



Ministarstvo  
finansija

Adresa: Ul. Stanka Dragojevića br.2  
81000 Podgorica Crna Gora  
www.mif.gov.me

Br: 03-02-040/23-8389/2

Podgorica, 30.11.2023.godine

**Za: MINISTARSTVO SAOBRAĆAJA I POMORSTVA**, Rimski trg 46, Podgorica

**Predmet:** Mišljenje na Predlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti pomorske plovidbe

**Veza:** Vaš akt br. 01-345/23-387 od 17.11.2023. godine

Poštovani gospodine Raduloviću,

Povodom *Predloga zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti pomorske plovidbe*, Ministarstvo finansija daje sledeće:

#### MIŠLJENJE

Na tekst *Predloga zakona* i pripremljeni Izveštaj o analizi uticaja propisa, sa aspekta implikacija na poslovni ambijent, nemamo primjedbi.

Uvidom u dostavljeni *Predlog zakona* i Izveštaj o analizi uticaja propisa navodi se, da za implementaciju navedenog *Predloga zakona* potrebno je obezbijediti finansijska sredstva u budžetu Države u iznosu od 120.000,00€ za 2024. godinu radi izrade softverskog rješenja i štampanja identifikacionih isprava za pomorce.

Shodno navedenom, Ministarstvo finansija, sa aspekta budžeta, u načelu nema primjedbi na dostavljeni *Predlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti pomorske plovidbe*. Napominjemo, da je navedene aktivnosti potrebno prilagoditi sredstvima koja će biti planirana Zakonom o budžetu Crne Gore za 2024. godinu.

S poštovanjem,

MINISTAR  
Novica Vuković



**IZVJEŠTAJ O SPROVEDENOJ ANALIZI PROCJENE UTICAJA PROPISA**

**PREDLAGAČ PROPISA**

**NAZIV PROPISA**

**Predlog Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti pomorske plovidbe**

**1. Definisane probleme**

- Koje probleme treba da riješi predloženi akt?
- Koji su uzroci problema?
- Koje su posljedice problema?
- Koji su subjekti oštećeni, na koji način i u kojoj mjeri?
- Kako bi problem evoluirao bez promjene propisa ("status quo" opcija)?

Zakonom o sigurnosti pomorske plovidbe uređuje se sigurnost plovidbe i osnovni uslovi kojima moraju odgovarati: plovni putevi u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Crne Gore, pomorski objekti crnogorske državne pripadnosti, kao i plovni objekti koji plove unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnim morem Crne Gore, posada na pomorskim objektima, plovidba i pilotaža. Takođe, u odnosu na postojeće propise, u smislu propisa EU i međunarodnih konvencija ovim zakonom uređeni su između ostalog radni i životni uslovi pomoraca, kao i istraživanje pomorskih nesreća, i upravo iz razloga što se radi o aktivnostima koje su veoma bitne kada je Crna Gora u pitanju, pristupilo se izmjeni i dopuni Zakona, imajući u vidu da je primjena istog počela prije pet godina i da su u tom periodu identifikovani određeni nedostaci u primjeni Zakona. Iako je Zakon o sigurnosti pomorske plovidbe ("Službeni list CG", br. 62/13, 47/15, 71/17 i 77/20) donijet 2013. godine, izmijenjen je 2015, 2017 i 2020. godine.

Razlozi zbog kojih se pristupilo novim izmjenama i dopunama Zakona su, prije svega, usmjerene na aktivnostima koje do sada nijesu bile propisane Zakonom, a odnose se na identifikacione isprave za pomorce. Naime, Zakonom o sigurnosti pomorske plovidbe ("Službeni list CG", br. 62/13, 47/15, 71/17 i 77/20), stvoren je pravni osnov za donošenje podzakonskog akta kojim će se urediti način i postupak izdavanja identifikacione isprave za pomorce.

Ideja o identifikacionom dokumentu za pomorce, na međunarodnom nivou, nastala je u prošlom stoljeću, a prva Konvencija MOR-a br. 108, koji se bavio tom problematikom, datira iz 1958. godine. Najvažnija revizija postojeće Konvencije uslijedila je nakon nemilih događaja u SAD 11. septembra 2001. godine, a 2003. godine u Ženevi je usvojena Konvencija o identifikacionim dokumentima pomoraca br. 185, o izmjenama i dopunama Konvencije br. 108 iz 1958. godine.

