Crna Gora
Državna revizorska institucija

DRI broj: 02-035/21-622/22
Podgorica, 27.04.2021. godine

KONAČNI IZVJEŠTAJ

REVIZIJE EFIKASNOSTI

UPRAVLJANJE INTERVENCIJAMA U SLUČAJU IZNENADNOG ZAGAĐENJA U JADRANSKOM MORU



Podgorica, april 2021. godine

Sadržaj

1. OPŠTI DIO 4
1.1 Pravni osnov za vršenje revizije 4
1.2 Predmet, obuhvat i vrsta revizije 5
1.3 Subjekti revizije i cilj revizije 5
1.4 Metode revizije i izvori informacija 6
1.5 Materijalnost i kriterijumi revizije 6
1.6 Obim i ograničenja 7
1.7 Revizioni rizik 8
1.8 Monitoring i kontrola kvaliteta 8
2. ZAGAĐENJE MORA 8
2.1 Institucionalni okvir 10
2.2 Tok postupka 16
3. UTVRĐENO ČINJENIČNO STANJE I NALAZI REVIZIJE 20
3.1 Strateško-pravni okvir 20
3.2. Plan postupanja u slučaju iznenadnog zagađenja 31
3.2.2 Mapiranje osjetljivih područja crnogorske obalne zone 37
3.2.3 Procjena rizika 39
3.2.4 Slučajevi zagađenja 41
3.2.5 Nacionalna komisija za istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova, vanrednih događaja koji ugrožavaju bezbjednost željezničkog saobraćaja i pomorskih nezgoda i nesreća ..42
3.2.6 Koordinacija 43
3.2.7 Materijalno-tehnička osposobljenost 47
3.2.8 Obuka 50
3.2.9 Pomorsko operativni centar i VTMIS oprema 53
3.2.10 Zaštita od iznenadnog zagađenja u lukama 55
3.2.11 Zaštita od iznenadnog zagađenja prilikom istražnih bušenja i planirane proizvodnje ugljovodonika u podmorju CG 58
3.3 Analiza stepena spremnosti odgovora na iznenadno zagađenje i izvještavanje o ovoj problematici 65
3.3.1 Korektivne mjere 65
4. ZAKLJUČCI 67
4.1 Preduzete mjere na uspostavljanju strateško-pravnog okvira 67
4.2 Nacionalni plan za hitno reagovanje u slučaju zagađivanja mora sa plovnih objekata 69
4.3 Naučene lekcije i preduzete korektivne mjere 70
5. OCJENA I PREPORUKE 73

Pojmovnik

AZŽS Agencija za zaštitu prirode i životne sredine
ATRAC- Jadranski edukativno-istraživački centar za reakciju na iznenadna zagađenja mora
CETI Centar za ekotoksikološka ispitivanja
CLC Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti zbog štete nastale zagađenjem naftom
COLREG Konvencija o međunarodnim pravilima o izbjegavanju sudara na moru
CSN Sistem za satelitsko detektovanje potencijalnih naftnih mrlja
DRR Smanjenje rizika od katastrofa
EMODnet (The European Marine Observation and data network) Evropska mreža za posmatranje i istraživanje mora
EMSA (European Maritime Safety Agency) Evropska agencija za pomorsku sigurnost
ESPO European Sea Ports Organisation – Evropska organizacija za morske luke
EU Evropska unija
EK Evropska komisija
EUSAIR (The EU strategy for the Adriatic and Ionian Region) Strategija EU za Jadransku i Jonsku regiju
FUND Međunarodna konvencija o uspostavljanju međunarodnog fonda za nadoknadu štete u slučaju zagađenja uljem
HNS Konvencija o odgovornosti i nadoknadi za štetu prouzrokovanu prilikom prevoza opasnih i škodljivih materija morem
IMO (International Maritime Organization) Međunarodna pomorska organizacija
IMSAS (IMO Member State Audit Scheme) Šema audita država članica
IPA (Instrument for Pre-Accession Assistance) Instrument predpristupne pomoći
ITOPF- Međunarodna federacija vlasnika tankera zagađivača
IOPC -Međunarodni fondovi za nadoknadu štete usljed zagađenja uljem
JPMD Javno preduzeće za upravljanje morskim dobrom
LC Konvencija o prevenciji zagađenja mora izlivanjem otpada i drugih materija
LDC Konvencija o sprječavanju zagađenja mora namjernim potapanjem otpada ili drugih materija
MARES Evropski sistem za razmjenu AIS podataka
MARPOL Međunarodne konvencije o sprečavanju zagađenja mora sa brodova
MEPC (Marine Environment Protection Committee) Odbor za zaštitu morske sredine
MORT Ministarstvo održivog razvoja i turizma (Ministarstvo ekologije, prostornog planiranja i urbanizma)
MEDESS-4MS Mediteranski sistem pomoći u odlučivanju za pomorsku sigurnost
MENELAS Mediteranska mreža službenika za sprovođenje zakona koja se odnosi na MARPOL u okviru Barcelonskih konvencija
MONGOOS Mediteranska operativna mreža za globalni sistem promatranja oceana
MSP Ministarstvo saobraćaja i pomorstva (Ministarstvo kapitalnih investicija)
MSFD Okvirna direktiva o morskoj strategiji EU (Marine Strategy Framework Directive)
MUP DVS Ministarstvo unutrašnjih poslova - Direktorat za vanredne situacije
NMSW (National Maritime Single Window) Jedinstveni prozor za razmjenu podataka na nac. nivou
OPRC Međunarodna konvencija o spremnosti, reagovanju i saradnji u slučaju zagađenja uljem
PARIS MoU Memorandum o saglasnosti o nadzoru države luke ili državnoj kontroli u lukama iz 1982. godine (Pariški memorandum o razumijevanju - Paris MoU)
POC Pomorsko operativni centar
REMPEC – Regionalni centar za hitno reagovanje u slučaju zagađenja Sredozemnog mora
Ro – Ro Roll on – Roll off brod
SEA - Strateška procjena uticaja na životnu sredinu «Strategic Environmental Assessment Directive»
SEG SafeSeaNet Ecosystem GUI
SOLAS Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskih života na moru
SUA Konvencija o suzbijanju nezakonitih postupaka protiv sigurnosti pomorske plovidbe
SWOT (Strenghts – Weaknesses – Opportunities – Threats Analyisis) Analiza prednosti, slabosti, mogućnosti i prijetnji
THETIS (Inspection Data Base) Baza podataka inspekcijskih pregleda
UN (United Nations) Ujedinjene nacije
UPSUL Uprava pomorske sigurnosti i upravljanje lukama
UU Uprava za ugljovodonike
VTMIS (Vessel Traffic Monitoring Information System) Sistem za upravljanje i nadzor pomorskim saobraćajem
VTS (Vessel Traffic Services) Služba pomorskog saobraćaja koja uređuje sigurnost pomorske plovidbe
ZHSCG Zavod za hidometeorologiju i seizmologiju Crne Gore

1. OPŠTI DIO

1.1 Pravni osnov za vršenje revizije

Pravni osnov za vršenje revizije efikasnosti „Upravljanje intervencijama u slučaju iznenadnog zagađenja[1] u Jadranskom moru" sadržan je u:

- Ustavu Crne Gore, član 144 („Sl. list CG" br. 01/07);
- Zakonu o Državnoj revizorskoj instituciji, član 4 („Sl. list RCG" br. 28/04, 27/06, 78/06 i „Sl. list CG" br. 17/07, 73/10, 40/11 i 31/14);
- Godišnjem planu revizija DRI za 2020. godinu (br. 06-357/19 od 30.12.2019. godine) i
- Odluci o vršenju revizije od 30.01.2020. godine (br.4046/20-024-133/2) Kolegijuma u sastavu: dr Branislav Radulović (rukovodilac Kolegijuma) i dr Milan Dabović (član Kolegijuma).

Revizija je sprovedena u skladu sa:

- Poslovnikom Državne revizorske institucije („Sl. list CG" br. 3/15);
- Uputstvom o metodologiji vršenja revizije uspjeha („Sl. list CG", br. 45/17) i
- Međunarodnim standardima za vrhovne revizorske institucije.

U skladu sa čl. 144. Ustava Crne Gore[2], Državna revizorska institucija Crne Gore (DRI) vrši reviziju zakonitosti i uspješnosti upravljanja državnom imovinom i obavezama, budžetima i svim finasijskim poslovima čiji su izvori finansiranja javni ili nastaju korišćenjem državne imovine. Zakonom o Državnoj revizorskoj instituciji[3], čl. 5. Zakona, Institucija kroz postupak revizije **utvrđuje:**

- **uspješnost** ostvarenja ciljeva poslovanja ili ciljeva pojedinih finansijskih transakcija, programa, projekata, korišćenje ljudskih, finansijskih i drugih resursa subjekata revizije, kao i
- **efekte** ostvarenih ciljeva i rezultata u odnosu na planirane.

Standardi ISSAI 5510 pomažu VRI u davanju preporuka u ovoj oblasti.[4] Revizija smanjenja rizika od katastrofa može obuvatiti aspekte revizije uspjeha, kao i finansijske i revizije pravilnosti.[5]

[1] **Zagađenja** su neželjene promene fizičkih, hemijskih i bioloških svojstava životne sredine (vazduha, vode i zemljišta), koje mogu nepovoljno djelovati na živa bića ili narušiti njihove ekosisteme.
[2] ″Sl. list CG″, br. 38/13
[3] "Službeni list Republike Crne Gore", br. 028/04, 027/06, 078/06, Službeni list Crne Gore", br. 017/07, 073/10, 040/11, 031/14
[4] https://www.environmental-auditing.org/media/5767/issai-5510-e.pdf
[5] Opšte smjernice za reviziju finansijske revizije ISSAIs 1000-1810, Opšte smjernice za reviziju revizije performansi ISSAIs 3000-3100, Opšte smernice za reviziju revizije usklađenosti ISSAIs 4000-4200

1.2 Predmet, obuhvat i vrsta revizije

Predmet revizije: Upravljanje intervencijama u slučaju iznenadnog zagađenja u Jadranskom moru.

Obuhvat revizije: U postupku vršenja revizije izvršen je pregled regulative i dokumentacije koja se odnosi na aktivnosti nadležnih institucija, načela rada i djelovanja, zadatke i dužnosti, mjere i postupke za sprečavanje, smanjenje i otklanjanje posledica iznenadnog zagađenja Jadranskog mora, sa kojom raspolažu subjekti revizije, a koja se odnosi na period od 4 godine (2017, 2018, 2019 i 2020 godina).

Svrha: Prikazivanje nacionalnog odgovora zaštite Jadranskog mora od iznenadnog zagađenja zagađenja i identifikovanje nedostataka i problema u funkcionisanju procesa.

Vrsta revizije: revizija uspjeha.

1.3 Subjekti revizije i cilj revizije

Subjekti revizije[6] bili su:

- Uprava pomorske sigurnosti i upravljanja lukama,
- Ministarstvo saobraćaja i pomorstva - Direktorat za pomorski saobraćaj - Područna jedinica - Lučka kapetanija Bar i Područna jedinica - Lučka kapetanija Kotor, Inspektorat sigurnosti pomorske plovidbe,
- Ministarstvo održivog razvoja i turizma - Direktorat za klimatske promjene i mediteranske poslove,
- Agencija za zaštitu životne sredine,
- JP Morsko dobro,
- Uprava za ugljovodonike,
- Ministarstvo unutrašnjih poslova – Direktorat za vanredne situacije.

Obavljeni su informativni razgovori sa predstavnicima Instituta za biologiju mora, Uprave policije – Sektor granične policije Jug, Mornarice Vojske CG, Luke Bar, Luke Kotor i DOO Hemosana.

S obzirom da je stvaranje sigurne sredine za život i njena zaštita od najvećeg značaja za zdravlje građana i ekonomski razvoj zemlje DRI je dužna da obezbijedi odgovarajuću pomoć Vladi u njenom očuvanju kao i u reagovanju na hazarde,[7] te je izvršila reviziju sa sveobuhvatnim **ciljem da utvrdi da li su organi koji su zaduženi za zaštitu Jadranskog mora od iznenadnog zagađenja adekvatno pripremljeni za efikasan odgovor**. U svrhu ostvarivanja postavljenog cilja revizije bilo je potrebno dati odgovor na **glavno revizorsko pitanje**:

- **Da li je upravljanje intervencijama u slučaju iznenadnog zagađenja u Jadranskom moru efikasno?**

[6] Terenska revizija je završena prije stupanja na snagu Uredbe o organizaciji i načinu rada državne uprave ("Sl. list CG", br. 118/20, 121/20, 001/21 i 002/21).
[7] http://vvv.auditnz.govt.nz/vho-ve-are/scott-tobin-feature

Definisana su i revizorska potpitanja:

1) Da li je uspostavljen adekvatan strateško-pravni okvir koji pruža osnovu za djelovanje u strateškom smislu?
2) Da li institucije raspolažu adekvatnom opremom i ljudskim kapacitetima kako bi efikasno reagovale u slučaju iznenadnog zagađenja mora?
3) Da li se vrše stručne analize nakon kriznih situacija i predlažu mjere za poboljšanje, te da li se pristupa realizaciji tih mjera?

Kako zagađenje mora predstavlja globalni ekološki i ekonomski problem, Crna Gora se kao ekološka država mora sa posebnom pažnjom posvetiti predmetnom problemu.

1.4 Metode revizije i izvori informacija

Kao primaran izvor informacija u postupku revizije koristila se dokumentacija kojom raspolaže Uprava pomorske sigurnosti i upravljanja lukama, Ministarstvo održivog razvoja i zaštite životne sredine, Ministarstvo saobraćaja i pomorstva, Agencija za zaštitu životne sredine, JP Morsko dobro i Uprava za ugljovodonike, koja se odnosi na predmetnu oblast u poslednje 4 godine. Dodatan izvor informacija u postupku revizije predstavljali su međunarodne konvencije, izvještaji o radu, publikacije, praksa zemalja regiona, dokumenti i preporuke Evropske komisije. Od subjekta revizije zatraženi su:

- Izvještaji o radu, kao i planovi i statistički podaci o preduzetim mjerama;
- Interna akta koja specificiraju pravila i procedure;
- Sprovedene analize vezane za slučaj iznenadnog zagađenja Jadranskog mora;
- Preduzete korektivne mjere na osnovu sprovedenih analiza;

Obavili smo razgovore sa odgovornim licima, koja su dala informacije od značaja za otkrivanje problema u ovoj oblasti.

Metode prikupljanja informacija koje su se koristitile prilikom vršenja revizije su: ocjena na bazi uzorka, pregled i analiza dokumentacije, intervju i upitnici. Prikupljeni podaci su analizirani metodama komparativne, strukturalne i statističke analize.

1.5 Materijalnost i kriterijumi revizije

Materijalnost je razmatrana u svim fazama revizionog procesa,[8] i ista je posmatrana sa društvenog aspekta predmeta revizije, a sve kako bi se ostvarila najveća moguća dodatna vrijednost. Materijalnost je zavisila od toga da li je određena aktivnost komparativno mala i da li bi manjkavosti na predmetnom području mogle uticati na druge aktivnosti subjekta revizije. Neko pitanje se smatralo značajnim ako bi poboljšanja imala znatan uticaj. Pitanje se smatralo manje značajnim ako je predmetna aktivnost rutinske prirode, a uticaj slab i ograničen na usko područje ili bi bio neznatan.

[8] ISSAI 300/33

Kriterijumi revizije bili su:

Postoji jasno strateško opredjeljenje kojim su definisani postupci koje institucije preduzimaju u slučaju iznenadnog zagađenja mora. Prijedlog programa razvoja sistema na nivou institucija i organa CG usvojen je i primjenjuje se, kao i Plan postupanja u slučaju iznenadnog zagađenja mora koji se redovno ažurira i evaluira. Donijet je plan pripravnosti odgovora nadležnih organa. Plan se ažurira na redovnoj osnovi.

Termin koordinacija definisan je na način da omogućava i mehanizam praćenja spovođenja aktivnosti. Tijela funkcionišu harmonizovano, a sistem razmjene informacija i komunikacije prisutan je među svim nivoima. Blagovremeno su potpisani svi potrebni sporazumi kojima se detaljnije precizira nivo saradnje među institucijama nadležnim za djelovanje u slučaju iznenadnog zagađenja mora u segmentu kojim se definišu prava, obaveze i oblici saradnje i postupanja. Sporazumi o saradnji se i redovno testiraju, odnosno predmet su redovnih vježbi s ciljem unapređenja. Uspostavljen je efikasan organizacioni okvir za koordinaciju mjera i aktivnosti na nivou institucija CG i na regionalnom nivou. Institucije CG su na adekvatan način osposobljene kadrovski i materijalno za optimalno reagovanje u situacijama iznenadnog zagađenja mora koje podrazumijeva minimizaciju rizika. Nadležne institucije CG posjeduju analizu stepena spremnosti odgovora na iznenadnog zagađenja mora i redovno izvještavaju o ovoj problematici, što uključuje i materijalno-kadrovsku opremljenost. Uočeni problemi se blagovremeno prevazilaze. Kreirane su adekvatne baze podataka, odnosno raspoloživih resursa. Precizno su definisane potrebe u ovoj oblasti i osigurani svi potrebni uslovi za ostvarivanje istih na dugoročnoj i kratkoročnoj osnovi.

Nadležni organi CG redovno evaluiraju svoje djelovanje – upravljanje u slučaju iznenadnog zagađenja mora i operativni odgovor. Evaluacije se vrše sa svrhom da se istovremeno otkriju elementi koji su dobro funkcionisali i elementi koji nisu funkcionisali i koji trebaju biti promijenjeni ili poboljšani u narednom periodu. O rezultatima kao i mjerama koje se namjeravaju preduzeti informišu se nadležni. U međusobnoj saradnji nadležni organi pripremaju kriterijume evaluacije odgovora/koordinacije odgovora u slučaju iznenadnog zagađenja mora isti i upravlja evaluacijskim procesom. Rezultat svake evaluacije je dokument u kojem se obrađuju svi aspekti odgovora u smislu naučenih lekcija. U skladu s definisanim mjerama preduzimaju se i odgovarajuće aktivnosti na njihovoj implementaciji.

1.6 Obim i ograničenja

Revizija je primarno bila usmjerena na postupke koje institucije i organi CG preduzimaju u cilju sprovođenja mjera u slučaju iznenadnog zagađenja Jadranskog mora, i obuhvatila je slučajeve iznenadnog zagađenja mora koji se se desili u periodu od 2017-2020. godine. Sprovedenom revizijom ispitali smo da li se ratifikovane međunarodne konvencije, da li se nacionalno zakonodavstvo koje tretira ovu oblast implementira u praksi, da li institucije CG prilikom njihovog sprovođenja nailaze na poteškoće, da li su identifikovani nedostaci, koje nove strateške i operativne akte je potrebno donijeti, te da li su postojeći bili predmet ažuriranja.

1.7 Revizioni rizik

Revizorska pokrivenost je dizajnirana iz horizontalnog ili unakrsno-funkcionalnog pogleda na subjekte. Revizori su aktivno kontrolisali revizioni rizik, odnosno rizik dobijanja netačnih ili nepotpunih zaključaka, pružanja neuravnoteženih informacija ili neuspjeha u donošenju dodatne vrijednosti za potrebe korisnika.[9] Bavljenje revizionim rizikom ugrađeno je u čitav proces i metodologiju predmetne revizije, stoga su navedeni mogući rizici predviđenog rada. Faktori rizika za revizore u predmetnoj reviziji prevencije, pripravnosti i ublažavanja mjera, za smanjenje rizika od katastrofa su uzeti u obzir.[10]

1.8 Monitoring i kontrola kvaliteta

Monitoring i kontrola kvaliteta su sprovedene shodno Zakonu o Državnoj revizorskoj instituciji[11], Poslovniku Državne revizorske institucije[12], Upustvu o metodologiji vršenja revizije uspjeha[13] i Smjernicama za kontrolu kvaliteta vršenja revizije[14]. Radi očuvanja kvaliteta, revizori su sprovodili odgovarajuće postupke, vodili brigu o ispunjavanju primjenjivih zahtjeva i stavili naglasak na izradi objektivnog izvještaja koji će donijeti dodatnu vrijednost i dati odgovore na reviziona pitanja, uz pridržavanje ISSAI 40 - opštih smjernica u pogledu sistema za kontrolu kvaliteta.

Reviziju je sproveo revizorski tim u sastavu:

Blažo Savković – državni revizor, načelnik u sektoru,
Jadranka Delibašić – državni revizor, rukovodilac odjeljenja za razvoj revizije uspjeha

2. ZAGAĐENJE MORA

Jadransko more je poluzatvoreni zaliv dug 870 km koji se proteže u smjeru jugoistok-sjeverozapad. S mediteranskim bazenom povezan je Otrantskim vratima širine oko 70 km i maksimalne dubine 789 m. Prema batimetriji i različitim okeanografskim svojstvima razlikujemo tri bazena Jadranskog mora: sjeverni, srednji i južni. Biološke karakteristike ovih bazena uslovljene su različitom morfologijom morskog dna, meteorološkim karakteristikama, hidrodinamikom i uticajem kopna. Dužina kopnene morske obale Crne Gore iznosi 288,2 km, (od čega u Zalivu 105,5 km), dužina obale ostrvskih oblika iznosi 25,61 km, i ukupna dužina morske obale 313,82 km, dok se njen akvatorij proteže do 12 nautičkih milja od obale pokrivajući površinu od oko 2.500 km^2, sa maksimalnom dubinom 1.233 m. Širina epikontinentalnog pojasa (do 200m dubine) varira duž obale Crne Gore pri čemu se širi od 9.5 nautičkih milja na ulazu u Bokokotorski zaliv do 34 nautičke milje na ušću Rijeke Bojane.[15]

[9] ISSAI 300/28
[10] Introduction to the 5500 series of ISSAIs and INTOSAI GOV 9250, Risk factors for auditors, str 6 (about auditing disaster-related aid)
[11]("Sl. list RCG" br. 28/04; 27/06; 78/06 i "Sl. list CG" br. 17/07; 73/10; 40/11; 31/14)
[12]("Sl. list CG" br. 3/15)
[13]("Službeni list Crne Gore", br. 068/19)
[14](DRI br: 4011-06-79 od 26.01.2015. godine)
[15] Crnogorsko more se sastoji od dva suštinski različita područja sudeći po njihovim geografskim, hidrografskim i okeanografskim karakteristikama: Boka Kotorska i otvoreno more koje se proteže

Jadranskim morem svake godine plove brodovi koji prosječno prevezu 75 miliona tona nafte i opasne robe. Ta količina se povecava iz godine u godinu i ima tendenciju da i dalje raste jer luke sjevernog Jadrana, posebno Trst i Koper, stalno povecavaju ukupni teretni saobracaj. Rizik zagađenja Jadrana se povećao i zbog istraživanja ugljovodonika. Turizam takođe nastavlja da raste na godišnjem nivou i iz godine u godinu povećava svoj udio u BDP-u- U Hrvatskoj turizam čini oko 17% BDP-a, u Sloveniji oko 12%, u Crnoj Gori čak 24%, dok u Italiji čini samo oko 2% BDP-a. Prevoz tereta je od strateškog značaja za zapadnu obalu Jadrana. Sve navedene činjenice pokazuju važnost čitavog područja Jadranskog mora kao ekonomskog generatora. Potencijalno slučajno zagađenje mora ugrozilo bi sve ekonomske aktivnosti u Jadranskom moru, nanijelo višestruke štete, obnova bi trajala izuzetno dugo i zahtijevala bi znatne troškove.

Uprkos tome što skoro sve mediteranske zemlje ulažu znatan trud u poboljšanje tehnika zaštite od zagađenja, te ulažu znatna finansijska sredstva u programe edukacije, promjene na bolje se još nisu dogodile. U periodu **2014-2019**. godine, prijavljeno je **384 slučaja zagađenja mora** i to od puštanja brodskih bunkera (goriva) i drugih zagađivača (npr. ostaci tereta, hidraulička ulja…) činilo je 87% svih zagađenja.[16] Pored navedenih oblika zagađenja, jedan od specifičnih elementa zagađenja u lukama nautičkog turizma su i određene količine mineralnih ulja, nafte i naftnih derivata koje se ulivaju u more uglavnom pri redovnim servisiranjima brodskih motora ili uslijed njihovog slučajnog izlijevanja. Podaci potvrđuju da se svake godine otprilike oko 180 tona motornog ulja promijeni na plovilima u nautičkim marinama duž Jadranske obale[17].

U svjetska mora godišnje dospije oko 0,25 % godišnje svjetske naftne proizvodnje, pri čemu je SSM[18] pod direktnim uticajem. Zagađenje SSM naftom ima velik toksični uticaj na rane oblike života morskih organizama, što može kasnije bitno uticati na lanac ishrane kao i smanjenje ulova komercijalnih vrsta u obalnim područjima. Naftna zagađenja morskog sistema čine opasnost, posebno za zatvorena i poluzatvorena morska područja, npr. Jadransko more, gdje djelovanje čovjeka može dovesti do katastrofalnih posljedica za cijeli morski ekosistem.[19] Izvori zagađenja mora naftom mogu biti prirodni (procurivanje podvodnih ležista) i antropogeni (akcidentni) što čini preko 90% od ukupne mase koja dođe u okean.

Najveće havarije, pa time i zagađenja naftom ili naftnim derivatima uslijed havarije uglavnom prouzrokuju brodovi jeftinijih zastava registracije broda, i uglavnom zbog povoljnijih uslova, a koji se ogledaju u slabijim zaštitnim mjerama kontrole[20].

od obalne linije. Ukupna površina morske vode je 6.347 km2, a teritorijalnih voda oko 2.100 km2 (od čega je 89 km2 u Boki Kotorskoj). Maksimalna registrovana amplituda promjene nivoa mora zbog plime je 131 cm.

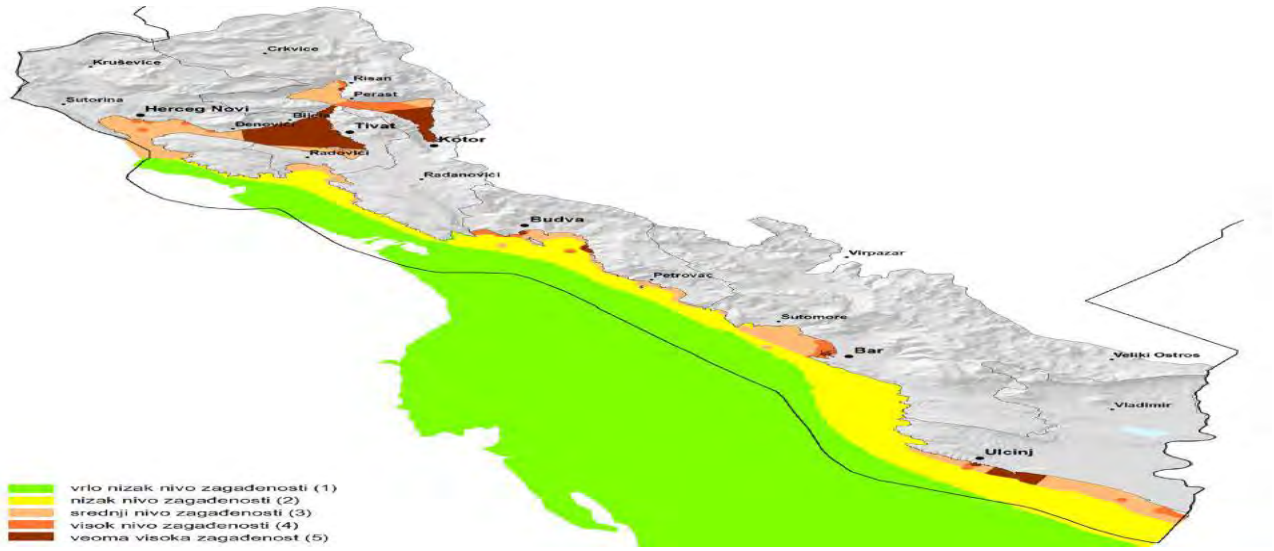
[16] ANNUAL OVERVIEW OF MARINE CASUALTIES AND INCIDENTS 2020, EMSA, str. 37

[17] Mastrović, M., (1991): Aktivnosti na zaštiti okoliša u RH s posebnim osvrtom na Jadransko područje, Pomorski zbornik, Rijeka, br. 37

[18] engl. sea surface microlayer - SSM

[19] S. FRKA MILOSAVLJEVĆ: Naftno zagađenje mora, *Kem. Ind.* **55** (12) 523–529 (2006)

[20] Zec, D. (1996): Mogućnosti djelovanja na sprečavanju onečišćenja velikih razmjera nakon pomorske nezgode u Kvarnerskom zaljevu, Zbornik radova Pomorskog fakulteta, Rijeka, str. 17.



