drugog organa (ukoliko je primjenjivo) kako ne bi duplirao posao.

Ovaj princip je prihvaćen u okviru trećeg stuba „WCO SAFE“ okvira posebno u kontekstu bezbjednosnih formalnosti prilikom prevoza tereta. Nadležni carinski organi treba da uspostave međusobne aktivnosti sa vazduhoplovnim vlastima u odnosu na njihov bezbjednosni sertifikacioni program npr. OPS program ili regulisani agent/poznati pošiljalac program.

U skladu sa preporučenom praksom 4.30.1. ICAO Aneksa 9, pojednostavljene procedure za autorizovano osoblje mogu sadržati, ali ne moraju biti ograničene na:

- Puštanje robe za izvoz ili uvoz uz minimalne podatke potrebne za identifikaciju robe i dopuštanja naknadnog kompletiranja konačne deklaracije o robi;
- Uvozno ili izvozno carinjenje robe u prostorijama autorizovanih osoba ili drugog mjesta autorizovanog od strane nadležnog organa za carinske poslove;
- Podnošenje robnih deklaracija za uvoz ili izvoz na osnovu upisa u evidenciju autorizovane osobe;
- Podnošenje jedinične robne deklaracije za cjelokupan izvoz ili uvoz u datom periodu gdje je roba uvezena ili izvezena najčešće od strane iste osobe.

Pojednostavljena procedura omogućava puštanje robe kada relevantne informacije nijesu odmah dostupne. Informacije o opisu, količini i vrijednosti robe su neophodne da se identifikuje roba, a podaci o organizaciji prevoza i porijeklu ne moraju uopšte da budu dostupne, odnosno ne mora da ih bude dovoljno za vršenje procjene. U tom slučaju potrebna je dopunska deklaracija i ona mora da se podnese u propisanom roku, od na primjer, 24 časa, što treba da stoji u domaćim propisima.

Ako deklarant elektronskim putem dostavi carinsku deklaraciju, a obrada deklaracije se, takođe, vrši elektronski, uključujući analizu rizika, nije uvijek neophodno da roba bude fizički pokazana carinskoj ispostavi. Time se olakšava logistički proces kada se roba direktno transportuje do prostorija OPS ili na bilo koje drugo odobreno mjesto, a carinski organ obavještava deklaranta elektronskim putem o carinjenju robe.

Pojednostavljena procedura kojom se roba stavlja u određenu (carinsku) proceduru u prostorijama deklaranta može biti od velike koristi za privredu i pomaže da se izbjegne zagušenje na aerodromima. Nadležni organi treba da budu zadovoljni i kvalitetom deklarantovog ispunjenja propisa i njegovim sistemom evidencija prije odobravanja ove procedure. Nadležni organi treba odmah da budu obaviješteni o prispjeću robe u njihove prostorije i, na osnovu analize rizika, odlučuju da li treba izvršiti fizički pregled u prostorijama deklaranta.

Ako državni organi dozvoljavaju nepotpune deklaracije ili ako je dozvoljeno carinjenje u prostorijama deklaranta, često je nepraktično da se podnose posebne izjave za svaku dodatnu pošiljku. Moguće je izdati odobrenje špediterima koji su postigli odgovarajući nivo usaglašenosti da dostave periodične deklaracije kojima se sumiraju sve početne izjave ili sva obavještenja. Ove procedure mogu da budu praćene davanjem aranžmana za plaćanje dažbina i poreza na osnovu samoprocjene.

Veći broj zemalja dozvoljava upotrebu robnog manifesta ili glavnog tovarnog lista vazduhoplova kao tranzitnog dokumenta za prevoz robe vazdušnim putem na drugi aerodrom. Ovo može da zavisi od toga da li su određeni elementi podataka dostavljeni, na primjer opis robe i njen status. Garancija može biti obavezna. Uobičajena je praksa u vazduhoplovnoj industriji da se roba prevozi između aerodroma na malim rastojanjima drumskim saobraćajem a operatori vazduhoplova često koriste sopstvena prevozna sredstva u ovu svrhu. Tranzitna procedura često se koristi za ovu vrstu prevoza. Time se omogućava upotreba intermodalnog prevoza, ako je moguće prihvatiti robni manifest ili tovarni list vazduhoplova. Precizan opis robe i izjava o odredištu su preduslov za takvo korišćenje robnog manifesta ili tovarnog lista vazduhoplova. Obično je neophodna garancija.