Konvencijom je propisano da svaka članica osigurava da su zapisi o svakoj identifikacionoj ispravi pomoraca koju je članica izdala, ukinula ili oduzela, smješteni u elektronskoj bazi podataka. Upravo iz tog razloga moraju se preduzeti potrebne mjere radi osiguranja baze podataka od uticaja ili neovlašćenog pristupa, što je uslovalo potrebu za izmjenom Zakona o sigurnosti pomorske plovidbe, a identifikacione isprave štampale u Ministarstvu unutrašnjih poslova. U postupku izdavanja pomorske knjižice, dozvole za ukrcavanje ili identifikacione isprave, Lučka kapetanija, nadležna za izdavanje pomorske knjižice, dozvole za ukrcavanje i identifikacione isprave koristiće podatke iz drugih propisanih evidencija, u kojima se vode

podaci koji su potrebni za izdavanje istih, odnosno podatke Ministarstva unutrašnjih knjižice, dozvole za ukrcavanje i identifikacione isprave dužna je da podatke koje koristi, obrađuje u skladu sa propisima kojima se uređuje zaštita podataka o ličnosti. Nedonošenjem Predloga zakona najviše problema bi osjetili pomorci kojima ne bi bilo omogućeno osnovno pravo posjedovanja isprava.

Takođe, primjenom Zakona uočeni su određeni nedostaci koji su kroz predložene izmjene i dopune otklonjeni, čime je stvorena osnova za nesmetano obavljanje prevoza putnika i/ili stvari u unutrašnjem pomorskom saobraćaju, vršenje inspekcijuskog nadzora inspektora sigurnosti plovidbe u okviru nadležnosti lučkih kapetanija Bar i Kotor, kao i davanje saglasnosti istih za izgradnju plovnih kanala, luka, pristaništa i drugih hidrotehničkih objekata, što uključuje i postavljanje kaveza-plutača za uzgoj školjki, riba i slično, čijom izgradnjom ili postavljanjem može biti ugrožena sigurnost plovidbe. Predložene izmjene i dopune Predloga zakona usmjerene su na krajnje korisnike na moru sa ciljem da im se omogući nesmetano obavljanje djelatnosti i pružanje usluga.

Nedostaci koji su nastali zbog izmjena odredbi Zakona.

Članom 1 Predloga zakona izvršena je izmjena člana 10 stav 2 tačka 1 na način da brzina plovidbe plovnog objekta ne smije biti veća od 10 čvorova kako u Bokokotorskom zalivu, tako i u parkovima prirode Platamun, Katič i Stari Ulcinj. Tokom 2021. godine, Vlada Crne Gore je donijela odluke o proglašavanju tri morska zaštićena područja, Park prirode "Platamuni" ("Sl. list Crne Gore", br. 63/21 od 14.06.2021.), Park prirode "Katic" ("Sl. list Crne Gore", br. 113/21 od 25.10.2021.) i Park prirode "Stari Ulcinj" ("Sl. list Crne Gore", br. 15/22 od 11.02.2022.). U okviru ovih parkova definisane su zone zaštite II i III stepena, a gore navedenim Odlukama su precizirane dozvoljene i zabranjene aktivnosti. U zoni zaštite II stepena, između ostalog, zabranjeno je kretanje plovila na motorni pogon brzinom većom 10 čvorova, kao i nedozvoljeno sidrenje plovnih objekata.