Slika 1: Ukupna zagađenost/ugroženost mora (maksimalna vrijednost)[21]

Slika 1. ukupne zagađenosti mora pokazuje visok stepen ugroženosti Kotorskog i Tivatskog zaliva, luka u Budvi i Baru, te poteza od Ulcinja do Port Milene. Zagađenje vode i sedimenta je posebno izraženo u neposrednoj okolini Brodogradilišta u Bijeloj, gdje su zabilježene visoke koncentracije teških metala i organskih zagađujućih materija. Stepen zagađenosti na otvorenom moru je manji zahvaljujući relativno velikoj dubini i dobrom miješanju voda.

Zahtjevi za savremenu i efikasnu zaštitu od iznenadnog zagađenja mora pretpostavljaju adekvatnu primjenu savremenih tehničko-tehnoloških procesa i opreme. To znači da se zaštita od zagađenja mora sprovoditi planski, na osnovu stručnog i naučnog sagledavanja opasnosti i procjene ugroženosti. **Imajući u vidu činjenicu da je Crna Gora opredijelila svoj razvoj na osnovama ekološke države, pitanje očuvanja Jadranskog mora kao njenog najvažnijeg ekološkog resursa dobilo je izuzetno važnu dimenziju.**

2.1 Institucionalni okvir

Terenska revizija je završena prije stupanja na snagu Uredbe o organizaciji i načinu rada državne uprave[22] čijim je stupanjem na snagu, u djelokrugu utvrđenom ovom Uredbom, nastavilo sa radom Ministarstvo održivog razvoja i turizma pod nazivom **Ministarstvo ekologije, prostornog planiranja i urbanizma**, dok je Ministarstvo saobraćaja i pomorstva nastavilo sa radom pod nazivom **Ministarstvo kapitalnih investicija.**

MSP u saradnji sa UPSUL, postavlja smjernice i uspostavlja regulatorni okvir za spremnost i reagovanje na izlivanje nafte iz brodskih izvora i odgovorno je za obezbjeđivanje odgovarajuceg nivoa spremnosti za borbu protiv ovih izlivanja u vodama pod jurisdikcijom Crne Gore.

[21] Nacionalna strategija integralnog upravljanja obalnim područjem Crne Gore, jun 2015
[22] "Sl. list CG", br. 118/20, 121/20, 001/21, 002/21, 029/21, 034/21 i 041/21.

U okviru **Uprave pomorske sigurnosti i upravljanja lukama, Odjeljenje zaštite mora od zagađenja sa brodova**[23] vrši poslove koji se odnose na zaštitu zagađenja mora sa brodova; sprovođenje Nacionalnog plana za hitno djelovanje u slučaju zagađenja mora sa brodova, praćenje i primjenu domaćih i međunarodnih propisa iz oblasti zaštite mora od zagađenja sa plovnih objekata; saradnju sa IMO kod sprovođenja međunarodnih ugovora i konvencija. Odjeljenje takođe vrši organizaciju aktivnosti sa REMPEK[24]. UPSUL je organ državne uprave koji se bavi stručnim i tehničkim poslovima iz oblasti utvrđivanja sposobnosti za plovidbu brodova i drugih plovnih i plutajućih objekata, vršenjem tehničkih pregleda i izdavanjem odgovarajućih svjedočanstava, uređivanjem i održavanjem pomorskih plovnih puteva, funkcionisanjem pomorske signalizacije i vršenjem poslova radio službe, u skladu sa međunarodnim i nacionalnim propisima. Vrši organizaciju i koordinaciju akcija traganja i spašavanja na moru kao i brigu o zaštiti mora od zagađenja sa brodova, i ima brojne zadatke i obaveze prema IMO konvencijama, preporukama i smjernicama,[25] a takođe ima i veliku odgovornost prema brodovima koji podižu njenu zastavu ili ulaze u njene luke, a ti su zadaci pet glavnih zadataka: Kontrola države zastave, lučka kontrola, potraga i spašavanje, sprečavanje zagađenja i navigacijske usluge. U UPSUL je zaposleno 56 službenika.[26]

Ministarstvo saobraćaja i pomorstva - Direktorat za pomorski saobraćaj i unutrašnju plovidbu - Direkcija za primjenu standarda zaštite mora od zagađenja i unutrašnje plovidbe - priprema nacrte prijedloga zakonskih i podzakonskih akata u oblasti pomorskog saobraćaja i unutrašnje plovidbe; daje mišljenja na zakonske predloge drugih nadležnih tijela, obavlja upravne i stručne poslove koji se odnose na izradu mišljenja i tumačenja o pravnim pitanjima u području pomorskog saobraćaja; priprema i učestvuje u izradi predloga međunarodnih ugovora iz područja prava mora, sigurnosti plovidbe, zaštite mora od zagađenja s pomorskih objekata, priprema akte o pristupanju međunarodnim ugovorima iz područja pomorskog saobraćaja, sigurnosti plovidbe i zaštiti mora od zagađenja s pomorskih objekata, prati i predlaže mjere za primjenu međunarodnih ugovora iz djelokruga Direkcije; prati i učestvuje u procesima usvajanja pravnih propisa Evropske unije u području pomorskog saobraćaja, učestvuje u izradi nacionalnih propisa kojima se osigurava primjena pravne tekovine Evropske unije, učestvuje u radu i sarađuje s tijelima i organizacijama Evropske unije u području pomorskog saobraćaja, učestvuje u radu Evropske agencije za sigurnost pomorske plovidbe,

[23] Uprava pomorske sigurnosti, je bila organ uprave u sastavu Ministarstva saobraćaja i pomorstva, ali je članom 20 Uredbe o organizaciji i načinu rada državne uprave propisano da je Uprava pomorske sigurnosti i upravljanja lukama organ uprave, dok je članom 63 propisano da Uprava pomorske sigurnosti i upravljanja lukama danom donošenja akta o unutrašnjoj organizaciji i sistematizaciji, preuzima od Lučke uprave i Uprave pomorske sigurnosti, koje su bile u sastavu Ministarstva saobraćaja i pomorstva, kao i tog ministarstva, državne službenike i namještenike koji su vršili preuzete poslove. Na sjednici Vlade od 09.05.2019. godine je utvrđen Pravilnik o unutrašnjoj organizaciji i sistematizaciji Uprave pomorske sigurnosti i upravljanja lukama.

[24] Regionalni Centar za hitne intervencije kod iznenadnog zagađenja mora sa plovnih objekata za područje Mediterana

[25] Skupština IMO-a usvojila je 2013. ključne rezolucije i dopune koje se odnose na obavezni sastav revizije Organizacije, otvarajući put šemi da stupi na snagu do 2016. Obavezna šema revizije smatra se ključnim alatima za procjenu stanja države članice uspješnosti u ispunjavanju svojih obaveza i odgovornosti kao države zastave, luke i obale prema odgovarajućim ugovorima o IMO-u.

[26] Na dan 27.11.2020. godine

učestvuje u radu međunarodnih organizacija, a posebno, Međunarodne pomorske organizacije, Međunarodne organizacije rada, tijela Barselonske konvencije, tijela IOPC Fonda, konferencija stranaka Konvencije Ujedinjenih naroda o pravu mora, Jadransko-jonske inicijative i drugih međunarodnih tijela iz područja pomorskog saobraćaja; izdaje odobrenja shodno Zakonu o moru i drugih zakona koji se odnose na pomorski saobraćaj.

U **Direkciji za Inspekcijski nadzor u pomorskom i unutrašnjem plovnom saobraćaju** - vrše se poslovi koji se odnose na: pripremu planova, uputstava i mišljenja vezana za inspekcijski nadzor sprovođenja zakona i drugih propisa; osigurava sposobnost za plovidbu, obavlja inspekcijski nadzor pomorskih objekata, inspekcijski nadzor luka, objekata sigurnosti plovidbe i bezbjedonosne zaštite luka otvorenih za domaći i međunarodni saobraćaj, te obavlja i druge poslove inspekcijskog nadzora u skladu s propisima i međunarodnim ugovorima iz oblasti pomorstva i drugim propisima, sa posebnim akcentom na obaveze koje proizilaze iz ratifikovanog Sporazuma Paris MoU iz 2015. godine, utvrđuje prioritete inspekcijskog nadzora, te prati ostvarivanje planova; redovni pregled čamaca za lične potrebe; vršenje inspekcijskog nadzora brodova u primjeni međunarodnih konvencija i drugih propisa, zakona i podzakonskih propisa Crne Gore iz oblasti sigurnosti i bezbjednosti plovidbe i zaštite mora od zagađenja sa plovnih objekata u lukama, unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Crne Gore i u unutrašnjim vodama Crne Gore, kao i izricanje mjera u skladu sa procedurama Paris MoU i nacionalnog zakonodavstva Crne Gore, i ažuriranje podataka u TETIS bazi podataka; vršenje nadzora nad primjenom ISM Pravilnika i ISPS Pravilnika za trgovačke brodove i luke, kao i nadzor nad Statutarnim svjedočanstvima brodova izdatih od strane države zastave i ostalih brodskih dokumenata.

Ministarstvo održivog razvoja i turizma (Direktorat za klimatske promjene i mediteranske poslove)[27] vrši poslove koji se odnose, između ostalog, na: sprovođenje politike održivog razvoja Crne Gore i sprovođenje politike integralnog upravljanja obalnim područjem u skladu sa Nacionalnom strategijom održivog razvoja Crne Gore, Nacionalnom strategijom integralnog upravljanja obalnim područjem Crne Gore i obavezama u kontekstu članstva u relevantnim tijelima Ujedinjenih Nacija[28], te obavezama u okviru usklađivanja sa politikama i propisima EU u oblasti zaštite morske sredine; izvještavanje o realizaciji Nacionalne strategije održivog razvoja Crne Gore, Nacionalne strategije integralnog upravljanja obalnim područjem Crne Gore i s njima povezanih dokumenata održivog razvoja.[29]

[27] Shodno Pravilniku o unutrašnjoj organizaciji i sistematizaciji Ministarstva održivog razvoja i turizma, broj: 101-1217/9 od 13.maja 2019. godine i Pravilniku o izmjenama i dopunama pravilnika o unutrašnjoj organizaciji i sistematizaciji Ministarstva održivog razvoja i turizma, broj: 01-771/13 od 8. maja 2020. godine

[28] Kao što su UN komisija za održivi razvoj, Mediteranska komisija za održivi razvoj, Mediteranski akcioni program u okviru Programa za životnu sredinu Ujedinjenih Nacija u vezi sa implementacijom Barselonske konvencije i pratećih protokola, i dr

[29] U Direktoratu je trenutno zaposleno 7 službenika, od kojih 3 u Direkciji za mediteranske poslove, 3 u Direkciji za klimatske promjene, jedna je generalni direktor. Od tri osobe u Direkciji za mediteranske osobe, jedna osoba (rukovodilac Direkcije) je na neplaćenom odsustvu od juna 2017. godine, dok su u Direkciji za klimatske promjene 2 osobe na porodiljskom odsustvu.

S tim u vezi, MORT je nadležno ministarstvo za sprovođenje Konvencije o zaštiti morske sredine i priobalnog područja Sredozemlja (Barselonske konvencije) koju je Crna Gora ratifikovala 2007. godine (Zakon o ratifikaciji Konvencije o zaštiti morske sredine i priobalnog područja Sredozemlja i četiri prateća protokola). Ovaj zakon, pored ratifikacije Konvencije, ratifikovao je i prateća četiri Protokola, među kojima je i Protokol o saradnji u sprječavanju zagađivanja Sredozemnog mora sa brodova i borbi protiv zagađivanja u slučaju udesa. Stoga je imenovani predstavnik MORT-a odnosno Direktorata za klimatske promjene i mediteranske poslove fokalna tačka (tkz. MAP FP)[30] za Crnu Goru za ovu konvenciju i vrši koordinaciju sa fokalnim tačkama koje su imenovane za svaki od protokola.

Agencija za zaštitu životne sredine – Agencija za zaštitu prirode i životne sredine vrši poslove koji se odnose na: organizovanje, planiranje i učestvovanje u monitoringu životne sredine u oblasti stanja ekosistema priobalnog mora, stanja biodiverziteta, buke u životnoj sredini, izvještavanje o stanju životne sredine, predlaganje mjera za smanjenje negativnog uticaja na životnu sredinu; izdavanje akta o uslovima zaštite prirode za potrebe izrade planova, osnova i programa; izradu Studije zaštite za proglašenje zaštićenog prirodnog dobra; izdavanje IPPC dozvola, izdavanje dozvola na osnovu zakona kojim se uređuje zaštita prirode; izdavanje dozvola za uvoz i izvoz hemikalija koje se nalaze na listi klasifikovanih supstanci, za uvoz i izvoz detergenata, za obavljanje djelatnosti prometa opasnih hemikalija, uvoz i izvoz biocidnih proizvoda; sprovođenje postupka strateške procjene uticaja i postupka procjene uticaja projekata na životnu sredinu; sprovođenje postupka utvrđivanja neposredne opasnosti od štete u životnoj sredini i odgovornosti za štetu u životnoj sredini; izdavanje saglasnosti na planove upravljanja otpadom; davanje mišljenja u procesu izdavanja dozvola; izradu programa praćenja kvaliteta tečnih goriva naftnog porijekla; sakupljanje podataka za ažuriranje LRTAP i GHG Inventara; izvještavanje prema međunarodnim organizacijama (Evropskoj agenciji za životnu sredinu, MedPOL-u (UNEP/MAP); izvršavanje međunarodnih ugovora iz nadležnosti ovog organa; pripremanje stručnih podloga za izradu propisa iz oblasti zaštite životne sredine; vođenje informacionog sistema u oblasti životne sredine; vođenje katastra zagađivača; davanje mišljenja o planskoj dokumentaciji i o mjerama zaštite prirode koje ti akti treba da sadrže; kao i druge poslove koji su joj određeni u nadležnost. AZŽS radi na unapređenju Programa monitoringa morskog ekosistema shodno međunarodnim obavezama, odnosno zahtjevima Direktive Evropske unije o morskoj strategiji i mediteranske Barselonske konvencije, a u skladu sa budžetskim mogućnostima, sprovođenju Direktive prema Evropskoj agenciji za životnu sredinu i drugim relevantim podregionalnim i regionalnim institucijama.[31]

MUP - Direktorat za vanredne situacije (DVS) - Glavni zadaci Direktorata za vanredne situacije Ministarstva unutrašnjih poslova su: koordinacija rada

[30] Predstavnici državnih institucija koji su zaduženi za Protokol o saradnji u sprječavanju zagađivanja Sredozemnog mora sa brodova i borbi protiv zagađivanja u slučaju udesa odnosno saradnju s Regionalnim pomorskim centrom za hitno reagovanje u slučaju iznenadnog zagađenja Sredozemnog mora (REMPEC) su predstavnici UPSUL i Agencije za zaštitu prirode i životne sredine.
[31]Informacija o stanju životne sredine u Crnoj Gori za 2019. godinu Agencija za zaštitu prirode i životne sredine Crne Gore, Podgorica, septembar, 2020. godina

učesnika sistema zaštite i spašavanja u vezi organizacije, planiranja, pripreme i sprovođenja mjera i aktivnosti na smanjenju rizika od katastrofa; praćenje i analiziranje stanja u oblasti zaštite i spašavanja; osposobljavanje i usavršavanje pripadnika jedinica civilne zaštite, specijalističkih i dobrovoljnih jedinica, kao i nadzor u pogledu funkcionisanja i opremanja operativnih jedinica za zaštitu i spašavanje; obavještavanje i uzbunjivanje građana u slučaju nastanka katastrofa, elementarnih nepogoda, tehničko-tehnoloških i drugih nesreća.

Uprava policije, Sektor granične policije, Regionalni centar granične policije ″**Jug**″. U Regionalnim centrima granične policije vrše se poslovi koji se odnose na: nadzor i granične provjere radi zaštite nepovredivosti državne teritorije Crne Gore; zaštitu života i zdravlja ljudi; otkrivanje i sprečavanje krivičnih djela, prekršaja i pronalaženja i hvatanja njihovih izvršilaca; prikupljanje informacija i izvještavanje o stanju i događajima na državnoj granici i u dubini teritorije; saradnju i razmjene informacija od značaja za suzbijanje i sprečavanje svih oblika prekograničnog kriminala sa graničnim službama susjednih država; održavanje stabilnog JRM-a u graničnom području; procjene stanja bezbjednosti u zoni nadležnosti; otklanjanje i sprečavanje drugih aktivnosti i radnji kojima se ugrožava javna bezbjednost; pružanje asistencija privrednim i društvenim subjektima u graničnom području…Poslovi regionalnog centra organizuju se kroz uže organizacione jedinice – stanice granične policije I i II kategorije i jedinice granične policije.

Uprava za ugljovodonike je samostalni organ državne uprave koji vrši upravne i stručne poslove iz oblasti istraživanja i proizvodnje ugljovodonika. Nadležnosti Uprave za ugljovodonike[32] su: priprema stručnih osnova za donošenje propisa za primjenu ovog zakona; priprema stručnih predloga za određivanje blokova za istraživanje i proizvodnju ugljovodonika; priprema javnog poziva za dodjelu ugovora o koncesiji i sprovođenje postupaka za dodjelu ugovora o koncesiji; priprema nacrta ugovora o koncesiji; davanje saglasnosti na radni program istraživanja i program bušenja, odnosno planove bušotina; davanje saglasnosti na program razvoja i proizvodnje, verifikacije ležišta, plan prestanka aktivnosti proizvodnje i deinstalacije postrojenja; vođenje evidencije zaključenih ugovora o koncesijama; prikupljanje i upravljanje podacima i dokumentacijom u vezi sa istraživanjem i proizvodnjom ugljovodonika; davanje odobrenja za testiranje i proizvodnju ugljovodonika; odobravanje bušotine ili promjene pravaca bušotine; vršenje kontrole izvršavanja obaveza preuzetih ugovorom o koncesiji i druge poslove u skladu sa ovim zakonom.

JP MORSKO DOBRO je osnovano u skladu sa Zakonom o morskom dobru **Odlukom o osnivanju javnog preduzeća za upravljanje morskim dobrom,**[33] sa zadatkom da obezbijedi zaštitu i unapređenje korišćenja morskog dobra, upravljanje morskim dobrom, zaključivanje ugovora o korišćenju morskog dobra, izgradnju i održavanje infrastrukturnih objekata za potrebe morskog dobra.

Zavod za hidrometeorologiju i seizmologiju vrši poslove koji se odnose na: osmatranje i mjerenje meteoroloških, hidroloških, ekoloških i agrometeoroloških parametara; analiziranje, obradu i arhiviranje izmjerenih i osmotrenih parametara;

[32] Shodno Zakonu o istraživanju i proizvodnji ugljovodonika ("Sl. list CG", br. 41/10, 40/11, 62/13
[33] "Sl. list RCG", br. 025/92

davanje podataka iz oblasti meteorologije, hidrologije, ekologije i agrometeorologije; davanje podataka, informacija i studija za potrebe pomorskog saobraćaja, izvršavanje međunarodnih obaveza u oblasti meteorologije i hidrologije i kontrole kvaliteta vazduha, voda, hidrografsko-topografske premjere na moru i unutrašnjim plovnim putevima; projektovanje, izradu, izdavanje i održavanje službenih navigacijskih karata, publikacija u skladu sa standardima i preporukama Međunarodne hidrografske organizacije (IHO) i Međunarodne pomorske organizacije (IMO); arhiviranje i održavanje originala hidrografsko-topografskih premjera; izradu i distribuciju navigacijskih karata i uređivanje publikacija iz oblasti hidrografije; prikupljanje, obradu i razmjenu hidrografskih i navigacijskih obavještenja radi održavanja u ažurnom stanju službenih navigacijskih karata i publikacija, kao i objavljivanje izmjena i dopuna tih podataka u "Oglasu za pomorce"; obavljanje poslova Nacionalnog koordinatora u prikupljanju, obradi i prosljeđivanju pomorskih bezbjednosnih informacija (MSI), u skladu sa preporukama Međunarodne hidrografske organizacije (IHO) i Međunarodne pomorske organizacije (IMO); organizovanje mreže stalnih i povremenih stanica na moru i obali za prikupljanje hidrografskih podataka; nadzor pouzdanosti mjernih metoda iz područja hidrografske djelatnosti; Područje mora pod jurisdikcijom države pokriveno je sa šest karata, a Institut izdaje ENC za vode pod jurisdikcijom Zavod je dužan je da promjene iz stava 5 člana 8 Zakona o sigurnosti pomorske plovidbe objavi kao pomorska upozorenja na osnovu kojih se ažuriraju navigacione karte (štampane i elektronske) i publikacije.

Centar za ekotoksikološka ispitivanja "CETI" doo Podgorica, osnovan je Odlukom Vlade CG[34] kao društvo sa ograničenom odgovornošću " Društvo se osniva kao jednočlano društvo na neodređeno vrijeme. Pretežna djelatnost Društva je tehničko ispitivanje i analize, koja obuhvata naročito: ekotoksikološka i ispitivanja kvaliteta (fizičko hemijska ispitivanja i ispitivanje sadržaja radionuklida) svih segmenata životne sredine (vode, vazduha, zemljišta, sedimenta, mora...); ispitivanje bezbjednosti hrane i zdravstvene ispravnosti predmeta opšte upotrebe (fizičko hemijska ispitivanja i ispitivanje sadržaja radionuklida); dozimetrijska mjerenja,osiguranje i kontrola kvaliteta (QA/QC); ispitivanje otpadnih gasova – emisija; ispitivanje radne sredine, (komfor-mikroklimatski uslovi, hemijske i fizičke štetnosti); pripremu i izradu akta o procjeni profesionalnih rizika zaposlenih sa predlogom mjera za njihovo otklanjanje; ispitivanje vještačkih đubriva; ispitivanje pesticida; toksikološke analize biološkog materijala; kategorizaciju otpada;ispitivanje buke i vibracije u radnoj i životnoj sredini; izradu toksikoloških studija, analiza i programa za potrebe državnih organa, naučno istraživačkih ustanova, privrednih društava i drugih subjekata. Osnovni kapital Društva iznosi 1.451.210,51 € i čine ga pokretne i nepokretne stvari, novčana sredstva i druga imovinska prava preuzeta od Javne ustanove "Centar za ekotoksikološka ispitivanja Crne Gore" - Podgorica. Društvo se finansira iz: sredstava ostvarenih pružanjem usluga iz okvira djelatnosti Društva i drugih izvora u skladu sa zakonom.

[34] Odluka o osnivanju društva sa ograničenom odgovornošću "Centar za ekotoksikološka ispitivanja" – Podgorica ("Sl. list CG", br. 039/12 i 036/13).

2.2 Tok postupka

Četiri su osnovna načela za pripremu reagovanja na bilo koji hazard: spriječiti, pripremiti se, odgovoriti i oporaviti se. Budući da je nemoguće unaprijed definisati stvarni hitni događaj, dobar okvir odgovora bit će skalabilan (sposoban za rješavanje različitih slučajeva), fleksibilan (sposoban odgovoriti na promjenjive uslove) i prilagodljiv. Uz to, implementirana sposobnost reagovanja mora biti zasnovana na osnovu stvarne procjene potencijalnih rizika. Sve faze dobrog sistema odgovora zasnivaju se na pet ključnih principa gdje svi nivoi vlasti, privrede i drugi učesnici trebaju biti u komunikaciji i biti:

• Aktivni učesnici u planiranju događaja ili odgovoru na njega;
• Incidente treba rješavati na najnižem nivou, ali trebaju biti dostupni dodatni resursi u slučaju potrebe (*složeni odgovor*),
• Mora se osigurati da sistem odgovora reaguje na promjene okolnosti tokom incidenta - (*fleksibilne i prilagodljive operativne mogućnosti*),
• Moraju postojati organizacione strukture koje omogućavaju rad svim učesnicima zajedno, uspješno dok ispunjavaju svoje individualne obaveze tokom odgovora (*jedinstvo napora putem objedinjene naredbe*),
• Incidenti se brzo razvijaju i odlučujuće je da akcija bude utemeljena na uspješnom planiranju i komunikaciji, što utiče na ograničavanje nepovoljnih ishoda (spremnost *za djelovanje*).

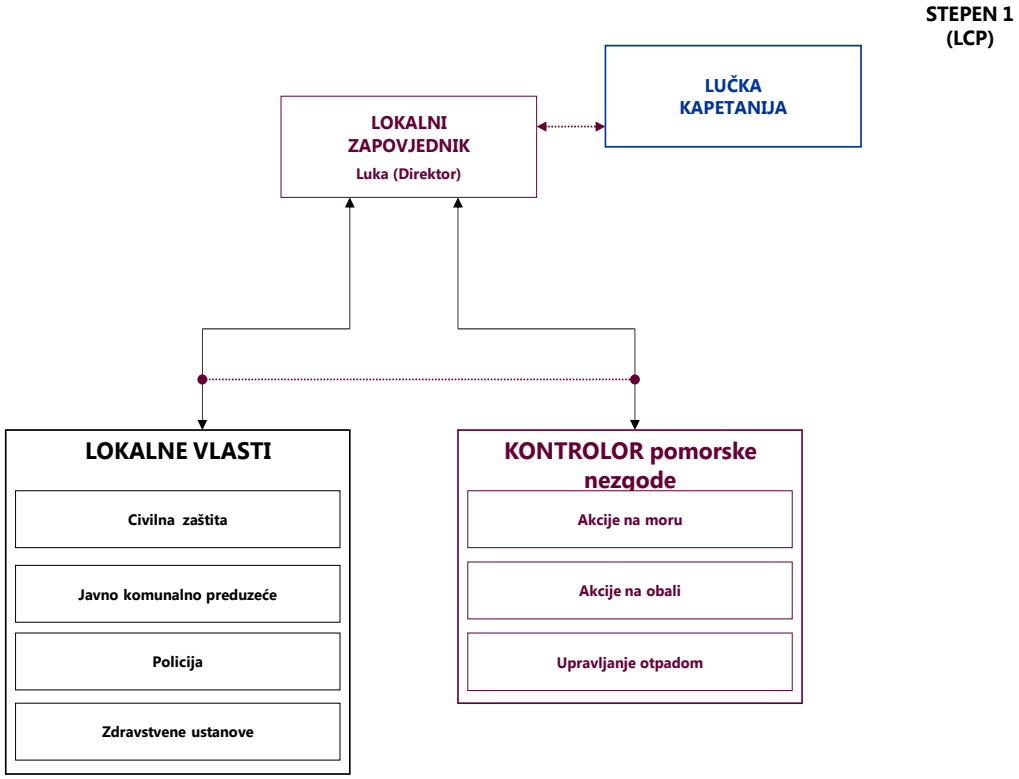


Šta znaci nafta u moru, jasno ilustruju sljedeći podaci: samo 8 grama nafte dovoljno je da zagadi 1m3 mora. Jedan m3 ispuštene nafte iscrpljuje kiseonik iz 400.000 m3 mora.[35]

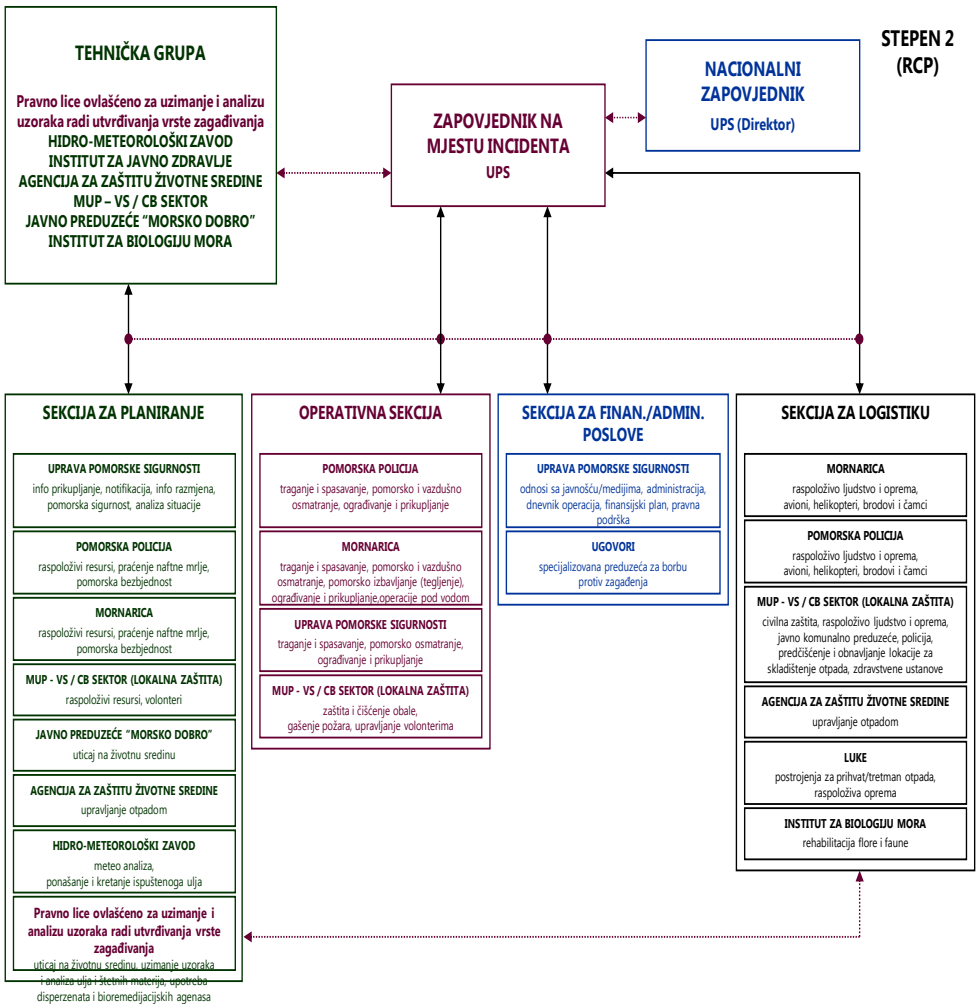
Organizaciona šema djelovanja (organizacioni tok) u slučaju iznenadnog zagađenja mora u Nacionalnom planu za hitno reagovanje u slučaju zagađivanja mora sa plovnih objekata prikazana je kroz dijagrame koji predstavljaju komandnu i upravnu strukturu nacionalnog sistema za reagovanje koji predviđa tri stepena reagovanja, čija šema je prikazana u nastavku.