Prilog 4 - INFORMACIJE O OVLAŠĆENOM PRIVREDNOM SUBJEKTU – OPS

Uvod

Međunarodna javnost je svoju pažnju usredsredila na pojam bezbjednosti poslije napada 2001. godine kada se u čitavom svijetu dogodila neočekivana promjena. Zato je pojam bezbjednosti uključen i u evropsko zakonodavstvo kojim se uređuje carinski promet robe. Subjekti koji se bave spoljnim pograničnim kretanjem robe u EU i njihovi dobavljači, posebno podliježu ovom zakonu. Uvođenjem ovog zakona, EU istovremeno želi da pruži trgovini bolje pogodnosti. Jedan od tih ciljeva je dobijanje statusa OPS, što ima za posljedicu brojne prednosti, kao što je smanjenje kašnjenja u logistici, smanjenje administrativnih opterećenja i davanje prioriteta procedurama carinske kontrole za subjekte u zamjenu za ispunjenje strogih kriterijuma sigurnosti i obezbjeđivanja.

Shodno standardima obezbjeđivanja Svjetske carinske organizacije (WCO), pod nazivom SAFE, koji imaju za cilj obezbjeđenje i olakšavanje globalne trgovine, OPS se definiše kao strana uključena u međunarodno kretanje robe u bilo kojoj funkciji koja je odobrena od strane ili u ime carinske uprave u skladu sa standardima za bezbjedno kretanje robe u okviru lanca snabdijevanja robom, koje su ustanovili WCO ili slične organizacije. U okviru OPS, između ostalih, mogu spadati proizvođači, uvoznici, izvoznici, posrednici, prevoznici, konsolidatori, luke, aerodromi, operateri na terminalima, integrisani operateri, skladišta i distributeri.

OPS je pojam koji ima za cilj uravnoteženje sve veće potrebe za bezbjednim propisima i uvođenje olakšica za trgovce koji su ispunili uslove. Ovaj pojam predstavlja osnovni element programa EU o carinskoj bezbjednosti.

Propis EU o carinskoj bezbjednosti je usklađen sa okvirom svjetske carinske organizacije i njenim SAFE programom koji predstavlja svjetski standard za carinsku bezbjednost protoka robe u lancu snabdijevanja. Pored toga, program EU je sličan drugim evropskim programima čiji je cilj poboljšanje bezbjednosti, kao što je povećanje bezbjednosti regulisanog agenta, poznatog pošiljaoca i stalnog pošiljaoca što je definisano u članu 3 Uredbe Evropskog parlamenta i Savjeta (EZ) br. 300/2008 o zajedničkim pravilima u oblasti bezbjednosti.

Uredba Evropskog parlamenta i Savjeta (EZ) br. 300/2008 o zajedničkim pravilima u oblasti bezbjednosti koja je preuzeta u pravni sistem Crne Gore kroz Nacionalni program bezbjednosti civilnog vazduhoplovstva.

Uredba o uslovima za odobravanje statusa ovlašćenog privrednog subjekta na carinskom području Crne Gore („Sl. list CG”, br. 08/15 i 45/19) i OPS Program koji je u Crnoj Gori uspostavljen, u potpunosti su usaglašeni sa zahtjevima WCO i regulativama EU u ovoj oblasti.

1.1. Glavne karakteristike i prednosti OPS

Programom za OPS predviđene su dvije kategorije OPS odobrenja:

- carinska pojednostavljenja;
- sigurnost i bezbjednost;
- kombinacija: carinska pojednostavljenja/sigurnost i bezbjednost.

Odobrenje za carinska pojednostavljenja izdaje se svakom privrednom subjektu koji je osnovan na teritoriji Crne Gore koji se pridržavao carinskih propisa u prethodnom periodu i koji je ispunio odgovarajuće standarde vođenja evidencije i koji je ostvario finansijsku likvidnost.

Imalac ovog odobrenja stiče pravo:

- na lakši pristup uslugama carinskog pojednostavljenja;
- na manji broj fizičkih pregleda i pregleda dokumentacije;
- mogućnost prijevremenog obavještenja o kontroli;
- na prvenstvo u kontroli robe;
- da zahtijeva da se kontrola robe obavi na drugom mjestu.

Odobrenje za sigurnost i bezbjednost izdaje se privrednom subjektu koji ima sjedište u Crnoj Gori i koji se pridržavao carinskih propisa, odgovarajućih standarda za vođenje evidencije, koji je ostvario finansijsku likvidnost i ispunio propisane standarde sigurnosti i bezbjednosti.