Takođe predložena je i izmjena člana 10 stava 3 Zakona, s obzirom da u prethodnom periodu nije postignuta zaštita prirode u dijelu izadavanja potrebne iz saglasnosti organa uprave nadležnog za odobrenja. Zakonom o nacionalnim parkovima ("Sl. list CG", br. 28/14 u 39/16) u članu 16 stav 1 tačka 42 propisano je da je na području nacionalnih parkova zabranjeno korišćenje plovila sa motorom jačine preko 10 konjskih snaga (čamci, gliseri, skuteri i dr.) bez odobrenja, osim za potrebe organa državne uprave. Članom 17 istog Zakona propisano je da se na području nacionalnih parkova mogu preduzimati pojedine radnje iz člana 16 stav 1 ovog zakona, na osnovu dozvole organa uprave nadležnog za poslove zaštita životne sredine, u cilju:

- zaštite divljih vrsta biljaka, životinja i gljiva i očuvanja prirodnih staništa;
- sprečavanje ozbiljnih oštećenja usjeva, šuma, bara, voda i dr.;
- zaštita zdravlja ljudi, bezbjednosti i bezbjednosti vazduha;
- istraživanja i obrazovanja.

U čl. 2, 5 i 8 Predloga zakona izvršena je izmjena u skladu sa organizacionom podjelom pomorske administracije.

Članom 7 Predloga zakona umjesto plovnih objekata preloženo je da AIS sistemom budu opremljeni brodovi i RoRo putnički brodovi imajući u vidu da je u prethodnom periodu utvrđeno da instalacija uređaja nije moguća na manjim plovnim objektima, čamcima i sl., kao i iz razloga što bi veliki broj uređaja pravio tehnički problem AIS baznim stanicama, i time ugrožavao nadzor pomorskog saobraćaja putem VT-MIS sistema.

Članom 9 Predloga zakona predložen je novi član 124a kojim se propisuje korišćenje podataka iz druge evidencije u cilju stvaranja zakonskih pretpostavki za pristup ličnim podacima građana,

a sve u cilju izdavanja identifikacionih isprava za pomorace, odnosno radi usaglašenosti sa ILO Konvencijom br. 185.

U članu 10 Predloga zakona mijenjaju se st. 2, 3 i 5 člana 164 Zakona u smislu usklađenosti sa Konvencijom o radu pomoraca i izdavanja dokumenata na osnovu ove Konvecije, jer je u pitanju bila tehnička greška, odnosno Organ uprave nije nadležan za izdavanje određenih isprava.

Članom 11 Predloga zakona izmijenjen je član 182d imajući u vidu da je analizom stanja u praksi utvrđeno da osim taksi prevoza i izletničke ture slobodan saobraćaj može da bude i iznajmljivanje plovnog objekta ili ugovoreni prevoz određene grupe putnika i/ili stvari, kao i da ova vrsta prevoza mora biti uskladen sa odredbama Zakona o turizmu i ugostiteljstvu.

Članom 12. propisano je da se dozvola za prevoz naplaćuje samo za redovni cjelogodišnji i sezonski prevoz, - odnosno ne naplaćuje se za besplatan prevoz putnika i/ili stvari kako je propisano važećim propisima.

Čl. 13. i 14. Prijedloga zakona propisano je da je pravo na obavljanje djelatnosti trajektnog prevoza između pristaništa i pravo na izgradnju, korišćenje i održavanje pristaništa i privezišta, stiču dodjelom koncesije u skladu sa zakonom kojim se uređuje javno-privatno partnerstvo, s obzirom da je u važećem zakon dodjela koncesije se vrši u skladu sa zakonom koji uređuje koncesije a koji se u međuvremenu izmijenio.

Čl. 15 do 19 Predloga zakona izvršeno je usklađivanje u dijelu inspekcijuskog nadzora. Čl. 20, 21 i 22 propisane su odredbe koje se odnose na kaznene odredbe, kao i stupanje zakona na snagu danom objavljivanja u „Službenom listu Crne Gore“.

"Status quo" opcija je opcija koja ne bi bila dobro rješenje iz razloga što se izmjena i dopuna Predlog zakona predlaže upravo sa ciljem da se iznađe bolje rješenje za korisnike usluga na moru, dodatano uz poštovanje međunarodnih standard.

