

Izvještaj o analitičkom pregledu usklađenosti zakonodavstva Crne Gore

Poglavlje 14 – Saobraćajna politika

Datumi održavanja sastanaka analitičkih pregleda:

Eksplanatorni sastanak: 22-25. april 2013.

Bilateralni sastanak: 27-30. maj 2013.

I. SADRŽAJ POGLAVLJA

Saobraćajna politika EU je usmjerena ka održivoj mobilnosti, kombinujući evropsku konkurentnost i dobrobit njenih građana, doprinoseći time većoj bezbjednosti, sigurnosti i osnaživanju prava. To je suštinski važna komponenta Evrope 2020, koja doprinosi socijalnoj i teritorijalnoj koheziji EU. Ciljevi saobraćajne politike EU su da poboljša funkcionisanje unutrašnjeg tržišta promovisanjem bezbjednog, konkurentnog, ekonomičnog, ekološki prihvatljivog i efikasno integrisanog saobraćajnog sistema. Taj sistem treba da bude prilagođen potrebama korisnika, da nudi visok nivo održive mobilnosti u cijeloj Uniji, štiti životnu sredinu, promoviše zapošljavanje i kvalifikacione standarde za pomenutu oblast, kao i da štiti bezbjednost i sigurnost građana. Održiva saobraćajna politika EU zahtijeva integrisan, interoperabilan i međusobno povezan saobraćajni sistem kako bi se zadovoljile ekonomske, društvene i ekološke potrebe društva.

Saobraćajna politika je uređena Poglavljem VI, članovima 90-100 Ugovora o funkcionisanju Evropske unije (UFEU). Značajan dio pravne tekovine se sastoji iz pravno obavezujućih propisa u formi regulativa i odluka koje se direktno primjenjuju. Preostali dio pravne tekovine ovog poglavlja uglavnom se sastoji iz direktiva koje treba prenijeti u pravni sistem države.

Pravna tekovina pomenutog poglavlja pokriva sljedeće oblasti: drumski saobraćaj, željeznički saobraćaj, saobraćaj unutrašnjim plovnim putevima, kombinovani saobraćaj, vazdušni saobraćaj, pomorski saobraćaj i satelitsku navigaciju.

Dijelovi pravne tekovine sadržane u ovom poglavlju su obuhvaćeni Sporazumom o zajedničkom evropskom vazduhoplovnom području, naročito kroz Aneks I.

II. USKLAĐENOST ZEMLJE I KAPACITETI ZA SPROVOĐENJE

Ovaj dio predstavlja rezime informacija koje je dostavila Crna Gora tokom razgovora na sastancima analitičkog pregleda, kao i naknadno dostavljenih informacija. Crna Gora je izrazila spremnost da prihvati pravnu tekovinu EU iz oblasti saobraćaja, ali je navela da, po prijemu u članstvo, očekuje određene poteškoće u njenom sprovođenju.

II.a. Drumski saobraćaj

Crna Gora je izjavila da je pristupila sljedećim međunarodnim konvencijama iz oblasti drumskog saobraćaja: Ugovoru o međunarodnom povremenom prevozu putnika autobusima (INTERBUS UGOVOR), Carinskoj konvenciji o međunarodnom prevozu robe pod pokrićem TIR karneta (TIR Konvencija) od 14. novembra 1975, Konvenciji o ugovoru za međunarodni prevoz robe drumom (CMR) od 19. maja 1956, Konvenciji o ugovoru za međunarodni prevoz putnika i stvari drumom (CVR) od 1. marta 1973, Ugovorima o međunarodnom drumskom prevozu putnika i robe između Vlade Crne Gore i drugih zemalja.

Institucionalni okvir: Ministarstvo saobraćaja i pomorstva, Direkcija za saobraćaj, Inspekcija za drumski saobraćaj, Privredna komora i Uprava carina.

Naplata putarine

Crna Gora je navela da je Direktiva 1999/62/EZ djelimično prenijeta kroz sljedeće propise: Zakon o putevima („Službeni list Crne Gore“, br. 42/04), Odluku o naknadama/putarini za korišćenje tunela "Sozina" i pristupnih puteva („Službeni list Crne Gore“, br. 48/08) i Odluku o visini godišnje naknade za korišćenje puteva prilikom registracije motornih vozila, traktora i prikolica („Službeni list Crne Gore“, br. 60/2005). Crna Gora je izjavila da pojedini tehnički aspekti, kao što su kategorije vozila, moraju biti dodatno usklađeni. Crna Gora je izjavila da je 2011. suspendovala Odluku o naknadi za inostrana drumska vozila („Službeni list Crne Gore“, br. 36/05) jer je bila diskriminatorna i nije u skladu s pravnom tekovinom EU. Putarina se naplaćuje samo u tunelu "Sozina" (4189 m), a postoji i alternativni pravac Sutomore - Petrovac - Virpazar. Putarina se naplaćuje za vozila koja su razvrstana u šest kategorija. Crna Gora je izjavila da će na svim putevima TEN-T naplaćivati putarinu, čija će se visina odrediti u skladu s Direktivom 1999/62/EZ. Godišnja naknada za korišćenje puteva se plaća prilikom apliciranja/obnavljanja registracije vozila.

Institucionalni okvir: Vlada, Ministarstvo saobraćaja i pomorstva, Ministarstvo unutrašnjih poslova, lokalne samouprave, Direkcija za saobraćaj, Monteput DOO.

Pristup tržištu robe i putnika i određivanje cijena

Crna Gora je izjavila da su Zakon o prevozu u drumskom saobraćaju („Službeni list Crne Gore“, br. 45/2005, 75/2010 i 38/2012) i Pravilnik o obrascu, sadržaju i postupcima izdavanja licence i izvoda licence („Službeni list Crne Gore“, br. 15/2006) djelimično usklađeni s Regulativom (EZ) 1071/2009 o zanimanju drumskog prevoznika, Regulativom (EZ) 1072/2009 o zajedničkim pravilima za pristup tržištu međunarodnog drumskog prevoza tereta i Regulativom (EZ) 1073/2009 o pristupu međunarodnom tržištu pružanja usluga prevoza autobusom. Crna Gora je naznačila da će po prijemu u članstvo uvesti pravila kabotaže i modela licence Zajednice, kao i da će možda biti traženi prelazni periodi za kabotažu. Crna Gora je navela da su dokumenti za prevoz putnika autobusima, Pravilnik o obrascu dozvole za međunarodni i tranzitni linijski prevoz putnika („Službeni list Crne Gore“, br. 15/2006) i Pravilnik o izdavanju putnih listova za povremeni prevoz putnika („Službeni list Crne Gore“, br. 40/2009) djelimično usklađeni s Regulativom (EZ) 2121/98. Crna Gora je od 1. januara 2009. potpisnica Sporazuma INTERBUS („Službeni list Crne Gore“, br. 4/2008).

Što se tiče mjera koje treba preduzeti u slučaju krize na tržištu drumskog prevoza robe i neophodnosti utvrđivanja cijena za taj prevoz između država članica, Crna Gora je naznačila kako još uvijek nije uskladila svoje propise s Regulativom (EEZ) 3916/90. Što se tiče pitanja utvrđivanja cijena za prevoz robe između država članica, Crna Gora je izjavila da je u potpunosti uskladila svoje propise s Regulativom (EEZ) 4058/89 kroz Zakon o ugovorima o prevozu u drumskom saobraćaju. Što se tiče pitanja korišćenja vozila unajmljenih bez vozača, Crna Gora je naznačila da je Direktiva 2006/1/EZ u potpunosti prenijeta kroz Zakon o prevozu u drumskom saobraćaju.

Socijalni uslovi

Institucionalni okvir: Ministarstvo saobraćaja i pomorstva, Inspekcija za drumski saobraćaj, Uprava policije, CETIS Crna Gora, Ministarstvo unutrašnjih poslova.

Što se tiče vremenskog perioda za vožnju i odmor, Crna Gora je naznačila da je Zakon o radnom vremenu i pauzama u toku radnog vremena i uređajima za evidentiranje u drumskom saobraćaju („Službeni list Crne Gore“, br. 75/2010) djelimično usklađen s Regulativom (EZ) 561/2006. Crna Gora je naznačila da je Pravilnik o načinu prenosa podataka s digitalnog tahografa i kartica vozača („Službeni list Crne Gore“, br. 17/2012) djelimično usklađen s Regulativom (EU) 581/2010. Što se tiče tahografa, Zakon 75/2010 i Pravilnik 38/2013 o uslovima za obavljanje djelatnosti izrade i izdavanja uređaja za evidentiranje, tahografskih listića i memorijskih kartica, prema mišljenju Crne Gore, djelimično su usklađeni s Regulativom (EEZ) 3821/85 (i naknadnim izmjenama). Što se tiče sprovođenja socijalnog zakonodavstva, Crna Gora je objasnila da je Direktiva 2006/22/EZ djelimično prenijeta kroz Zakon 75/2010 i Pravilnik o načinu i postupku vršenja nadzora nad vozačima („Službeni list Crne Gore“, br. 50/2011).

Što se tiče potvrde o radnim aktivnostima vozača, Crna Gora je naznačila da je Odluku 2007/230/EZ u potpunosti prenijela kroz Zakon 75/2010. Prema stanovištu Crne Gore, Direktiva 2002/15/EZ o organizaciji radnog vremena osoba koje obavljaju mobilne djelatnosti u drumskom saobraćaju je u potpunosti prenijeta kroz Zakon 75/2010, primjenjivaće se nakon pristupanja. Crna Gora je obavijestila da planira da nabavi opremu i organizuje obuke, radionice, seminare i studijske posjete za policijske službenike i inspektore za drumski saobraćaj u cilju poboljšanja kapaciteta za sprovođenje.

Tehnički i sigurnosni uslovi, prevoz opasnih materija

Što se tiče pravne tekovine EU o tehničkim pregledima motornih vozila (Direktiva 2009/40/EZ), pregledima motornih vozila na putu (Direktiva 2000/30/EZ, s naknadnim adaptacijama), dokumentima za registraciju vozila (Direktiva 1999/37/EZ, s naknadnim adaptacijama), prepoznavanju oznaka unutar država članica (Regulativa (EZ) 2411/98) i stvaranje baze podataka Zajednice o saobraćajnim nezgodama (Odluka 93/704/EZ), Crna Gora je izjavila da ju je djelimično prenijela kroz Zakon o bezbjednosti saobraćaja na putevima („Službeni list Crne Gore“, br. 33/2012), Pravilnik o tehničkim pregledima za vozila („Službeni list Crne Gore“, br. 6/84) i Pravilnik o registraciji motornih i priključnih vozila („Službeni list Crne Gore“ br. 19 /2013). Crna Gora je obavijestila da je dalje usklađivanje u pripremi putem izmjena i dopuna Pravilnika 6/84 i 19/2013. Predviđene su radionice, obuke, seminari, vježbe i studijska putovanja za službenike policije i inspekcije za drumski saobraćaj, u cilju poboljšanja kapaciteta za sprovođenje.