Kontrolor pomorske nezgode (na Stepenu 1), i Zapovjednik (na Stepenu 2 i Stepenu 3) odgovorni su za brzu procjenu situacije na osnovu dobijenih informacija koje su im dostavljenje u prvom izvještaju o izlivanju, kao i za hitno obaviještavanje Nacionalnog zapovjednika o rezultatima takve procjene.

[35] https://www.itopf.org/fileadmin/data/Documents/TIPS%20TAPS/TIP_13_Effects_of_Oil_Pollution_on_the_Marine_Environment.pdf

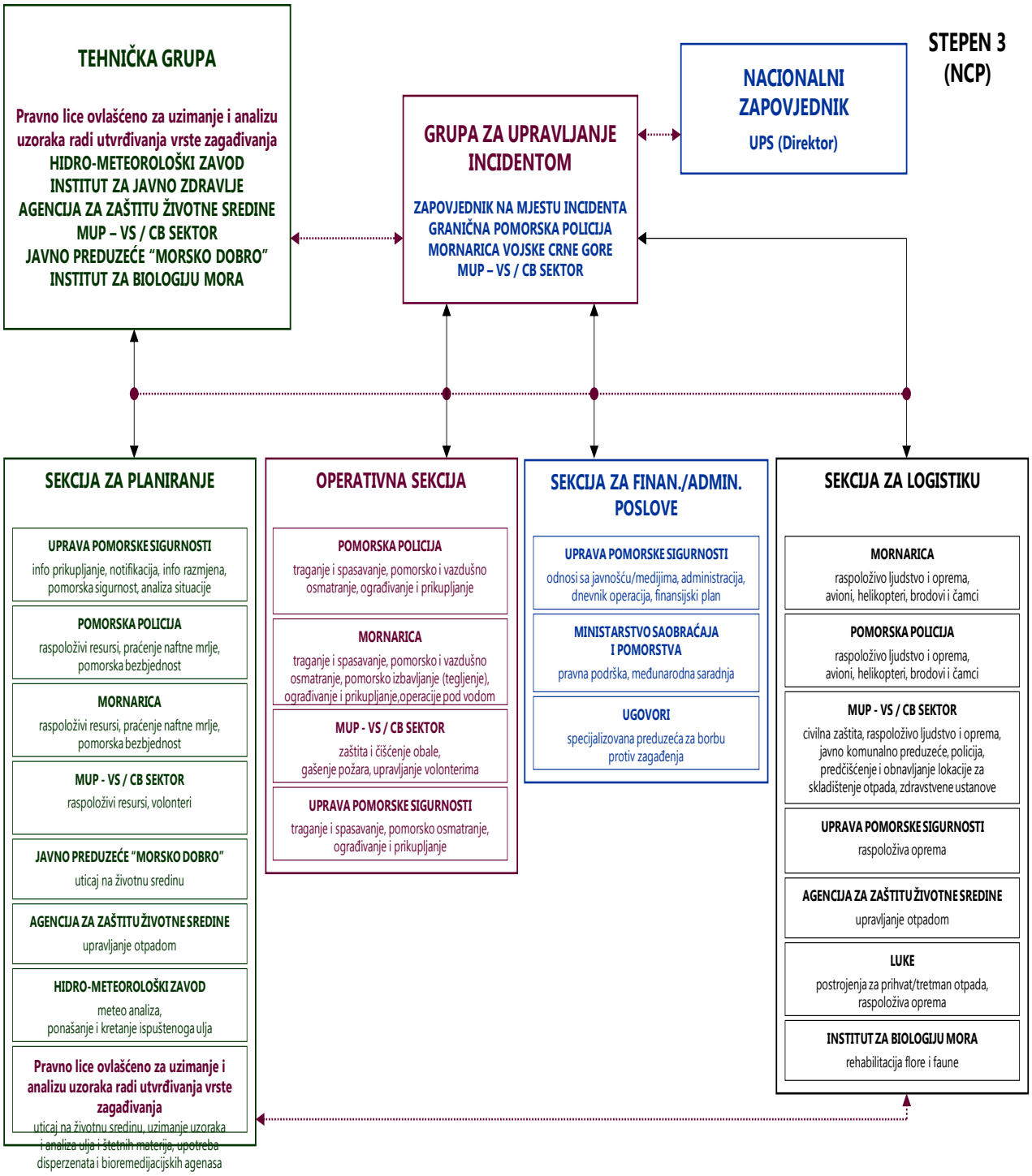


Dijagram 1: Šema djelovanja na Stepenu 1



Dijagram 2: Šema djelovanja na stepenu 2

U slučaju zagađivanja mora koje zahtijeva reagovanje na nacionalnom nivou, (stepen 3) Nacionalni zapovjednik formira Grupu za upravljanje pomorskom nezgodom, koju čine: zapovjednik, predstavnik Granične pomorske policije, predstavnik Mornarice Vojske Crne Gore, predstavnik Ministarstva unutrašnjih poslova nadležan za vanredne situacije i civilnu bezbjednost. Tehnička grupa je savjetodavno tijelo Nacionalnog zapovjednika i Grupe za upravljanje pomorskom nezgodom. Organ uprave formira Tehničku grupu koju čine predstavnici: Hidrometeorološkog zavoda Crne Gore; Instituta za javno zdravlje; Agencije za zaštitu životne sredine; Instituta za biologiju mora; Pravnog lica ovlašćenog za uzimanje i analizu uzoraka radi utvrđivanja vrste zagađivanja.



Dijagram 3: Šema djelovanja na stepenu 3

3. UTVRĐENO ČINJENIČNO STANJE I NALAZI REVIZIJE

3.1 Strateško-pravni okvir

Pomorstvo je od početka svoje istorije bilo međunarodna djelatnost, tako da karakteristikama pomorskog prava, a to su univerzalnost, partikularnost i autonomnost, i polazeći od aktuelnog stanja stvari, a vezano za metode njegovog donošenja, kako u oblasti javnog, tako i privatnog pomorskog prava, treba, svakako, dodati njegov izrazito međunarodni karakter. Posebna je međunarodna dimenzija pomorstva i njegova izuzetna dinamika u tehnološkoj, pravnoj, ekonomskoj, političkoj, organizacionoj sferi na globalnom planu, tako da i velike pomorske države moraju stalno da se prilagođavaju tim promjenama i usklađuju svoje partikularne interese sa njima. To je posebno važno za veoma male države, poput Crne Gore, koja bi trebala da konstantno prati što se događa u svjetskom pomorstvu, uključujući pomorsko pravo, primjenjujući međunarodne konvencije i usklađujući svoje pravne norme i pomorsku politiku sa zahtjevima međunarodnog okruženja, istovremeno promovišući svoje posebne interese.[36]

3.1.1 Međunarodne konvencije

Međunarodne konvencije koje se bave pomorskom sigurnošću i sprječavanjem zagađenja sa plovila:

- International Convention on Load Lines, 1966 (LL 1966);
- Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines, 1966;
- International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS 1974);[37]
- International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as amended by the Protocols of 1978 and 1997 relating thereto (MARPOL) and its Annexes;[38]
- International Convention on Standards of Training, Certification and Watch keeping for Seafarers, 1978 as amended in 1995 (STCW 1995);
- Convention for the Protection of the Marine Environment and the Coastal Region of the Mediterranean Barcelona Convention;
- Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 (COLREG 1972),[39] as amended;
- International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969 (TONNAGE 1969);

[36] Pomorsko pravo, 2019, prof. dr Borislav V. Ivošević i prof. dr Časlav Pejović

[37] Konvencija SOLAS propisuje standarde i osigurava odgovarajuće odredbe sigurnosti za brodove i njihove posade. Ova konvencija predviđa zahtjeve za konstrukciju i opremu brodova te navigacijske postupke.

[38] MARPOL konvencija je najopsežnija međunarodna inicijativa s ciljem smanjenja zagađenja mora. Konvencija prezentuje standarde za ispuštanje pet (5) vrsta zagađujućih tvari: ugljovodonike, štetne tečnosti, opasne tvari u zapakovanim proizvodima, otpadne vode, i otpad. Ova konvencija takođe određuje zahtjeve u cilju umanjenja rizika od iznenadnih zagađenja mora koja se mogu dogoditi s brodova te postavlja zahtjeve za upravljanjem otpadom na brodu. Posebno važan element konvencije je koncept „posebnih područja“ kroz koji su pojedina morska područja prepoznata kao područja od visoke ekološke važnosti.

[39] COLREGS se često naziva kao „pravila na cesti“, propisuje zahtjeve u navigaciji i sigurnom upravljanju svim vrstama brodova kao i zahtjeve za izbjegavanje sudara na moru.

- International Convention on the Control of Harmful Antifouling Systems on Ships (AFS), 2001;
- International Convention for the Control and Management of Ship's Ballast Water and Sediments (BWM), 2004;
- Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009;
- Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter(LC), 1972 (and the 1996 London Protocol);
- ILO Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (No. 147), and the Protocol of 1996 relating thereto.

Međunarodne konvencije za borbu protiv zagađenja

- International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation, 1990 (OPRC);[40]
- Protocol on Preparedness, Response and Co-operation to Pollution Incidents by Hazardous and Noxious Substances 2000 (OPRC-HNS Protocol);
- International Convention relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties, 1969 (INTERVENTION 1969) and its Protocol relating to Intervention on the High Seas in Cases of Pollution by Substances other than Oil, 1973 (INTERVENTION PROTOCOL 1973);
- International Convention on Salvage, 1989 (SALVAGE 1989); and
- Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007.

Međunarodne konvencije o odgovornosti i naknadi štete od zagađenja:

- International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992 (CLC 1992);
- International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992 (FUND 1992);
- Protocol on the Establishment of a Supplementary Fund for Oil Pollution Damage, 2003;
- Protocol of 1996 to amend the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976;
- International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001; and
- International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea (HNS), 1996 (and its 2010 Protocol).[41]

REMPEC svoj doprinos daje kroz razne teme koje obrađuje u kontekstu Barselonske konvencije i njenih sedam (7) protokola, uz podršku drugih komponenata UNEP/MAP, dok na međunarodnom nivou pruža pomoc mediteranskim obalnim državama u ratifikaciji, transponovanju i sprovođenju međunarodnih pomorskih konvencija koje se odnose na sprječavanje, pripravnost i odgovor na zagađenje mora brodovima, posebno onih koje je usvojila

[40] Konvencija OPRC 90 precizira i utvrđuje obaveze država potpisnica u kreiranju i održavanju međusobnih interventnih sporazuma. Konvencija između ostalog utvrđuje i odredbe za: planove intervencija za brodove, naftne platforme i luke, izvještaje i procedure obavještavanja, uspostavljanje nacionalnih i regionalnih timova pripravnosti i intervencije, olakšavanje za međunarodnu saradnju i međusobnu pomoć, razmjenu informacija.
[41] Izvor: REMPEC

Međunarodna pomorska organizacija (IMO). Saradnja Crne Gore sa susjednim državama i širim međunarodnim okruženjem regulisana je potpisanim konvencijama. Zakonodavstvo EU, u predmetnoj oblasti oblasti je od izuzetnog značaja ne samo za države članice, već i za sve zemlje koje namjeravaju da postanu njene članice.

	MNE
Barcelona Convention	
Emergency Protocol, 1976	
Prevention and emergency protocol, 2002	
OPRC, 1990	
OPRC-HNS Protocol, 2000	
CLC 1992	
FUND 1992	
1996 HNS Convention	
Bunker Convention, 2001	
LLMC Protocol 96	
Wreck Removal Convention, 2007	
LLMC 1976	
SALVAGE 1989	
INTERVENTION Protocol 1973	
INTERVENTION 1969	
FUND Protocol 2003	
Offshore Protocol	
LC 1972	
LC Protocol 1996	
AFS 2001	
SOLAS 74	
SOLAS Protocol 78	
SOLAS Protocol 88	
Load Line 1966	
Load Line Protocol 1988	
TONNAGE 69	
COLREG 72	
STCW 78	
UNCLOS	
BMW 2004	
MARPOL Annex I & Annex II	
MARPOL Annex III	
MARPOL Annex IV	
MARPOL Annex V	
MARPOL Annex VI	

Tabela 1: Međunarodne konvencije (zeleno–CG ratifikovala, crveno-CG nije ratifikovala)

Revizijom je utvrđeno da ne postoji objedinjena baza podataka o ratifikovanim konvencijama[42], dok su neratifikovane OPRC[43], 1990, OPRC-HNS Protocol, 2000, 1996 HNS Convention, LLMC Protocol 96, Wreck Removal Convention, 2007, LLMC 1976, Offshore Protocol.

Zakonom o ratifikaciji konvencije o zaštiti morske sredine i priobalnog područja Sredozemlja i četiri prateća protokola,[44] ratifikovana je **Barselonska konvencija** sa četiri prateća protokola:

- Protokol o saradnji u sprječavanju zagađivanja Sredozemnog mora sa brodova i borbi protiv zagađivanja u slučaju udesa;
- Protokol o zaštiti Sredozemnog mora od zagađivanja iz kopnenih izvora i kopnenih aktivnosti;
- Protokol o područjima pod posebnom zaštitom i biodiverzitetu Sredozemlja;
- Protokol o prevenciji zagađivanja Sredozemnog mora putem prekograničnih kretanja opasnih otpada i njihovog odlaganja.

Članom 14 navedenog zakona, definisano je da će strane ugovornice donijeti zakonske propise u oblasti zaštite sredine u skladu sa Konvencijom i protokolima.

Zakonom o potvrđivanju protokola o integralnom upravljanju priobalnim područjem sredozemlja,[45] ratifikovan je peti protokol.

Revizijom je utvrđeno da CG još uvjek nije ratifikovala dva protokola Barselonske konvencije i to Protokol o sprječavanju i otklanjanju zagađivanja Sredozemnog mora usljed potapanja otpadnih i drugih materija sa brodova i vazduhoplova ili spaljivanjem na moru (*Dumping Protocol*, 1976, dopunjen i izmijenjen 1995. g.) i Protokol o zaštiti Sredozemnog mora od zagađenja koje proizilazi od istraživanja i iskorišćavanja epikontinentalnog pojasa, morskog dna i morskog podmorja (u daljem tekstu Offshore protokol).

Cilj **Okvirne direktive o morskoj strategiji Evropske unije** (Marine Strategy Framework Directive)[46] je efikasnija zaštita morskog okruženja.[47] U Direktivi se zahtijeva regionalna koordinacija među državama članicama EU i podstiče saradnja s trećim zemljama.[48] Zbog prekogranične prirode mora, određenim pritiscima i ekosastavima je vrlo teško upravljati isključivo na nivou država EU.

---

[42] Iz Ministarstva pomorstva i saobraćaja je DRI dostavljen spisak ratifikovanih konvencija

[43] OPRC konvencija predviđa stvaranje širokog okvira za međunarodnu saradnju i uzajamnu pomoć u suzbijanju zagađenja mora uljem većih razmjera. Propisuje i obavezu država da uspostave sistem za reagovanje na zagađenja, da usvoje Nacionalni plan za hitno reagovanje i posjeduju opremu za reagovanje ukoliko do zagađenja mora uljem dođe. Protokol iz 2000. godine reguliše istu oblast u slučaju zagađenja mora opasnim i štetnim materijama.

[44] ("Službeni list Republike Crne Gore", br. 064/07 od 22.10.2007)

[45] ("Službeni list Crne Gore - Međunarodni ugovori", br. 016/11 od 15.12.2011)

[46] Direktiva 2008/56/EZ Evropskog parlamenta i Vijeća iz 2008. o uspostavljanju okvira za djelovanje EU u području politike morskog okruženja (Okvirna direktiva o pomorskoj strategiji) (SL L 164, 25.6.2008., str. 19.).

[47] Komisija je također izradila set detaljnih kriterijuma i metodoloških standarda kako bi pomogla državama članicama da primjene Okvirnu direktivu o morskoj strategiji. Oni su revidirani 2017. godine dovodeci do nove Odluke Komisije o dobrom stanju životne sredine.

[48] Konačna dogovorena karta morskih regija i podregija iz Direktive dostupna je na https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/europe-seas#tab-gis-data

Vijeće za opšte poslove naglasilo je da je međusobna saradnja država članica i regija koje dijele morski bazen, te po potrebi saradnja s trećim zemljama, ključni element uspjeha Direktive.[49] U Direktivi se navodi da regionalna konvencija o moru[50] može činiti temelj za takvu saradnju. Regionalne konvencije o moru u većini slučajeva su dobra platforma za sprovođenje zajedničke strategije za sprovođenje Direktive i podupiru saradnju i dogovor s trećim zemljama u pogledu djelovanja i ciljeva, a pored toga bi primile znatna tehnička i finansijska sredstva od EU-a za razvoj svojih programa rada. Važno je istaknuti da te konvencije integrišu i mjere susjednih zemalja (koje nisu članice EU-a) i pridonose izgradnji kapaciteta.

Kako je to nedavno potvrđeno Agendom Ujedinjenih nacija za održivi razvoj do 2030. godine[51], pristup utemeljen na ekosistemima ključan je za cilj održivog razvoja br. 14. „**Održivim upravljanjem čuvati okeane, mora i morske resurse”**. Na nivou morskog bazena, u kombinaciji s Direktivom bliska regionalna saradnja država članica u okviru relevantnih regionalnih konvencija o moru pridonosi koordinaciji regionalnog sprovođenja i procjene ciljeva održivog razvoja povezanih s morem. Krajnji je cilj da EU napreduje prema učinkovitijoj, usklađenijoj i troškovno učinkovitijoj zaštiti životne sredine mora.[52]

Evropski savjet je (European Council of 13-14 December 2012) zatražio od Evropske komisije da predstavi novu **Strategiju EU za Jadransko-Jonski region (EUSAIR**) prije kraja 2014 nadovezujuci se na lekcije naučene i iskustva iz Strategije EU za region Baltičkog mora i Strategije EU za Dunavski region, Komisija je 17. juna 2014.g. usvojila **Saopštenje o strategiji EU za Jadranski i Jonski region,** (Communication on the EU Strategy for the Adriatic and Ionian region,) praceno akcionim planom (Action Plan) **Strategija uključuje Pomorsku strategiju za Jadransko i Jonsko more**,[53] (Maritime Strategy for the Adriatic and Ionian Seas) koju je Komisija usvojila 30. novembra 2012. Strategiju je odobrilo Vijeće za opšte poslove 29. septembra, a potom i Evropsko vijeće 24. oktobra 2014. Evropska komisija koordinira naporima Strategije EU za Jadransko-Jonski region. Evropska komisija je u septembru 2020. usvojila treći dvogodišnji izveštaj, o sprovođenju Strategije za Jadransko-Jonski region (EUSAIR).[54]

EU je u 2014.g. usvojila zakon koji garantuje sredstva za rad Evropske agencije za pomorsku sigurnost (EMSA) u borbi protiv zagađenja na moru za period 2014.-2020.g. Uredba (EU) br. 911/2014 Evropskog parlamenta i Vijeća od 23. jula 2014.g o višegodišnjem finansiranju djelovanja Evropske agencije za pomorsku sigurnost u području odziva na zagađenje mora s brodova te naftnih i

[49] 2973. sastanak Vijeća za opšte poslove, Bruxelles, 2009., i sastanak Vijeća za životnu sredinu, Bruxelles, 2009.).

[50] Konvencijom o zaštiti morskog okruženja i obalnog područja Sredozemlja (Barselonska konvencija – UNEP-MAP)

[51] Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development (Promijeniti svijet: program održivog razvoja do 2030.)

[52] IZVJEŠTAJ KOMISIJE EVROPSKOM PARLAMENTU I VIJEĆU o sprovođenju Okvirne direktive o pomorskoj strategiji (Direktiva 2008/56/EZ), Bruxelles, 25.6.2020. COM(2020) 259 final eng - REPORT FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT AND THE COUNCIL on the implementation of the Marine Strategy Framework Directive (Directive 2008/56/EC)

[53] Obrazovana je RG za sprovođenje Strategije EU za Jadransko-Jonski region (EUSAIR), Rješenjem br.01-004-908/20-990, od 25.06.2020.g. Kancelarije za evropske integracije

[54] Evropska komisija koordinira naporima Strategije EU za Jadransko-Jonski region. Za vijesti i informacije o aktivnostima i napretku Strategije koju su pripremile različite zainteresovane strane, posjetite namjensku veb stranicu EUSAIR-a na www.adriatic-ionian.eu

plinskih postrojenja. EMSA je osnovana kako bi se osigurao visok stepen sigurnosti na moru te spriječilo i rješavalo zagađenje s brodova, kao što su curenje nafte i opasnih materija. Ovlašćenja EMSA-e su 2013. godine proširena i obuhvaćaju zagađenja iz naftnih i plinskih postrojenja. U uredbi se navodi da postojanje EMSA-e ne oslobađa države od njihove odgovornosti da uspostave odgovarajuće mehanizme.[55] Pogođene države pomoć od EMSA-e traže putem Mehanizma EU-a za civilnu zaštitu. EMSA također podstiče države koje nisu članice EU-a, a dijele regionalni akvatorij s EU-om na ujedinjenje informacija o njihovim brodovima i opremi te pružanje podataka o njihovim mehanizmima djelovanja i sposobnostima.[56]

3.1.2. Nacionalno zakonodavstvo

Ustav Crne Gore[57] u članu 23 definiše da svako ima pravo na blagovremeno i potpuno obavještavanje o stanju životne sredine, na mogućnost uticaja prilikom odlučivanja o pitanjima od značaja za životnu sredinu i na pravnu zaštitu ovih prava. Svako je, a posebno država, obavezan da čuva i unapređuje životnu sredinu.

CG vrši nadzor (monitoring), spasavanje (rescue) i reagovanje (response) kao Država-obala (coastal State), inspekciju domaćih i stranih plovnih objekata kao Država-luka (port State), tehničkog pregleda plovnih objekata pod zastavom CG kao Država-zastava (flag State).

CG je donijela **Nacionalnu strategiju za transpoziciju, implementaciju i primjenu pravne tekovine EU u oblasti životne sredine i klimatskih promjena.**[58] Donijeta je i **Nacionalna strategija biodiverziteta sa Akcionim planom za period 2016-2020** koja predstavlja ključni dokument u zaštiti prirode kojim se određuju dugoročni ciljevi i smjernice očuvanja biološke i prirodne raznovrsnosti. **Nacionalna strategija za klimatske promjene do 2030. godine,** usvojena je 2015. godine.

Nacionalna strategija za vanredne situacije[59] ima za cilj uspostavljanje državnog odnosa prema svim vrstama nesreća i organizovanog djelovanja državnih i drugih institucija za efikasno reagovanje u slučaju različitih vrsta prirodnih, tehničko-tehnoloških i drugih nesreća. Shodno globalnim ciljevima i prioritetima Sendai okvira za smanjenje rizika od katastrofa 2015-2030[60] preduzete su aktivnosti na nacionalnom i lokalnom nivou, što je rezultiralo usvajanjem **Strategije za smanjenje rizika od katastrofa sa Akcionim planom za sprovođenje iste**

[55] Sredstva EMSA ulaže u: specijalizovane brodove i opremu koji moraju biti u pripravnosti i pomoć na poziv i satelitske slike i opremu za otkrivanje zagađenja i pomoć pri planiranju rješavanja istog. Glavni zadataci EMSA-e su: saradnja i pružanje EK i državama EU-a tehničke i naučne pomoći u borbi protiv zagađenja, analiza i širenje najboljih praksi i stručnosti, koordinacija njezinih aktivnosti s postojećim regionalnim sporazumima o saradnji, održavanje Evropskog sistema za satelitsko praćenje naftnih mrlja (Cleanseanet) koji omogućava rano uočavanje zagađenja i identifikaciju brodova ili naftnih i plinskih postrojenja odgovornih za zagađenje.

[56] Uredba se primjenjuje od 1.01.2014. do 31. 12. 2020. SL L 257, 28.8.2014., str. 115.-120

[57] "Službeni list Crne Gore", br. 001/07, 038/13

[58] Vlada Crne Gore je predmetnu strategiju usvojila u julu 2016. godine

[59] Strategiju je usvojila Vlada Crne Gore u decembru 2006. godine

[60] Sendai Framework for Disaster Risk Reduction 2015–2030) vidi: https://www.unisdr.org/files/43291_sendaiframeworkfordrren.pdf

za period 2018-2023[61], u kojem su identifikovani dominantni hazardi u Crnoj Gori, na nacionalnom i lokalnom nivou.[62]

Vlada je u julu 2016. donijela **Nacionalnu strategiju održivog razvoja s Akcionim planom do 2030. (NSOR 2030).** Ovim strateškim dokumentom definisani su strateški ciljevi i mjere koji, između ostalog, postavljaju osnov za sprovođenje MSFD i Direktive o planiranju morskog područja. Usklađivanje nacionalnog zakonodavnog i strateškog okvira sa zahtjevima MSFD i Direktive (EU) 2017/845 kojom se mijenja i dopunjuje MSFD u pogledu indikativnih lista elemenata koji treba da budu uzeti u obzir za pripremu morskih strategija, zahtijeva obezbjeđivanje značajnih finansijskih sredstava s obzirom na nedostatak podataka o stanju morske sredine i opreme za sprovođenje potrebnih istraživanja za utvrđivanje početnog stanja morske sredine. Kao što se i zahtijeva u MSFD i povezanoj Odluci, regionalna saradnja je od suštinskog značaja za njenu efektivnu primjenu. Stoga, saradnja sa UNEP/MAP s ciljem primjene integrisanog programa monitoringa i procjene (IPMP) Barselonske konvencije ima krucijalnu važnost u sprovođenju primjene MSFD (ovim strateškim dokumentom CG je u potpunosti integrisala Agendu održivog razvoja do 2030.g.)

Donijeta je i Nacionalna strategija integralnog upravljanja obalnim područjem Crne Gore[63], kao i **Nacionalni Akcioni Plan** za sprovođenje protokola vezanog za zagađenje sa kopna (LBS) i njegovih regionalnih planova u okviru strateškog akcionog plana za mediteran (SAP-MED) radi postizanja dobrog ekološkog statusa vezanog za EcAp ekološke ciljeve.[64] Donijet je Prostorni plan posebne namjene za obalno područje Crne Gore. [65]

Donijeta je Strategija zaštite od jonizujućih zračenja, radijacione sigurnosti i upravljanja radioaktivnim otpadom za period 2017 - 2021. godine s Akcionim planom za period 2017-2021. godine, u kojoj je detaljno opisano da se potencijalni akcident sa radioaktivnim materijalima na moru može desiti prilikom istraživanja ugljovodonika, nafte i gasa.

Na prijedlog MSP, Vlada CG[66] je donijela **Strategiju razvoja pomorske privrede 2020-2030. godine** sa Akcionim planom. Cilj Strategije je da prepozna i precizno definiše razvojne pravce u sektoru pomorske privrede u Crnoj Gori. Izradom Strategije nastoji se osnažiti uloga sektora pomorske privrede u razvoju i konkurentnosti Crne Gore kroz jasno definisanu pomorsku politiku i inicijative održivog razvoja.