Imalac ovog odobrenja ostvaruje pravo da:

- podnese uvozne ili izvozne sažete deklaracije koje sadrže manje podataka od propisanih;
- unaprijed dobije obavještenje o kontroli robe;
- se fizički pregledi i pregledi dokumentacije sprovode u manjem broju;
- dobije prvenstvo u kontroli robe;
- zahtijeva da se kontrola obavi na drugom mjestu.

Odobrenje za carinska pojednostavljenja/sigurnost i bezbjednost i odobrenje za sigurnost i bezbjednost mogu biti izdati subjektu u isto vrijeme. U ovom slučaju, subjekat mora ispuniti uslove za AEOC i AEOS čime stiče pravo na benefite u vezi oba navedena.

1.2. Sticanje statusa OPS

Carinski organ ima pravo da status OPS odobre bilo kom privrednom subjektu koji učestvuje u carinskim aktivnostima i koji ispunjava zajedničke kriterijume koji se odnose na sisteme kontrole robe, finansijsku likvidnost i na zadovoljavajući način vodi poslovnu evidenciju.

Kriterijumi za sticanje statusa OPS obuhvataju, između ostalog:

- OPS carinska pojednostavljenja:
 - dokaz o ispunjavanju carinskih propisa;
 - zadovoljavajuće vođenje poslovne evidencije, i po potrebi, evidencije o prevozu robe;
 - finansijsku likvidnost;
 - dokazi o zadovoljenju standarda u vezi kompetencija i stručnih kvalifikacija.
- OPS - sigurnost i bezbjednost:
 - Pomenuti uslovi za OPS carinska pojednostavljenja i odgovarajuće standarde bezbjednosti i sigurnosti, kao što su:
 - objekti izgrađeni od materijala kojima se sprečava nezakoniti ulazak;
 - mjere kontrole pristupa prostorijama;
 - mjere za sprečavanje neovlašćenog pristupa robi;
 - mjere kojima se obezbjeđuje ispunjavanje pravila o zabranama i ograničenjima;
 - jasno definisanje poslovnih partnera;
 - bezbjednosne kontrole zaposlenih;
 - program o sticanju znanja u vezi značaja bezbjednosti uopšte.

Smatra se da su bezbjednosni zahtjevi ispunjeni ako subjekat posjeduje svjetski priznate sertifikate bezbjednosti i sigurnosti, kao što je ISPS kod (međunarodni bezbjednosni kod za brodove i luke koji izdaje Međunarodna organizacija za standardizaciju (ISO)) i sertifikat „regulisani agent“, ako ovi sertifikati obuhvataju iste standarde.

Tokom priprema za reviziju koju vrši organ nadležan za poslove carina, subjekat može da izvrši samoprocjenu kojom analizira da li je u stanju da ispuni zahtjeve bezbjednosti. Većina carinskih uprava u EU razvile su sredstvo za analizu, koje nije obavezujuće, ali je preporučeno kao korisno i za trgovce i za carinu. Samoprocjena predstavlja pokušaj da se odrede rizici i opasnosti koji bi mogli da se jave u onom dijelu lanca snabdijevanja u kojem podnosilac zahtjeva posluje i da podnosioci zahtjeva ostvare uvid u postojeće mjere za smanjenje rizika i opasnosti. Podnosilac zahtjeva treba, kroz svoju poslovnu politiku, da pokaže da je njegovo poznavanje mjera bezbjednosti i sigurnosti na visokom nivou, kako interno, tako i u njegovim poslovnim aktivnostima sa klijentima, dobavljačima i spoljnim pružaocima usluga. Svrha samoprocjene je da pomogne u primjeni zahtjeva i da se preduzmu koraci za dobijanje OPS statusa, a da se carinskim upravama obezbijede dodatne informacije o podnosiocu zahtjeva i njegovom poslovanju. Da bi se prijavio za dobijanje OPS statusa, kandidat mora da pošalje carinskoj upravi zahtjev, po mogućstvu zajedno sa rezultatima samoprocjene, koji olakšavaju da carinska uprava izvrši procjenu zahtjeva.