Što se tiče pravne tekovine EU o instaliranju i korišćenju uređaja za ograničenje brzine (Direktiva 92/6/EEZ), obaveznom korišćenju sigurnosnih pojaseva u vozilima mase manje od 3,5 tone (Direktiva 91/671/EEZ) i najmanjoj dubini dodirne površine pneumatika (Direktiva 89/459/EEZ), Crna Gora je izjavila da ju je djelimično prenijela kroz Zakon 33/2012 i

Pravilnik o uslovima za motorna vozila („Službeni list Crne Gore“, br. 40/2010). Crna Gora je obavijestila da je dalje usklađivanje u pripremi putem izmjena i dopuna tih zakonskih akata.

Crna Gora je izjavila da Zakon o bezbjednosti saobraćaja na putevima još uvijek nije usklađen s Direktivom 2003/97/EZ o homologaciji uređaja za indirektno gledanje i vozila opremljenih tim uređajima, Direktivom 2007/38/EZ o naknadnom postavljanju ogledala na teška teretna vozila. Crna Gora je izjavila da Zakon o prevozu u drumskom saobraćaju još uvijek nije usklađen s Direktivom 2003/59/EZ (i njenim naknadnim adaptacijama) o početnim kvalifikacijama i periodičnom osposobljavanju vozača određenih motornih vozila. Crna Gora je izjavila da je pravna tekovina EU o vozačkim dozvolama (Direktiva 2006/126/EZ, s naknadnim adaptacijama) djelimično prenijeta kroz Zakon 33/2012, Pravilnike 19/2012, 36/1994, 8/1998 i Program osposobljavanja za vožnju motornih vozila. Crna Gora je obavijestila da se dalje usklađivanje s direktivama 2003/59/EZ i 2006/126/EZ planira do kraja godine. Crna Gora je izjavila da je njeno zakonodavstvo o uslovima koje moraju da ispune vozila u saobraćaju, u pogledu dimenzija i ukupne mase (Direktiva 96/53/EZ), u potpunosti usklađeno kroz Pravilnik 40/2010. Prema navodima Crne Gore, Direktiva 2011/82/EU o olakšavanju prekogranične razmjene informacija o bezbjednosti na putevima u vezi sa saobraćajnim prekršajima još nije prenijeta. Za sada, Crna Gora nije u mogućnosti da razmjenjuje podatke o registraciji vozila s državama članicama EU-a, kako bi se identifikovali oni koji krše strana saobraćajna pravila.

Što se tiče bezbjednosti tunela, Crna Gora je navela da je Direktiva 2004/54/EZ prenijeta kroz Zakon o putevima. Crna Gora je naznačila da Direkcija za saobraćaj nadležna za upravljanje i održavanje tri tunela. Državna kompanija Monteput DOO, postavljena od strane Vlade Crne Gore, nadležna je za upravljanje i održavanje dva tunela. Što se tiče upravljanja bezbjednošću putne infrastrukture, Crna Gora je navela da je Direktiva 2008/96/EZ prenijeta kroz Zakon o putevima. Crna Gora je izjavila da se prema Nacionalnoj strategiji sigurnosti saobraćaja na putevima 2010-2019. potpuno usklađivanje očekuje najkasnije do 2016.

Institucionalni okvir: Ministarstvo saobraćaja i pomorstva, Sektor za putnu infrastrukturu, Sektor za tehničke operacije, izgradnju i rekonstrukciju državnih puteva u Direkciji za saobraćaj; Sektor za redovno i investiciono održavanje i zaštitu državnih puteva, vođenje baze podataka o državnim putevima.

Prevoz opasnih materija

Crna Gora je naznačila da će izmjenama i dopunama Zakona o prevozu opasnih materija („Službeni list Crne Gore“, br. 5/2008), koji je trenutno u zakonodavnoj proceduri, dodatno uskladiti svoje zakonodavstvo s Direktivom 95/50/EZ o jedinstvenim postupcima nadzora provjere drumskog prevoza opasnih materija, Direktivom 2008/68/EZ o prevozu opasnih materija na unutrašnjem tržištu. Što se tiče pravila za prenosivu opremu pod pritiskom (Direktiva 2010/35/EU), Crna Gora je navela kako ista nisu prenijeta. Odgovornost za ovu vrstu prevoza podpada pod Ministarstvo ekonomije. Crna Gora je naznačila da će izmjene i dopune Zakona o eksplozivnim materijama („Službeni list Crne Gore“, br. 49/2008), biti usvojene 2014, čime će dodatno uskladiti taj zakon s Direktivom o prevozu opasnih materija

na unutrašnjem tržištu. Što se tiče Odluke Komisije o osnivanju ekspertske grupe o bezbjednosti drumskog saobraćaja, Crna Gora je izjavila da će u potpunosti ispoštovati obaveze iz te Odluke, kao i da će imenovati predstavnika iz MSP i predstavnika iz Uprave policije za učešće u radu ove grupe.

II.b. Željeznički saobraćaj

Tržišni pristup i infrastruktura - standardizacija izvještaja i statistika

Dužina željezničke mreže u Crnoj Gori iznosi 326 km i čine je željeznička pruga Bar - Vrbnica - granica sa Srbijom (167 km elektrificirana), pruga Podgorica - Tuzi - granica s Albanijom, (24 km, neelektrificirana) i pruga Nikšić - Podgorica, (56 km, elektrificirana). Pruga Bar - Vrbnica, koja je dio međunarodne pruge Beograd - Bar (SEETO Ruta 4) povezuje luku Bar s trans-evropskim koridorima VII i X i najvažnija je saobraćajna ruta za privredu Crne Gore. Crna Gora je 2008. razdvojila djelatnost upravljača infrastrukture (ŽICG) od djelatnosti obavljanja prevoza, pa su uspostavljene dvije kompanije: Željeznička infrastruktura Crne Gore (ŽICG) i kompanija Željeznički prevoz Crne Gore, koja je 2009. podijeljena na putničkog operatera (ŽPCG) i teretnog operatera (Montecargo). Prema izjavi Crne Gore, sve željezničke kompanije su u potpunosti nezavisne i akcionarska su društva u većinskom državnom vlasništvu. Kompanija za održavanje željezničkih voznih sredstava je odvojena od željezničkog prevoza (ŽICG) 2011.

Institucionalni okvir : Ministarstvo saobraćaja i pomorstva koje obezbjeđuje funkciju nadležnog tijela za potpisivanje ugovora o javnim uslugama, Direkcija za željeznice (tijelo koje vrši licenciranje), Željeznička infrastruktura Crne Gore AD (upravljač infrastrukture) i Željeznički prevoz Crne Gore AD (putnički željeznički operater), Montecargo AD (teretni željeznički operater), Održavanje željezničkih voznih sredstava AD. Crna Gora je objasnila da, zbog nedostatka stručnog kadra, željezničke kompanije povremeno angažuju eksperte za pomoć u procedurama izdavanja licenci za vozna sredstva.

Crna Gora je ukazala da je novi Zakon o željeznici, koji je na snazi od 1. januara 2014, djelimično usklađen s Direktivom o jedinstvenom evropskom željezničkom području (34/2012/EU) i Regulativom (EEZ) 2007/1370 o obavezama pružanja javnih usluga za prevoz putnika željeznicom i putevima . Crna Gora je potvrdila da će Zakon morati i dalje da se usklađuje uzimajući u obzir specifičnost male željezničke mreže. Crna Gora je objasnila da će se potpuna usklađenost postići putem podzakonskih akata, koji će se donijeti u skladu s novim Zakonom o željeznici.

Što se tiče evropske željezničke mreže za konkurentnost u teretnom saobraćaju, Crna Gora je objasnila da nije uskladila svoje zakonodavstvo s Regulativom (EU) 913/2010, s obzirom na

to da trenutno nema željezničkog koridora za teretni saobraćaj. Crna Gora je takođe izjavila da pokušava da poboljša svoju mrežu kroz učešće u SEETO.

Crna Gora je navela da su Zakon o željeznici i njegovi podzakonski akti u potpunosti usklađeni s Poglavljem II Direktive 2012/34/EU o odvojenosti aktivnosti upravljanja infrastrukturom od aktivnosti pružanja usluga, finansiranja upravljača infrastrukture, pristupa željezničkoj infrastrukturi i uslugama i prekograničnih sporazuma. Takođe, prema navodima Crne Gore, Zakon o željeznici je u potpunosti usklađen s Poglavljem III Direktive 2012/34/EU o licenciranju željezničkih preduzeća, zahtjevima za izdavanje dozvola i periodu važenja licenci. Zakon je djelimično usklađen s Poglavljem IV Direktive 2012/34/EU o Izjavi o mreži, naknadama za pristup infrastrukturi i pružanju usluga, kao i alokaciji kapaciteta infrastrukture i uspostavljanju jedinstvenog regulatornog tijela. U skladu sa Zakonom, ŽICG je 2008. objavila Izjavu o mreži, uspostavljajući visinu naknada za pristup infrastrukturi i uslove za raspodjelu kapaciteta i usluga. Crna Gora je navela da će razmotriti ove izjave o mreži, kada su u pitanju proširene obaveze prema Direktivi 2012/34/EZ, čim pomenuta direktiva bude prenijeta u nacionalni zakon.

Crna Gora je navela da će, s usvajanjem novog Zakona o željeznici, Direkcija za željeznice (osnovana 2010) funkcionisati kao regulatorno tijelo nadležno za regulatorne poslove, poslove bezbjednosti i aktivnosti vezane za praćenje investicija u sektoru. Od početka 2012, Direkcija za željeznice je državni organ u sastavu Ministarstva saobraćaja i pomorstva. Crna Gora je objasnila da je Direkcija funkcionalno nezavisna u donošenju odluka od bilo kog upravljača infrastrukture, prevoznika i Ministarstva.