MPS je DRI dostavilo[67] DRI **Nacrt Srategije za primjenu IMO instrumenata**, koja se radi u saradnji sa Evropskom agencijom za pomorsku sigurnost (EMSA).[68]

---

[61] Vlada CG je dana 21. decembra 2017. godine usvojila Strategiju za smanjenje rizika od katastrofa sa Dinamičkim planom aktivnosti za period 2018-2023. godina.

[62] Na strani 42 Strategije za smanjenje rizika od katastrofa sa dinamičkim planom aktivnosti za sprovođenje strategije za period 2018 - 2023. godina, obrađene nesreće na moru

[63] Ista je izrađena u okviru Programa integralnog upravljanja obalnim područjem Crne Gore (CAMP CG) realizovanog u saradnji Vlade Crne Gore i Mediteranskog akcionog plana Programa za životnu sredinu Ujedinjenih nacija (UNEP/MAP). NSIUOP je nacionalni strateški okvir kojim se doprinosi implementaciji Strategija EU za Jadransku i Jonsku regiju.

[64] NAP se ažurira premošćavanjem između obaveza iz SAP-MED-a, regionalnih planova i tri EcAp ekološka cilja vezana za zagađenje - EO5 o eutrofikaciji, EO9 o zagađujućim materijama i EO10 o čvrstom otpadu u moru / ciljeva dobrog ekološkog statusa.

[65] Odluka o donošenju Prostornog plana posebne namjene za obalno područje CG ("Službeni list Crne Gore", br. 056/18)

[66] Na sjednici održanoj 30. jula 2020.g.

[67] Dana 21.01.2021. godine

Članom 18 **Zakona o životnoj sredini**[69] propisana je zaštita mora i obalnog područja od zagađivanja, koja se obezbjeđuje sprovođenjem mjera, radi smanjivanja i/ili uklanjanja zagađenja, odnosno opterećenja u morskoj i obalnoj sredini, očuvanja zaštićenih i ekološko značajnih područja u moru i obalnom području, zaštite, očuvanja i obnavljanja morskih resursa i sistematskim praćenjem morskih i obalnih ekosistema. Zaštita mora vrši se sprovođenjem mjera, radi zaštite morske sredine uključujući morski ekosistem i obalno područje kao nedjeljive cjeline, sprječavanjem štetnih zahvata sa negativnim posljedicama na morski ekosistem imajući u vidu njihovo kumulativno i sinergijsko djelovanje, održivim korišćenjem prirodnih resursa, sprječavanjem zagađenja mora iz vazduha, sa kopna, sa plovnih objekata uključujući i zagađenje prouzrokovano ispuštanjem sa plovnih objekata, ili iz vazduhoplova sa ciljem potapanja ili spaljivanjem na moru, prekogranično zagađenje, sprječavanje zagađenja usljed velikih nesreća i uklanjanja njihovih posljedica. Zaštita i upravljanje obalnim područjem obuhvata mjere zaštite obalnih ekosistema i održivo i integralno upravljanje obalnim resursima.

Zakonom o odgovornosti za štetu u životnoj sredini[70] uređuje se način i postupak utvrđivanja odgovornosti za štetu u životnoj sredini, kao i primjena preventivnih mjera i mjera remedijacije radi sprječavanja i otklanjanja štete u životnoj sredini.

Zakonom o moru[71] uređuje se morski i podmorski prostor Crne Gore, i to: unutrašnje morske vode, teritorijalno more, isključiva ekonomska zona, epikontinentalni pojas, zabrana uplovljenja, zaustavljanje. Članom 2 navedenog zakona definisano je da CG u svojoj isključivoj ekonomskoj zoni i epikontinentalnom pojasu, ostvaruje suverena prava i jurisdikciju radi istraživanja, iskorišćavanja, zaštite, očuvanja i unapređenja prirodnih morskih bogatstava, uključujući bogatstva na morskom dnu i u morskom podmorju i radi obavljanja drugih privrednih djelatnosti. Crna Gora štiti, čuva i unapređuje morsku sredinu. Crna Gora treba da sarađuje sa državama u regionu i učestvuje u radu regionalnih i svjetskih međunarodnih organizacija radi utvrđivanja opštih i regionalnih pravila, mjera preporučene prakse i postupaka u cilju sprječavanja i smanjenja zagađenja mora i morske sredine zagađivačima iz izvora na kopnu, s brodova, potapanjem, iz vazduha ili vazduhom i zagađenja prouzrokovanih aktivnostima na morskom dnu i u morskom podmorju. **Crna Gora podstiče regionalnu saradnju, posebno sa susjednim državama, radi donošenja zajedničkih planova hitnog djelovanja u slučaju nezgode koja prouzrokuje zagađenje morske sredine**.

Zakon o morskom dobru[72] u čl. 17 definiše da se zaštitom morskog dobra smatra zaštita tog dobra od zagađivanja opasnim i štetnim materijama sa kopna i sa plovnih objekata. Opasnim i štetnim materijama smatraju se materije koje dospjele u more mogu da dovedu u opasnost život i zdravlje ljudi, odnosno

---

[68] Svrha ovog strateškog dokumenta je da naznači kako su odgovornosti koje proizilaze iz IMO-ovih obaveznih instrumenata raspodeljene između različitih entiteta, da naznači kako se postiže usmjeravanje i kontrola između različitih entiteta, da ukaže na način na koji se postiže doslednost između različitih entiteta; da definiše ciljeve koje treba ispuniti u periodu primjene Strategije, da naznači kako se vrši merenje performansi.

[69] "Sl. list CG", br. 52/16

[70] "Sl. list CG", br. 027/14, 055/16

[71] "Sl. list CG", br. 17/07, 6/08, 40/11

[72] "Sl. list RCG", br. 14/92, 59/92, 27/94, Sl. list CG", br. 51/08, 21/09, 73/10, 40/11

opstanak biljnog i životinjskog svijeta ili prouzrokuju promjenu fizičkih, hemijskih ili prirodnih svojstava morske vode. **Lučka kapetanija stara se o zaštiti morskog dobra**.

U cilju harmonizacije nacionalnog zakonodavstva sa legislativom Evropske unije u oblasti zaštite morske sredine, Skupština Crne Gore je krajem decembra 2019. godine donijela **Zakon o zaštiti morske sredine**[73]. Definisanim zakonskim rješenjima utvrđeni su ciljevi zaštite morske sredine, odnosno ostvarivanje dobrog i održivog stanja morske sredine, kao i polazne osnove i mjerila za izradu, razvoj, primjenu i praćenje primjene Strategije zaštite morske sredine. U skladu sa tim, reguliše se regionalna i podregionalna saradnja, na način da preduzete mjere u zaštiti morske sredine budu koordinirane i usaglašene na nivou morskih podregiona, odnosno regiona. Pored toga, predviđeno je uspostavljanje međusektorske saradnje obrazovanjem **Koordinacionog tijela za zaštitu morske sredine, radi praćenja i unapređivanja stanja u ovoj oblasti**[74]. **Revizijom je utvrđeno da podzakonska akta za sprovođenje zakona nijesu donijeta do završetka revizije.**[75]

Program monitoringa morske sredine za stalnu procjenu morske sredine i redovno usklađivanje ciljeva sa nastalim promjenama donijeće se najkasnije do 15. juna 2021. godine. Program mjera donijeće se najkasnije do 31. marta 2022. godine.[76] U ovaj zakon preneseni su sljedeći pravni akti Evropske unije:

- Direktiva 2008/56/EZ Evropskog parlamenta i Vijeća kojom se uspostavlja okvir za djelovanje Zajednice u području politike životne sredine mora (SL L 164/19 25. 6. 2008.);
- Direktiva 2017/845/EU Evropskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Direktive 2008/56/EZ Evropskog parlamenta i Vijeća u pogledu okvirnog popisa elemenata koje treba uzeti u obzir pri pripremi strategija upravljanja životnom sredinom mora (SL L 125/27 17.5.2017);
- Odluka Komisije 2017/848/EU o utvrđivanju kriterijuma i metodološkim standardima o dobrom stanju životne sredine mora, kao i specifikacija i standardizovanih metoda za praćenje i procjenu i stavljanju van snage Odluke 2010/477/EU (SL L 125/43 17. 5. 2017).

Zakonom o zaštiti morske sredine je definisano je da da su dokumenti zaštite morske sredine: **Strategija zaštite morske sredine** koju donosi Vlada Crne na period od najmanje deset godina, na predlog organa državne uprave nadležnog za zaštitu životne sredine. Strategija se sastoji od početne procjene stanja morske sredine, karakteristika dobrog ekološkog stanja morske sredine, sa kriterijumima i metodološkim standardima za određivanje dobrog ekološkog stanja morske sredine, ciljeva i indikatora za ostvarivanje i/ili održavanje dobrog ekološkog stanja morske sredine, programa monitoringa morske sredine, programa mjera za ostvarivanje, odnosno održavanje dobrog ekološkog stanja morske sredine. **Radi**

[73] "Sl. list CG", br. 073/19

[74] Ovaj zakon **zagađenje** definiše kao direktno ili indirektno unošenje materija energije u životnu sredinu mora, koje nastaje kao posljedica ljudske aktivnosti, uključujući promjenu svjetlosnih uslova i morsku podvodnu buku koju uzrokuje čovjek, a koje dovode ili mogu dovesti do štetnih posljedica kao što su: nanošenje štete prirodnim resursima i ekosistemima uključujući gubitak biodiverziteta; uzrokovanje opasnosti za ljudsko zdravlje; sprečavanje morskih aktivnosti uključujući ribolov, turizam i rekreaciju; sprečavanje drugih dopuštenih upotreba mora i kopna; pogoršavanje kvaliteta morske vode, kao i smanjenje atraktivnosti morskog i obalnog područja ili, pogoršavanje održivog korišćenja dobara i usluga u morskim ekosistemima;

[75] Iz Ministarstva ekologije prostornog planiranja i urbanizma u Izjašnjenju (INT br:01-3/2 od 30.03.2021.g.) na preliminarni izvještaj navode da je izrada podzakonskih akata u završnoj fazi.

[76] Danom stupanja na snagu ovog zakona prestala je da važi odredba člana 35 i člana 89 u dijelu koji se odnosi na Strategiju zaštite morske sredine Zakona o životnoj sredini

praćenja i unapređivanja stanja morske sredine obrazuje se Koordinaciono tijelo za zaštitu morske sredine. Revizijom je utvrđeno da Koordinaciono tijelo nije formirano.[77] Aktom o obrazovanju utvrđuju se zadaci i način rada Koordinacionog tijela. Zaštita morske sredine finansira[78] se iz budžeta Crne Gore, donacija, i drugih izvora u skladu sa zakonom. Nadzor nad sprovođenjem ovog zakona i propisa donijetih na osnovu ovog zakona, u okviru utvrđenih nadležnosti, vrše Ministarstvo i drugi nadležni organi državne uprave, iz člana 18 ovog zakona, u skladu sa zakonom.[79]

Zakonom o zaštiti mora od zagađivanja sa plovnih objekata[80] uređuje se zaštita mora od zagađivanja sa plovnih objekata koji plove ili se nalaze u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru CG, prihvat i rukovanje otpadom u lukama, kao i odgovornost i naknada štete u slučaju zagađivanja. Ovim zakonom uređuje se zaštita mora od zagađivanja sa plovnih objekata koji plove ili se nalaze u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Crne Gore, prihvat i rukovanje otpadom u lukama, kao i odgovornost i naknada štete u slučaju zagađivanja. S obzirom da predmetni zakon ne sadrži sve potrebne odredbe EU direktiva, rezolucija kao i relevantne i obavezujuće međunarodne konvencije (uključujući i njihove protokole) iz oblasti zaštite mora od zagadjenja sa plovnih objekata MKI će shodno preporukama IMSAS audit[81] u narednom periodu raditi na pripremi **Predloga novog zakona o zaštiti mora od zagadjenja sa plovnih objekata,** kako bi zakon u potpunosti bio usaglašen sa evropskim zakonodavstvom, odnosno kako bi se u zakon transponovale odredbe relevantnih konvencija.

Zakon o izmjenama i dopunama zakona o sigurnosti pomorske plovidbe[82] je donijet sredinom 2020. godine.

Predmetnu temu uređuju i Zakon o lukama,[83] Zakon o sigurnosti pomorske plovidbe,[84] Zakon o jahtama,[85] Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi[86] Zakon o bezbjednosnoj zaštiti brodova i luka,[87] Zakon o načinu upisa brodova, plutajućih objekata i instalacija za proizvodnju ugljovodonika u upisnike istvarnim pravima na brodovima i instalacijama za proizvodnju ugljovodonika,[88] Zakon o zaštiti vazduha[89], Zakon o strateškoj procjeni uticaja na životnu sredinu,[90] Zakon o

[77] Iz Ministarstva ekologije, prostornog planiranja i urbanizma u Izjašnjenju (INT br:01-3/2 od 30.03.2021.g.) na preliminarni izvještaj navode da je ponovo pokrenuta procedura formiranja Koordinacionog tijela za zaštitu morske sredine.
[78] Čl. 26 Zakona o zaštiti morske sredine
[79] Čl. 27 Zakona o zaštiti morske sredine
[80] "Sl. list CG", br. 020/11, 026/11, 027/14
[81] Pododbor IMO za primjenu IMO instrumenata (III) ima zadatak da razmatra pitanja u vezi sa primjenom, a njegovi zadaci uključuju: razmatranje prava i obaveza država proistekle iz instrumenata IMO ugovora; procenjuju, nadgledaju i preispituju trenutni nivo primjene instrumenata IMO od strane država, s ciljem identifikovanja područja u kojima države mogu imati poteškoca u njihovoj punoj primjeni. Pogledati:
http://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Pages/default.aspx
[82] "Sl. list CG", br. 077/20
[83] "Sl. list CG", br. 051/08, 040/11, 027/13, 018/19
[84] "Sl. list CG", br. 062/13, 006/14, 047/15, 071/17, 034/19, 077/20
[85] "Sl. list RCG", br. 046/07, "Sl. list CG", br. 073/10, 040/11, 042/15, 016/16
[86] "Sl. list SRCG", br. 019/78, 008/79, 019/87, 029/89, 039/89, 022/90, 013/91, "Sl. list RCG", br. 048/91, 017/92, 059/92, 027/94, "Sl. list CG", br. 073/10, 040/11, 062/13
[87] "Sl. list CG", br. 053/16
[88] "Sl. list CG", br. 034/19
[89] "Sl. list CG", br. 025/10, 040/11, 043/15, 073/19
[90] "Sl. list RCG", br. 080/05, "Sl. list CG", br. 073/10, 040/11, 059/11, 052/16

procjeni uticaja na životnu sredinu,[91] Zakon o vodama[92] Zakon o finansiranju upravljanja vodama.[93] Zakon o zaštiti prirode,[94] Zakon o zaštiti prirodnog i kulturno-istorijskog područja Kotora,[95] Odluka o izradi strateške procjene uticaja na životnu sredinu državnog plana eksploatacije mineralnih sirovina za period 2019-2029. godine[96].

Predviđeno je da se Direktiva 2013/30/EU od 12. juna 2013. g. o sigurnosti offshore operacija sa uljem i gasom transponuje u nacionalno zakonodavstvo kroz **Zakon o mjerama sigurnosti prilikom istraživanja i proizvodnje ugljovodonika u podmorju**, za čiju izradu je bilo odgovorno Ministarstvo ekonomije.

MSP radi na pripremi **Predloga zakona o ratifikaciji Međunarodne konvencije o spremnosti, reagovanju i saradnji u slučaju zagađivanja uljem, OPRC 1990 i Predloga zakona o potvrdjivanju Protokola iz 2010. godine uz Međunarodnu konvenciju o odgovornosti i nadoknadi za štete prouzrokovane prilikom prevoza morem opasnih i štetnih materija, 1996.** Iz MSP navode da je Predlog zakona o potvrđivanju Protokola o spremnosti, reagovanju i saradnji u slučajevima zagađenja opasnim i štetnim materijama (OPRC-HNS Protokol) spreman, i biće upućen nadležnim institucijama na davanje mišljenja. Ministarstvo saobraćaja i pomorstva je kroz Program rada Vlade Crne Gore za 2021. godinu planiralo donošenje novog Zakona o lukama. Ovim zakonom se predviđa donošenje odredbi kojima će se dodijeliti nadležnost Upravi pomorske sigurnosti i upravljanja lukama u vršenju nadzora nad rukovanjem opasnim materijama, suvim teretom u rasutom stanju…i tečnim gorivima u lukama Crne Gore. Zakon će stvoriti osnovu za implementaciju IMO instrumenata koji se odnose na luke i operacije u lukama, i to: IMDG, BLU, Grain i IMSBC coda. Nakon stupanja na snagu Zakona o lukama proces implementacije IMO instrumenata će se završiti donošenjem podzakonskih akata i primjenom istih u lukama Crne Gore.[97]

Zakon o prevozu opasnih materija[98] uređuje uslove pod kojima se vrši prevoz opasnih materija i radnje koje su u vezi s tim prevozom, kao i nadzor nad sprovođenjem ovog zakona. Prevoz opasnih materija u pomorskom saobraćaju vrši se u skladu sa ovim zakonom, podzakonskim propisima i potvrđenim međunarodnim ugovorima kojima se uređuje prevoz opasnih materija.

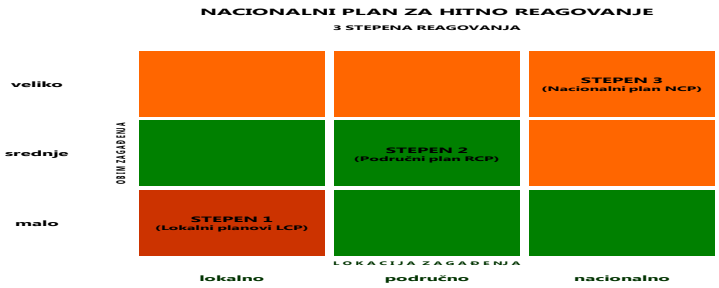
Krivični zakonik Crne Gore[99] u glavi dvadeset pet definiše krivična djela protiv životne sredine i uređenja prostora. Pored toga, predviđa i **kazne za odgovorna lica** u slučaju nepreduzimanja[100] mjera zaštite životne sredine, protivpravnu izgradnju, stavljanje u pogon i rad objekata i postrojenja koja

[91] "Sl. list CG", br. 075/18
[92] ("Sl. list RCG", br. 027/07, "Sl. list CG", br. 073/10, 032/11, 047/11, 048/15, 052/16, 055/16, 002/17, 080/17, 084/18)
[93] "Sl. list CG", br. 065/08, 074/10, 040/11, 082/20
[94] "Sl. list CG", br. 054/16, 018/19
[95] "Sl. list CG", br. 056/13, 013/18, 067/19
[96] "Sl. list CG", br. 016/19
[97] Stupanje na snagu Zakona o lukama, planirano do kraja I kvartala 2021. godine, donošenje podzakonskih akata, do kraja 2022. godine;
[98] ("Sl. list CG", br. 33/14 i 13/18)
[99] ("Sl. list RCG", br. 070/03, 013/04, 047/06, "Sl. list CG", br. 040/08… 003/20)
[100] Član 304 - Lice odgovorno za preduzimanje mjera zaštite, očuvanja i unapređenja životne sredine koje ne preduzme propisane mjere zaštite životne sredine kazniće se novčanom kaznom ili zatvorom do jedne godine.

zagađuju životnu sredinu[101] i neizvršenje odluke o mjerama zaštite životne sredine.[102]

3.2. Plan postupanja u slučaju iznenadnog zagađenja

Zakonom o zaštiti i spašavanju[103] definisano je da su državni organi, organi državne uprave, organi opštine, privredna društva, druga pravna lica, preduzetnici i fizička lica dužni da planski organizuju i sprovode preventivne i operativne aktivnosti[104] i postupanja za zaštitu i spašavanje. Sve institucije i organi CG dužni su izraditi operativne planove zaštite i spašavanja kao i planove za konkretne rizike koji ugrožavaju njihove nadležnosti, kao i da ih redovno ažuriraju.



Strategija reagovanja u CG je u skladu sa UNEP/MAP "**Regionalnom strategijom za sprječavanje i reagovanje na zagađenje morske sredine sa brodova 2016-2021",** koja se realizuje kroz aktivnosti REMPEC, koja je usvojena je u Grčkoj na devetnaestom redovnom sastanku ugovornih stranaka Konvencije za zaštitu morske sredine i obalnog područja Sredozemlja i njegovih protokola (Barcelonska konvencija), Na dvanaestom sastanku REMPEC-a 25. maja 2017. odlučeno je da će ugovorne strane pripremiti nacionalne akcione planove (NAP) za sprovođenje regionalne strategije (2016.-2021.), čiji su opšti ciljevi:

- Sprječavanje zagađenja izazvanog brodovima
- Sprječavanje morskih nesreća
- Pripremljenost protiv događaja zagađenja.

U okviru Regionalne strategije (2016.-2021.) utvrđena su 22 specifična cilja:

Specifični cilj 1 - Ratifikacija relevantnih međunarodnih pomorskih konvencija povezanih sa zaštitom morske sredine;
Specifični cilj 2 - Kontrola i upravljanje biofoulingom brodova kako bi se smanjio prijenos invazivnih vodenih vrsta;
Specifični cilj 3 - Osiguranje učinkovite pomorske uprave;

[101] Član 305 - Službeno ili odgovorno lice koje protivno propisima o zaštiti, očuvanju i unaprjeđenju životne sredine dozvoli izgradnju, stavljanje u pogon, upotrebu ili rad objekta ili postrojenja u kojem se obavlja opasna djelatnost ili u kojem se skladište ili koriste opasne materije ili preparati i time izvan tog objekta ili postrojenja izazove opasnost za život, tijelo ili zdravlje ljudi ili opasnost od nastupanja znatne štete u odnosu na kvalitet vazduha, vode ili zemljišta ili za životinjski ili biljni svijet.
[102] Član 316 - Službeno ili odgovorno lice koje ne postupi po odluci nadležnog organa o preduzimanju mjera zaštite životne sredine, kazniće se zatvorom do tri godine.
[103] Član 5 i 6 Zakona o zaštiti i spašavanju ("Službeni list Crne Gore", br. 13/07, 5/08, 86/09, 32/11, 54/16)
[104] Aktivnosti iz člana 8 i 9 ZZS

Specifični cilj 4 - Ojačati Memorandum o razumijevanju (MoU) o državnoj lučkoj kontroli (PSC) u mediteranskoj regiji (Mediteranski MoU);
Specifični cilj 5 - Osiguravanje prihvatljivih kapaciteta u lukama;
Specifični cilj 6 - Dostava brodskog otpada;
Specifični cilj 7 - Poboljšano praćenje događaja zagađenja, kao i praćenje i nadzor ilegalnih ispuštanja;
Specifični cilj 8 - Poboljšati stepen izvršenja i kaznenog progona počinitelja otpusta;
Specifični cilj 9 - Smanjiti zagađenja koja nastaju aktivnostima plovila za razonodu;
Specifični cilj 10 - Smanjen rizik od sudara uspostavljanjem brodskih sistema usmjeravanja;
Specifični cilj 11 - Poboljšana kontrola pomorskog saobraćaja;
Specifični cilj 12 - Identifikacija posebno osjetljivih morskih područja (PSSA);
Specifični cilj 13 - Smanjenje morske buke koje uzrokuju brodovi;
Specifični cilj 14 - Uspostaviti postupke za određivanje mjesta za utočište kako bi se smanjili rizici od široko rasprostranjenog zagađenja;
Specifični cilj 15 - Ispitati mogućnost proglašenja Sredozemnog mora ili njegovih dijelova područjem kontrole emisija SOx premom Prilogu VI MARPOL-a i učinkovito sprovesti postojeće posebne mjere energetske efikasnosti;
Specifični cilj 16 - Osigurati da na cijelom Mediteranu budu dostupni odgovarajući kapaciteti za vuču u nuždi za pomoć brodovima, uključujući tankere;
Specifični cilj 17 - Povezati sistem unaprijed postavljene opreme za odgovor na izlijevanje pod direktnom kontrolom mediteranskih obalnih država;
Specifični cilj 18 - Podstaknuti saradnju regionalnih naučnih i tehničkih institucija u istraživačkim i razvojnim aktivnostima i olakšati prijenos tehnologija;
Specifični cilj 19 - Poboljšati kvalitet, brzinu i uspješnost procesa donošenja odluka u slučaju incidenata zagađenja mora kroz razvoj i uvođenje tehničkih alata i alata za podršku u odlučivanju;
Specifični cilj 20 - Povezati što je više moguće nivo znanja u području pripremljenosti i reakcije na slučajno zagađenje mora sa hemijskim i drugim štetnim materijama;
Specifični cilj 21 Revidirati postojeće preporuke, načela i smjernice i razviti nove s ciljem olakšavanja međunarodne saradnje i uzajamne pomoći u okviru Protokola o prevenciji i hitnim situacijama iz 2002;
Specifični cilj 22 - Jačati sposobnost pojedinih obalnih država da efikasno reaguju na incidente zagađenja mora razvojem podregionalnih operativnih sporazuma i planova za nepredviđene slučajeve.

Ministarstvo kapitalnih investicija u Izjašnjenu na preliminarni izvještaj (br: 01-011/21-3514/1 od 05.04.2021. g.) **navodi** da je u 2019. godini izrađen Nacionalni akcioni plan (NAP) za sprovođenje Regionalne strategije za sprječavanje i reagovanje u slučaju zagađenja mora sa brodova i Nacionalna procjena sprovođenja regionalne strategije za sprječavanje i odgovor na zagađenje mora sa brodova.[105] Navedena dokumenta obrađuju 22 specifična cilja koja su utvrđena Regionalnom strategijom, a na osnovu informacija dostavljenih i od Instituta za biologiju mora, Centra za ekotoksikološka istraživanja, Pomorskog fakulteta u Kotoru, instituta za hidrometeorologiju i seizmologiju, Hemosan D.O.O. i Luka CG.[106]

U saradnji sa Regionalnim pomorskim centrom za hitno reagovanje u slučaju iznenadnog zagađenja Sredozemnog mora (REMPEC), MSP, UPSUL,

[105] U saradnji sa REMPEC-om, na izradi navedenih dokumenata učestvovali su Ministarstvo održivog razvoja i turizma, Uprava pomorske sigurnosti i upravljanja lukama i Ministarstvo saobraćaja i pomorstva.
[106] Dokumentacija je izrađena na engleskom jeziku i dostavljena je REMPEC-u.

MORT, u toku je revizija **Nacionalnog akcionog plana za sprovođenje Regionalne strategije za spriječavanje i reagovanje u slučaju zagađenja mora sa brodova (2016-2021**) koji je usvojen u februaru 2016. godine na 19. sastanku zemalja članica Barselonske konvencije (Konvencije o zaštiti morske sredine i priobalnog područja Mediterana).

Ciljevi Plana su:

- Definisanje odgovornosti i politika u slučaju reagovanja na zagađivanje mora sa plovnih objekata;
- Uspostavljanje održive operativne organizacije sa predstavnicima svih nadležnih organa i institucija i definisanje njihovih odgovornosti;
- Uspostavljanje principa organizacije i koordinacije i definisanje strukture reagovanja;
- Obezbjeđivanje raspoložive opreme za reagovanje u slučaju zagađivanja kako bi se obezbjedila primjena nacionalne politike u oblasti reagovanja i strategije;
- Definisanje nacionalne politike i obezbjeđenje obuke lica za reagovanje u slučaju zagađivanja.
- Definisanje nacionalne politike i strategije za reagovanje na izlivanje ulja i štetnih materija;

  (revizijom je utvrđeno da su predviđeni ciljevi djelimično ispunjeni).
- Utvrđivanje područja visokog rizika;
- Utvrđivanje prioritetnih područja za zaštitu i čišćenje;

  (revizijom je utvrđeno da predviđeni ciljevi nijesu ispunjeni).

Plan hitnog djelovanja se donosi samo u slučaju kritičnog stanja životne sredine ili pojedinih djelova morske sredine i podrazumijeva "odstupanje" od primjene akcionog plana – programa mjera u okviru Nacionalne strategije. Plan hitnog djelovanja se dakle donosi ad hoc i samo u određenom slučaju, iz kog razloga nije moguće propisati vremenski period za njegovo donošenje i njegov sadržaj.[107]

Na osnovu člana 14 Zakona o zaštiti mora[108] od zagađivanja sa plovnih objekata, Vlada Crne Gore je 2011. godine, donijela je **Nacionalni plan za hitno reagovanje u slučaju zagađivanja mora sa plovnih objekata.**[109] Ovim planom utvrđuju se načela rada i djelovanja, zadaci i dužnosti, mjere i postupci za sprečavanje, smanjenje i otklanjanje posledica zagađivanja mora sa plovnih objekata.