## 2. Ciljevi

- **Koji ciljevi se postižu predloženim propisom?**
- **Navesti usklađenost ovih ciljeva sa postojećim strategijama ili programima Vlade, ako je primjenljivo.**

Osnovni cilj donošenja Predloga zakona je uređenje oblasti koja se odnosi na identifikacione isprave za pomorace i usklađenost sa ILO Konvencijom o identifikacionim dokumentima pomoraca, br. 185. Konvecijom je propisano da svaka članica osigura da su zapisi o svakoj identifikacionoj ispravi pomoraca koju je članica izdala, ukinula ili oduzela, smješteni u elektronskoj bazi podataka. Sistem identifikacionih isprava pomoraca, po ILO Konvenciji br. 185 temelji se na biometrijskoj identifikaciji pomoraca izdate u skladu sa zahtjevima Konvencije. To jesu strože mjere sigurnosne zaštite, ali pomorcima omogućavaju određena prava i olakšavaju njihovo putovanje u druge države u svrhu ukrcaja na brod, prekrcanja na drugi brod i repatrijacije, kao i njihov iskrcaj na obalu i kratkotrajan boravak u granicama grada u kojem je smještena luka pristajanja. Svaki pomorac koji ima važeću identifikacionu ispravu izdatu u skladu sa ILO Konvencijom 185, od strane država članica potpisnica Konvencija biće priznat kao pomorac u smislu Konvencije, osim ako postoji osnovana sumnja u vjerodostojnost identifikacione isprave pomorca.

Takođe Predlogom zakona postiže se usklađenost sa postavljenim ciljevima u okviru Strategije razvoja pomorske privrede za peiod 2020-2030. godine u dijelu razvoja unutrašnjeg pomorskog

saobraćaja, kao i unapređenja radon pravnog statusa pomoraca.

### 3. Opcije

- Koje su moguće opcije za ispunjavanje ciljeva i rješavanje problema? (uvijek treba razmatrati "status quo" opciju i preporučljivo je uključiti i neregulatornu opciju, osim ako postoji obaveza donošenja predloženog propisa).
- Obrazložiti preferiranu opciju?

Prilikom pripreme Predloga zakona razmatrane su status quo, regulatorna i neregulatorna opcija.

Prilikom zadržavanja opcije status quo pomorcima ne bi bilo omogućeno osnovno posjedovanje isprava sa ciljem ukrcaja i iskrcaja u i iz luke i plovidbe na brodovima. Bilo kojom neregulatornom opcijom ne bi mogle biti preduzete mjere radi osiguranja baze podataka od uticaja ili neovlašćenog pristupa i nemogućnost štampanja identifikacionih isprava u MUP-u.

Opcija koja je predložena Predlogom zakona usmjerena je na pravnom osnovu kojim će se urediti način i postupak izdavanja identifikacione isprave za pomorce. Naime, Lučka kapetanija kao nadležna za izdavanje pomorske knjižice, dozvole za ukrcavanje i identifikacione isprave dužna je da podatke koje koristi, obrađuje u skladu sa propisima kojima se uređuje zaštita podataka o ličnosti. Upravo iz tog je kako da se u postupak izdavanja uključi Ministarstvo unutrašnjih poslova jer se radi o dokumentu sa biometrijskim mogućnostima, mašinski čitljivom i predlog koji je ponuđen u tekstu Predloga zakona je detaljno razrađen sa ciljem nesmetanog izdavanja pomenutih isprava. Konvencija br. 185 propisuje da identifikaciona isprava mora da sadrži i beskontaktni čip sa podacima kapaciteta skladištenja od najmanje 32 kilobajta, kodiran i digitalno prijavljen u skladu sa djelovima 9, 10, 11 i 12 ICAO Doc 9303. Beskontaktna integrisana kola treba da ispune sve zahtjeve za logičku strukturu podataka (LDS) navedeno u djelu 10 Doc 9303, ali će sadržati samo obavezne podatke elemente koji se traže u tom djelu. Privatnost podataka pomoraca pohranjenih u beskontaktno integrisano kolo treba biti zaštićeno kontrolom pristupa čipu mehanizam kao što je opisano u djelu 11 dokumenta 9303 i iz tog razloga potrebe su odatne mjere zaštite podataka pomoraca koje će biti sprovedene na nivou Ministarstva unutrašnjih poslova.

Prijedlog zakona ne odstupa od nacionalnih interesa i propisa, pa nema osnova za razmatranje „statusa quo“ opcije ili neregulatorne opcije.