Licenciranje mašinovođa

Što se tiče izdavanja certifikata za mašinovođe, Crna Gora je navela da su Zakon o bezbjednosti željezničkog saobraćaja („Službeni list Crne Gore”, br. 4/08) i novi Zakon o bezbjednosti i interoperabilnosti željeznice djelimično usklađeni s Direktivom 2007/59/EZ. Crna Gora je obrazložila da će se potpuno usklađivanje izgleda dozvole, osnivanje centara za obuku, licenciranje ispitivača i izbora zdravstvenih ustanova (Regulativa (EU) 36/2010, Odluka 2010/17/EZ, Odluka 2011/765/EU, Preporuka Komisije od 22. novembra 2011) postići donošenjem podzakonskih akata.

Što se tiče interoperabilnosti željezničkog sistema, Crna Gora je ukazala da su Zakon („Službeni list Crne Gore”, br. 4/08) i novi Zakon o bezbjednosti i interoperabilnosti, kao i podzakonski akti koji se odnose na željeznicu i vozna sredstva, gotovo u potpunosti usklađeni s Direktivom 2008/57/EZ i Komunikacijom o interoperabilnosti. Crna Gora je navela da će ovlašćena tijela biti delegirana od strane Ministarstva, Direkcije za željeznice će izdavati dozvole za korišćenje vozila, a Direktorat za željeznički saobraćaj će objaviti tehničke specifikacije za interoperabilnost (TSI) na svom sajtu, nakon usvajanja novog Zakona. Crna Gora je navela da će se Regulativa (EZ) 881/2004 o uspostavljanju Evropske agencije za željeznice sprovesti nakon pristupanja.

Bezbjednost željeznice

Crna Gora je ukazala na to da su Zakon („Službeni list Crne Gore”, br. 4/08), Zakon o bezbjednosti i interoperabilnosti željeznice, Pravilnici o izdavanju certifikata o bezbjednosti za upravljanje željezničkom infrastrukturom i za željeznički saobraćaj („Službeni list Crne Gore”, br. 56/08) i podzakonski akti djelimično usklađeni s Direktivom 2004/49/EZ (s naknadnim adaptacijama) o bezbjednosti u željezničkom sistemu Zajednice. Direkcija za željeznice kombinuje funkciju tijela nadležnog za bezbjednost i funkciju naručioca, što je nespojivo prema Direktivi o bezbjednosti 2004/49/EZ. Crna Gora je navela da razmatra popravne mjere u tom pogledu.

Što se tiče istraživanja nezgoda, Crna Gora je navela da razmatra uspostavljanje jedinstvenog tijela za vazdušni, željeznički i pomorski saobraćaj.

Crna Gora je podvukla potrebu za tehničkom pomoći u implementaciji novih oblasti nadležnosti koje će imati tijelo za istraživanje nesreća. Novi Zakon o bezbjednosti i interoperabilnosti željeznice obuhvata sve poslove koji se odnose na različite spiskove u nacionalnom tijelu za bezbjednost, pristup centrima za obuku, kao i akreditaciju ispitivača. Nacionalni registar vozila će biti u funkciji do kraja godine.

Crna Gora je ukazala da je Zakon o ugovornim odnosima u željezničkom saobraćaju djelimično usklađen s Regulativom (EZ) 693/2003 o uspostavljanju posebnog Dokumenta o pojednostavljenom tranzitu (FTD), Dokumenta o pojednostavljenom željezničkom tranzitu (FRTD), izmjenama Zajedničkih konzularnih uputstava i zajedničkog Priručnika o uspostavljanju zajedničkih pravila za pojedine vrste kombinovanog prevoza robe između država članica, Regulativom (EZ) 694/2003 o jedinstvenim obrazcima za Dokumenta o pojednostavljenom tranzitu (FTD), Dokumenta o pojednostavljenom željezničkom tranzitu (FRTD), kako je određeno Regulativom. Što se tiče normalizacije računa željezničkih preduzeća, Crna Gora je navela da još nije uskladila svoje zakonodavstvo s Regulativom (EEZ) 1192/69, izmijenjenom i dopunjenom regulativama (EEZ) 3572/90 i 1791/2006.

Socijalna pravila

Crna Gora je ukazala da će Zakon o radu („Službeni list Crne Gore”, br. 49/08, 26/09, 59/11) i Opšti kolektivni ugovor („Službeni list Republike Crne Gore”, br. 1/04, 59/05, 24/06, „Službeni list Crne Gore”, br. 65/10), Zakon o zaštiti na radu („Službeni list Republike Crne Gore”, br. 79/04), Zakon o bezbjednosti u željezničkom saobraćaju („Službeni list Crne Gore” br. 4/08) i Zakon o zdravstvenoj zaštiti („Službeni list Republike Crne Gore”, br. 39/04), biti u potpunosti usklađeni s Direktivom 2003/88/EZ o određenim aspektima organizacije radnog vremena, i Direktivom 2005/47/EZ o Sporazumu između Zajednice evropskih željeznica (CER) i Evropske federacije transportnih radnika (ETF) o određenim aspektima uslova za rad mobilnih radnika angažovanih u sklopu interoperabilne prekogranične službe u željezničkom sektoru. Crna Gora je navela da će dalje usklađivanje uslijediti tek u kasnijoj fazi, kada vozači država članica EU budu koristili crnogorsku mrežu ili obrnuto.

II.c. Saobraćaj unutrašnjim plovnim putevima

Crna Gora ima ograničen saobraćaj unutrašnjim plovnim putevima, koji je trenutno regulisan istim odredbama kojim i pomorski saobraćaj.

Izuzetak predstavlja Pivsko jezero na kojem dva čamca vrše prevoz osoba od jednog kraja obale do drugog za potrebe Hidroelektrane Piva. Čamci su registrovani u registrima Lučkih kapetanija u Baru i Kotoru, u skladu sa Zakonom o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi („Službeni list Republike Crne Gore”, br. 12/98, 44/99, 74/99, 73/00) i podzakonskim aktima. Što se tiče Direktive 96/50/EZ i njene primjene, Crna Gora je izjavila da do sad nije bilo slučajeva plovidbe na rijekama i jezerima koja pripada pod djelokrug te Direktive. Što se tiče Direktive 2006/87/EZ, Crna Gora je izjavila da će, u narednom periodu, razmotriti uvođenje određenih tehničkih pravila za brodove koji prevoze putnike na jezerima u rekreativne svrhe, u skladu s pravnom tekovinom. Crna Gora je izjavila da razmatra mogućnost traženja izuzeća od propisa EU koji se odnose na unutrašnju plovidbu.

II.d. Kombinovani saobraćaj; čista i energetska vozila; ITS

Što se tiče kombinovanog saobraćaja, Crna Gora je navela da nacionalno zakonodavstvo nije usklađeno s Direktivom 92/106/EEZ i Regulativom (EZ) 1692/2006 o uspostavljanju drugog programa Marko Polo. Crna Gora je ukazala da je zakon koji se odnosi na ovu oblast dat Skupštini na usvajanje u trećem kvartalu 2013. Strategija restrukturiranja željeznice predviđa izgradnju terminala za kombinovani saobraćaj na željezničkim stanicama Bar, Podgorica i Bijelo Polje, kako bi se omogućio kombinovani drumsko-željeznički saobraćaj na najvažnijim transportnim pravcima, otvorile nove mogućnosti za tranzitni Ro-Ro saobraćaj ili povezale trajekt linije sa željezničkom mrežom Kosova¹. Crna Gora je ukazala da su izgledi za javno-privatno partnerstvo za razvoj tih terminala ograničeni zbog nedostatka komercijalnog interesa.

Crna Gora je navela da je Direktiva 2009/33/EZ o promovisanju čistih i energetski efikasnih vozila u drumskom saobraćaju djelimično implementirana kroz Zakon o energetskoj efikasnosti („Službeni list Crne Gore”, br. 29/10). Podzakonski akti koji treba da bude usvojeni u 2014, uključuje metodologiju za javnu nabavku vozila. Novi Zakon o javnim nabavkama („Službeni list Crne Gore”, br. 42/11) uveo je zaštitu životne sredine i energetsku efikasnost kao moguće podkriterijume u okviru "ekonomski najpovoljnije ponude". Crna Gora je ukazala da će se dalje usklađivanje odvijati kroz izmjene i dopune Zakona 29/10 i razvoj relevantnih pravilnika planiranih za jul 2014.

Opšta pitanja koja utiču na sve vidove saobraćaja

Što se tiče prava putnika u drumskom i željezničkom saobraćaju, Crna Gora je ukazala da je njeno relevantno zakonodavstvo skoro u potpunosti usklađeno s odredbama Regulative (EU) 181/2011 o pravima putnika u autobuskom prevozu, koja mijenja i dopunjuje Regulativu (EZ) 2006/2004, Regulativu (EZ) 1371/2007 i COTIF (CIV) pravila. Konvencija iz 1973. o

¹ Ovo određenje ne dovodi u pitanje stavove o statusu i u skladu je s Rezolucijom Savjeta bezbjednosti UN 1244/1999 i Mišljenjem Međunarodnog suda pravde o Deklaraciji o nezavisnosti Kosova.

ugovoru za međunarodni prevoz putnika i prtljaga u drumskom saobraćaju (CVR) je na snazi u Crnoj Gori od 26. oktobra 2006. Crna Gora je objasnila da će se potpuna usklađenost postići podzakonskim aktima koji se odnose na zaštitu i pomoć osobama s invaliditetom. Crna Gora ima jednog željezničkog putničkog operatera, Željeznički prevoz Crne Gore AD, koji je u većinskom vlasništvu države. Ne postoji sporazum koji reguliše Obaveze javnog prevoza (Public Service Obligation – PSO). Crna Gora je pojasnila da će relevantni podzakonski akt propisati detaljnije odredbe u vezi sa zaključivanjem sporazuma PSO s putničkim operaterom.

Što se tiče prava putnika koji putuju morem i unutrašnjim plovnim putem, Crna Gora je istakla da je Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi djelimično usklađen s Regulativom (EZ) 2006/2004. Crna Gora je izjavila da je u procesu potvrđivanje Atinske konvencije o prevozu putnika i njihovog prtljaga morem i da je u pripremi predlog Zakona o ugovornim odnosima u pomorskom saobraćaju, kojim će se, inter alia, implementirati Regulativa 1177/2010, koja uvodi obaveze izgradnje broda za pravilno kretanje osoba s invaliditetom.