Sastavni dijelovi Nacionalnog plana za hitno reagovanje u slučaju zagađivanja mora sa plovnih objekata bi trebali biti sljedeći dodaci (aneksi). Revizijom je utvrđeno da li su predmetni dodaci plana izrađeni.

1. Geografsko područje koje je pokriveno Nacionalnim planom; (nije izrađeno)
2. Prioriteti za primjenu Nacionalnog plana;(nije izrađeno)
3. Procjena rizika (sažetak); (nije izrađeno, poslednja analiza rizika rađena je 2012.g.)

[107] Navedena odredba iz plana je usaglašena sa Direktivom 2008/56/EZ

[108] Član 14 - U slučaju zagađivanja mora sa plovnog objekta, organ uprave dužan je da preduzme mjere potrebne za sprečavanje, smanjenje i otklanjanje posljedica zagađivanja u skladu sa planom za hitne intervencije. Planom iz stava 1 ovog člana utvrđuju se naročito načela rada i djelovanja, zadaci i obaveze službenih lica, kao i način korišćenja sredstava za hitne intervencije. Plan iz stava 1 ovog člana donosi Vlada Crne Gore

[109] Nakon jedne od radionica REMPEC-a, a koji je usvojen na sjednici Vlade od 28. aprila 2011. godine (nije objavljen u Službenom listu).

4. Mape osjetljivih područja crnogorske obalne zone; (nije izrađeno)
5. Uloge i odgovornosti ključnih organizacija;(djelimično)
6. Kontakt lista ključnih organizacija;(nije izrađeno)
7. Lista obalnih postrojenja i jedinica na moru koje moraju da imaju plan za reagovanje na Stepenu 1; (nije izrađeno)
8. Dijagram obavještavanja;(izrađeno)
9. POLREP;(izrađeno)
10. Obrazac za interno obavještavanje;(izrađeno)
11. Procedura za proglašenje Zone privremenog izuzimanja/isključenja; (nije izrađeno)
12. Članovi Grupe za upravljanje pomorskom nezgodom i njihove uloge i odgovornosti;(djelimično)
13. Struktura zapovijedanja i upravljanja na Stepenu 3;(izrađeno)
14. Struktura zapovijedanja i upravljanja na Stepenu 2;(izrađeno)
15. Procedura za testiranje i odobravanje disperzenata i ostalih proizvoda za tretman ulja (nije izrađeno)
16. Obrazac za procjenu obale; (nije izrađeno)
17. Lista opasnih i štetnih materija za koje postoji vjerovatnoća da će biti izlivene u teritorijalnim vodama Crne Gore;(nije izrađeno)
18. Inventar opreme za reagovanje u slučaju izlivanja, proizvoda i drugih raspoloživih sredstava u CG;(izrađeno)
19. Organizacije iz kojih dolazi osoblje za reagovanje u slučaju izlivanja;(izrađeno ali ne precizno)
20. Procedure za traženje i pružanje međunarodne pomoći;[110](izrađeno)
21. Kriterijumi za procjenu primjerenosti mjesta skloništa; (nije izrađeno)
22. Lokacije potencijalnih privremenih mjesta za odlaganje otpada; (nije izrađeno)
23. Lista za dostavljanje Nacionalnog plana.(izrađeno)

Prva verzija Nacionalnog plana za hitno reagovanje u slučaju zagađivanja mora sa plovnih objekata usvojena je 2011. godine.

- **Revizijom je utvrđeno da, nakon 9 godina, većina dodataka koji su sastavni dio Nacionalnog plana za hitno reagovanje u slučaju zagađivanja mora sa plovnih objekata nije izrađena.**

U većini institucija koje imaju ulogu u reagovanju po Nacionalnom planu za hitno reagovanje u slučaju zagađivanja mora sa plovnih objekata, državni revizor je dobio informaciju da iste nijesu upoznate sa tekstom Plana, niti da im je zvanično dostavljen.

U Izjašnjenju na preliminarni izvještaj o reviziji (br: 021/21-09-611/1 od 05.04.2021.g.) **UPSUL navodi** da je, nakon usvajanja na sjednici Vlade (28.04.2011.g), Nacionalni plan dostavljen svim institucijama koje imaju ulogu u reagovanju, kao i više puta nakon toga. Takođe, iz UPSUL-a navode da se prilikom izvođenja interresornih vježbi svi učesnici upoznaju sa tekstom Nacionalnog plana, odnosno isti im se prezentuje.

[110] Zahtjev za pomoc REMPEC-u - Ugovorne strane Barselonske konvencije mogu zatražiti pomoc od REMPEC-a nakon postupka zvanične komunikacije ili putem Izveštaja o zagađenju (POLREP), Dio III. Centar može poslati službenike REMPEC-a ili mobilizovati Mediteransku jedinicu za pomoc (MAU) da pruži pomoc CG sa savjetima i tehničkom stručnošcu koja bi nam možda trebala tokom početnog perioda eventualnog zagađenja mora.

U **preispitivanju adekvatnosti Nacionalnog plana** za hitno reagovanje u slučaju zagađivanja mora sa plovnih objekata, postavljeno je nekoliko relevantnih pitanja koja su ocijenjena prema pragovima uspješnosti.

- Da li je postojala stvarna procjena vjerojatnih vrsta i veličine izlijevanja koja bi se mogla dogoditi i resursi sa kojima bi se moglo uticati?
- Da li je li uzeto u obzir vjerovatno kretanje prolivenog ulja?
- Da li su utvrđeni i dogovoreni prioriteti zaštite?
- Da li su dogovorene strategije čišćenja, i da li su dokumentovane?

Ni na jedno od postavljenih pitanja reviziji nije dat potvrdan odgovor.

Iz UPSULA navode da će Nacionalni plan **u potpunosti postati operativan**. Ovo podrazumijeva definisanje jasnog komandnog procesa, nadležnosti i obaveza učesnika u akciji, mogućnost praćenja procesa donošenja odluka i generisanje dokumentacije nakon preduzetih mjera (ova dokumentacija je osnova odštetnih zahtjeva u slučajevima zagađenja). **Sredstva za reviziju Plana obezbijedila je Uprava za ugljovodonike preko njihovog PCC training programa, koji finansira ENI u skladu sa Ugovorom o koncesiji.** Ovaj projekat, započet na inicijativu Odjeljenja za zaštitu mora od zagađenja, rezultat je dugogodišnje saradnje i međusobne pomoći dvije Uprave koje su se prepoznale kao prirodni partneri na polju zaštite mora od zagađenja, iako nema potpisanog memoranduma/sporazuma o saradnji. Ekspert na projektu je vodeći stručnjak iz oblasti reagovanja na zagađenje mora IMO.[111] Aktivnosti na projektu su prilično usporene usljed ograničenja nastalih usljed COVID-19 pandemije.

U slučaju većeg zagađenja, moguće je aktivirati **Mehanizam Unije za civilnu zaštitu (UCPM)** koji pokriva civilnu zaštitu i zagađenje mora unutar i izvan EU. Cilj UCPM je da ojača saradnju i koordinaciju između država članica EU i država učesnica[112] i da poboljša prevenciju, spremnost i odgovor na katastrofe. Bilo koja zemlja na svijetu, ali i UN i njihove agencije ili relevantna međunarodna organizacija, mogu pozvati UCPM za pomoc u slučaju da vanredna situacija koja prevladava nacionalnim sposobnostima reagovanja. Pismeni zahtjev za međunarodnu pomoc mora da podnese nacionalno odgovorno tijelo službi za hitne slučajeve Koordinacioni centar (ERCC), koji djeluje 24/7. ERCC može olakšati mobilizaciju i raspoređivanje kapaciteta za odgovor na zagađenje i stručnost država članica EU, država učesnica i Evropske agencija za pomorsku sigurnost (EMSA).[113] **Evropska agencija za pomorsku sigurnost (EMSA)** uspostavila je mrežu pripravnih reakcija na izlivanje nafte sa plovila putem ugovora sa operaterima komercijalnih brodova dostupnih državama članicama i susjednim zemljama kojima su potrebna dodatna sredstva. Vest MOPoCo sufinansira Evropska unija u okviru Mehanizma Unije za civilnu zaštitu DG-ECHO. Vlasti država članica glavni su korisnici mreže plovila. Međutim, podrška može biti proširena na druge trece strane po odobrenju EMSA / država članica, pod nadzorom nacionalnog nadležnog organa i ako su uslovi unaprijed jasno određeni.

[111] Ekspert Consultancy Limited iz Škotske. U njegov radni dosije, između ostalog, ulazi učešće u radu komisije za reviziju OPRC konvencije i OPRC-HNS protokola pri IMO-u, izrada nacionalnih planova velikog broja država i pozicija Zapovjednika za mjesto nesreće za Veliku Britaniju na kojoj je bio 9 godina.

[112] 3Iceland, North Macedonia, Montenegro, Norway, Serbia and Turkey.

[113]Možete pronaci više informacija o UCPM-u i njegovim alatima na https://ec.europa.eu/echo/vhat/civil-protection_en

Svrha Nacionalnog plana za hitno reagovanje u slučaju zagađivanja mora sa plovnih objekata je uspostavljanje nacionalnog kapaciteta za pripravnost i reagovanje na iznenadno zagađenje. **Međutim, revizijom je utvrđeno da plan ne sadrži informacije o stanju i očekivanim nivoima pripremljenosti u odnosu na rizike, niti o mehanizmima za obezbjeđivanje adekvatnog odgovora, pa samim tim plan ne ispunjava sopstvenu svrhu, a to je uspostavljanje crnogorskog nacionalnog kapaciteta za pripravnost.**

S obzirom da se može realno očekivati da će se izlivanje nafte iz brodskih izvora i dalje dešavati i uticati na lokalno okruženje i ekonomiju, planovi za vanredne situacije važni su za subjekte koje donose odluke za reagovanje, pripremu postupaka reagovanja i utvrđivanju zahtjeva za opremom i obukom.

Iz **Ministarstva ekologije, prostornog planiranja i urbanizma** u Izjašnjenju (INT br: 01-3/2 od 30.03.2021. g.) na preliminarni izvještaj **navode** da je projektni predlog za ostvarivanje saradnje i pripremu Plana za hitno djelovanje u slučaju zagađenja mora s brodova na nivou Jadransko-jonske regije – ASOSCOP, spreman za kandidovanje za finansiranje.

U Izjašnjenju (br: 021/21-09-611/1 od 05.04.2021.g.) na preliminarni izvještaj **UPSUL navodi**: „Da bi se poboljšao mehanizam za reagovanje na pretpostavljene rizike, prvenstveno mora da postoji svijest političkih subjekata u državi koji odlučuju o prioritetima i ulaganjima. Na stranu opšte poznata činjenica da nijedna država na svijetu nema adekvatne kapacitete za reagovanje na velika zagađenja (stoga međunarodni mehanizmi), ne možemo imati mehanizme za odgovor kada država nije uložila značajnija sredstva u opremu i obuke. Sve čime Crna Gora raspolaže dobijeno je donacijama drugih država ili iz IPA fondova. Oba načina nabavke opreme i obuke su veoma dugi i iscrpljujući procesi“.

U vezi sa reagovanjem na izlivanje nafte sa brodova, Ministarstvo ekologije, prostornog planiranja i urbanizma i Agencija za zaštitu prirode i životne sredine **trebaju pružiti podršku UPSUL** davanjem stručnih savjeta o potencijalnim rizicima i ekološki osjetljivim oblastima, kao i ključnim fizičkim, biološkim i kulturnim resursima, što je u revidiranim slučajevima izostalo.

3.2.1 Upotreba disperzanata

U Nacionalnom planu je definisano da ako mehaničko uklanjanje izlivenog ulja i/ili mješavina ulja nije moguće, mogu se upotrijebiti disperzanti da bi se ulje koje pluta na površini uklonilo sa površine mora. Samo Nacionalni zapovjednik može dozvoliti upotrebu disperzanata u slučaju regovanja na Stepenu 3. U slučaju reagovanja na Stepenu 2 Nacionalni zapovjednik može prenijeti pravo davanja dozvole za upotrebu disperzanata na Zapovjednika ili nadležnog Lučkog kapetana. Kriterijumi za davanje odobrenja za upotrebu disperzanata u teritorijalnom moru Crne Gore prvenstveno će uzimati u obzir efikasnost proizvoda a zatim njegovu toksičnost. Testiranje i odobravanje proizvoda vršiće Centar za eko-toksikološka istraživanja Crne Gore. Upotreba disperzanata nije dozvoljena u: podučjima sa zaštićenom prirodom/posebno osjetljiva morska područja, marikulturna područja, područja u kojima je, pod uticajem morskih mijena, vjetra ili niskog vodostaja rijeka moguće vraćanje morske vode. Upotreba disperzanata neće biti dozvoljena u

dijelovima crnogorskih teritorijalnih voda gdje je dubina manja od 20 metara i gdje nema dovoljno vjetra i kretanja struja.

U saradnji s Centrom za ekotoksikološka istraživanja (CETI), kroz projekt " Jačanje kapaciteta u Crnoj Gori u slučajevima incidenata na moru", koji je finansirala Kraljevina Norveške, od novembra 2014. do maja 2016, Uprava za pomorsku sigurnost nabavila je disperzente i opremu za raspršivanje disperzenata (SEACARE ECOSPERSE LT 23 775 LIT i SEACARE OSD-2 1.000 LIT). **Revizijom konstatovano da se navedeni disperzenti čuvaju shodno pravilima i da su validni rokovi trajanja.**

Revizijom je utvrđeno da način upotrebe disperzanata nije adekvatno regulisan.[114] Uvidom u dokumentaciju, utvrđeno je da detaljnim pregledom izdatih dozvola za uvoz hemikalija, od 2013. godine (od kada je Agencija za zaštitu prirode i životne sredine nadležna za izdavanje dozvola za uvoz hemikalija), niko nije tražio od ove Agencije dozvolu za uvoz disperzenata, sto znaci da nije izdata nijedna dozvola za uvoz istih.

Tokom vršenja terenskog dijela revizije došlo je do manjeg ispuštanja nafte u luci Kalimanj u Tivtu. Utvrđeno je da je lučki redar prije izlaska UPSUL na teren pristupio tretiranju mrlje sa sredstvom ”Tarosol”.[115] Nafta je očišćena nakon što je na teren stiglo plovilo UPSUL (Eko1 sa upijačima), uz asistenciju plovila iz Porta i Službe zaštite i spašavanja Opštine Tivat. Na teren su izašli i inspektori sigurnosti pomorske plovidbe. **Revizijom je utvrđeno da u ovom slučaju disperzanti nijesu upotrijebljeni shodno Nacionalnom planu za hitno reagovanje.**

3.2.2 Mapiranje osjetljivih područja crnogorske obalne zone

Mapiranje osjetljivih područja crnogorske obalne zone ima za cilj sistematizaciju informacija o ugroženim područjima, njihovim karakteristikama i štetnim posljedicama katastrofa. Osnovni problem kod reagovanja na zagađenje mora je nedostatak informacija o ključnim resursima države na moru i obali, što u praksi znači da prilikom reagovanja ne možemo da ih zaštitimo.

Rješenje ovog problema bila bi izrada Mape osjetljivih područja (morski i obalni pojas). U okviru projekta za izradu Plana za sigurnu plovidbu Bokokotorskim zalivom (MSP i UPSUL) 2014. godine, predviđena je i izrada Mape osjetljivih područja. UPSUL je poslao dopise svim ministarstvima sa informacijom o izradi ovog dokumenta i pozivom da dostave područja/lokalitete koje smatraju posebno značajnim/osjetljivim. **Nijesu dobili odgovor ni od jedne od kontaktiranih institucija.**

Pored činjenice da ne postoje Mape osjetljivosti na izlivanje nafte, iz Agencije za zaštitu životne sredine navode da **u Crnoj Gori još uvijek nije bilo proglašenja morskih zaštićenih područja,**[116] međutim, u svrhu proglašenja tri marinska

[114]EMSA je izradila priručnik - Manual on the applicability of oil spill dispersants, koji bi trebalo primjeniti. Vidjeti na: file:///C://Downloads/dispersant_manual_web.pdf

[115] Akt br.01-5/787-1, od 09.06.2020.g.

[116] U situaciji kada granice postojećih zaštićenih prirodnih dobara nisu precizno definisane i kada su područja potencijalno zaštićenih prirodnih dobara (koja su prepoznata kao vrijedna u važećoj prostorno-planskoj dokumentaciji) približno definisana, dostupni podaci su analizirani koristeći GIS. Na bazi dobijenih rezultata, ustanovljeno je da udio kopnenih zaštićenih prirodnih dobara u ukupnoj površini šest primorskih opština iznosi 8,6% (uključujući kopneni dio UNESCO-vog zaštićenog područja Kotorsko-Risanskog zaliva), dok udio potencijalno zaštićenih prirodnih dobara

zaštićena područja (Platamuni, Katič i Ostrvo stari Ulcinj) u toku je projekat "Promovisanje upravljanja zaštićenim oblastima kroz Integrisanu zaštitu ekosistema mora i priobalja na Primorju Crne Gore", koji se finansira od strane GEF-a, čija je ključna aktivnost priprema sve neophodne dokumentacije za proglašenje područja shodno Zakonu o zaštiti prirode, kao i elemenata za uspostavljanje upravljanja područjima.

Ministarstvo održivog razvoja i turizma je u martu 2020. godine podnijelo zahtjev Agenciji za zaštitu prirode i životne sredine za izradu studija zaštite za tri planirana morska zaštićena područja shodno Zakonu o zaštiti prirode. U toku je finalna faza prikupljanja podataka od strane Instituta za biologiju mora i izrada stručnih priloga za potrebe studija zaštite za područja: Platamuni, Ostrvo Stari Ulcinj i Katič.[117] Monitoring morskog ekosistema sprovode CETI i Institut za biologiju mora, na osnovu tendera koji raspisuje Agencija za zaštitu prirode i životne sredine, u okviru čega se rade programi: eutrofikacija, kontaminenti, unos efluentima, unos pritokama, biodiverzitet, invazivne vrste. Program monitoringa morskog ekosistema za 2020 je realizovan.

U toku vršenja revizije završena je faza pripreme materijala za proglašenje morskog područja Platamuni od strane Vlade CG, dok je materijal za druga dva zaštićena područja u finalnoj fazi pripreme na javnu raspravu.

Revizijom je utvrđeno da nijesu počele aktivnosti na izradi Mape posebno osjetljivih područja crnogorske obalne zone (PSSA). Uspostavljanje mreža zaštićenih morskih područja i efikasno upravljanje njima će pomoći u očuvanju bogate i jedinstvene bioraznolikosti Jadranskog mora. Dobro upravljanje zaštićenim morskim područjima i njihovo širenje kako bi se stvorila usklađena mreža EU-a jedan je od glavnih ciljeva strategije EU-a o bioraznolikosti do 2030. Sve morske vrste i staništa od značaja za zaštitu uključene su u Okvirnu direktivu o morskoj strategiji u smislu praćenja njihovog stanja, a na državama kandidatima za članstvo u EU je da na terenu sprovedu odgovarajuće mjere očuvanja kako bi osigurale dobro stanje životne sredine.

Ovaj nedostatak je prepoznat i kroz MedMPAnet projekat.[118] Brojna obilježja morskih ekosistema čine ih bitno različitim od kopnenih sistema. Te razlike, kako je sada priznato, zahtijevaju poseban zakonski tretman kako bi pravni okvir bio efikasan u pružanju podrške morskim i obalnim zaštićenim područjima.[119]

iznosi 18,8%. Ukupna površina ovih područja iznosi 9.000 ha (uključujući morska područja i odgovarajuće priobalne pojaseve).

[117] Takođe, Opština Kotor je Agenciji za zaštitu prirode i životne sredine uputila Inicijativu za pokretanje postupka preventivne zaštite koraligenih zajednica u moru u uvali Sopot i ispod Šalovine kod Dražinog vrta (Bokokotorski zaliv) i u toku je usaglašavanje Akta o preventivnoj zaštiti navedenih lokaliteta sa sugestijama nadležnih institucija.

[118] Procjena pravnog i institucionalnog okvira za očuvanje obalne i morske biološke raznovrsnosti i uspostavljanje zaštićenih područja u moru 2014, Regionalni projekt za razvoj mreže Mediteranskih marinskih i obalnih zaštićenih područja kroz jačanje uspostavljanja i upravljanja marinskim zaštićenim područjima u Mediteranu (MedMPAnet projekat) (http://medmpanet.rac-spa.org)

[119] Vodič za primjenu IUCN kategorija upravljanja za marinska zaštićena područja. Day J., Dudley N., Hockings M., Holmes G., Laffoley D., Stolton S. & S. Wells, 2012. Gland, Switzerland:IUCN.)

3.2.3 Procjena rizika

Studija procjene rizika urađena je 2012. godine na osnovu tada dostupnih i aktuelnih informacija. Procjena rizika sprovedena je zahvaljujući sredstvima dobijenim u okviru IPA 2011 Programa za potrebe sigurnosti plovidbe i zaštite mora od zagađenja.[120] Studija daje procjenu broja i frekventnosti ulazaka u luke brodova koji prenose ulje i opasne i štetne materije, njihove veličine i kapacitete za prevoz tereta; analizu okeanografskih, hidrografskih i meteoroloških podataka; dokumentaciju o prijavljenim incidentima zagađenja mora uljem i opasnim i štetnim materijama, dokumentaciju o pomorskim nesrećama koje su za rezultat imale zagađenje mora i ekonomsku procjenu posljedica potencijalnog zagađenja mora do kojeg bi moglo doći unutar crnogorskih obalnih voda i luka.

Studija razmatra slučajeve sa niskim, srednjim i visokim uticajem, odnosno zagađenja uljem Stepena 2 i 3 (≥ 10 tona).

Studija ne kvantifikuje apsolutne nivoe rizika već upoređuje relativne rizike između različitih geografskih područja.

Model rizika obuhvata:

- Šeme kretanja brodova i čamaca,
- Plovidbene zahtjeve,
- Pomorske nesreće, i
- Ekološku i socio-ekonomsku osjetljivost.

Studijom procjene rizika indentifikovano je nekoliko područja i stepena rizika i to:

- Luka Bar – Područje visokog rizika
- Luka Kotor – Područje srednjeg rizika
- Brodogradilište Bijela – Područje visokog rizika
- Bokokotorski zaliv – Područje visokog rizika
- Porto Montenegro – Područje srednjeg rizika
- Budva i Ulcinj – Područja niskog rizika.

Moguće vrste nesreća i kritičnih scenarija za izlivanje ulja i opasnih i štetnih materija ograničene su na sljedeće:

- Nasukavanje broda
- Sudar između brodova tokom plovidbe i u lukama ili kontakt između brodova i fiksnih i plutajućih objekata
- Kvar motora koji za rezultat ima nasukanje ili sudar
- Operativna ispuštanja tokom prekrcaja ulja u lukama ili brod-brod
- Izlivanja na otvorenom moru (u blizini Bara i Budve) i uljne mrlje koje se kreću iz pravca susjednih država (Porto Romano i Luka Drač u Albaniji).

Studija procjene rizika uglavnom se fokusira na brodsko gorivo, koje predstavlja najveći rizik od zagađenja u crnogorskim vodama, praćeno izlivanjima opasnih i štetnih materija. Rizik od zagađenja hemikalijama smatra se niskim zbog malog prometa ovih materija u razlivenom stanju ili u kontejnerima. Međutim, zbog visokog rizika po zdravlje ljudi, preporučuje se da nadležne vlasti uspostave posebne mjere i procedure.

[120] Dokument je izrađen na engleskom jeziku

Opšta načela procjene rizika od izlijevanja nafte i upravljanja rizikom detaljno su obrađena u publikaciji IMO/IPIECA („Priručnik o riziku od izlijevanja nafte“).[121]

Procjena rizika uključuje informacije o: brodskim plovidbenim putevima, navigacijskim obilježjima i zahtjevima, pomorskim nezgodama, hidrometeorološkim prilikama i karakteristikama i količini zagađujućih materija.

- Pored Studije procjene rizika iz 2012. godine, **ne postoje analize i informacije o rizicima novijeg datuma, niti postoje procedure koje bi osigurale da se rizici neprekidno procenjuju.**
- **Agencija za zaštitu prirode i životne sredine nema analizu rizika kao ni plan odgovora u slučaju izlivanja, u skladu sa ulogom u Nacionalnom planu.**
- **Revizijom je utvrđeno da nijesu izvršeni postupci za određivanje mjesta za utočište u cilju smanjenja rizika od šireg zagađenja. Pored toga nijesu ugovoreni aranžmani za vuču u slučaju nezgode, koji su neophodni radi umanjivanja mogućih posljedica.**

Kada je u pitanju procjena rizika kod bušenja morskog dna, prepoznavanje opasnosti (HAZID, eng. Hazard Identification) je početni korak u procesu procjene rizika. Uobičajeno se radi kao kvalitativan popis temeljen na stručnoj procjeni i služi za dobijanje popisa opasnosti, kao i za kvalitativnu procjenu težine opasnosti i mjera za smanjivanje rizika. Prepoznavanje opasnosti mora biti širokog opsega, sa strukturiranim prikazom i sveobuhvatnom pokrivenošću bez preskakanja manje očitih područja, s prikazom prethodnih slučajeva. Takođe, opseg prepoznavanja treba uključiti i popis svih opasnosti koje nisu razmatrane i objašnjenje razloga zašto nisu. Konvencionalno se koriste metode poput: HAZOP, PHA, What –If analysis (SWIFT), FMECA, Hazard Safety Reviews, Hazard Checklist, ili neki drugi propisani standardi industrije, poput standarda propisanih od strane IADC ili IOGP. HAZOP (eng. Hazard and Operability Study) strukturiran je i sistemski pregled mogućih opasnosti koje bi mogle uticati na sigurnost i rad. Opisuje odstupanja u sistemu, moguće uzroke, postupke za ustanovljenje problema, kao i odgovorne osobe.[122]

Pregled opasnosti (istraživanje opasnosti ili sigurnosni pregled; eng. Hazard Safety Review) uglavnom je kvalitativni pregled objekta kako bi se prepoznale prisutne opasnosti i steklo kvalitativno razumijevanje njihove prirode. Popis za provjeru opasnosti (eng. Hazard Checklist[123]) je popis pitanja koji je namijenjen za brzo razmatranje cijelog niza sigurnosnih pitanja. Koriste se za provjeru dizajna i potvrdu je li dobra praksa poštovana i je li uključena u proces. Zaključno, u procesu prepoznavanja postoji više metoda, a razlog za upotrebu izabrane mora biti objašnjen.[124]

---

[121] IMO/IPIECA publication (“Manual on Oil Spill Risk Evaluation and Assessment of Response Preparedness”)

[122] Ivo Ritz, 2013. Metode upravljanja rizicima po standardu ISO31010, Prva regionalna konferencija o upravljanju kontinuitetom poslovanja, BCM – ADRIATIC, Jastrebarsko. file:///C:/Users/vvanicek/Downloads/bcm-adriatic-2013-ivo%20ritz%20.pdf

[123] DNV, 2002. Marine risk assessment. HSE, UK

[124] Koordinacija za sigurnost pri odobalnom istraživanju i eksploataciji ugljikovodika, smjernice za procjenu rizika, Hrvatska

3.2.4 Slučajevi zagađenja

Uzimajući u obzir ekološke i ekonomske štete, zagađenja predstavljaju najveću prijetnju morskim ekosistemima u Crnoj Gori. Podaci ukazuju da je u **periodu 2001 - 2020. godine, bilo 13 registrovanih slučajeva iznenadnog zagađenja**.[125]

Br.	Godina	Ime plovnog objekta	Lokacija	Vrsta zagađenja	Količina
1	2001	"Bania Star"	Luka Bar	Nafta	cca 140 MT
2	2007	"Mexica"	Brodogradilište Bijela	Ulje i zauljane mješavine	cca 640 MT
3	2010	nepoznat	Tivat, Porto Montenegro	Ulje i zauljane mješavine	cca 200 lit.
4	2011	"Sujin"	Brodogradilište Bijela	Mazut	cca 25 MT
5	2013	"Syrena"	Hercegnovski zaliv, Njivice	Mazut	cca 450 lit.
6	2013	"Tunj"	Perast	Ulje i zauljane mješavine	cca 720 lit.
7	2014	"MP"	Kotorski zaliv, Muo	Zauljane mješavine i ostaci ulja	cca 80 lit.
8	2015	"Nikolas NICON 72"	Ulcinj, velika plaža	Ulje i zauljane mješavine	cca 300 lit.
9	2015	""Olga"	Bar, Uvala Bigovica	Ulje i zauljane mješavine	cca 200 lit.
10	2016	"Independia"	Tivatski zaliv, Bonići	Zauljane mješavine i ostaci ulja	cca 70 lit.
11	2017	"Yulia"	Tivatski zaliv, Krtole	Zauljane mješavine i nafta	cca 700 lit.
12	2018	"Marija D"	Luka Risan	Zauljane mješavine i ostaci ulja	cca 4.000 lit
13	2020	"Maxim"	Luka kalimanj, Tivat	Nafta	cca

Tabela 2: Zagađenje mora u CG u periodu 2001-2020

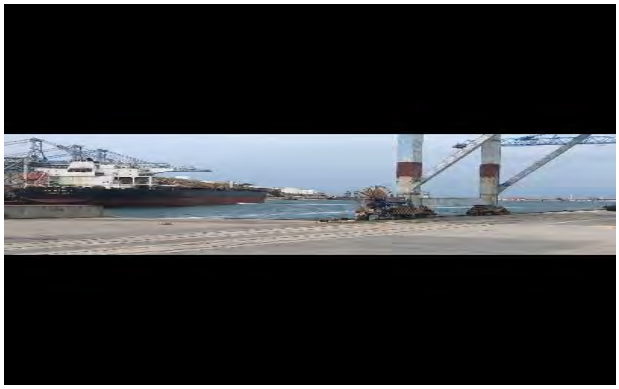
Revizijom su obuhvaćeni slučajevi izlivanja u periodu od 2017-2020.god, nakon čega je utvrđeno da u postupku koji se odnosi na upravljanje reagovanjem u slučaju zagađenja mora UPSUL koristi standardne međunarodne obrasce i procedure za obavještavanje o izlivanju (MRCC Dnevnik, Pollution Report, POLREP Form). UPSUL je izradila Uputstvo za hitno reagovanje u slučaju zagađenja mora uljem sa plovnih objekata.[126]

- **Uvidom u navedenu dokumentaciju, revizijom je utvrđeno da kod uzorkovanih slučajeva zagađenja UPSUL uglavnom posjeduje adekvatne izvještaje.**[127]

Za uzorkovane slučajeve zagađenja, izvršen je uvid i u dokumentaciju Direkcije za inspekcijski nadzor u pomorskom i unutrašnjem plovnom saobraćaju i Zapisnike o inspekcijskoj kontroli koje su sačinili inspektori sigurnosti pomorske plovidbe CG.