### 4. Analiza uticaja

- Na koga će i kako će najvjerovatnije uticati rješenja u propisu - nabrojati pozitivne i negativne uticaje, direktne i indirektno.
- Koje troškove će primjena propisa izazvati građanima i privredi (naročito malim i srednjim preduzećima).
- Da li pozitivne posljedice donošenja propisa opravdavaju troškove koje će on stvoriti.
- Da li se propisom podržava stvaranje novih privrednih subjekata na tržištu i tržišna konkurencija.
- Uključiti procjenu administrativnih opterećenja i biznis barijera.

Donošenje Predloga zakona će pozitivno uticati na pomorce kojima će biti obezbijedeno i olakšano njihovo putovanje u druge države u svrhu ukrcaja na brod, prekrcaja na drugi brod i repatrijacije, kao i njihov iskrcaj na obalu i kratkotrajan boravak u granicama grada u kojem je smještena luka pristajanja. Svaki pomorac koji ima važeću identifikacionu ispravu izdatu u skladu sa ILO Konvencijom 185, od strane država članica potpisnica Konvencija biće priznat kao pomorac u smislu Konvencije, osim ako postoji osnovana sumnja u vjerodostojnost identifikacione isprave pomorca.

Naime, Predlogom zakona o izmjenam i dopunama Zakona o sigurnosti pomorske plovidbe stvorena je osnova za potpunu usaglašenost sa ILO Konvencijom br. 185. Konvencijom je propisano da svaka članica osigurava da su zapisi o svakoj identifikacionoj ispravi pomoraca koju je članica izdala, ukinula ili oduzela, smješteni u elektronskoj bazi podataka. Upravo iz tog razloga moraju se preduzeti potrebne mjere radi osiguranja baze podataka od uticaja ili neovlašćenog pristupa, što je uslovalo potrebu za izmjenom Zakona o sigurnosti pomorske plovidbe, i potrebu da sve ove aktivnosti idu preko Ministarstva unutrašnjih poslova, kao i da se identifikacione isprave štampaju u ovo Ministarstvo.

Članom 3 Predloga zakona izmijenjen je član 20 Zakona, na način da se u uvode odrebe Zakona o upravnom postupku, dok je članom 4 izmijenjen član 23 na način da je za izdavanje odobrenja za izgradnju ili postavljanje objekata na plovnim putevima predhodno potrebna saglasnost nadležne lučke kapetanije. Izmjenom člana 23 izvršena je tehnička korekcija, odnosno umjesto Ministarstva, saglasnost izdaje Lučka kapetanije, iz razloga što se pokazalo da ove aktivnosti su na nivou nadležnosti Lučke kapetanije.

Ne postoje bilo kakve promjene što se tiče procedura koje se odnose na pribavljanje dokumenata koje stranke do sada nijesu radile kada je u pitanju sigurnost pomorske plovidbe, osim u dijelu izdavanja identifikacionih isprava pomorcima koje je potrebno izadavati u skladu sa međunarodnim zahtjevima koji podrazumijevaju strožije mjere sigurnosne zaštite. Članom 124 važećeg Zakona već je propisano da se za izdavanje identifikacione isprave plaća naknada koja će se bliže urediti podzakonskim aktom vodeći računa da ista bude u skladu sa Zakonom o administrativnim taksama.

Ne postoje administrativna opterećenja i biznis barijere koje bi u ovom trenutku mogli identifikovati.

Materija obuhvaćena Predlogom zakona ne zahtijeva osnivanje novih organa i drugih oblike državne uprave za čiji rad bi bilo neophodno izdavanje sredstava iz Budžeta Crne Gore.

#### **5. Procjena fiskalnog uticaja**

- Da li je potrebno obezbjeđenje finansijskih sredstava iz budžeta Crne Gore za implementaciju propisa i u kom iznosu?
- Da li je obezbjeđenje finansijskih sredstava jednokratno, ili tokom određenog vremenskog perioda? Obrazložiti.
- Da li implementacijom propisa proizilaze međunarodne finansijske obaveze? Obrazložiti.
- Da li su neophodna finansijska sredstva obezbjeđena u budžetu za tekuću fiskalnu godinu, odnosno da li su planirana u budžetu za narednu fiskalnu godinu?