Što se tiče prava putnika u vazdušnom saobraćaju, Crna Gora je izjavila da je djelimično uskladila svoje propise s Regulativom (EZ) 261/2004 o utvrđivanju zajedničkih pravila odštete i pomoći putnicima u slučaju uskraćivanja ukrcanja i otkazivanja ili dužeg kašnjenja letova, Regulativom (EZ) 2027/97 o odgovornosti vazdušnih prevoznika u slučaju nesreća s izmjenama i dopunama predviđenim Regulativom (EZ) 889/2002 i Regulativom (EZ) 1107/2006 o pravima osoba s invaliditetom i osobama smanjene pokretljivosti, kada putuju avionom. Prema mišljenju Crne Gore, usklađivanje je postignuto kroz nekoliko zakona.

Što se tiče pitanja usluga javnog prevoza putnika željeznicom, Crna Gora je navela da je Zakon o željeznici djelimično usklađen s pravnom tekovinom o željezničkom i drumskom prevozu putnika (Regulativa (EZ) 1370/2007). Tek treba sačiniti odredbe domaćeg zakonodavstva o brzjoj i efikasnijoj pravnoj reviziji odluka o dodjeljivanju ugovora od strane nadležnih tijela. Potrebno je uskladiti domaći zakon s Regulativom (EZ) 1370/2007 u dijelu koji se odnosi na duža putovanja autobusom i putničkim vagonima, koji podpadaju pod režim javnih usluga prevoza.

Što se tiče ljetnjeg računanja vremena, Crna Gora je izjavila da je Zakon o računanju vremena djelimično usklađen s Direktivom 2000/84/EZ. Crna Gora je izjavila da će isti u potpunosti uskladiti s odredbama Odluke 357/2009/EZ, te da će po uvođenju dodatnih propisa koji regulišu predmetno pitanje obavijestiti Evropsku komisiju i države članice.

II.e.Vazdušni saobraćaj

Unutrašnje tržište i aerodromi

Ministarstvo saobraćaja i pomorstva je nadležno za politiku civilnog vazduhoplovstva. Nadležno je za razvoj nacionalne strategije civilnog vazduhoplovstva, predstavlja Crnu Goru u međunarodnim organizacijama, sprovodi implementaciju internacionalnih sporazuma i donosi podzakonske akte.

Agencija za civilno vazduhoplovstvo (ACV) je nezavisno tijelo, koje je osnovala Vlada Crne Gore. Agencija ima ovlaštenja da donosi akte koji su u njenoj nadležnosti, uključujući

spvođenje Sporazuma o zajedničkom evropskom vazduhoplovnom području i drugih relevantnih međunarodnih sporazuma, standarda i preporučene prakse kao što su ICAO, ECAC, EASA i EUROCONTROL. Ona sprovodi ekspertizu za razvoj programa, planova i zakonodavstva za spvođenje.

Javno preduzeće „Aerodromi Crne Gore” je osnovala Vlada Crne Gore 1999. Crna Gora ima dva međunarodna aerodroma i to: Podgorica (LYPG, TGD) i Tivat (LYTV, TIV). Aerodromi u Crnoj Gori saraduju s aerodromima u regionu kao i s drugim međunarodnim aerodromima i s velikim brojem avioprevoznika. Nacionalni avioprevoznik Montenegro Airlines osnovan je 1994. i član je Međunarodne asocijacije vazdušnog saobraćaja (IATA), a posjeduje i IOSA (IATA Operational Safety Audit) certifikat. Montenegro Airlines koristi globalni program za rezervacije Amadeus i saobraća ka većini glavnih evropskih destinacija.

Što se tiče zaštite od subvencija i nelojalnih cijena, Regulativa (EZ) 868/2004 nije dio Sporazuma o zajedničkom evropskom vazduhoplovnom području. Kako ova Regulativa nikada nije korišćena i biće zamijenjena, Crna Gora neće razmatrati usklađivanje s njom u ovoj fazi.

Zakon o vazdušnom saobraćaju („Službeni list Crne Gore”, br. 30/12) sadrži odredbe o transparentnosti cijena (član 37). Međutim, ovaj član ne sadrži primjenljive odredbe o važećim uslovima za ponudu i objavljivanje karata u bilo kom obliku , opcionih elemenata cijena i diskriminacije, kao po Regulativi (EZ) 1008/2008.

Zahtjevi za osiguranje

Crna Gora je naznačila da je Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju u potpunosti usklađen s Regulativom (EZ) 785/2004 o zahtjevima za osiguranje za avio prevoznika i operatera vazduhoplova, ali da nije u skladu s Regulativama (EZ) 1137/2008 i (EZ) 285/2010. Crna Gora je takođe naznačila da će izmijeniti Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju kako bi isti bio usklađen Regulativom (EU) 285/2010.

Tržišne operacije

Crna Gora je navela da je Zakon o vazdušnom saobraćaju („Službeni list Crne Gore”, 30/12) u potpunosti usklađen s Regulativom (EZ) 1008/2008 o zajedničkim pravilima za obavljanje javnog avio-prevoza u EU. Propisi za spvođenje čine podzakonski akti o uslovima za odobravanje i izdavanje dozvola za rad, o uslovima za odobravanje dozvola za rad prije usvajanja zakupa vazduhoplova, detaljnim uslovima saobraćajnih linija od javnog interesa. Ministarstvo saobraćaja i pomorstva je usvojilo Pravilnik o uslovima za pružanje usluga iz vazduha („Službeni list Crne Gore”, br. 4/14).

CRS kodeks upravljanja

Crna Gora je naznačila da je 2011. Zakon o ratifikaciji sporazuma o ECAA izmijenjen i dopunjen, u skladu sa svim regulativama i direktivama iz ažuriranog Aneksa 1 ECAA Sporazuma. Dakle, što se tiče Crne Gore, Regulativa (EEZ) 2299/89 o pravilima upravljanja za kompjuterizovane rezervacione sisteme (CRS) je u potpunosti prenijeta. Prema raspoloživim informacijama, ne postoji sistem prodavac ili nosilac registrovan u Crnoj Gori.

Zemaljsko opsluživanje

Crna Gora je naznačila da je Direktiva 96/67/EZ o pristupu tržištu zemaljskog opsluživanja na aerodromima Zajednice u potpunosti prenjeta u zakonodavstvo Zakonom o vazдушnom saobraćaju („Službeni list Crne Gore”, br. 30/12), Zakonom o opštem upravnom postupku („Službeni list RCG”, br. 60/03, „Službeni list CG”, br. 32/11), Pravilnikom o uslugama zemaljskog opsluživanja („Službeni list CG”, br. 48/2012) i Pravilnikom o izmjenama i dopunama Pravilnika o uslugama zemaljskog opsluživanja („Službeni list CG”, br. 14/2013). Primjena ovih zakonskih i podzakonskih akata je obezbjeđena od strane Agencije za civilno vazduhoplovstvo, Ministarstva saobraćaja i pomorstva i Upravnog suda.

Vazdušni slotovi

Crna Gora je naznačila da usklađivanje s Regulativom 95/93/EEZ o zajedničkim pravilima za dodjelu slotova na aerodromima Zajednice (i kasnijih adaptacija) je realizovano preko izmjena i dopuna Zakona o ratifikaciji Sporazuma o zajedničkom evropskom vazдушnom prostoru (ECAA), januara 2011. Propisi za sprovođenje o kapacitetima aerodroma, rasporedu i raspodjeli slotova još uvijek nijesu usvojeni. Strategija za razvoj aerodroma i prognoze potražnje se zasnivaju na tri dokumenta i to: 2003-Master plan do 2023, 2011-Revidirani Master plan do 2030 i Državna studija lokacije tivatskog aerodroma.

Aerodromske takse

Crna Gora je izjavila da nije uskladila svoje zakonodavstvo s Direktivom 2009/12/EZ o aerodromskim taksama. Izmjene i dopune Zakona o vazдушnom saobraćaju će o vlastiti Ministarstvo saobraćaja i pomorstva da definiše kriterijume i metodologiju za određivanje visine aerodromskih naknada. Javno preduzeće Aerodromi Crne Gore trenutno ima fiksni nivo aerodromskih naknada na osnovu stvarnih troškova (uključujući podsticajne šeme) i objavilo je cjenovnik. Crna Gora je naznačila da se lista trenutno ažurira. Crna Gora je pokazala da je JP Aerodromi Crne Gore u procesu uspostavljanja aerodromskih korisničkih odbora u cilju usklađivanja s Direktivom 2009/12/EU.

Jedinstveno evropsko nebo (SES)

Crna Gora je naznačila da je delimično uskladila svoje zakonodavstvo s pravnom tekovinom EU koja se odnosi na Jedinstveno evropsko nebo. Regulative i direktive izmijenjenog i dopunjenog Aneksa I ECAA Sporazuma su uključene u izmjene i dopune Zakona o ratifikaciji ECAA Sporazuma u januaru 2011. Crna Gora je izjavila da se trenutno radi na usklađivanju s preostalom tekovinom EU koja nije bila dio izmjena i dopuna Aneksa I ECAA Sporazuma. Kontrola letenja Srbije i Crne Gore (SMATSA) je osnovana nakon potpisanog Sporazuma između Vlade Republike Srbije i Vlade Crne Gore u oktobru 2003, a Sporazum o potvrđivanju kontinuiteta pružanja usluga u vazдушnom prostoru Crne Gore i Srbije je potpisan u aprilu 2012. Primarna djelatnost SMATSA d.o.o. je pružanje usluga u vazдушnom saobraćaju i vazдушnom prostoru Srbije i Crne Gore, kao i dijela vazdušnog prostora nad

međunarodnim vodama Jadranskog mora i 55% vazdušnog prostora nad BiH. SMATSA je trenutno jedini provajder usluga u vazdušnoj plovidbi u Crnoj Gori.

Sigurnost vazduhoplova

Prema navodima Crne Gore, ACV je 2012. usvojila Akcioni plan prema kojem je potrebno da se pripremi i usvoji više od 100 propisa o sigurnosti vazdušnog saobraćaja za dvije godine. ACV pruža tehničku ekspertizu za razvoj programa, planova i podzakonskih akata, koje je usvojila Vlada i Ministarstvo; donosi opšte akte u skladu s ovim zakonom i odgovorna je za sprovođenje Sporazuma ECAA, drugih zaključenih međunarodnih sporazuma, međunarodnih standarda i preporučene prakse iz civilnog vazduhoplovstva, a naročito standarde, procedure i preporučene prakse Međunarodne organizacije civilnog vazduhoplovstva (ICAO), Evropska konferencija civilnog vazduhoplovstva (ECAC), Evropska agencija za sigurnost vazduhoplovstva (EASA) i EUROCONTROL uz saglasnost Ministarstva.