- **Revizijom je utvrđeno da ni u jednom slučaju nije vršeno uzorkovanje zagađene vode.**

[125] Nacionalni plan za hitno reagovanje u slučaju zagađivanja mora sa plovnih objekata - 2.15 Kod lokalnog reagovanja (Stepen 1) Organ uprave vodi evidenciju o zagađivanju.
[126] Dana 25.02.2020. godine
[127] GMDSS operater vodi evidenciju u MRCC dnevniku-OB_13, nakon čega se popunjava Pollution Report-OB_63 sa svim relevantnim podacima. PLREP Form nije bio popunjen u većini slučajeva.



Slika 2: TW MANILA u Luci Bar 22.06.2020.g.
(vidljiv trag ispuštanja nedozvoljenih tečnosti)[128]

Tokom vršenja terenskog dijela revizije, došlo je do ispuštanja nedozvoljenih tečnosti iz broda " TW Manila", u Luci Bar[129], nakon čega je revizor izvršio uvid zapisnik o izvršenoj kontroli (i preduzetim mjerama) broda TW MANILA IMO No. 9594120 (liberijska zastava). Inspekcija sigurnosti plovidbe je utvrdila da se na brodu ne nalaze brodske knjige (knjiga o iskrcavanju fekalnih otpadnih voda i knjiga o zagađujućim štetnim materijama koje uništavaju ozonski omotač), i izrekla novčanu kaznu od ukupno 1150€.

- Nakon izvršenog uvida u baze podataka UPSUL i Izvještaje o radu[130] inspekcije sigurnosti plovidbe **revizijom je utvrđeno da ne postoji adekvatna baza podataka svih izvršenih pregleda inspekcije sigurnosti plovidbe** iz koje se mogu uporediti podaci, te se revizijom konstatuje se da je broj inspekcijskih pregleda u odnosu na broj zahtjeva za pregled koji su upućeni od strane UPSUL **neuporedivo manji.**

- **Takođe, revizijom je identifikovana neadekvatna kaznena politika, jer su kazne za utvrđene prekršaje minimalne.**

3.2.5 Nacionalna komisija za istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova, vanrednih događaja koji ugrožavaju bezbjednost željezničkog saobraćaja i pomorskih nezgoda i nesreća

Crna Gora je uspostavila uspješnu saradnju sa EMSA – European Maritime Safety Agency. Crna Gora je u odnosu na primjenu IMO Kodeksa o istraživanju pomorskih nezgoda i nesreća, po kome su države članice dužne osnovati nezavisno tijelo za istraživanje pomorskih nezgoda i nesreća sa fokusom na sprovođenje sigurnosnih istraga i preventivnom djelovanju uz primjenu jasno utvđenog sistema izvještavanja prema EMSA, ispunila svoju obavezu jer je donijela Odluku o osnivanju **Nacionalne komisije za istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova, vanrednih događaja koji ugrožavaju bezbjednost željezničkog**

[128] DRI je u posjedu video zapisa o istom.
[129] Dana 22.06.2020.godine,
[130] Izvještaji o radu i stanju u upravnim oblastima za 2017, 2018 2019 godinu Ministarstva saobraćaja i pomorstva

saobraćaja i pomorskih nezgoda i nesreća[131]. Odluka[132] je objavljena u "Službenom listu CG", br. 59/2014 od 30.12.2014. godine, a stupila je na snagu 7.1.2015. godine. Sigurnosna istraga obuhvata prikupljanje i analizu dokaza, utvrđivanje uzroka nezgode ili nesreće, a po potrebi i izradu sigurnosnih preporuka. Komisija je u periodu od 2015 do 2020 godine sprovela dvije sigurnosne istrage. Jedna od njih je poslata IMO-u i nalazi se u GISIS bazi podataka. Zagadjenja morske okoline u ova dva slučaja nije bilo. Ostale pomorske nesreće nisu bile predmet sprovođenja sigurnosne istrage Komisije. Članom 4 **Uredbe o bližem postupku i načinu sprovođenja istraživanja pomorskih nezgoda i nesreća,**[133] definisano da je ozbiljna nesreća, pomorska nesreća koja je nastala uslijed požara, eksplozije, sudara, nasukavanja, udara, oštećenja od nevremena, oštećenja ledom, napuknuća trupa ili nedostataka na trupu, koja: **prouzrokuje zagađivanje morske okoline (izlivanjem zagađujućih materija sa broda preko 50 tona**).[134] Predmetna komisija je obavijestia DRI da se u periodu njenog osnivanja nijesu desila izlivanja preko 50 tona, te da nijesu ni rađeni izvještaji tog tipa. Planirano je da Komisija za istraživanje pomorskih nesreća uspostavi sistem kvaliteta ISO 9001-2015 i kroz njega utvrdi procedure rukovanja arhivskom građom.[135]

3.2.6 Koordinacija

Članom 14 Zakona o zaštiti mora od zagađivanja sa plovnih objekata, definisano je da UPSUL koordinira rad učesnika sistema u vezi organizacije, planiranja, pripreme i sprovođenja mjera i aktivnosti u slučaju iznenadnog zagađenja mora shodno Nacionalnom planu, sarađuje sa nadležnim organima drugih država i međunarodnim organizacijama i institucijama, dostavlja susjednim državama i međunarodnim organizacijama informacije o opasnostima sa prekograničnim efektom. Koordinacija podrazumijeva vremensku i prostornu usklađenost djelovanja svih učesnika u zaštiti i spašavanju po etapama izvršavanja zadataka, kao i njihovo pravovremeno informisanje.

Organizaciona šema djelovanja koja definiše način koordinacije i rukovođenja materijalnim i ljudskim resursima u slučaju iznenadnog zagađenja mora data je u nastavku.

[131] Na osnovu člana 179 stav 1 Zakona o sigurnosti pomorske plovidbe[131] Vlada Crne Gore, donijela je Odluku o osnivanju Nacionalne komisije za istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova, vanrednih događaja koji ugrožavaju bezbjednost željezničkog saobraćaja i pomorskih nezgoda i nesreća ("Sl. list Crne Gore", broj 59/14)

[132] Broj: 08-2888/4 Podgorica, 11. decembra 2014. godine

[133] "Sl.list CG", br.52/15

[134] S obzirom da u revizionom periodu nije bilo zagađenja preko 50 tona, predmetna komisija nije ispitavala zagađenja manjeg obima

[135] 2008. godine, IMO je usvojio rezoluciju MSC.255 (84) o međunarodnim standardima i preporučenim praksama za bezbjednosne istrage pomorske nesrece ili pomorskog udesa (Zakon o istrazi nezgoda) i relevantne izmjene i dopune poglavlja SOLAS KSI-1 da bi se napravili obavezni djelovi I i II zakona. Dio III Kodeksa sadrži odgovarajuce smjernice i objašnjenje.



Radi adekvatne koordinacije i postupanja, potpisan je Sporazum o međusobnoj saradnji u oblastima sigurnosti i bezbijednosti pomorske plovidbe, integrisanog Sistema kontrole, nadzora i zaštite mora i granične kontrole.[136]

Revizijom je utvrđeno da se Sporazum poštuje, Zajednički operativni tim održava sastanke prilikom kojih se dogovaraju zajedničke aktivnosti i izrađuje izvještaje, kao i da su donijeta Rješenja o imenovanju odgovornih lica u zajedničkom timu od strane UPSL, UP - Granične policije i Mornarice Vojske CG.

Shodno predmetnom sporazumu imenovan je **zajednički operativni tim**, čiji rad je uređen **Poslovnikom o radu**. Pored toga donijeti su Aneksi predmetnog sporazuma i to **Aneks Ia** o **Razmjeni podataka između Mornarice Vojske Crne Gore u UPSUL i UP, Aneks Ib, o Uzajamnom stavljanju na raspolaganje ljudstva, opreme, sredstava i plovnih objekata Mornarice Vojske CG, UP i UPSUL**. U cilju poštovanja predmetnog Sporazuma, Uprava policije je DRI dostavila procjenu ugroženosti patrolnih rejona u zoni odgovornosti **Sektora granične policije, regije Jug**.[137]

Sporazum o ustupanju opreme je zaključen i između CETI i MSP.[138]

Izuzev navedenih sporazuma, **saradnja** između ostalih učesnika u sistemu **se bazira na usmenim dogovorima** i **nijesu potpisani svi potrebni sporazumi kojima se detaljnije precizira nivo saradnje među institucijama nadležnim za djelovanje u slučaju iznenadnog zagađenja mora** u segmentu kojim se definišu prava, obaveze, oblici saradnje i postupanja.

[136] MUP (br.01-050/15-15043/1, od 28.03.2015.g.), Ministarsvo odbrane (br.801-1926/15, od 01.04.2015.g.), MSP (br.01-1053/1, od 23.03.2015.g.)
[137] Sa izvodom iz analize rizika za proteklih 6 mjeseci, koja se, shodno članu 2 i članu 6 predmetnog Sporazuma razmjenjuje u okviru ZOT-a, kao i primjer realizacije obuke kroz uzajamnu pomoć članova ZOT-a, a shodno mogućnostima koju daje član 7 predmetnog Sporazuma.
[138] Sporazum br.342/16-01-3541/16, od 07.12.2016.g.

Obaveze koje je Crna Gora preuzela ratifikacijom međunarodnih konvencija i regionalnih instrumenenata iz ove oblasti sprovode se preko MSP, u dijelu koji se tiče donošenja i izmjene zakonodavstva iz ovih oblasti, i UPSUL-a kada su u pitanju operativni aspekti iz oblasti spriječavanja i reagovanja na zagađenje mora. Pored resornog ministarstva, UPSUL u sprovođenju svojih obaveza sarađuje i sa Direktoratom za mediteranske poslove unutar Ministarstva održivog razvoja i turizma (MORT) i Upravom za ugljovodonike (Ministarstvo ekonomije).

Revizijom je utvrđeno da Agencija za zaštitu prirode i životne sredine nije dobila zvanično Nacionalni plan za hitno reagovanje u slučaju zagadjivanja mora sa plovnih objekata. Predstavnici Agencije su po prvi put pozvani da prisustvuju vježbi Jadran 2018 i Jadran 2019.u organizaciji UPSUL. Agencija do sada nije imala aktivnosti u sanaciji zagadjenja mora sa plovnih objekata. Pored toga, uvidom u dokumentaciju, utvrđeno je da detaljnim pregledom izdatih dozvola za uvoz hemikalija, od 2013. godine (od kad je Agencija za zastitu prirode i zivotne sredine nadležna za izdavanje dozvola za uvoz hemikalija), niko nije trazio od ove Agencije dozvolu za uvoz disperzenata, što znači da nije izdata nijedna dozvola za uvoz istih. **Saradnja AZŽS i Uprave za ugljovodonike** je ostvarena kroz organizovanje II studijske posjete postrojenjima za prozvodnju nafte u Kavali-Grčka i Ravena-Italija. Kao i organizovanje Basic Offshore Safety Induction& Emergency Training, za radnike Agencije sa ciljem dobijanja Bosiet sertifikata, koji im je bio neophodan za boravak na brodu za seizmička istraživanja.

UPSUL ostvaruje adekvatnu saradnju sa Direktoratom za klimatske promjene i mediteranske poslove (MORT). U toku je koordinacija vezana za implementaciju Barselonske konvencije i njenih protokola i izradi nacionalnog zakonodavstva iz oblasti zaštite životne sredine.

- **Revizijom je utvrđeno da koordinacija i komunikacija UPSUL, sa primorskim opštinama nije na adekvatnom nivou.**

UPSUL ima dobru saradnju sa **Zavodom za hidrometeorologiju i seizmologiju CG**. Definisan je način distrubucije meteo podataka, koje se ustupaju ZHMS, sa automatskih meteo stanica VTMIS sistema za nadzor informisanje i upravljanje pomorskim saobraćajem. Planirano je potpisivanje sporazuma o međusobnoj saradnji, koji bi otvorio mogućnost unaprijeđenja kapaciteta i razvoja.

- **Revizijom je utvrđeno da postoji mogućnosti za dalje unapređenje saradnje UPSUL-a sa Direktoratom za vanredne situacije MUP-a Crne Gore.**[139]

Ministarstvo kapitalnih investicija u Izjašnjenju na preliminarni izvještaj **navodi:** „da je do sada postojao kontinuirani problem obezbjeđivanja potrebnih informacija i drugih oblika saradnje sa organima državne uprave koje upravljaju morskom sredinom, i iz tog razloga smatraju neophodnim formiranje Komisije za upravljanje morskom sredinom, koja bi se prije svega bavila koordinacijom i praćenjem svih aktivnosti koje su povezane sa zaštitom mora od svih vrsta zagađenja na moru.“

[139] Tema dosadašnjih sastanka je bila i priprema za zajedničko učestvovanje na vježbama koje predviđaju organizaciju i sprovođenje zajedničke vježbe zasnovane na scenariju izlivanja nafte u more i na obalu, uključujući takođe i vatrogasne operacije na brodu.

Fokalne tačke-predstavnici državnih institucija koji su zaduženi za Protokol o saradnji u sprječavanju zagađivanja Sredozemnog mora sa brodova i borbi protiv zagađivanja u slučaju udesa odnosno saradnju s **Regionalnim pomorskim centrom za hitno reagovanje u slučaju iznenadnog zagađenja Sredozemnog mora (REMPEC) su predstavnici UPSUL i Agencije za zaštitu prirode i životne sredine**.

UPSUL u svom radu sarađuje sa međunarodnim i regionalnim organizacijama koje se bave spriječavanjem i reagovanjem na slučajeve zagađenja mora. Ova saradnja se uglavnom sprovodi preko Odjeljenja za zaštitu mora od zagađenja sa plovnih objekata u Upravi. Aktivnosti relevantnih međunarodnih institucija (IMO, EMSA, REMPEC) sprovode se uglavnom kroz radionice i sastanke u vezi sa pojedinim oblastima. Na ovim sastancima učestvuju kako službenici Ministarstva tako i zaposleni u UPSUL-u, odnosno Odjeljenja za zaštitu mora.

Učesnici međunarodnih radionica iz UPSULA su u nekoliko navrata, a tokom dužeg vremenskog perioda, pokretali inicijative u državi koje su bile direktno podstaknute tematikom određenih radionica. Tako su izvršene pripremne radnje za ratifikaciju OPRC konvencije iz 1990. godine i OPRC-HNS protokola iz 2000. godine. **Materijal je 2019. godine proslijeđen Ministarstvu saobraćaja i pomorstva na ratifikaciju, ali za sada konvencije još uvijek nijesu ratifikovane.**

Iako šema Nacionalnog plana ukazuje na potrebu za koordinacijom aktivnosti cilju preduzimanja aktivnosti na suzbijanju, lokalizovanju zagađenja sa **JP Morsko dobro, revizijom je utvrđeno sledeće:**

- U okviru izrade Nacionalnog Plana za hitne intervencije u slučaju zagađenja mora sa plovnih objekata JP Morsko dobro imalo je učešće **jedino putem dvodnevnog seminara/obuke** za hitno reagovanje u slučaju zagađenja mora sa plovnih objekata, za koje je dobilo poziv od strane UPSUL. U izradi Nacionalnog plana za 2011 godine. U okviru revizije Nacionalnog plana predstavnici JPMD su bili pozvani na on-line sastanak (avgust 2020.g.) Pored toga održan je sastanak sa predstavnicima JPMD dana 15. oktobra 2020.g. Navedeni sastanci su se održali nakon završetka terenskog dijela revizije i dopisa JPMD.

- **JP Morsko dobro nema adekvatnu saradnju sa Lučkom kapetanijom – Inspekcijom sigurnosti plovidbe Crne Gore u cilju uspostavljanja reda u lukama i ostalim objektima obalne infrastrukture u zoni morskog dobra.** JP Morsko dobro CG uputilo je Vladi Crne Gore Zahtjev za rješavanje „sukoba nadležnosti“[140] između JP Morsko dobro CG i Lučke kapetanije – Inspekcije sigurnosti plovidbe Crne Gore, kojim je iznešena problematika funkcionisanja, odnosno nepostupanje po Inicijativama za kontrolu saobraćaja na moru, pristaništima i privezištima (ostalim objektima obalne infrastrukture), duž crnogorske obale od strane Lučke kapetanije – Inspekcije sigurnosti plovidbe Crne Gore.[141]

[140] Akt broj 0201 – 187/3 od 06.06.2016. god.

[141] U daljem postupanju, nakon regulisanja gore iznešene problematike, kako JP Morsko dobro nije Organ uprave i nema nadležnost za donošenje upravnih akata, konstatovane nepravilnosti od strane Službe za kontrolu morskog dobra, JP MD prijavljuje Lučkoj kapetaniji – Inspekciji sigurnosti plovidbe Crne Gore koji su nadležni za postupanje na osnovu Uredbe za održavanje reda u lukama („Službeni list Crne Gore“, br.044/17 od 06.07.2017.).

- **Ugovorne obaveze Korisnika objekata obalne infrastrukture i luka od lokalnog značaja za zaštitu okoline, protiv zagađenja mora i obale regulišu se na** osnovu Programa objekata obalne infrastrukture (luke, pristaništa, priveza) koji je usvojio Upravni odbor JP MD[142], a na isti data saglasnost od strane MORT i Vlade CG, iz domena Službe za luke od lokalnog značaja i pomorstvo. Putem aukcijskog postupanja izabrani korisnik zaključuje Ugovor sa Javnim preduzećem za upravljanje morskim dobrom Crne Gore, u skladu sa kojim je korisnik dužan da:

- „ morsko dobro koje je predmet ovog ugovora koristi i uživa na način i u skladu sa svim pozitivnim propisima koji uređuju zaštitu životne sredine, posebno zaštitu mora“
- „ organizuje i obezbijedi funkcionisanje pristaništa i priveza, odnosno bezbijedan privez plovnih objekata prema propisanim uslovima, isključujući remont i servis plovila i druge aktivnosti koje mogu uzrokovati zagađenje mora“
- „ ukoliko koristi i eksploatiše ustupljeno morsko dobro suprotno pozitivnim propisima, kako onim koje se odnose na djelatnosti koje na ustupljenom morskom dobru obavljaju, tako i drugim pozitivnim propisima koji regulišu zaštitu čovjekove okoline, zagađivanje mora i obale, održavanje čistoće, infrastrukture i instalacija na predmetnom morskom dobru i sl. “

JP Morsko dobro je dostavilo DRI Informaciju o postupanju Javnog preduzeća za upravljanje morskim dobrom po Zaključcima Vlade Crne Gore[143] kojom su informisali resorno Ministarstvo o problematici kojom se susrijeću u vezi realizacije.

Od osnivanja, JP Morsko dobro je upravljalo svim objektima pomorske infrastrukture (luke, pristaništa, privezišta, ponte, mandraći i sl.), na osnovu Zakona o morskom dobru, Zakona o planiranju i uređenju prostora, Zakona o turizmu i ugostiteljstvu i ostalih propisa. U tom periodu, kroz funkcionisanje JP Morsko dobro, uspostavljeno je integralno upravljanje prostorom morskog dobra i objektima pomorske infrastrukture na održiv način. U dosadašnjem radu JP Morsko dobro kao upravljač prostorom morskog dobra, lukama od lokalnog značaja i ostalim objektima pomorske/obalne infrastrukture je realizovalo ili realizuje državne strateške planove i programe. Uz obrazloženje i shodno gore navedenom, **Javno preduzeće je donosiocu Startegije razvoja pomorske privrede, uputilo primjedbe, predloge i sugestije na dostavljeni Nacrt Strategije razvoja pomorske privrede.**

3.2.7 Materijalno-tehnička osposobljenost

Materijalno-tehničko opremanje uslov je za izgradnju efikasnog i integrisanog sistema koji će biti u stanju dugoročno da djeluje i u najvećoj mjeri odgovori na iznenadno zagađenje mora, a sve u cilju smanjenja njihovih posljedica.

Tokom prethodnih godina izvršene su nabavke određenih vrsta materijalno-tehničke opreme, dio opreme je pribavljen putem donacija, projekata i programa, ali **UPSUL još uvijek nije u potpunosti materijalno i kadrovski opremljen za efikasno reagovanje u slučaju zagađenja većeg obima.** UPSUL je DRI dostavio pregled materijalnih resursa. Slijedi prikaz opreme i sredstava sa kojima raspolaže CG.[144]

[142] Odlukom broj 0203 – 17/5 od 08.01.2019. god
[143] broj: 08 – 126 od 28. aprila 2016. godine broj 0209 – 1092/2 od 18.03.2020. god.
[144] Popis evidentirane opreme na dan 01.12.2020.g. (UPSUL)

rb	Oprema	količina
1.	Multifunkcionalni brod za prikuplajnje zauljanih materija 12m	1 kom
2.	Zaštitne brane za sprečavanje zagađenja	1000 met
3.	Razne vrste upijača	500 kg
4.	Portabilni duvač sa crijevila	3 kom
5.	Sistem skimera sa pumpom, kolutovima, generatorom i setom crijeva	2 kom
6.	Plutajući tank (Neprene) – 50t	4 kom
7.	Transfer pumpa sa crijevima 100m	2 kom
8.	Plutajući pokretni tank (Neprene) – 6m3	6 kom
9.	Pokretni plastični kontejneri sa setom za čišćenje obale	10 kom
10.	VHF ručne radio stanice za komunikaciju	5 kom
11.	Aparat za disanje sa maskom - SOLAS	2 kom
12.	Radne čizme otporne na klizenje sa uljem	250 kom
13.	Radne rukavice sa gumenom zaštitom	500 kom
14.	Jednokratna odjela i šlemovi	250 kom
15.	Lopate sa dugim nastavkom	250 kom
16.	Kante za prikupljanje otpada	250 kom
17.	Plastične kese za prikupljanje otpada	5000 kom
18.	Gumeni čamac 5m (staklo-platika) sa prikolicom	1 kom

Tabela 3: **IPA 2011[145] - Stara oprema (vrijednost 931.543,93€)**

rb	Oprema	količina
1.	Pumpa sa sistemom za rasprskavanje disperzenata	1 kom
2.	Kontejner za skladištenje disperzenata	2 kom
3.	Plutajuće upijajuće brane	600 m
4.	Prenosne pumpe za raspršavanje disperzenata	8 kom
5.	Lični komplet za raspršavanje disperzenata (Kombenezoni, rukavice, maske i čizme)	8 kom

Tabela 4: Oprema dobijena donacijom Norveške Vlade (CETI), **(vrijednost 21.397€)**

rb	Oprema	količina
1.	Disperzent SEACARE OSD2	1000 lit
2.	Disperzent SEACARE ECOSPERCE 52	775 lit

Tabela 5: Oprema dobijena donacijom Norveške Vlade[146] (CETI), **(vrijednost 23.980€)**

rb	Oprema	količina
1.	Brane za otvoreno more (Neoprane)	1000 met
2.	Hidraulični kolutovi za smještaj brana	5 m
3.	Razne vrste upijača	2000 kg
4.	Upijajuće brane	2000 kom
5.	Skimer sa crijevima	2 kom
6.	Prenosni generator za pokretanje kolitova brana	2 kom
7.	Pokretni duvač brana	2 kom

[145] Oprema kojom raspolaže CG je dobijena shodno Ugovoru br. IPA/2012/ 299-437 - Odgovor na incidente zagađenja mora u Crnoj Gori

[146] Kroz prvu i drugu fazu Projekta realizovana je nabavka opreme za raspršivanje dispezenata i Nabavka samih disperzenata. Opremu je obezbjedila firma PDG iz Podgorice (Ugovor br. 1191745 od 23.03.2016 i br. 04611913 od 08.07.2016.) opremila je prostorije CeETI u Podgorici.
Kroz fazu Projekta realizovana je nabavka opreme za uzorkovanje i analizu ugljovodonika. Opremuje obezbjedila firma MEDICA d .o.o. iz Podgorice(Ugovor br.04211863 od 05.07.2016.) i dopremila u prostorije CETI u Podgorici

8.	Plutajući tank sa mogućnossću tegljenja	2 kom
9.	Multifunkcionalni dizel generator	1 kom
10.	Pokretni tank za sakupljanje ulja i transport	2 kom
11.	Pokretni kontejner za opremu sprečavanje zagađenja	5 kom
12.	Kontejner za smještaj opreme za sprečavanje zagađenja	2 kom
13.	Aparat za disanje sa maskom - SOLAS	2 kom
14.	Jednokratna odjela	50 kom
15.	Lična oprema za čišćenje obale	100 kom
16.	Prenosna protiv-požarna pumpa	2 kom
17.	Multifunkcionalni čamac (RIB)	2 kom
18.	Lična oprema za skuter	14 kom
19.	Spasilačko odjeloza upotrebu u eksternim uslovima	8 kom
20	Multifunkcionalni skuter	3 kom
21.	VHF ručne radio stanice za komunikaciju	6 kom
22.	Teretno vozilo za prevoz opreme	2 kom

Tabela 6: **IPA 2017 - Nova oprema - tender u toku, (vrijednost 1.2M EUR)**

Oprema se nalazi na lokacijama Mornarice VCG u Baru i Pristanu u Tivatskom zalivu.[147] Nakon sprovođenja tendera koji je u toku, Crna Gora će raspolagati sa opremom u vrijednosti od 2.176.920,93€.

Revizijom je utvrđeno da ne postoji jedinstvena baza podataka opreme koja sadrži sve neophodne podatke o raspoloživoj opremi sa detaljnim informacijama (tehničke karakteristike, starost, ispravnost i sl.) **o istoj na državnom nivou.**

Pored navedene opreme UPSUL ima ugovor potpisan sa preduzećem za sanitarnu i ekološku zaštitu "Hemosan" d.o.o. Bar.[148] "Hemosan" broji 23 zaposlena radnika, i to inžinjera specijalizovanog za eko zaštitu i inžinjere pomorske struke. U posjedu firme se nalazi poslovna zgrada od 900 m^2, skladište od 7000 m^2 koje se nalazi u okviru firme, deset raspoloživih vozila, svu neophodnu opremu za rad na eko zaštiti i obradi svih vrsta otpada, kao i dva Eko centra od kojih jedan u Luci Bar, a drugi u Bijeloj. Osnovna djelatnost preduzeća jeste:

- zaštita mora od zagađenja, luka, marina kao i prihavt opasnih otpada,
- prihvat, transport, skladištenje i izvoz svih vrsta opasnog i neopasnog otpada,
- prihvat i prerada zauljanih i otpadnih voda sa brodova,
- čišćenje rezervoara od nafte i naftnih derivata, kao i zbrinjavanje otpada iz istih.