- Da li je usvajanjem propisa predviđeno donošenje podzakonskih akata iz kojih će proistći finansijske obaveze?
- Da li će se implementacijom propisa ostvariti prihod za budžet Crne Gore?
- Dbrazložiti metodologiju koja je korišćenja prilikom obračuna finansijskih izdataka/prihoda.
- Da li su postojali problemi u preciznom obračunu finansijskih izdataka/prihoda? Obrazložiti.
- Da li su postojale sugestije Ministarstva finansija na nacrt/predlog propisa?
- Da li su dobijene primjedbe uključene u tekst propisa? Obrazložiti.

-Za sprovođenje ovog zakona potrebno je obezbijediti finansijska sredstva u Budžetu Crne Gore u iznosu od 120.000 eura, s obzirom da će biti potrebno da se obezbijedi izrada softvera i materijala za štampanje identifikacionih isprava za pomorce.

-Planirani iznos je predviđen za prvu godinu kada je potrebo da se izradi softver. U narednim godinama taj bi iznos bio znatno umanjen, odnosno sredstva će biti potrebna za obezbjeđenje obrazaca identifikacionih isprava što je u iznosu od 20.000 eura.

-Ne proizilaze međunarodne finansijske obaveze.

-Sredstva su planirana za tekuću fiskalnu godinu, dok će za narednu tek biti planirana.

-Članom 124 Zakona o sigurnosti pomorske plovidbe propisano je da se za izdavanje identifikacione isprave plaća naknada, koja je prihod Budžeta Crne Gore, a da visinu utvrđuje Vlada.

-Implementacijom propisa ostvariće se prihod za budžet Crne Gore.

-Nije korištena metodologija prilikom korišćenja obračuna finansijskih izadataka, osim što je procjena koliki bi bio izdatak za izradu softvera i obrasce napravljen shodno sličnim softverima i obrascima.

-Nije precizno napravljen obračun iz razlog što će tek nakon donošenja Predloga zakona moći da se utvrdi u kojoj mjeri će moći da se koristi postojeći softver Ministarstva unutrašnjih poslova i obrasci za štampanje ličnih isprava. Identifikacione isprave bi se štampale u Ministarstvu unutrašnjih poslova. Upravo iz tog razloga moraju se preduzeti potrebne mjere radi osiguranja baze podataka od uticaja ili neovlašćenog pristupa, što je uslovalo potrebu za izmjenom Zakona o sigurnosti pomorske plovidbe, kako bi se Zakonom propisala mogućnost pristupa ličnim podacima građana u svrhu izdavanja ovih isprava. Identifikaciona isprava je dokument sa biometrijskim mogućnostima, mašinski čitljiv, putni dokument. To je samostalni dokument koji olakšava pristup obalama i tranzit pomoraca.

#### 6. Konsultacije zainteresovanih strana

- Naznačiti da li je korišćena eksterna ekspertska podrška i ako da, kako.
- Naznačiti koje su grupe zainteresovanih strana konsultovane, u kojoj fazi RIA procesa i kako (javne ili ciljane konsultacije).
- Naznačiti glavne rezultate konsultacija, i koji su predlozi i sugestije zainteresovanih strana prihvaćeni odnosno nijesu prihvaćeni. Obrazložiti.

Za izradu predloženog akta obrazovana je radna grupa koju su sačinjavali predstavnici

Ministarstva saobraćaja i pomorstva.

Prilikom izrade predloženog Predloga zakona dobijena su mišljenja, primjedbe, sugestije i predlozi od Uprave pomorske sigurnosti i upravljanja lukama, Udruženja prevoznika turističkih čamaca "Plavi jadrani" Bar i "Udruženja malih brodara" Kotor.

Uprava pomorske sigurnosti i upravljanja lukama svoje komentare i sugestije usmjerila je na pitanje nadležnosti, kao i pitanjima koja su u prethodnom period bila aktuelana, a nailazilo se na poteškoće u njihovoj primjeni. Upravo iz tog razloga su i određeni članovi Zakona promijenjeni, naročito u dijelu koji se odnosi na nadzor i sigurnost pomorske plovidbe.