Regulativa (EZ) 216/2008 o zajedničkim pravilima u oblasti civilnog vazduhoplovstva i osnivanju Evropske agencije za sigurnost vazdušnog saobraćaja, Regulativa (EZ) 1592/2002 i Direktiva 2004/36/EZ su objavljene u Službenom listu Crne Gore, br. 22/2013 u maju 2013.

Što se tiče vazdušnih operacija, Regulativa (EEZ) 3922/91 o usklađivanju tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka u oblasti civilnog vazduhoplovstva, izmijenjena i dopunjena Regulativom (EZ) 859/2008 je objavljena u Službenom listu Crne Gore, br. 59/2010. Regulativa (EU) 965/2012 kojom se utvrđuju tehnički zahtjevi i administrativne procedure u vezi s letaćkim operacijama je u procesu usvajanja. Program sprovođenja Regulative (EU) 965/2012 je usvojen u februaru 2013, određen je period odstupanja i datum primjene ovog propisa će biti 28. oktobar 2014. Program primjene je poslat EASA. Regulativa (EU) 1332/2011 kojom se utvrđuju uslovi korišćenja zajedničkog vazdušnog prostora i operativne procedure za izbjegavanje sudara u vazduhu je objavljena u Službenom listu Crne Gore, br. 48/2012.

Što se tiče avionske posade, Regulativa (EU) 1178/2011, kojom se utvrđuju tehnički zahtjevi i administrativne procedure vezane za posadu u civilnom vazduhoplovstvu shodno Regulativi (EU) 290/2012 koja se tiče civilnog vazduhoplovstva, objavljena je u Službenom listu Crne Gore 8/2013. Program sprovođenja ove Regulative je usvojen u decembru 2012, a rok odstupanja ili horizontalnog opt-out perioda (kao što je predviđeno u Regulativi) naznačen je do 8. aprila 2013. Pošto je primjena tog propisa počela 8. aprila 2013, specifični *opt-outi* (kao što je propisano Regulativom) će se koristiti u narednim mjesecima i godinama. Program primjene je poslat EASA.

Što se tiče početne plovidbenosti, Regulativa (EU) 748/2012/EU je objavljena u Službenom listu Crne Gore, br. 58/2012 i Službenom listu Crne Gore, br. 10/2013. Regulativa (EZ) 2042/2003 o kontinuiranoj plovidbenosti je objavljena u Službenom listu Crne Gore, br. 37/2012 i 47/2013.

Sljedeće regulative i direktive su prenijete u nacionalno zakonodavstvo kroz Uredbu o načinu sprovođenja Programa SAFA („Službeni list Crne Gore”, br. 40/2012): Direktiva 2008/49/EZ, Regulativa (EZ) 596/2009, Regulativa (EZ) 351/2008 u pogledu davanja

prednosti pregledima na rampi aviona koji koriste aerodrome Zajednice, Regulativa (EZ) 768/2006 u pogledu prikupljanja i razmjene informacija o sigurnosti vazduhoplova i Direktiva 2004/36/EZ o sigurnosti aviona treće zemlje, koji koriste aerodrome Zajednice.

Regulativa (EZ) 473/2006 kojom se utvrđuju pravila za listu Zajednice avio prevoznika koja su predmet operativne zabrane unutar Zajednice iz Poglavlja II Regulative (EZ) 2111/2005 i Regulative (EZ) 474/2006 o utvrđivanju liste vazdušnih prevoznika Zajednice koji su predmet operativne zabrane unutar Zajednice su objavljeni u Službenom listu Crne Gore, br. 1/2011. Regulativa (EU) 90/2012, koja mijenja i dopunjuje Regulativu (EZ) 736/2006 o načinu rada Evropske agencije za sigurnost vazdušnog saobraćaja za standardizaciju inspekcije objavljena je u Službenom listu Crne Gore, br. 22/2013. Regulativa (EZ) 104/2004 kojom se utvrđuju pravila o organizaciji i sastavu odbora za žalbe Evropske agencije za sigurnost vazdušnog saobraćaja objavljena je u Službenom listu Crne Gore, br. 22/2013. Regulativa (EZ) 593/2007 kojom se utvrđuju naknade i dažbine koje ubira Evropska agencija za sigurnost vazdušnog saobraćaja je objavljena u Službenom listu Crne Gore br. 1/2011. Nacionalni program sigurnosti vazdušnog saobraćaja Vlada Crne Gore je usvojila 28. juna 2012. Nacionalni program sigurnosti vazdušnog saobraćaja za period 2013-2016 je završen i čeka usvajanje od strane Nacionalnog odbora za upravljanje sigurnošću u vazdušnom saobraćaju. Nacionalni program sigurnosti vazdušnog saobraćaja je kreiran tako da prati sve relevantne elemente iz Evropskog plana sigurnosti.

Crna Gora je izjavila da još nije uskladila svoje zakonodavstvo s Regulativom 965/2012/EU, Regulativom (EZ) 1356/2008 i Regulativom (EU) 494/2012. Crna Gora je izjavila da još nije implementirala Regulativu (EU) 1178/2011.

Nacionalna komisija za istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova je osnovana u septembru 2012, („Službeni list Crne Gore”, br. 49/12). Crna Gora je objasnila da je Komisija potpuno nezavisna od drugih vazduhoplovnih vlasti. Tri istražitelja su imenovana u septembru 2012. i za njih je obezbjeđena oprema. Što se tiče Regulative (EU) 996/2010 o istrazi i prevenciji nesreća i nezgoda u civilnom vazduhoplovstvu, Crna Gora je izjavila da planira da usvoji konačnu verziju pravilnika Komisije tokom 2014, što će ažurirati postojeći u Službenom listu Crne Gore, br. 80/10.

Izveštavanje o događajima u civilnom vazduhoplovstvu

Crna Gora je ukazala da je u potpunosti uskladila svoje zakonodavstvo s Direktivom 2003/42/EZ i Regulativom (EZ) 1330/2007 usvajanjem Zakona o vazdušnom saobraćaju („Službeni list Crne Gore”, br. 30/12), Nacionalnog programa sigurnosti (jun 2012), Pravilnika o prijavljivanju, analizi, čuvanju i diseminaciji vazduhoplovnih događaja, ozbiljnih nezgoda i nesreća („Službeni list Crne Gore”, br. 14/2013). Crna Gora je izjavila da će sprovesti Regulativu (EZ) 1321/2007 nakon pristupanja. ACV i Nacionalna komisija za istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova su nadležni organi za skupljanje, procjenu, čuvanje i širenje podataka o bezbjednosti vazdušne plovidbe.

Bezbjednost vazduhoplovstva

Crna Gora je ukazala da je Nacionalni program bezbjednosti civilnog vazduhoplovstva u potpunosti usklađen s Regulativama (EZ) 300/2008, 272/2009, 1254/2009, 185/2010 i Odlukom 2010/774/EU. Crna Gora je takođe ukazala da je Nacionalni program kontrole kvaliteta bezbjednosti civilnog vazduhoplovstva u potpunosti usklađen s Regulativom (EU) 18/2010 i Odlukom 2010/774/EU.

Prema navodima Crne Gore, regulative (EU) 720/2011, 1141/2011, 1087/2011, 1147/2011, 173/2012, 711/2012 i 1082/2012 i Odluka 2011/8042/EU još nijesu uključene u Nacionalni program bezbjednosti civilnog vazduhoplovstva. Regulative (EU) 1141/2011, 1147/2011 i Odluka 2011/8042/EU se odnose na bezbjednosne skenere, koji se ne koriste u Crnoj Gori u ovom trenutku. Prema navodima nadležnih organa Crne Gore, Regulative (EU) 173/2012 i 711/2012 skoro su u potpunosti uključene u Nacionalni program bezbjednosti civilnog vazduhoplovstva Crne Gore.

ECAC je sproveo potpunu reviziju na Aerodromu Podgorica 2011. i ciljanu prateću reviziju na Aerodromu Tivat. Prema navodima Crne Gore, rezultati revizija su bili dobri, posebno za aerodrom u Podgorici, gdje su oko 90% od svih bezbjednosnih mjera ocijenjene kao potpuno usklađene. Zaključci s obje revizije govore da su propisi u potpunosti usklađeni s relevantnim zakonodavstvom EU u oblasti bezbjednosti vazduhoplovstva. ICAO je sprovela potpunu reviziju na podgoričkom aerodromu u februaru 2013. Zaključak je da postoji potpuna usklađenost s ICAO Aneksom 17 i ICAO Priručnikom bezbjednosti vazduhoplovstva 8973.

Crna Gora je naznačila da je pripremila treće izdanje Nacionalnog programa bezbjednosti civilnog vazduhoplovstva koji uključuje sve propise EU u pogledu bezbjednosti vazduhoplovstva. Ovaj dokument je usvojen na sjednici Vlade 20. juna 2013.

Institucionalni okvir: ACV je organ koji je odgovoran za koordinaciju i praćenje sprovođenja mjera bezbjednosti u skladu sa Zakonom o vazdušnom saobraćaju i Nacionalnim programom bezbjednosti civilnog vazduhoplovstva. Nacionalni Odbor za bezbjednost civilnog vazduhoplovstva se sastoji od predstavnika Ministarstva unutrašnjih poslova, Ministarstva saobraćaja i pomorstva, Ministarstva odbrane, ACV, obavještajne službe, Uprave policije i Uprave carina. Nacionalni odbor za bezbjednost civilnog vazduhoplovstva upravlja akcijama u kriznim situacijama izazvanim nezakonitim miješanjem u skladu s Nacionalnim programom bezbjednosti civilnog vazduhoplovstva i odlučuje o primjeni dodatnih mjera bezbjednosti.

Međunarodni odnosi

Regulativa (EZ) 847/2004 o pregovorima i implementaciji sporazuma o vazdušnim uslugama između država članica nije dio zakonodavstva ECAA sporazuma i nije primjenjiva za Crnu Goru prije pristupanja.

II. f. Pomorski saobraćaj

Institucionalni okvir: Ministarstvo saobraćaja i pomorstva vrši djelatnosti koje se tiču pomorskog saobraćaja, bezbjednosti pomorskog saobraćaja, sigurnosti brodova i lučkih objekata, sprečavanja zagađenja mora s plovila. Ispostave Lučkih kapetanija (u Baru i Kotoru) vrše poslove koji se tiču formalnosti brodova i ostalih plovila, sprovode kontrolu države luke,

vode registar brodova i izdaju dozvole pomorcima. Uprava pomorske sigurnosti je državni organ pod okriljem MSP-a nadležan za: sigurnost plovidbe u teritorijalnom moru i unutrašnjim vodama, akcije traganja i spašavanja, pomorsku radio komunikaciju, pomoć pri plovidbi, sisteme izvještavanja s brodova (ADRIREP), zakonske provjere brodova, upis i vođenje registra jahti, tehničke preglede, djelatnosti traganja i spašavanja i zaštitu mora od zagađenja s plovila.