"Hemosan" d.o.o. – Bar posjeduje sve dozvole za obavljanje navedenih djelatnosti. Spisak opreme i transportnih sredstava Hemosan-a za ekologiju, je dostavljen DRI.

Uvidom u dokumentaciju je konstatovao da se preduzeće „Hemosan" doo, blagovremeno odaziva na svaki poziv UPSUL i Lučke kapetanije kada je u pitanju zagađenje mora, a u pojedinim slučajevima i bez finansijske nadoknade.

U toku je sudski spor koji se odnosi na tužbu ovog privrednog društva za sanitarnu i ekološku zaštitu, proizvodnju i trgovinu, protiv Države Crne Gore, Ministarstva saobraćaja i pomorstva, Uprave pomorske sigurnosti Bar.[149]

[147] Revizijom je izvršen obilazak predmetnih lokacija.
[148] Posjeduje Licencu od UPSUL izdatu pod brojem sl.01-22/07, od 12.11.2007 i Ugovor br. 396/07, od 19.03.2007.g, kao i Ugovor o poslovno-tehničkoj saradnji koji se odnosi na pružanje pomoći shodno Nacionalnom planu.
[149] Vrijednost predmeta spora iznosi 687.043,76€.

Shodno obavljenim razgovorima sa stručnim osobljem UPSULA, vezanim za prepoznate probleme na polju prevencije zagađenja mora, postoji nekoliko pitanja čija rješenja bi značajno unaprijedila ovu oblast:

- Potrebno bi bilo obezbijediti sredstva za 'weather buoys' odnosno plutače na moru koje bi posjedovale opremu za očitavanja stanja mora daleko od obale. Hidrometeorološki institut Crne Gore godinama bezuspješno pokušava da obezbijedi sredstva za ove uređaje.

- Ships' Routeing System je sistem koji se uspostavlja na određenom morskom području i cilj mu je poboljšavanje sigurnosti na moru. Sa aspekta spriječavanja zagađenja mora, uspostavljanje ovog sistema bi bilo izuzetno korisno posebno u Bokokotorksom zalivu imajući u vidu obim putničkog saobraćaja i saobraćaja plovila za rekreaciju i trend njegovog rasta. Uspostavljanje sistema zahtijevalo bi detaljne studije morskih područja u teritorijalnom moru Crne Gore, a za pomoć u dijelu ekspertize može se tražiti pomoć od REMPEC-a.

3.2.8 Obuka

U Nacionalnom planu se navodi da osobe koje su predviđene da učestvuju u primjeni planova za hitne intervencije na Stepenu 1, Stepenu 2 i Stepenu 3 moraju biti obučene i kvalifikovane za njihovu primjenu. Obuka se sprovodi putem kurseva i vježbi na lokalnom, područnom i nacionalnom nivou. Uprava pomorske sigurnosti je je zadužena za organizovanje obuke i vježbi na nacionalnom nivou, i za učešće Crne Gore na obukama i vježbama organizovanim na međunarodnom nivou. Nacionalni zapovjednik može odlučiti da kombinuje obuku i vježbe na različitim nivoima, kao i da pozove pojedine eksperte da povremeno učestvuju na obukama za Stepen 3. Ciljevi obuke i vježbi su:

- poboljšanje saradnje i koordinacije između učesnika u reagovanju;
- testiranje komandnog lanca planova za hitne intervencije;
- testiranje komunikacija na svim nivoima reagovanja;
- testiranje opreme i poboljšanje sposobnosti učesnika u reagovanju da rukuju sa opremom, proizvodima i drugim sredstvima u operacijama reagovanja;
- sticanje iskustva;
- obuka članova Grupe za upravljanje nezgodom, Tehničke grupe i Operativne sekcije o procesu odlučivanja i upravljanju reagovanjem, kao i o drugim pitanjima vezanim za zagađenje mora;
- analiziranje akcija koje su sprovedene tokom primjene Nacionalnog plana i područnog plana sa naglaskom na akcije pojedinačnih tijela.

Uprava pomorske sigurnosti je 23-24. aprila 2018. godine prvi put organizovala obuku '**Osnove iznenadnog zagađenja mora**'. Obuka je organizovana uz saradnju Jadranskog edukativno-istraživačkog centra za reagovanja na iznenadna onečišćenja mora - **ATRAC**[150] iz Hrvatske i osmišljena je na osnovu IMO

[150] Jadranski centar za obuku i istraživanje za slučajnu zagađenost mora i odgovor na njih - ATRAC u Rijeci, Hrvatska, je osnovan u okviru projekta „Jačanje zajedničke reakcione sposobnosti za borbu protiv zagađenja mora naftom, toksičnim i opasnim supstancama u Jadranskom moru“- HAZADR.

OPRC 1 modela kursa. Tokom dvodnevne obuke učesnici su upoznati sa kompleksnošću reagovanja na uljna zagađenja na moru i upućeni u različite vrste zagađenja i načine na koje se na njih može reagovati. Eskperti ATRAC-a su predstavili nove tehnologije za čišćenje ulja na moru, ali i ograničenja tehnologije kada su u pitanju velika zagađenja. Pozivu na učešće na obuci odazvali su se predstavnici Lučkih kapetanija Bar i Kotor, Mornarice VCG, Sektora Granične policije, Direktorata za vanredne situacije i Civilne zaštite Bar, Uprave za ugljovodonike, Agencije za zaštitu životne sredine, Instituta za biologiju mora, Centra za ekotoksikološka ispitivanja, Luke Bar i Luke Kotor, Port of Adria i Porto Montenegra, Marine Bar, Jugopetrola, Hemosana, Ocean Montenegra i Fakulteta za pomorstvo iz Kotora i Bara.

U 2018. godine nastavljena je saradnja sa partnerima Uprave u oblasti zaštite mora od zagađenja, te su predstavnici UPSUL učestvovali u aktivnostima koje se tiču morskih zaštićenih područja (Projekat 'Unapređenje upravljanja zaštićenim područjima putem integrisane zaštite morskih i obalnih ekosistema u obalnom području Crne Gore') i integrisanog upravljanja obalom (GEF Adriatic).

UPSUL je bila glavni nosilac aktivnosti i jedan od ključnih učesnika u **Nacionalnoj inter-resornoj vježbi Jadran 2019** koja je održana u akvatorijumu Luke Bar, dana 4. oktobra, 2019. godine. Pored UPSUL, ciljna grupa obučavanja je obuhvatila sledeće relevantne institucije: MSP (Lučka kapetanija Bar), Ministarstvo odbrane (Mornarica Vojske Crne Gore), MUP (Uprava policije – Sektor granične policije, Direktorat za vanredne situacije), Agencija za civilno vazduhoplovstvo (ACV), Terminalna kontrola leta (TKL). Ostale institucije koje su učestvovale u obuci su Luka Bar AD, Port of Adria, Luka Kotor AD, AD Marina Bar, Sektor zaštite i spašavanja Bar, Jugopetrol AD, CETI, DZ Bar, Zavod za hitnu medicinsku pomoć, Hemosan doo Bar, Crveni Krst, Služba zaštite i spašavanja Kotor, RCUD Bijela, Adriatic Marinas Tivat i Ocean Montenegro Bar. Vježba se sastojala od dvije faze.

U prvoj fazi je najprije održana kratka prezentacija UPSUL i naglašen značaj vježbe Jadran 2019. Zatim su predstavljene glavne aktivnosti i ciljevi tekućih projekata **ANDROMEDA i COMPASS2020** u čijoj realizaciji Uprava pomorske sigurnosti i upravljanja lukama učestvuje kao krajnji korisnik u okviru dva velika međunarodna konzorcijuma. Oba projekta su dio međunarodnog programa HORIZON 2020, u periodu od 2014-2020, finansiranog od strane Evropske Unije, čija je koordinacija u Crnoj Gori u okviru nadležnosti Ministarstva nauke. **Realizacija projekata COMPASS2020 i ANDROMEDA finansira se u iznosima od oko 5 miliona eura po projektu tokom 18 mjeseci pojedinačnog trajanja oba projekta koliko i predviđaju njihovi radni paketi.** Pri tome je istaknuta veoma uspješna saradnja između Ministarstva nauke i UPSUL vezano za realizaciju planova projekata u cilju primjene savremenih informacionih pomorskih sistema i tehnologija uz podršku akademske zajednice. Drugi projekat, ANDROMEDA sadrži veoma veliki potencijal primjene savremenog koncepta informisanja CISE (Common Information Sharing Environment) na sisteme granične kontrole, komande i koordinacije. Naglašen je značaj realizacije ovog projekta i u pomorskom domenu, pogotovo za institucije kao što je UPSUL, u okviru svojih nadležnosti i redovnih aktivnosti.

Druga faza se sastojala od realizacije vježbe na terenu, pri čemu su učesnici vježbe zauzeli pozicije i postupno izvršavali dobijene zadatke i učestvovali u simuliranim aktivnostima požara, izlivanja nafte, napuknuća broda, evakuacije putnika sa kruzera, spašavanje putnika plovilima SAR i pad vazduhoplova u more, dok su ostali prisutni, sa palube školskog broda Jadran, pratili scenario dešavanja u akvatorijumu. Veliki broj prisutnih zvanica imao je ulogu posmatrača dok je određen broj predstavnika ministarstava i državnih institucija imao ulogu evaluatora. Cjelokupno trajanje vježbe iznosilo je oko 2 sata.

Ova vježba obavljena je u skladu sa međunarodnim konvencijama i nacionalnom legislativom o traganju i spašavanju na moru, zaštiti ljudskih života na moru, sigurnosti pomorske plovidbe, sprječavanju zagađenja sa plovila, i zaštiti mora od zagađenja. Tokom ove vježbe primijenjene su standardne operativne procedure u skladu sa Nacionalnim planom SAR za traganje i spašavanje na moru i Nacionalnim planom za hitno reagovanje u slučaju zagađenja mora sa plovnih objekata (National Contingency Plan – NCP) a u cilju unaprjeđenja interoperabilnosti državnih i ostalih institucija. Pri tome, testirane su operativne procedure u hitnim i vanrednim situacijama, spremnost djelovanja kapaciteta nadležnih službi (emergency preparedness), funkcionalnost opreme i uređaja za spašavanje, traganje i obavještavanje u vanrednim situacijama, bezbjednost plovidbe, efikasnost komunikacije i koordinacije između institucija, provjera raspoloživih kapaciteta luke, marine i ostalih institucija, kao i uvježbavanje kadra angažovanog na pozicijama traganja, spašavanja i bezbjednosti za razne slučajeve realizacije potencijalnih nezgoda na moru.

Uprava za ugljovodonike je dostavila DRI pregled sprovednih obuka po koncesionim ugovorima i po godinama od 2017. zaključno sa prvom polovinom 2020. godine. Iz programa obuke je do sada obavljeno 70 obuka, koje je pohađalo 494 učesnika i ukupno je obavljeno 436 radnih dana obuke. [151]

U okviru revizije obavljen je informativni razgovor sa direktorom **Instituta za biologiju mora** i naučnim saradnicima, nakon čega se konstatuje da su isti bili uključeni projekte:

- **MEDPOL**;
- **InnoBlueGrowth** (Horizontal Communication and Capitalization project for Innovation in Blue Growth at Mediterranean level);
- **HARMONIA** (Usklađivanje i umrežavanje za procjenu zagađivača u Jonskom i Jadranskom moru) u kojem je multidisciplinarni tim naučnika radio na procjeni zagađivača u moru. Glavni cilj projekta je jačanje transnacionalnih okvira za bolje međudjelovanje postojecih baza podataka za upravljanje

[151] Predstavnici Ministarstva finansija, Poreske uprave, Ministarstva održivog razvoja i turizma, Agencije za zaštitu prirode i životne sredine, Zavoda za hidrometeorologiju i seizmologiju, Ministarstva poljoprivrede i ruralnog razvoja, Uprave za inspekcijske poslove, Ministarstva saobraćaja i pomorstva, Uprave pomorske sigurnosti, Lučke kapetanije, Zavoda za geološka istraživanja, Ministarstva ekonomije, Regulatorne agencije za energetiku, Operatora prenosnog sistema za gas – Montenegrobonus, Instituta za biologiju mora i Uprave za ugljovodonike, kao i lokalnih samouprava i Skupštine Crne Gore, su učestvovali na ovim obukama.

morskom sredinom u cilju promovisanja dostupnosti podataka i unapređenja znanja o morskom ekosistemu.[152]
- **MarCons** (Poboljšanje zaštite mora u evropskim i okolnim morima);
- **BLUELAND** (Model za održivo upravljanje morskim i obalnim područjem, za prekogranična staništa, zaštitu biodiverziteta i ekosistema).

Revizijom je konstatovano je da, iako nakon završetka određenog projekta Institut za biologiju mora UCG uputi nadležnim institucijama preporuke, **iste uglavnom ostaju neprimjenjene, uz obrazloženje da "nadležni organi nijesu obavezni da ih implementiraju".**

Projekt **MEDESS-4MS** (Mediteranski sistem podrške odlukama za pomorsku sigurnost) koji sufinansira Evropski fond za regionalni razvoj (ERDF), a sprovodi se u saradnji s REMPEC-om, posvećen jačanju pomorske sigurnosti ublažavanjem rizika i uticaja povezanih s izlijevanjem nafte. Cilj MEDESS-4MS je pružanje integrisanog operativnog sistema višestrukog izlijevanja nafte na Mediteranu prikupljanjem i analizom podataka o met-oceanu, kao i podaci koji se odnose na brodski promet, brodske operacije i mapiranje osjetljivosti. Partner MONGOOS-a je Institut za biologiju mora, Univerziteta CG.

3.2.9 Pomorsko operativni centar i VTMIS oprema

Na osnovu člana 45 stav 4 Zakona o sigurnosti pomorske plovidbe, MSP je donijelo **Pravilnik o načinu vršenja nadzora, informisanja i upravljanja pomorskim saobraćajem**[153] kojim se propisuje način vršenja nadzora, informisanja i upravljanja pomorskim saobraćajem, radi unaprjeđenja sigurnosti i efikasnosti pomorskog saobraćaja i zaštite mora. Nadzor, informisanje i upravljanje pomorskim saobraćajem obuhvata prikupljanje podataka o plovnim objektima u pomorskom saobraćaju, davanje podataka plovnim objektima, davanje plovidbenih savjeta i podrške plovnim objektima u plovidbi i organizaciju pomorskog saobraćaja na VTS području preko dodjeljenih VHF radio kanala.

Uprava pomorske sigurnosti je u 2016. godini poslala zahtjev prema Evropskoj komisiji (EK) i Evropskoj agenciji za pomorsku sigurnost (EMSA) za pristup IMS (Integrated Maritime Services eng.) sistemu. IMS predstavlja jedinstvenu platformu u kojoj su integrisani svi dosadašnji pomorski servisi koje je razvila EMSA (CleanSeaNet, EU LRIT Data Centre, SafeSeaNet, THETIS, satelitski AIS, i dr) za potrebe povećanja stepena sigurnosti na moru i zaštitu mora od zagađenja. Sistem za nadzor, informisanje i upravljanje pomorskim saobraćajem je složen tehnički sistem, namijenjen za praćenje, upravljenje i organizaciju pomorskog saobraćaja u unutrašnjim morskim vodama, teritorijalnom moru i epikontinentalnom pojasu Crne Gore.

Nabavka i uspostavljanje VTMIS sistema bio je dio nastojanja Crne Gore da poboljša sigurnost plovidbe i zaštite mora od zagađenja sa plovnih objekata. Realizacija tih ciljeva ostvarena je zahvaljujući sredstvima koja je **Evropska komisija obezbijedila u sklopu programa pretpristupne pomoći EU za dva projekta –**

[152] Projekat ce obezbjediti osnovne alate za procjenu rizika od kontaminacije u ranjivim priobalnim zonama
[153] ("Službeni list Crne Gore", br. 034/15)

nabavku i uspostavu Sistema za nadzor, informisanje i upravljanje pomorskim saobraćajem VTMIS i nabavku opreme za hitno reagovanje u slučaju zagađenja mora sa plovnih objekata. Ukupna vrijednost IPA programa iznosila je 3,5 miliona eura, od čega je 2,8 miliona finansirala EU, **a odnosio se za nabavku opreme za hitno reagovanje (milion) i nabavku i instaliranje VTMIS opreme vrijedne 1,8 miliona eura. Dok je 700.000 eura bila državno učešće**. Kao tehničku podršku EU IPA 2011. Program Evropska komisija je izradila dodatne sudije. VTMIS složen tehnički i informacioni sistem namijenjen za praćenje, upravljanje i organizaciju pomorskog saobraćaja u unutrašnjim morskim vodama, teritorijalnom moru i epikontinetalnom pojasu. Nadzor se sprovodi s ciljem povećanja sigurnosti pomorske plovidbe, efikasnosti pomorskog saobraćaja i zaštite morskog prostora. Obuhvata prikupljanje podataka o pomorskim objektima i saobraćaju, davanje podataka pomorskim objektima, davanje plovidbenih savjeta i podrške u plovidbi. Podaci se prosljeđuju i Vojsci, MUP - u, lučkim kapetanijama, a oni dalje procjenjuju da li ima prostora za preduzimanje radnji iz njihove nadležnosti.

Prva faza VTMIS[154] u Crnoj Gori sprovedena je uz podršku EU.[155] Druga faza obuhvata ugradnju dodatnih senzora (CCTV) na postojećim lokacijama VTMIS, nove lokacije senzora na Skadarskom jezeru i Bokokotorskom zalivu i uvođenje informacionog sistema „Single Window" (EU Direktiva 2010/65). **Procijenjeni troškovi za uvođenje prve dvije aktivnosti iznose do 1,6 miliona eura, a za treću aktivnost 500 hiljada eura.**

UPSUL je dio evropskog konzorcijuma koji će demonstrirati efikasnu saradnju bezpilotnih sredstava (letjelica i plovila) sa ostalim sredstvima za potrebe nadzora pomorskog saobraćaja u okviru projekta **COMPASS2020** koji je počeo 01.05.2019. godine, i predstavlja inicijativu EK, vođenu Pomorskom upravom Portugala, koja ima za cilj da doprinese zajedničkom cilju EK i zemalja članica: jačanju vanjske sigurnosti i bezbijednosti na morskom prostoru. EK je odobrila ugovor u okviru H2020 programa. Glavni cilj projekta COMPASS2020 je da demonstrira operativno rješenje za neprekidni nadzor mora na velikim udaljenostima od obale, povećavajući mogućnosti za analizu i procjenu situacije za pomorske vlasti i na taj način doprinositi smanjenju troškova uz povećanje raspoloživosti i pouzdanosti operacija. Značajna uloga UPSUL će biti na desiminaciji rezultata projekta, sa posebnim akcentom na ADRION regiju.

Crna Gora je pridružena programu EU za istraživanje i inovacije, Horizont 2020, u periodu 2014-2020. g, a nacionalnu koordinaciju obavlja Ministarstvo nauke. Projekat COMPASS2020 finansira se u iznosu od 4.838.490€ tokom 18 mjeseci trajanja.

- **Revizijom je konstatovano da ne postoji vazduhoplovni nadzor nad vodama pod nacionalnom jurisdikcijom.**

[154] VTMIS sistem obuhvata, osim postojećeg GMDSS sistema, obalni radarski sistem, obalni AIS sistem, radio-goniometar, VHF radio-komunikacioni sistem, meteo stanice i ECDIS. VTS služba preko VTMIS sistema prima i razmjenjuje podatke o pomorskom saobraćaju (INS), pruža plovidbene savjete i podršku plovnim objektima (NAS), organizuje plovidbu i upravlja pomorskim saobraćajem (TOS).

[155] Direktiva 2002/59/EZ o uspostavljanju sistema za nadzor i upravljanje pomorskim saobraćajem (VTIMS) je u cjelosti usaglašena i transponovana u crnogorske propise. Transponovanje djelova Direktive 2010/65/EU o sistemu „Single Window" je otpočeto tokom 2016. godine. Da bi se Direktiva u potpunosti sprovela, potrebna su ulaganja u pomorski informacioni sistem „Single Window".

3.2.10 Zaštita od iznenadnog zagađenja u lukama

Međunarodne konvencije zahtijevaju osiguravanje prihvatljivih kapaciteta u lukama. Crna Gora mora osigurati lučke uređaje za prihvat sadržaja, u suprotnom to znači kršenje međunarodnih obaveza, a nadalje, nesavjesni brodski operateri mogu da ilegalno ispuštaju zabranjene materije u naše more (što se i desilo tokom vršenja terenske revizije).

Član 51 Zakona o zaštiti mora od zagađivanja sa plovnih objekata[156] propisuje da je korisnik luke dužan da opremi luku uređajima za prihvat i rukovanje otpadom, otpadnim uljem, ostacima tereta i talogom iz balastnih tankova sa plovnih objekata, u skladu sa međunarodnim i domaćim propisima kojima se uređuje sprječavanje zagađenja životne sredine s brodova, zaštita morske sredine i priobalnog područja i civilna odgovornost za štetu izazvanu zagađivanjem. Korisnik luke dužan je da sačini plan prihvata i rukovanja otpadom, otpadnim uljem i ostacima tereta sa plovnog objekta. Na plan iz stava 1 ovog člana saglasnost daje Ministarstvo i vrši kontrolu sprovođenja plana, najmanje jednom u tri godine ili odmah nakon značajnih promjena u radu i funkcionisanju luke.[157]

Nadzor nad sprovođenjem Zakona o zaštiti mora od zagađivanja sa plovnih objekata i propisa donesenih na osnovu ovog zakona vrši MSP dok poslove inspekcijskog nadzora vrši inspektor, u skladu sa zakonom (član 60). Pored ovlašćenja utvrđenih Zakonom o inspekcijskom nadzoru, inspektor ima obaveze i ovlašćenja utvrđene članom 61 Zakona o zaštiti mora od zagađivanja sa plovnih objekata, i članom 30 Zakona o lukama.

Luke za međunarodni pomorski saobraćaj su: Bar, Budva, Kotor, Luka Kumbor-Portonovi, Tivat (Gat I i Gat II) i Zelenika. Luke za unutrašnji pomorski saobraćaj su: Bar, Budva, Kotor, Luštica Bay, Luka Kumbor-Portonovi, Tivat (Gat I i Gat II), Bonići - Tivat i Zelenika.[158] Trgovačke luke su: Trgovačka luka Bar i Trgovačka luka Kotor. Luke nautičkog turizma - marine su: Luka Budva, Luštica Bay, Luka Tivat-Porto Montenegro, Luka nautičkog turizma-marina Bar i Luka Kumbor-Portonovi. Brodogradilišne luke su: Brodogradilišna luka Bijela i Brodogradilišna luka Bonići-Tivat.[159]

U okviru revizije, obavljeni su informativni razgovori sa predstavnicima Luke Bar i Luke Kotor.

3.2.10.1 LUKA BAR

Luka Bar, smještena južno od grada Bara, osnovana je 1906. godine i glavna je teretna luka u Crnoj Gori. Luka Bar je akcionarsko društvo, u kome država Crna Gora posjeduje 54% akcija.

[156] ("Sl. list CG", br. 020/11 od 15.04.2011, 026/11 od 30.05.2011, 027/14 od 30.06.2014)
[157] Član 52 Zakona o zaštiti mora od zagađivanja sa plovnih objekata
[158] Shodno Odluci o određivanju luka prema vrsti pomorskog saobraćaja ("Sl. list CG", br. 070/17, 050/18, 046/19)
[159] Shodno Odluci o određivanju luka prema namjeni ("Sl. list CG", br. 070/17, 050/18, 046/19)



Slika 3: Operateri lučkih terminala u Baru[160]

Geografski obim luke Bar se sastoji od dva odvojena entiteta: jedan je Luka Bar (kojim upravlja Luka Bar), a drugi lučki operater koji postoji od 2009. godine je „Luka Adria“ (Global Ports Holding posjeduje 62,09% udjela u Luci Adria) je višenamjenska luka, sa pristaništem dužine 1.440 m, sa namjenskim terminalima za kontejnerske brodove, brodove za generalni teret, RoRo i kruzere. Unutar geografske granice luka Bar nalaze se terminali za tečni nasip (nafta i hemikalija), suvi rasuti teret, Ro-Ro, opšti teret, krstarenje i kontejneri. Luka Bar je upravljala terminalima za naftu, hemikalije i rasuti teret. Global Ports Holding stekao je operativna prava za Luku Adria, privatizacijom 2013. godine. U Luci Adria postoje terminali za kontejnere, grebene, generalni teret, Ro-Ro i od tada 2014 takođe za krstarece brodove.

Tehničko-tehnološke nesreće i zagađenja mora mogu nastati u svim lukama i marinama, a posebno su vezani za Luku Bar u kojoj se vrši manipulacija raznim vrstama tečnog goriva, hemikalijama i eksplozivnim materijama. Takođe, moguć je i prevoz opasnih materija klase 7 (radioaktivni materijali), te s tim u vezi postoji potencijalni rizik od radijacionog akcidenta prilikom transporta morem. Pored navedenog potencijalni akcident sa radioaktivnim materijalima na moru može se desiti prilikom istraživanja ugljovodonika, nafte i gasa. U Luci Bar skladište se opasne materije (eksplozivi, inicijalna sredstva, pirotehnička sredstva, naoružanje i vojna oprema, nafta i naftni derivati, natrijum hidroksid, bazno ulje, cement, glinica i sl.), a u Marini se nalazi benzinska stanica sa 3 rezervoara naftnih derivata kapaciteta 81 m3 za potrebe plovnih objekata. U okviru kompleksa Luke Bar nalaze se značajni infrastrukturni objekti, i to: dva rezervoara za skladištenje kaustične sode vlasništvo Kombinata alumnijuma – Podgorica kapaciteta po 3200 m3, rezervoar za bazno ulje vlasništvo Luke Bar kapaciteta 1400 m3 , rezervoari za naftu i naftne derivate kapaciteta 128 000 m3 vlasništvo Jugopetrola AD Podgorica, silosi za žitarice, asfaltni put – unutrašnja drumska saobraćajnica, željeznički kolosjek, kao i tunel koji povezuje Luku Bar sa skladištem eksplozivnih materija.

Skladište eksplozivnih materija je locirano sa druge strane brda Volujica, uz obalu mora. Radi se o centralnom i najvećem skladištu eksplozivnih materija u Crnoj Gori koje se svakodnevno koriste za izgradnju dionice autoputa Bar-Boljari, za potrebe Rudnika uglja – Pljevlja, Rudnika olova i cinka Šuplja Stijena – Pljevlja, Rudnika boksita – Nikšić i za izgradnju drugih objekata u Crnoj Gori gdje se vrši upotreba ovih materija. Do nesreća može doći ljudskom greškom zbog izvođenja nedozvoljenih radnji, kao što su neovlašćeno rukovanje, nepravilno skladištenje derivata, prepumpavanje, dolijevanje, pretakanje i druge manipulacije sa ovim

[160] Izvor: Akcioni plan za održivu i niskougljeničnu Luku Bar

materijama, rad trećih lica u blizini postrojenja bez stručnog nadzora, kao i namjernim oštećenjem.[161]

3.2.10.2 LUKA KOTOR

Preduzeće «Luka Kotor» A.D. Kotor je osnovana 1988. godine.[162] Od 2006. godine specjalizovana je za pružanje usluga brodovima na kružnim putovanjima i nautickim turistima. Zona operativne obale Luke Kotor nalazi se ispred zidina Starog grada Kotora u okviru kojeg se nalazi odreden broj objekata različite namjene. Područje Kotorskog zaliva u sklopu kojeg je najuvučeniji dio, tzv. «unutrašnji džep» ili područje od Instituta za biologiju mora (IBM) do gradske Rive je pod intenzivnim uticajem prirodnog i ljudskog faktora. U svom dosadašnjem radu Luka Kotor je uspostavila ISPS Code za luke. Luka Kotor ima uspostavljan partnerski odnos sa Javnim preduzecem «Komunalno» Kotor za odvoz krutog otpada sa brodova i jahti. Pored toga, luka je potpisala Ugovor sa specijalizovanim preduzecem «Hemosan» iz Bara za odvođenje zauljenog i opasnog otpada sa svog prostora.



Slika 4: Luka Kotor

Revizijom je utvrđeno da tokom revizionog perioda (2017-2020) **inspektori sigurnosti plovidbe MSP nijesu izvršili nijedan inspekcijski nadzor luka, kao ni nadzor nad rukovanjem opasnim materijama. Pored toga, nije vršena provjera obučenosti osoblja pri rukovanju opasnim materijama**.