Uslovi i kriterijumi za izdavanje OPS odobrenja koji važe za svaku kategoriju poslovanja, važe za sve privredne subjekte, bez obzira na njihovu veličinu. Ipak, prihvaćeno je da ispunjavanje standarda varira i da treba da bude u srazmjeri sa veličinom i složenošću poslovanja, vrstom robe i sl. Primjera radi, kandidati koji traže sertifikat u vezi sigurnosti i bezbjednosti moraju da dokažu da je fizička obezbijedjenost njihovih prostorija odgovarajuća. Ako je podnosilac zahtjeva nosilac međunarodno priznate bezbjednosne akreditacije, to će se uzeti u obzir, ako su uslovi za njeno sticanje isti ili slični uslovima za sticanje statusa OPS.

Da bi ubrzala proces dobijanja statusa OPS, Evropska komisija je razvila sredstvo za učenje putem interneta koje služi da pomogne preduzećima da saznaju više o novim OPS propisima i procesu dobijanja OPS statusa. Na internet stranici carine EU nalazi se baza podataka privrednih subjekata koji imaju OPS sertifikat i spisak nadležnih carinskih organa kojima se podnosi zahtjev za dobijanje OPS sertifikata.

1.3. Odnos sa drugim evropskim propisima o bezbjednosti

Uređenje bezbjednosti prekograničnog kretanja robe predmet je i propisa iz oblasti bezbjednosti vazdušnog saobraćaja, a ne samo carinskih propisa. Osnovni principi dati su u ECAC Dokumentu 30 i Aneks-u 17 ICAO.

Regulative i oduke iz bezbjednosti zahtijevaju da izvozna pošiljka (kargo) bude pregledana na odgovarajući način osim ako nijesu već sprovedene odgovarajuće kontrole od strane regulisanog agenta, poznatog pošiljaoca ili stalnog pošiljaoca samo za kargo letove. Odgovarajuće mjere treba da budu takođe preduzete u cilju zaštite pošiljki dok se one ne ukrcaju u vazduhoplov. Kvalifikacije, kriterijumi i obaveze regulisanih agenata, poznatih pošiljaoca ili stalnih pošiljaoca su navedene u odgovarajućim regulativama i odlukama.

Postoje sličnosti između sigurnosti i bezbjednosti OPS i regulisanog agenta/poznatog pošiljaoca/stalnog pošiljaoca u oblasti bezbjednosti u vazduhoplovstvu. Često iste kompanije mogu da konkurišu za status OPS i status regulisanog/poznatog pošiljaoca. Nedostaci ovih zasebnih, kompletnih procjena je što subjekti moraju da prođu kroz dvostruku provjeru čiji je rezultat veće administrativno opterećenje. S obzirom da jedan ovaj sistem ne može da zamijeni drugi i da sistemi i njihovi ciljevi nijesu identični, bilo bi lakše kada bi se ovi sistemi što više uskladili.

Prvi korak je procjena kriterijuma za svakog subjekta. Poslije toga bi mogla da uslijedi identifikacija zajedničkih kriterijuma. Carinski propisi o OPS već predviđaju priznavanje statusa regulisanog agenta. U tom slučaju se smatra da su bezbjednosni zahtjevi za OPS u vezi sigurnosti i bezbjednosti ispunjeni, čime se ubrzava proces dobijanja sertifikata OPS i na taj način olakšava dobijanje statusa OPS. Odredbe iz Uredbe Evropskog parlamenta i Savjeta (EZ) br. 300/2008 o zajedničkim pravilima u oblasti bezbjednosti, djelimično prihvataju OPS bezbjednosne zahtjeve. Njima se od nadležnog tijela zahtijeva da „ostvari uvid“ da li neki subjekat posjeduje odobrenje OPS (bezbjednost), kada vrši procjenu za dodjelu statusa regulisanog agenta, odnosno poznatog pošiljaoca i ne mora da se ispuni uslov da stalni pošiljalac, koji je već dobio status OPS (bezbjednost), popuni Deklaraciju o obavezama. Baza podataka EU sadrži podatke o svim odobrenim regulisanim agentima i poznatim pošiljaocima.

Bliska saradnja između nacionalnih carinskih organa i organa za sprovođenje bezbjednosti olakšala bi proceduru prijave za oba bezbjednosna programa.