Pristup tržištu

Crna Gora je izjavila da nije uskladila svoj pravni okvir s Regulativom (EEZ) 3577/92 o pomorskoj kabotaži kao ni s Regulativom (EEZ) 4055/86 o slobodi pružanja usluga u pomorskom saobraćaju između država članica i između država članica i trećih zemalja. Crna Gora je objasnila da planira izmjene i dopune Zakona o moru kako bi do datuma pristupanja Evropskoj uniji bio u potpunosti usklađen s pomenutim regulativama. Crna Gora je izjavila da još nije uskladila svoje propise s Regulativom (EEZ) 4058/86 o usklađenim akcijama zaštite slobodnog pristupa teretu u okeanskoj plovidbi ni s Regulativom (EZ) 789/2004 o preupisu teretnih i putničkih brodova između upisnika unutar Zajednice. Crna Gora je izjavila da do 2015. planira da obezbijedi usklađenost s Regulativom (EZ) 789/2004 kroz izmjene i dopune Zakona koji reguliše registraciju brodova, a s primjenom će početi po prijemu u članstvo.

Što se tiče prijavljivanja formalnosti za brodove koji pristaju i/ili odlaze iz luka država članica, Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi („Službeni list Republike Crne Gore“, br. 12/98, 44/99, 74/99 i 73/00) i Pravilnik o održavanju reda u lukama i na ostalim dijelovima obalnih voda i unutrašnjim plovnim putevima („Službeni list Crne Gore“, br. 41/2006) su, prema navodima Crne Gore, djelimično usklađeni s Direktivom 2010/65/EU. Crna Gora je objasnila da će dalje usklađivanje s pomenutom Direktivom biti postignuto kroz Zakon o sigurnosti pomorske plovidbe, koji je usvojen u decembru 2013. i kroz donošenje pozakonskih akata. Luke u Crnoj Gori koje su otvorene za međunarodni prevoz su Bar, Kotor, Zelenika, Risan, Bijela, Budva i Porto Montenegro u Tivtu. Luka u Budvi je otvorena samo tokom turističke sezone.

Međunarodni odnosi

Kao članica UN-a od juna 2006, Crna Gora je izjavila da je sukcesijom pristupila Konvenciji UN-a o pravu mora (UNCLOS). Dana 16. oktobra 2006, Crna Gora je postala članica Međunarodne pomorske organizacije (IMO) i tom prilikom je sukcesijom potvrdila određeni broj konvencija i protokola Međunarodne pomorske organizacije. Crna Gora je naznačila da je Ministarstvo saobraćaja i pomorstva, u saradnji s Ministarstvom rada, pojačalo napore kako bi do kraja 2014. potvrdila Konvenciju o radu pomoraca iz 2006.

Država zastava

Direktiva 2009/21/EZ o usklađenosti sa zahtjevima države zastave je djelimično prenijeta Uredbom o organizaciji i načinu rada državne uprave („Službeni list Crne Gore“, br. 05/12, 25/12, 61/12, 20/13). Uredba, između ostalog, daje Ministarstvu saobraćaja i pomorstva nadležnost u području obezbjeđivanja sigurnosti pomorskog saobraćaja, prevencije i

preduzimanja hitnih mjera u slučaju zagađenja mora s brodova, prevoz opasnih materija u pomorskom saobraćaju, lokalnom i međunarodnom prevozu putnika i robe, kao i objekata za pomorsku sigurnost.

U nadležnosti Lučkih kapetanija u Baru i Kotoru, između ostalih, su: inspekcija brodova i drugih plovila, članova posade, luka, plovnih puteva; sigurnost i bezbjednost plovidbenih objekata; vođenje propisane evidencije, upis i vođenje registra; arhiviranje i čuvanje knjiga s podacima i datotekama.

Uprava pomorske sigurnosti, u skladu s Uredbom, između ostalih, obavlja i sljedeće poslove: utvrđivanje sposobnosti za plovidbu brodova i ostalih plovnih objekata i izdavanje odgovarajućih certifikata (međunarodnih i domaćih). Odsjek za morska istraživanja je zadužen za tehnički nadzor, izdavanje brodskih isprava, knjiga i potvrda, donošenje tehničkih pravila, kao i utvrđivanje tonaže prilikom mjerenja plovila.

Priznate organizacije

Što se tiče priznatih organizacija, Crna Gora je izjavila da nije uskladila svoje zakonodavstvo s Direktivom 2009/15/EZ, Odlukom 2009/491/EZ i Regulativom (EZ) 391/2009. U decembru 2013. je donijet novi Zakon o sigurnosti pomorske plovidbe. Podzakonski akti iz te oblasti definišu odnos između Uprave pomorske sigurnosti i priznatih organizacija koje djeluju u njeno ime.

Do sada su potpisana dva sporazuma s IASC (Međunarodno udruženje klasifikacionih društava) za prenos ovlašćenja za pružanje usluga pregleda brodova i izdavanje certifikata za plovila registrovana pod crnogorskom zastavom, a pomenute aktivnosti će se nastaviti i u predstojećem periodu. Tekst tih sporazuma je u skladu sa Smjernicama za davanje ovlašćenja organizacijama koje djeluju u ime Uprave (IMO Rezolucija Skupštine A.739 (18), s pratećim aneksima: MSC/CIRC.710 i MEPC/CIRC.307) i Direktivom EU 2009/15/EZ. Crna Gora je navela da su preduzete neophodne mjere kako bi se uklonili iz registra svi brodovi koji ne ispunjavaju potrebne standarde i kako bi se okončala njihova plovidba pod crnogorskom zastavom, što je dovelo do toga da nije bilo zadržavanja brodova koji plovo pod crnogorskom zastavom 2010. i 2011.

Kontrola države luke

Crna Gora je navela kako propisi koji regulišu ovu oblast nijesu u skladu s Direktivom 2009/16/EZ i Direktivom 96/40/EZ, te da će biti prenijeti u Zakon o sigurnosti pomorske plovidbe. Prema mišljenju Crne Gore, ovaj zakon takođe stvara osnovu za podzakonski akt koji će regulisati postupak za nadzor države luke. Crna Gora je 2011. primljena u Pariski memorandum kao država posmatrač. Slijedeći preporuke nadzornog tima Paris MoU, Crna Gora je predala Akcioni plan u martu 2012. kako bi postala punopravna članica te organizacije. Prema mišljenju Crne Gore, Pravilnik o unutrašnjoj organizaciji i sistematizaciji Ministarstva saobraćaja i pomorstva koji propisuje uslove koje inspektori za sigurnost plovidbe moraju ispuniti u potpunosti je usklađen s Direktivom 2009/16/EZ.

Inspekciju za sigurnost plovidbe obavljaju četiri inspektora sigurnosti. Inspekcijska funkcija obuhvata nadzor nad primjenom propisa iz oblasti sigurnosti i bezbjednosti međunarodne plovidbe na moru i unutrašnjim plovnim putevima.

Nadzor i praćenje pomorskog saobraćaja

Crna Gora je navela da je prenijela Direktivu 2002/59/EZ o uspostavljanju pravnog okvira za nadzor plovidbe i informacioni sistem (VTMIS) kroz donošenje Zakona o sigurnosti pomorske plovidbe. Crna Gora učestvuje u sistemu obaveznog izvještavanja brodova koji prevoze opasne terete u Jadranskom moru - ADRIREP. Crna Gora je navela da je 2008. podnijela kandidaturu za članstvo u EU LRIT Data centar, a 2012. za učešće u sistemu za nadgledanje CleanSeaNet čija je članica postala 2013. Crna Gora je izjavila da će razmotriti usklađivanje zahtjeva iz Direktive 2009/17/EZ da se sve ribarice preko 15m opreme automatskim identifikacionim sistemom (AIS).

Međunarodni kodeks upravljanja sigurnošću

Crna Gora je izjavila kako je neophodno da usvoji podzakonske akte kako bi uskladila i primijenila svoje propise u skladu s Regulativom (EZ) 336/2006, ISM Kodeksom i Poglavljem IX SOLAS (Safety of Life at Sea) Konvencije.

Pilotaža

Crna Gora je naznačila da su uputstva o ispravama pilota za upravljanje brodovima djelimično usklađena s Direktivom 79/115/EEZ. Crna Gora je izjavila da planira dodatno uskladiti svoje zakonodavstvo donošenjem podzakonskih akata povezanih sa Zakonom o sigurnosti pomorske plovidbe do 2015, kao i izmjenama i dopunama Zakona o zaštiti mora od zagađivanja sa plovnih objekata do 2014. Prema navodima Crne Gore, usluge pilotaže u lukama zemlje obavljaju certifikovani piloti. U Luci Bar je dodijeljena koncesija u trajanju od 30 godina za obavljanje sljedećih usluga: pilotaža, privez/odvez brodova, remorkaža, snabdijevanje vodom brodova koji su usidreni u luci, prevoz lučkih vlasti na plovilima u Luku, službenih lica i snabdjevača broda do brodova u luci i tegljenje plovila.

Pomorska oprema

Što se tiče Direktive 96/98/EZ, Crna Gora je objasnila da se u zemlji ne proizvodi pomorska oprema, pa samim tim ne postoje organi nadležni za procjenu usaglašenosti te opreme. IMO oznake i potvrde o ispunjenosti bezbjednosnih standarda pomorske opreme na brodovima u međunarodnoj plovidbi pod crnogorskom zastavom izdaje priznata organizacija, u skladu s uputstvima Uprave pomorske sigurnosti.

Putnički brodovi

Crna Gora je izjavila da nije prenijela pravila Direktive 2009/45/EZ za domaću plovidbu i da primjenjuje SOLAS pravila za međunarodnu plovidbu. Takođe nije prenijeta Direktiva

2003/25/EZ o posebnim zahtjevima stabilnosti za Ro-Ro putničke brodove na međunarodnom redovnom linijskom prevozu u/iz luke EU (s izmjenama i dopunama). Što se tiče Direktive 2003/25/EZ, Crna Gora je objasnila kako trenutno ne postoje tehnička pravila koja se primjenjuju na putničkim brodovima u međunarodnoj plovidbi pod crnogorskom zastavom jer nema brodova koji su registrovani u toj kategoriji u Registru brodova. Što se tiče registracije putnika i članova posade putničkih brodova, Crna Gora primjenjuje Poglavlje III SOLAS Konvencije. Crna Gora je izjavila da nije prenijela Direktivu 98/41/EZ, ni Direktivu 1999/35/EZ o sistemu obaveznih pregleda radi sigurnog obavljanja linijske plovidbe Ro-Ro putničkih brodova i brzih putničkih plovila. Nadležni organi Crne Gore su naveli da će Direktive 2009/45/EZ, 2003/25/EZ, 98/41/EZ i 1999/35/EZ biti usklađene kroz Zakon o sigurnosti pomorske plovidbe i odgovarajuće podzakonske akte.