Komentari Udruženja prevoznika turističkih čamaca "Plavi jadrani" Bar i "Udruženja malih brodara" Kotor su bili usmjereni na dio koji se odnosi na prevoz stvari i putnika u unutrašnjem pomorskom saobraćaju. S tim u vezi održan je sastanak na kome su detaljno razmatrane prednosti i nedostaci u samoj primjeni dostavljeni komentar na članove Zakona što je rezultiralo konačnim tekstom Predloga zakona. Naime Zakonom o sigurnosti pomorske plovidbe iz 2020. godine po prvi put se uređuje oblast prevoza putnika i/ili stvari u unutrašnjem pomorskom saobraćaju sa namjerom propisivanja procedura sa ciljem pružanja adekvatne ponude na moru. Upravo iz tog razloga otklonjene su određene nedoumice u odnosu na primjenu članova Zakona, pa je tako članom 11 Predloga zakona izmijenjen član 182d imajući u vidu da je analizom stanja u praksi utvrđeno da osim taksi prevoza i izletničke ture slobodan saobraćaj može da bude i iznajmljivanje plovnog objekta ili ugovoreni prevoz određene grupe putnika i/ili stvari, kao i da ova vrsta prevoza mora biti uskladena sa odredbama Zakona o turizmu i ugostiteljstvu. Članom 12 propisano je da se dozvoljava prevoz naplaćuje samo za redovni cjelogodišnji i sezonski prevoz putnika. Čl. 13 i 14 Predloga zakona propisano je da se pravo na obavljanje djelatnosti prevoza trajektom između pristaništa i pravo na izgradnju, korišćenje i održavanje pristaništa i privezišta, stiču dodjelom koncesije, u skladu sa zakonom kojim se uređuje javno-privatno partnerstvo.

Predlog zakona nije upućen na javnu raspravu shodno Uredbi o izboru predstavnika nevladinih organizacija u radna tijela organa državne uprave i sprovođenju javne rasprave u pripremi zakona i strategija iz razloga hitnosti donošenja. Osnovni cilj predloženog Zakona je stvaranje zakonskih pretpostavki koje će omogućiti nesmetano izdavanje identifikacionih isprava za pomorce. Kako ova obaveza proizilazi iz međunarodnih akata, koje je Crna Gora ratifikovala, a kojima su određeni rokovi za isto. predloženo je donošenje Zakona po hitnom postupku, radi izbjegavanja štetnih posljedica koje bi nastale za Crnu Goru na međunarodnom nivou. Nakon stupanja na snagu Zakona, slijedi niz daljih aktivnosti koje je neophodno preduzeti kako bi se po okončanju istih počelo sa izdavanjem pomenutih isprava, pa je hitan postupak predložen i da bi se sve aktivnosti realizovale do kraja godine. U cilju blagovremene i efikasne primjene ovog zakona, predložili smo da Vlada Crne Gore utvrdi ovaj Predlog zakona i predloži da Skupština Crne Gore, shodno članu 151 Poslovnika Skupštine Crne Gore, ova zakon donese po hitnom postupku.

## **7. Monitoring i evaluacija**

- Koje su potencijalne prepreke za implementaciju propisa?
- Koje će mjere biti preduzete tokom primjene propisa da bi se ispunili ciljevi?
- Koji su glavni indikatori prema kojima će se mjeriti ispunjenje ciljeva?
- Ko će biti zadužen za sprovođenje monitoringa i evaluacije primjene propisa?



Ne postoje potencijalne prepreke za implementaciju propisa.

Primjenom predloženog Predloga zakona nastavlja se dosadašnja praksa da se postojeći zakoni dodatno poboljšavaju, odnosno otklone se problemi koji se javljaju tokom njegove primjene, a glavni indikatori će biti povećanje sigurnosti pomorske plovidbe i broja učesnika u pomorskom saobraćaju uz eliminisanje nezgoda i nesreća na moru.

Za sprovođenje monitoringa i evaluacije primjene propisa, u okviru svojih nadležnosti, biće zaduženo Ministarstvo saobraćaja i pomorstva, Ministarstvo unutrašnjih poslova, Uprava pomorske sigurnosti i upravljanje lukama i Javno preduzeće za upravljanje morskim dobrom Crne Gore.

**Datum i mjesto**

17.11.2023.godine

---



**Starješina**

**Filip Radulović**