1.4. Odnos sa propisima WCO

Potreba za strožijim bezbjednosnim procedurama uslovlila je izradu usklađenih bezbjednosnih procedura da bi se izbjeglo da privredna društva moraju da poštuju različite procedure u svakoj državi. U tu svrhu, Svjetska carinska organizacija (WCO) izradila je „WCO SAFE“ standarde za bezbjednost i olakšice u svjetskoj trgovini. „WCO SAFE“ predstavlja objedinjene, minimalne međunarodne standarde za olakšice i povećanje bezbjednosti u lancu snabdijevanja i njihovu primjenu. Do danas je više od 150 zemalja izrazilo svoju namjeru da sprovede WCO SAFE standarde.

„WCO SAFE“ standardizuje i unapređuje različite bezbjednosne koncepte, kao što su pretprijemne/predotpremne informacije, upravljanje rizikom i pregled odlaznog tereta, jedan elektronski šalter, bezbjednost lanca snabdijevanja kod krajnjih korisnika i obezbjeđuje povećanje kapaciteta. „WCO SAFE“ obuhvata i niz osnovnih standarda za OPS, u cilju međusobnog priznavanja. Ovi međunarodni standardi mogu biti dopunjeni dodatnim carinskim standardima ili propisima Evropske Ekonomske Unije i nacionalnim propisima.

U razvoju „WCO SAFE“ zahtjeva sigurnosti i bezbjednosti, izučeni su postojeći standardi bezbjednosti u pomorskom i vazdušnom prevozu i, gdje je to bilo moguće, ovi standardi su integrisani. Integracija je veoma važna zato što međusobno priznavanje OPS statusa nije moglo da se ostvari bez svjetski priznate zajedničke polazne osnove. Pored toga, da bi se izbjeglo nepotrebno dupliranje zakonskih odredbi u vezi s međunarodnim i evropskim priznatim sertifikatima bezbjednosti, odnosno sigurnosti u pomorstvu, prevozu tereta vazdušnim putem i kopnenom prevozu tereta, WCO je sarađivala sa odgovarajućim službama Evropske komisije. Na ovaj način postignuta je kompatibilnost zahtjeva čime se nadležnim organima omogućava da međusobno priznaju sertifikate u vezi bezbjednosti.

WCO SAFE obuhvata i OPS smjernice koje čine sastavni dio WCO SAFE.

Uzajamno priznavanje

Velika korist za međunarodnu trgovinu je uzajamno priznavanje bezbjednosnih programa između zemalja, na osnovu sporazuma o međusobnom priznavanju.

Uzajamnim priznavanjem podrazumijeva se da jedna carinska uprava u jednoj državi:

- priznaje odobrenje statusa OPS izdatog u okviru drugog programa
- i da je

Nacionalni program za olakšice u vazdušnom saobraćaju

- saglasna da obezbijedi znatne, uporedive i, ako je moguće, uzajamne olakšice međusobno priznatim OPS.

Olakšice na osnovu međusobnog priznavanja, između ostalog, uključuju:

- Manje provjera – status učesnika trgovinskog partnerskog programa priznaju oba programa, te se on upotrebljava kao činilac procjene rizika u automatizovanim sistemima pretraživanja;
- Upravljanje rizicima – carinska uprava može utvrditi pouzdane privredne subjekte, te usmjeriti svoje provjere na pošiljke nepoznatih/nepouzdatih privrednih subjekata.

Uzajamno priznavanje između CEFTA zemalja/zainteresovanih strana

CEFTA dodatni Protokol 5 (AP5), Član 3 stav 3, član 25 (Ovlašćeni privredni subjekat(OPS)) i član 26 (Razmjena informacija između zemalja CEFTA o njihovom OPS programu) koji određuje uslove za uspostavljanje uzajamnog priznanja nacionalnih OPS programa između CEFTA zemalja.

Uzajamno priznavanje, kako je predviđeno AP5, ne zahtijeva „istovremeno priznavanje između svih CEFTA zemalja“. Uspostavljanje i implementacija nacionalnog OPS programa jedne CEFTA zemlje može biti priznata od strane ostalih CEFTA zemalja u slučaju kada CEFTA zemlja ispuni sve uslove, dok ta CEFTA zemlja neće morati da prizna OPS programe drugih CEFTA zemalja u slučajevima gdje one ne ispunjavaju uslove.

Odluka zajedničkog odbora CEFTA Br. 1/2019 o uspostavljanju postupka validacije za uzajamno priznavanje nacionalnih programa OPS strana potpisnica CEFTA -e u pogledu sigurnosti i zaštite („AEOS“) je usvojen 18. decembra 2019. godine u Tirani.



- KRAJ -