Bezbjednost ribarica

Crna Gora nije prenijela Direktivu 97/70/EZ, s izmjenama i dopunama, i nije ratifikovala Toremolinos Konvenciju od 1977, naknadni Protokol od 1993, i Sporazum iz Kejptauna iz 2012. Tehnički inspektorat tretira ribarice na isti način kao i trgovačke brodove. Nadležni organi Crne Gore su naveli da će Direktiva 97/70/EZ biti usklađena kroz Zakon o sigurnosti pomorske plovidbe.

Tankeri

Crna Gora je izjavila da Zakon o zaštiti mora od zagađivanja sa plovnih objekata („Službeni list Crne Gore“, br. 20/11) ne dozvoljava da tankeri koji nemaju dvostruki trup plove njenim teritorijalnim vodama. Ovakvi tankeri se ne mogu registrovati u Crnoj Gori.

Brodovi za prevoz rasutog tereta

Što se tiče brodova za prevoz rasutog tereta, Direktiva 2001/96/EZ nije prenijeta i ne postoje posebni zahtjevi koji se traže u crnogorskom zakonodavstvu izvan onih propisanih SOLAS Konvencijom 74.

Što se tiče istraživanja nesreća, Crna Gora je naznačila da je djelimično uskladila svoje propise s Direktivom 2009/18/EZ, Regulativom (EU) 651/2011 i Regulativom (EU) 1286/2011 kroz Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi i Pravilnik o istraživanju pomorskih nesreća. Crna Gora je izjavila da i u 2013. planira da nastavi s usklađivanjem svog zakonodavstva sa Zakonom o sigurnosti pomorske plovidbe i podzakonskim aktima sve do 2014. Crna Gora je izjavila da planira da organizuje Istražnu jedinicu, kao nezavisno tijelo do 2014. Prema navodima Crne Gore, domaći propisi su djelimično usklađeni s Direktivom 2009/20/EZ o obaveznom osiguranju brodova, a to pitanje je u potpunosti prenjeto i regulisano kroz Zakon o sigurnosti pomorske plovidbe, Zakon o zaštiti mora od zagađivanja sa plovnih objekata i Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju.

Što se tiče pitanja zagađenja s plovnih objekata, Crna Gora je navela kako je djelimično uskladila svoje propise s Direktivom 2005/35/EZ kroz Zakon o zaštiti mora od zagađivanja sa plovnih objekata i adekvatnim Nacionalnim planom za slučaj nepredviđenih okolnosti. Prema mišljenju Crne Gore, Direktiva 2005/35/EZ nije prenijeta u nacionalno zakonodavstvo. Crna

Gora predviđa potpuno usklađivanje propisa s pomenute dvije direktive 2014. kroz izmjene i dopune Zakona o zaštiti mora od zagađivanja sa plovnih objekata. Uprava pomorske sigurnosti, kao organ uprave Ministarstva, je odgovorna za sprečavanje zagađivanja mora s plovnih objekata, sprovođenje Nacionalnog plana za slučaj nepredviđenih okolnosti i saradnju s međunarodnim, regionalnim i podregionalnim organizacijama.

Što se tiče otpada na brodovima, Crna Gora je objasnila da je Direktiva 2000/59/EZ djelimično prenijeta kroz Zakon o zaštiti mora od zagađivanja sa plovnih objekata. Dalje usklađivanje je predviđeno 2014, usvajanjem izmjena i dopuna ovog Zakona. Prema mišljenju Crne Gore, dodatnim podzakonskim aktima stvoriće se uslovi za naplaćivanje naknade brodovima, kako bi se pokrili troškovi za lučke objekte koji će prihvatiti otpad i postaviće se kriterijumi i standardi za pružanje ovih usluga. Iznos naknade i način plaćanja moraju biti usklađeni između luka u regiji.

Što se tiče organokalajnih jedinjenja, Crna Gora je navela da je Direktiva 782/2003/EZ prenijeta; Crna Gora je 2011. ratifikovala i sprovodi odredbe AFS Konvencije 2001 kroz Zakon o zaštiti mora od zagađivanja sa plovnih objekata. Regulativa (EZ) 536/2008 nije prenijeta. Usklađivanje je planirano kroz revidiranje Zakona o zaštiti mora od zagađivanja sa plovnih objekata do 2013, preispitivanjem Nacionalnog plana za slučaj nepredviđenih okolnosti i potvrđivanje Konvencije OPRC (Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation) iz 1990.

Socijalni aspekti

Direktiva 1999/63/EZ o Sporazumu o organizaciji radnog vremena pomoraca koji su sklopili Evropska zajednica brodovlasnika (ECSA) i Federacija sindikata saobraćajnih radnika u Evropskoj uniji (FST), Direktiva 2009/13/EZ o sprovođenju Sporazuma o Konvenciji o radu pomoraca (MLC 2006), Direktiva 1999/95/EZ o izvršenju odredbi u pogledu radnih sati pomoraca na brodovima koji uplovljavaju u luke Zajednice su djelimično prenijete Zakonom o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, Zakonom o radu, Opštim kolektivnim ugovorom i Kolektivnim ugovorom pomoraca. Zakon o sigurnosti pomorske plovidbe pruža osnovu za donošenje podzakonskog akta kojim će se regulisati primjena MLC 2006.

Što se tiče Direktive 2008/106/EZ o minimalnom nivou obrazovanja pomoraca (prečišćena verzija), Crna Gora je naznačila da je djelimično prenijeta u Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, kao i u Pravilniku o zvanjima i ovlašćenjima o osposobljenosti pomoraca. Crna Gora je izjavila da će podzakonski akti povezani sa Zakonom o sigurnosti pomorske plovidbe i izmjene i dopune Pravilnika o zvanjima i ovlašćenjima o osposobljenosti pomoraca obezbijediti usklađenost s odredbama Direktive 2008/106/EZ. Crna Gora je izjavila da je postala član STCW Konvencije 2006, te je na tzv. „Bijeloj listi" Međunarodne pomorske organizacije od te godine.

Ministarstvo saobraćaja i pomorstva razvija i sprovodi politike koje se odnose na standarde osposobljenosti, certifikaciju i procjenu sposobnosti, te je odgovorno za odobravanje i praćenje pomoćnih-dodatnih kurseva koje nude priznati centri za obuku i za imenovanje ocjenjivača. Pomorsko obrazovanje i programe obuke za službenike nude Pomorski fakultet

Univerziteta Crne Gore, srednje pomorske škole i centri za obuku. Pomoćni-dodatni kursevi se takođe nude od priznatih centara za obuku. Crna Gora je izjavila da je predstavila Korektivni akcioni plan koji bi trebao odgovoriti na nedostatke, prepoznatih inspekcijom pomorskog obrazovanja, obuke i certifikacijskog sistema Crne Gore, od strane Evropske agencije za sigurnost plovidbe, u februaru 2012.

Pomorska sigurnost

Crna Gora je izjavila da je kao potpisnica SOLAS Konvencije prenijela odredbe Poglavlja XI-2 i Međunarodne bezbjednosti brodskih i lučkih objekata (ISPS Code) u Uredbu o bezbjednosnoj zaštiti trgovačkih brodova i luka otvorenih za međunarodni saobraćaj („Službeni list Crne Gore“, br. 32/04). Crna Gora je ukazala da planira da usvoji novi Zakon o bezbjednosnoj zaštiti trgovačkih brodova i luka otvorenih za međunarodni saobraćaj do 2015, kako bi se uskladila s Regulativom (EZ) 725/2004 i Direktivom 2005/65/EZ. Crna Gora je ukazala da će razmotriti djelimičnu ili cjelovitu primjenu bezbjednosnih mjera u okviru Poglavlja XI-2 SOLAS Konvencije i ISPS Pravilnika u domaćem saobraćaju.

ISPS Pravilnik

Prema mišljenju Crne Gore, primjena Poglavlja XI-2 SOLAS-a i ISPS Pravilnika je obezbijedena kroz primjenu Uredbe o bezbjednosnoj zaštiti trgovačkih brodova i luka otvorenih za međunarodni saobraćaj („Službeni list Crne Gore“, br. 32/04). Crna Gora je ukazala da planira da izmijeni propise u ovoj oblasti i da do 2015. usvoji Zakon o bezbjednosnoj zaštiti trgovačkih brodova i luka otvorenih za međunarodni saobraćaj, kako bi ih u potpunosti uskladila s Regulativom (EZ) 725/2004 i Direktivom 2005/65/EZ. Crna Gora je nagovijestila da će razmotriti djelimičnu ili cjelovitu primjenu mjera bezbjednosti iz Poglavlja XI-2 SOLAS-a i ISPS Pravilnika u domaćem saobraćaju.

Tehnički i bezbjednosni uslovi

Crna Gora je izjavila da Zakon o sigurnosti pomorske plovidbe reguliše mjere i aktivnosti koje se odnose na: bezbjednost saobraćaja u pomorstvu s obzirom na brodove, pomorce i druge subjekte koji učestvuju u pomorskim aktivnostima, kao i akcije traganja, spašavanja, pilotaže i inspekcijskog nadzora. Pomenuti zakon će biti dopunjen podzakonskim aktima, koji treba da budu usvojeni do kraja 2015. Crna Gora je naznačila da ovaj novi zakonodavni okvir ima za cilj prenos pravne tekovine EU u oblasti pomorske bezbjednosti.

Satelitska navigacija

Crna Gora je izjavila da nije prenijela dio pravne tekovine EU koji se odnosi na satelitsku navigaciju i da namjerava da uskladi Plan raspodjele radio frekventnog spektra od 2012. u dijelu koji se odnosi na S-zrak za preuzimanje RDSS - satelitske usluga radio određivanja u opsegu 2483.5-2500MHz prenijetih na WRC-12, u narednom periodu.

Interoperabilnost elektronskog sistema za naplatu putarine

Direktiva 2004/52/EZ je djelimično prenijeta kroz Zakon o putevima („Službeni list Crne Gore“, br. 40/2010).

Institucionalni okvir: Ministarstvo saobraćaja i pomorstva, državno preduzeće Monteput DOO, Direkcija za saobraćaj.

Što se tiče Inteligentnih transportnih sistema (ITS), Crna Gora je naznačila kako njeni propisi nijesu usklađeni s Direktivom 2010/40/EU. Crna Gora je izjavila kako očekuje realizaciju tehnoloških rješenja u skladu s pomenutom Direktivom do 2020. i navodi da je Zakon o zaštiti i spašavanju djelimično usklađen s Direktivom 2011/750/EU.

III. PROCJENA STEPENA USKLAĐENOSTI I KAPACITETA ZA SPROVOĐENJE

Sveukupno posmatrano, Crna Gora je dostigla zadovoljavajući stepen usklađenosti s pravnom tekovinom u oblasti saobraćajne politike. Neophodno je dalje usklađivanje pravnog i institucionalnog okvira, a naročito jačanje administrativnih kapaciteta i kapaciteta za sprovođenje. Crna Gora takođe treba da osigura dalje usklađivanje i pouzdanu primjenu socijalnih, bezbjednosnih i tehničkih pravila u drumskom saobraćaju, sigurnosnih i bezbjednosnih uslova u pomorskom sektoru, bezbjednosnih i pravila interoperabilnosti u željezničkom saobraćaju, kao i standarda za prevoz opasnih materija u drumskom saobraćaju. Crna Gora će takođe morati da sprovodi pravnu tekovinu u pogledu unutrašnjih plovni puteva do mjere u kojoj je ona primjenjiva, uzimajući u obzir geografsku specifičnost zemlje. Biće neophodno uspostaviti pravni okvir za ITS. Što se tiče vazduhoplovstva, potrebno je nastaviti s napretkom koji je postignut sprovođenjem prve prelazne faze Sporazuma o jedinstvenom evropskom vazdušnom prostoru.

III.a. Drumski saobraćaj

Pravni okvir za drumski saobraćaj je na umjerenom nivou usklađenosti. U oblasti drumskog saobraćaja, Crna Gora treba da pojača svoje napore kako u usklađivanju, tako i u sprovođenju pravne tekovine. Pristup tržištu prevoza roba i putnika za nacionalne i međunarodne djelatnosti je uređeno, ali četiri kriterijuma (stručna sposobnost, finansijsko stanje, dobra reputacija i stvarno preduzeće) za pristup profesiji nijesu u potpunosti ispunjena.

Što se tiče pravne tekovine u oblasti naplate putarina, Crna Gora je ukinula diskriminatorne naplate za drumska vozila iz EU, neophodno je međutim dalje usklađivanje s pravnom tekovinom, uključujući i interoperabilnost sistema naplate taksi.

U oblasti socijalne pravne tekovine, pravni okvir kojim se uređuje vrijeme vožnje i uvode tahografu djelimično je usklađen s pravnom tekovinom. Neophodni su poboljšani administrativni kapaciteti za obezbjeđivanje odgovarajuće primjene, jer je trenutni procenat kontrola i dalje niži od onog koji se zahtijeva Direktivom 2006/22/EZ.

Neophodno je dalje usklađivanje s tehničkim i bezbjednosnim uslovima, uključujući prekograničnu razmjenu podataka o saobraćajnim prekršajima koji se odnose na bezbjednost na putevima i naknadnu ugradnju retrovizora na teška vozila. Neophodan je dalji razvoj

pravila koja se odnose na kvalifikacije i obuku profesionalnih vozača. Sprovođenje je potrebno poboljšati, prvenstveno u pogledu provjera ispravnosti puteva i pregleda na putevima komercijalnih vozila.

Što se tiče prevoza opasnih materija, Crna Gora mora osigurati transponovanje Direktive 2010/35/EZ o prenosnoj opremi pod pritiskom i ojačati svoje mehanizme za praćenje sprovođenja relevantnih međunarodnih pravila i propisa EU, uključujući onih o prenosivoj opremi pod pritiskom, pregledima vozila na putevima i savjetnicima za bezbjednost prevoza opasnih materija.

Sprovođenje Regulative (EU) 181/2011 o pravima putnika u prevozu običnim i putničkim autobusima je u ranoj fazi.

III.b. Željeznički saobraćaj

Pravni okvir Crne Gore za željeznički saobraćaj je na umjerenom nivou usklađenosti. Što se tiče pristupa tržištu i infrastrukturi, Crna Gora je razdvojila djelatnost upravljanja infrastrukturom od djelatnosti prevoza putnika i robe, čime je ispunila glavni zahtjev zakonodavstva EU u oblasti željeznice. Treći željeznički paket i najskorije zakonodavstvo EU, uključujući i normalizaciju računa, još uvijek nijesu prenijeti. Državni organi Srbije i dalje razvijaju tehnička i pravila o nacionalnoj bezbjednosti koja su primjenjiva u Crnoj Gori, te izdaju dozvole za željeznička vozna sredstva koja se koriste u Crnoj Gori. Ova situacija se mora riješiti. Odsustvo naknada za korišćenje infrastrukture za putničke vozove nije u skladu sa pravom EU i njime se rizikuje narušavanje konkurentske pozicije teretnih vozova.

Sprovođenje Regulative EU o pravima i obavezama putnika je u početnoj fazi.

Ostaje da se prenese i sprovede pravna tekovina u oblasti bezbjednosti željezničkog saobraćaja i interoperabilnosti, naročito Direktive o licenciranju mašinovođa i interoperabilnosti. Potrebno je da se sprovede pregled nacionalnih bezbjednosnih pravila i nacionalnih tehničkih pravila. Zastarjeli propisi i propisi koji nijesu usklađeni s Tehničkim specifikacijama EU moraju biti ukinuti, a o preostalim pravilima mora biti obaviještena Evropska agencija za željeznice koja ih mora prihvatiti.

Nadležnost željezničke uprave treba da bude poboljšana na način što će joj se garantovati pravo da nametne kazne i zahtijeva informacije, kao i kroz mehanizme da sprovodi svoje odluke. Nezavisnost i funkciju Direkcije za željeznice je neophodno dalje jačati. Neophodno je uspostaviti nezavisno tijelo za istraživanje nesreća, kao i odgovarajući mehanizam žalbi. Željezničkom sektoru će biti neophodno značajno jačanje administrativnih kapaciteta kako bi bio spreman da vrši svoje funkcije.

III.c. Saobraćaj unutrašnjim plovnim putevima

Crna Gora ima ograničen saobraćaj unutrašnjim plovnim putevima koji je trenutno regulisan istim odredbama kao i pomorski saobraćaj. Skadarsko jezero i s njim povezane rijeke moraće se tretirati kao unutrašnji plovni put, s relevantnom pravnom tekovinom EU koju je potrebno prenijeti, kao i novim organom koji je potrebno osnovati i koji će biti nadležan za unutrašnje plovne puteve.

III.d. Kombinovani saobraćaj

Nema nacionalnog zakonodavstva o kombinovanom saobraćaju. Crna Gora je u početnoj fazi njegove razrade. Potrebno je poboljšati mogućnosti za razvoj kombinovanog saobraćaja.

III.e. Obezbjedivanje javnog drumskog i željezničkog prevoza putnika u sklopu režima obaveza pružanja javnih usluga

Crna Gora još uvijek treba da završi usklađivanje nacionalnog zakonodavstva u oblasti željezničkog i drumskog saobraćaja sa zakonodavstvom EU koje se odnosi na obaveze pružanja javnih usluga.

III.f. Vazdušni saobraćaj

Što se tiče vazduhoplovstva, Crna Gora je postigla relativno dobar nivo usklađenosti s pravnom tekovinom, a postigla je i značajan napredak kad je riječ o sprovođenju prve prelazne faze ECAA sporazuma. Što se tiče kompjuterizovanog rezervacionog sistema, Crna Gora treba da izvrši dalje usklađivanje s Regulativom (EZ) 80/2009. Neke oblasti u dijelu ekonomskog uređenja nisu adekvatno transponovane u nacionalno zakonodavstvo. Potreban je određen broj izmjena domaćeg Zakona o vazdušnom saobraćaju u oblasti ekonomskog uređenja, uključujući i sprovođenje direktive o radnom vremenu. Ostaje da se prenese pravna tekovina koja se odnosi na aerodromske naknade.

I dalje treba da se radi na pitanjima nezavisnosti organa za istraživanje nesreća i primjene Sistema za upravljanje sigurnošću na aerodromu, kao što se zahtijeva Čikaškom konvencijom.

Treba da se imenuju organi odgovorni za Nacionalni plan bezbjednosti civilnog vazduhoplovstva i Program kontrole kvaliteta.

Crnogorsko zakonodavstvo je djelimično usklađeno s pravnom tekovinom vezanom za Jedinstveno evropsko nebo.

Zakonodavstvo je djelimično usklađeno s Regulativom (EZ) 1107/2006 o putovanju avionom putnika sa smanjenom pokretljivošću i Regulativom 261/2004 o uskraćivanju ukrcanja, otkazivanju ili dužem kašnjenju letova.

III.g. Pomorski saobraćaj

U Crnoj Gori postoji mali sektor pomorskog saobraćaja. Međutim, treba da se ostvari značajan napredak u daljem usklađivanju s pravnom tekovinom vezanom za kontrolu države zastave i države luke. Crna Gora još uvijek treba da uloži dodatne napore da bi postala punopravna članica Pariskog memoranduma o razumijevanju o kontroli države luke.

Treba da se postigne usklađenost sa zakonodavstvom EU o VTMS i priznatim organizacijama.

Crna Gora je članica Međunarodne pomorske organizacije i Međunarodne organizacije rada. Potrebno je da se ratifikuju Sporazum o Konvenciji o radu pomoraca i Atinska konvencija. Sistem pomorske edukacije, obuke i certifikacije pomoraca treba da se poboljša. Osim toga,

ostaje da se poboljšaju profesionalne sposobnosti službenika koji imaju odgovarajuće kvalifikacije, obuku i ovlaštenja, naročito lučkih kapetana. Ovo predstavlja najveći izazov.

Sprovođenje Regulative (EU) 1177/2010 o pravima putnika kada putuju morem i unutrašnjim plovnim putem je u početnoj fazi.

III.h. Satelitska navigacija

Što se tiče satelitske navigacije, Crna Gora je posvećena učešću u programu satelitske navigacije Galileo čim počne s radom.