[161] Strategija za smanjenje rizika od katastrofa sa dinamičkim planom aktivnosti za sprovođenje strategije za period 2018 – 2023. dio 3.2.4. Nesreće na moru, str. 42

[162] Postojeće Akcionarsko društvo „Luka Kotor", pravni je sledbenik R.O. „Luka Kotor", koja je osnovana Odlukom Skupštine opštine Kotor od 12. jula 1988. godine. Nastale izmjene, Izvještaj menadžmenta „Luka Kotor" A.D. Kotor za 2018. godinu, u zakonodavstvu uslovile su i promjenu naziva preduzeća u Društveno preduzeće, koje je preduzeće „Luka Kotor". Proces vlasničke i upravljačke transformacije J.P. „Luka Kotor" započet je donošenjem Odluke o pokretanju postupka upravljačke i vlasničke transformacije 10. oktobra 1992. godine. Transformacija je izvršena na osnovu procjene društvenog kapitala u preduzeću u iznosu od 684.000,00 dinara (304.511 DEM) na dan 1.juna 1995.godine. Kao rezultat primjene Zakona o privrednim društvima, organizovano je postojeće Akcionarsko društvo za usluge u međunarodnom pomorskom saobraćaju „Luka Kotor" A.D. Kotor, registrovano u Centralnom registru Privrednog suda u Podgorici, dana 13.09.2002. godine, pod registarskim brojem 4–0006142 / 001, svoje registrovane djelatnosti od osnivanja vrši na adresi poslovnog sjedišta u Kotoru, Park Slobode.

EK u Izvještaju o Crnoj Gori[163] (Chapter 14: Transport policy) navodi da Crna Gora u izveštajnom periodu nije postigla napredak u završetku ključnih sektorskih reformi, te da treba pojačati napore na postavljanju strateškog okvira za primjenu Intelligent Transport Systems (ITS) na svojoj pomorskoj mreži, u skladu sa EU ITS Directive, kao i da je potrebno da postigne punopravno članstvo u Pariškom memorandumu o razumijevanju (MoU) on port state control. Takođe zaostaje izgradnja Maritime Single Window. Svaka nova aktivnost u lukama morace da ima za cilj poboljšanje efikasnosti uz dužno razmatranje bezbijednosti na moru i zaštitu morskog okruženja. Crnoj Gori se preporučuje da se uskladi sa pravnom tekovinom EU o lukama i da usvoji legislativu zasnovanu na Port Services Regulation 2017/352.[164]

3.2.11 Zaštita od iznenadnog zagađenja prilikom istražnih bušenja i planirane proizvodnje ugljovodonika u podmorju CG

Operateri koji izvode aktivnosti na istraživanju i proizvodnji ugljovodonika obavezni su da poštuju stroge procedure kako bi se izbjegle akcidentne situacije i ispuštanje hemikalija/ugljovodonika u Jadransko more. U to spada i izrada studija bezbijednosti i plana za postupanje u slučaju akcidentnih situacija (izlivanje nafte) prije započinjanja bilo kakvih aktivnosti. Koncesionari su dužni da se pridržavaju i implementiraju nacionalno zakonodavsto iz oblasti zaštite životne sredine,(koje trenutno nije u potpunosti harmonizovano sa evropskom legislativom). Takođe, **koncesionari su dužni da se pridržavaju svih preporuka datih u Strateškoj procjeni uticaja na životnu sredinu, kao i svih međunarodnih konvencija iz oblasti zaštite životne sredine u kojima je Crna Gora država potpisnica.**

Uprava za ugljovodonike je dostavilja DRI traženu dokumentaciju na osnovu koje je utvrđeno da je Crna Gora zaključila dva ugovora o koncesiji za proizvodnju ugljovodonika u podmorju Crne Gore, i to:

1. Ugovor o koncesiji za proizvodnju ugljovodonika za blokove 4118-4; 4118-5; 4118-9; 4118-10, ukupne površine 1.228 km^2, koji je 14. septembra 2016. godine zaključen sa kompanijama Eni Montenegro BV, Holandija i Novatek Montenegro, BV Holandija (PCC 01-2016 Eni/Novatek);
2. Ugovor o koncesiji za proizvodnju ugljovodonika u podmorju Crne Gore za blokove 4219-26 i 4218-30, ukupne površine 338 km^2, koji je 15. marta 2017. godine zaključen sa kompanijom Energean Montenegro Limited, Kipar (PCC 02-2017 Energean).

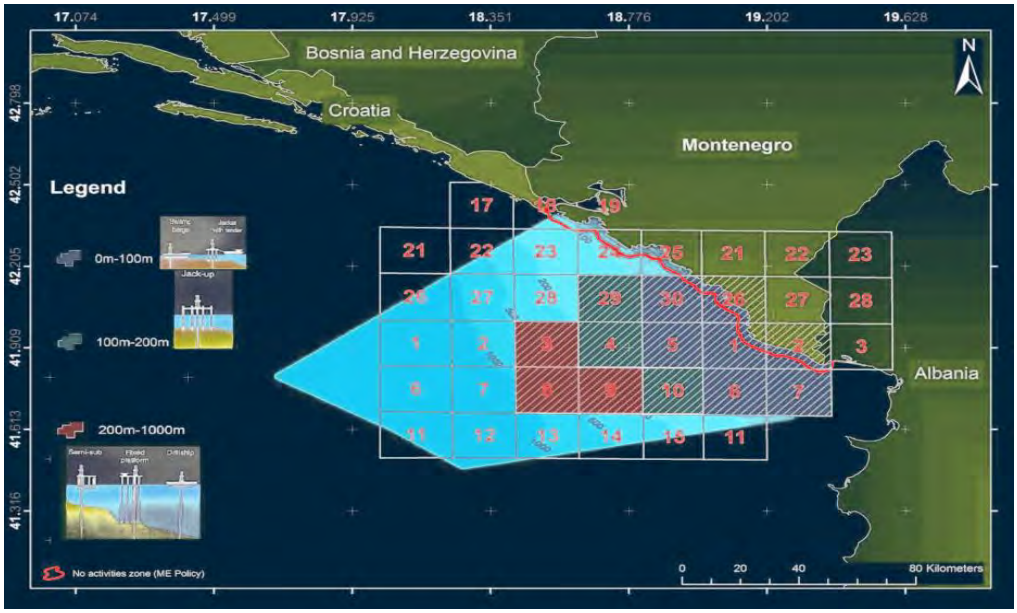
Koncesionari Eni i Novatek su, u skladu sa obavezama iz Radnog programa Ugovora o koncesiji za istraživanje i proizvodnju ugljovodonika, izvršili 3D geofizička istraživanja krajem 2018. godine. Prikupljeni podaci su tokom 2019. godine obrađeni i na osnovu njih definisane su lokacije na kojima će biti vršena prva istražna bušenja. Početkom ove godine završeno je geomehaničko ispitivanje

[163] https://ec.europa.eu/neighbourhoodenlargement/sites/near/files/montenegro_report_2020.pdf
[164] Brussels, 6.10.2020 SWD(2020) 353 final COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT Montenegro 2020 Report Accompanying the Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions

tla na ovim mikrolokalitetima u cilju utvrđivanja geomehaničkih svojstava morskog dna na kome će biti instalirano postrojenje za bušenje. Takođe, AZŽS je usvojila Elaborat o procjeni uticaja istražnog bušenja na životnu sredinu, čime su se stekli uslovi za prvo istražno bušenje u crnogorskom podmorju koje je počelo 25.03.2021. godine. Logistička baza, je formirana u Luci Bar gdje je dopremljen materijal koji će biti korišćen za istražno bušenje.

Moguće akcidentne situacije uključuju**:**

- Tokom seizmičkih istraživanja: sudar sa plovilima, izazivajući gubitak rezervoara za ulje na bateriji i/ili dizel goriva iz broda
- Tokom istražnih bušenja: izlivanje sirove nafte, izlivanje hemikalija ili erupcija gasa.
- Tokom operativnih radova: izlivanje sirove nafte i izlivanje hemikalija.
- Tokom korišćenja ugljovodnika: izlivanje nafte sa tankera (sudar sa plovilima), gubitak sadržaja cjevovoda i požari / eksplozije u postrojenjima za tretman gasova.



Slika 5: Istražni blokovi

U oktobru 2011. Evropska komisija je predložila da EU ratifikuje ofšor protokol, koji ima za cilj da osigura poštovanje najviših sigurnosnih, zdravstvenih i ekoloških standarda.[165] Saradnja ce doprinijeti ispunjavanju ekološke vizije produktivnog Mediterana i biološki raznolikog mora, koje će biti od koristi sadašnjim i buducim generacijama, kako je utvrđeno usvojenim pristupom ekosistemu od strane potpisnica Barselonske konvencije.[166] Bez obzira na visoke standarde kompanija, 2013. godine, u EU je usvojena **Direktiva 2013/30/EU o sigurnosti naftnih i plinskih djelatnosti na moru** čiji je temeljni cilj osiguranje i sprovođenje djelatnosti istraživanja i eksploatacije na moru poštujući pri tome

[165] Prijedlozi Evropske komisije o ratifikaciji offshore protokola i o sigurnosti na moru operacije pogledati na: http://ec.europa.eu/environment/water/marine/barcelona htm http://ec.europa.eu/energy/oil/offshore/standards en.htm EU marine policies: http://ec.europa.eu/environment/water/marine/ directive_en.htm

[166] https://ec.europa.eu/environment/marine/pdf/FLYER%20offshore%20web.pdf

najviše standarde sigurnosti, zdravlja i životne sredine.[167] Prema tim novim pravilima, **implementacija najviših sigurnosnih standarda na svim naftnim i plinskim platformama u EU je obavezujuća**, novi propisi postavljaju jasna pravila koja obuhvaćaju sve radnje vezano za istraživanje i proizvodnju ugljovodonika. Direktiva osigurava i propisuje način postupanja ukoliko do nesreće ipak dođe, pri čemu navedena pravila postupanja pomažu krajnjem umanjivanju moguće štete u okolišu.

- **Revizijom je utvrđeno da Direktiva 2013/30/EU o sigurnosti naftnih i plinskih djelatnosti na moru nije implementirana u crnogorsko zakonodavstvo**.

Utvrđivanje Predloga zakona o sigurnosti operacija sa ugljovodonicima bilo je predviđeno[168] za IV kvartal 2018. godine, kao i da će se ovim zakonom u nacionalno zakonodavstvo izvršiti transpozicija Direktive EU o bezbjednosti operacija sa ugljovodonicima u podmorju, iz 2013. godine.

- **Revizijom je utvrđeno da predmetni zakon nije donijet.**[169]

Agencija za zaštitu životne sredine rješenjem[170] je dala saglasnost na **Izvještaj o strateškoj procjeni uticaja Programa istraživanja i proizvodnje ugljovodonika u podmorju Crne Gore na životnu sredinu**[171] i **naložila** organu nadležnom za pripremu plana-**Ministarstvu ekonomije da aktivnosti planirane predmetnim programom realizuje shodno preporukama i mjerama** zaštite životne sredine, preporukama za zaštitu biodiverziteta, kao i da izvrši monitoring realizacije plana.

- Na osnovu uvida u raspoloživu dokumentaciju revizijom je konstatovano da, prije sprovođenja aktivnosti na istražnim bušenjima nafte i gasa, **nijesu realizovane sve preporuke** date u Izvještaju o strateškoj procjeni uticaja Programa istraživanja i proizvodnje ugljovodonika u podmorju Crne Gore na životnu sredinu, **i to:**

Preporučuje se uspostavljanje "Jedinice/Komisije za upravljanje životnom sredinom", koja bi bila odgovorna za aktivnosti na istraživanju i proizvodnji nafte i gasa, pod jurisdikcijom EPA, a koja bi se sastojala od predstavnika svih interesnih

[167] Nakon izliva nafte u Meksičkom zalivu 2010. g. EU je izglasala 2013. Direktivu o sigurnosti naftnih i plinskih djelatnosti na moru. Direktivom se od država članica traži uspostavljanje vanjskih planova za hitne intervencije koje pokrivaju sva postrojenja na kojima se obavljaju naftne i plinske djelatnosti uključujući i povezanu infrastrukturu i potencijalno pogođena područja u okviru svoje nadležnosti

[168] Programom rada Vlade Crne Gore za 2018. godinu, kao i Planom pristupanja Crne Gore Evropskoj uniji

[169] U Izjašnjenju (br: 102/3 od 06.04.2021. godine) na preliminarni izvještaj **Uprava za ugljovodonike navodi: „**Predlog Zakona o mjerama sigurnosti prilikom istraživanja i proizvodnje ugljovodonika u podmorju, kojim će se transponovati Direktiva 2013/30/EU je pripremljen i njegovo utvrđivanje je propisano programom Vlada Crne Gore za 2021. godinu.“

[170] 02 Br: UPI – 1259/28. od 15.12.2016. godine

[171] Konsultanti za životnu sredinu (CAU-Centar za arhitekturu i urbanizam; Institut za razvoj i istraživanja u oblasti zaštite na radu (ITI) i Earth Link & Advanced Resources Development (ELARD)) su angažovani na izradi Strateške procjene uticaja za program istraživanja i ispitivanja ugljovodonika u podmorju Crne Gore

grupa. Jedinica bi bila odgovorna za pripremu projektnog zadatka i EIA[172] studije; pregled i odobrenje EIA; monitoring usaglašavanja Operatera sa Planovima upravljanja životnom sredinom; periodično bi dobijala i pregledala izvještaje od Operatera o ispuštanju u vazduh i vodu, kao i izvještaje o nastajanju, upravljanju i odlaganju otpada; bila bi odgovorna za monitoring uticaja IP aktivnosti nafte i gasa na životnu sredinu putem monitoringa indikatora predloženih u ovom SPU (Strateška procjena uticaja) izvještaju; i davala bi sugestije o svim zahtijevanim korektivnim aktivnostima ili daljem monitoringu. Preporučuje se da članovi civilnog društva budu zastupljeni i u ovom komitetu kako bi se osigurala transparentnost i puna zastupljenost.

- **Revizijom je utvrđeno da Jedinica/komisija za upravljanje životnom sredinom nije formirana.**

Preporučuje se ratifikacija Protokola o podmorju Barselonske konvencije[173], koja će činiti pravnu obavezu za usaglašavanje licenci.

- **Revizijom je utvrđeno da Protokol nije ratifikovan.**

Preporučuje se da se revidira Nacionalni plan za vanredne situacije, i da se dopuni u svijetlu IP aktivnosti nafte i gasa. Plan treba da podrži individualne Planove za vanredne situacije u slučaju izlivanja nafte (OSCP), koje bi u budućnosti svaki Operater pripremio za svoj individualni blok.

- **Revizijom je utvrđeno da Nacionalni plan nije revidiran.**

UPSUL u Izjašnjenju (br: 021/21-09-611/1 od 05.04.2021.g.) na preliminarni izvještaj o reviziji **navodi:** "U periodu između revizije i danas, kao dio projekta revizije Nacionalnog plana i izrade operativnih procedura, izrađene su smjernice za ofšor industriju. Oil Pollution Emergency Plan s Guidance Notes for Offshore Oil and Gas Handling Installations and relevant Oil Handling Facilites, skupa sa obrascima za procjenu planova hitnosti instalacija – Consolidated OPEP Asessment Template dostavljene su ENI Montenegro BV-u i bile su osnov za izradu njihovog Oil Spill Contigency Plana. Na osnovu obrasca za procjenu, uz stalne konsultacije sa njihovim HSE menadžerom, njihov OSCP usklađen je sa zahtjevima našeg plana, nacionalnim zakonodavstvom, kao i zahtjevima OPRC konvencije i Ofšor direktive čime su zadovoljeni najviši svjetski standardi koji trenutno regulišu ovu oblast."

Morska područja koja se trenutno razmatraju za zaštitu treba proglasiti za zaštićena, i imaoci Licenci ne bi smjeli sprovoditi aktivnosti u tim područjima ili njihovoj blizini. Oko tih područja treba definisati zonu isključenja (najmanje 500 m).

- **Revizijom je utvrđeno da nijesu proglašena morska zaštićena područja**[174].

[172] Procjena uticaja na životnu sredinu - Environmental Impact Assessment
[173] Protokol o zaštiti Sredozemnog mora od zagađenja koje proizlazi iz istraživanja i iskorištavanja epikontinentalnog pojasa, morskog dna i morskog podzemlja

EIA treba da bude urađena za svaku predloženu I&P aktivnost, u skladu sa Zakonom o procjeni uticaja na životnu sredinu. Postojeći SPU izvještaj pruža značajnu količinu informacija koje će predstavljati osnovu za buduće EIA izvještaje; međutim, procjena je izvršena na visokom nivou, i potrebno je da bude podvrgnuta detaljnoj analizi prilikom izrade EIA, s obzirom da će tada biti dostupno više informacija u vezi tehnologija koje će se koristiti (npr. vrsta seizmičkih ispitivanja, vrsta opreme za bušenje, vrsta proizvodnih platformi i korišćenje proizvedenih ugljovodonika). Tokom izrade EIA, sljedeće korake treba sprovesti za predloženu aktivnost - Ispitivanje bentoskih vrsta, uključujući koralne zajednice. Oko područja sa osjetljivim/zaštićenim vrstama treba definisati zone isključenja.

- **Revizijom je utvrđeno da nijesu definisane zone isključenja.[175]**

Definisanje značajnih područja za ribarenje unutar područja predložene aktivnosti.

U Izjašnjenju (br: 102/3 od 06.04.2021. godine) na preliminarni izvještaj **Uprava za ugljovodonike navodi:** „Prije vršenja geofizičkih istraživanja od strane koncesionara izvršena su mjerenja ulova ribe u zoni predloženih aktivnosti, što je takođe izvršeno i nakon izvršenja geofizičkih istraživanja od strane koncesionara, u cilju upoređivanja podataka o izlovu ribe prije i nakon sprovođenja aktivnosti. Takođe, budući da su ribarske aktivnosti tokom vršenja geofizičkih istraživanja bile otežane, koncesionari su kompenzovali ribarska udruženja za ono vrijeme za koje su trajale aktivnosti vršenja geofizičkih istraživanja, u skladu sa mjerama iz elaborata o procjeni uticaja na životnu sredinu.“

Izrada modela vazdušne disperzije za bušenje, proizvodne aktivnosti i postrojenja za tretman gasova.

U Izjašnjenju (br: 102/3 od 06.04.2021. godine) na preliminarni izvještaj **Uprava za ugljovodonike navodi:** „Kada su u pitanju proizvodne aktivnosti i postrojenja za tretman gasova, navedene modele u ovom trenutku je nemoguće izraditi jer ne postoje podaci za izradu istih (utvrđivanje (ne)postojanja komercijalnih rezervi nafte ili gasa, planiran agodišnja proizvodnja u slučaju komercijalnih rezervi itd.).“

Izbor lokacije za predložene aktivnosti na kopnu (naročito za postrojenja za preradu gasa i za cjevovoda tokom faze korišćenja ugljovodonika) treba bazirati na analizi alternativa, i treba nastojati da budu udaljene od:

---

[174] Nakon izjašnjenja subjekata revizije do okončanja pisanja Konačnog izvještaja, u toku je završna faza pripreme materijala za proglašenje morskog područja Platamuni, dok je materijal za druga dva u finalnoj fazi pripreme za javnu raspravu, izvršiće se proglašenje jednog morskog zaštićenog područja (od ukupno tri razmatrana).

[175] Ministarstvo ekologije, prostornog planiranja i urbanizma u Izjašnjenju (INT br. 01-3/2 od 30.03.2021.g.) na preliminarni izvještaj „ukazuje da je zona isključenja definisana kao mjera u okviru Strateške procjene uticaja Programa istraživanja i proizvodnje ugljovodonika u podmorju Crne Gore na životnu sredinu“.

o Zaštićenih oblasti, značajnih staništa ptica i staništa zaštićenih i značajnih vrsta;
o Vodotokova, kao što su rijeke i jezera;
o Područja od arheološkog značaja i turističkih oblasti;
o Područja značajnih pejzažnih vrijednosti; i
o Nastanjenih oblasti.

U Izjašnjenju (br: 102/3 od 06.04.2021. godine) na preliminarni izvještaj **Uprava za ugljovodonike navodi**: „Budući da ne postoje utvrđene komercijalne rezerve nafte ili gasa u podmorju Crne Gore, odnosno lokacije ovih nalazišta u podmorju, u ovom trenutku nije moguće detaljnije odrediti lokacije za povezane aktivnosti na kopnu. U slučaju pronalaska komercijalnih rezervi nafte ili gasa, koncesionari su dužni shodno članu 35 Zakona o istraživanju i proizvodnji ugljovodonika i Pravilnika razvoja i proizvodnje ugljovodonika („Sl. list CG“, br. 7/14) pripremi Program razvoja i proizvodnje koji sadrži i rješenja za eventualno korišćenje postrojenja na kopnu.

Obavezivanje operatera nafte i gasa da se opasni čvrsti otpad koji se generiše tokom obavljanja njihovih aktivnosti odlaže **u postojeća postrojenja van granica Crne Gore.**

U Izjašnjenju (br: 102/3 od 06.04.2021. godine) na preliminarni izvještaj **Uprava za ugljovodonike navodi**: “Shodno Planu upravljanja otpadom, sav opasni otpad će se izvesti iz Crne Gore. S tim u vezi, ističemo da je SPU propisano da se opasni otpad izvozi iz Crne Gore iz razloga trenutnog nepostojanja infrastrukture za skladištenje opasnog otpada u Crnoj Gori, te da ova materija detaljnije uređena Zakonom o upravljanju otpadom (”Sl. list CG”, broj 64/11, 39/16).”

Uvidom u raspoloživu dokumentaciju revizijom je utvrđeno da je Koncesionar D.S.D..“ENI Montenegro B.V.“, za potrebe bušenja istražnih bušotina, pripremio Plan upravljanja otpadom na koji je AŽZS dala saglasnost Rješenjem[176]. Saglasnost na plan upravljanja otpadom izdaje se na period od jedne godine tj. do 31.01.2022.g.

Otpad se privremeno skladišti na privremenom skladištu na sledećoj lokaciji: Geografske coordinate na moru bloka 5 i bušotina u podmorju geografska širina: 18 48 00“E i 42 00 00”N, 19 00 00”E i 42 00 00”N, 19 00 O0“E i 41 50 00” N, 18 48 O0“E i 41 50 00 N. Otpad se nakon privremenog skladištenja u kontejnerima brodom doprema do jednog od ovlašćenih preduzeća, koja prikupljeni otpad trajno zbrinjavaju: odlaganje na sanitarnu deponiju “Možura” kao mulj i komunalni otpad i izvoz.

Ukoliko dođe da promjene u količini i načinu upravljanja otpadom utvrđenom u planu upravljanja otpadom proizvođača otpada, dužan je da obavijesti Agenciju radi dobijanja saglasnosti u roku od šest mjeseci od nastanka promjene.“

[176] Broj 02-UPI-1705/3 od 21.12.2020. godine

Sprovođenje strogih procedura za operatere nafte i gasa u cilju izbjegavanja akcidentnih situacija i ispuštanja hemikalija/ugljovodonika u Jadransko more, uključujući i izradu i dobijanje odobrenja na plan za slučajno izlivanje nafte prije započinjanja bilo kakvih aktivnosti.

UPSUL u Izjašnjenju (br: 021/21-09-611/1 od 05.04.2021.g.) na preliminarni izvještaj o reviziji **navodi:** "U periodu između revizije i danas, kao dio projekta revizije Nacionalnog plana i izrade operativnih procedura, izrađene su smjernice za ofšor industriju. Oil Pollution Emergency Plan s Guidance Notes for Offshore Oil and Gas Handling Installations and relevant Oil Handling Facilites, skupa sa obrascima za procjenu planova hitnosti instalacija – Consolidated OPEP Asessment Template dostavljene su ENI Montenegro BV-u I bile su osnov za izradu njihovog Oil Spill Contigency Plana. Na osnovu obrasca za procjenu, uz stalne konsultacije sa njihovim HSE menadžerom, njihov OSCP usklađen je sa zahtjevima našeg plana, nacionalnim zakonodavstvom, kao i zahtjevima OPRC konvencije i Ofšor direktive čime su zadovoljeni najviši svjetski standardi koji trenutno regulišu ovu oblast."

U Izjašnjenju (br: 102/3 od 06.04.2021. godine) na preliminarni izvještaj **Uprava za ugljovodonike navodi**: "Ističemo da je čl. 18,19 i 20 Predloga zakona o mjerama sigurnosti prilikom istraživanja i proizvodnje ugljovodonika u podmorju, kojim će se transponovati Direktiva 2013/30/EU o sigurnosti operacijama sa ugljovodonicima u podmorju, propisano obeveza koncesionara za donošenje internih planova reagovanja na vanredni događaj, na koji se daje saglasnost."

S obzirom da akcidentni događaji mogu imati značajne prekogranične uticaje, potrebno je sprovesti prekogranične konsultacije sa susjednim zemljama, u skladu sa crnogorskim Zakonom o strateškoj procjeni uticaja na životnu sredinu (Sl. list Crne Gore 80/05) EU Direktivom 2001/42/EC (Direktiva o SPU) i Zakonom o ratifikaciji Konvencije o procjeni uticaja na životnu sredinu u prekograničnom kontekstu (ESPOO Konvencija) (Sl. list Crne Gore 08/08-27). Potencijalna područja za uspostavljanje regionalne saradnje za polje životne sredine obuhvataju:

- Politike životne sredine od zajedničkog interesa (ispuštanje isplake i krhotina, proizvedene vode, zaštita kitova i morskih staništa);
- Zajednička infrastruktura (upravljanje otpadom, pomoćna postrojenja na kopnu);
- Prekogranični uticaji na životnu sredinu i djelovanje u vanrednim situacijama; i
- Obuka za postupanje prema životnoj sredini i razmjena iskustava i ekspertiza.

- **Revizijom je utvrđeno da je preporuka djelimično izvršena.**

Upravljanje životnom sredinom odnosi se na odgovornu upotrebu i zaštitu prirodnog okruženja kroz očuvanje i održive prakse. Plan reagovanja na izlivanje nafte jedan je najvažniji aspekt osiguranja crnogorskoj javnosti da se offshore istraživanje sprovode shodno pravilima zaštite životne sredine.

3.3 Analiza stepena spremnosti odgovora na iznenadno zagađenje i izvještavanje o ovoj problematici

- **Revizijom je utvrđeno da Crna Gora posjeduje ograničenu analizu stepena spremnosti odgovora na situaciju iznenadnog zagađenja, što uključuje i materijalno-kadrovsku opremljenost,** a presjek iste je dat u Analizi Interresorne vježbe Jadran 2018 i 2019 u okviru koje je prezentiran prikaz najvažnijih aktivnosti i rezultata.

Kroz inter-resorne vježbe vršeno je testiranje nacionalnog plana i procedura, uvježbavanje ljudstva, provjera funkcionalnosti opreme i sredstava po pitanju traganja i spašavanja na moru, sigurnosti i bezbjednosti plovidbe, zaštite mora od zagađenja sa plovnih objekata, kao i provjera kapaciteta reagovanja u lukama i marinama. U cilju dalje dogradnje sistema zaštite i spašavanja u CG u predmetnom izvještaju se daje ocjena stanja, planiranje i izvršenje vježbe, zapažanja, preporuke i zaključak.

U predmetnoj Analizi Jadran 2019 se navodi da je vježba ispunila svoj cilj jer je okupila sve državne i civilne subjekte koji imaju obavezu reagovanja shodno Nacionalnom planu. U odnosu na prethodnu godinu povećan je broj učesnika povećan (sa 19 na 24). Vremenski period u kome je izvršena je omogućio da se svi učesnici upoznaju sa svojim obavezama shodno Nacionalnom planu za hitno reagovanje. Uočeno je da su određene standardne operativne procedure nedovoljno razvijene, te da ih je potrebno doraditi, kao i organizovati bolju komunikaciju vazduhoplov –GzK ZOT-OSC.

Preporučeno je svim subjektima da u finansijskom planu za 2020 planiraju sredstva za učešće u izvršenju jedne interresorne vježbe, kako bi se ovakav oblik saradnje nastavio i u narednom periodu.

- Navedeni dokumenti realno prepoznaju potrebe, ali evidentno je da se iste u praksi ne sprovode očekivanom dinamikom.

3.3.1 Korektivne mjere

Revizija je ispitala stepen do kojeg su lekcije iz ranijih iskustava naučene i prezentirane relevantnim zainteresovanim stranama. **Utvrđeno je da nije sprovedena analiza trendova, tako da ne postoje dovoljni mehanizmi za učenje i dijeljenje uvida koji proizilaze iz praćenja.** Ovo ne samo da ograničava vrijednost monitoringa koji se obavlja, već takođe ograničava da se naučene lekcije ugrade u aktuelnu politiku i smjernice.

Neke od prethodnih studija u **projektu HAZADR** su vec preporučile da sve primorske Jadranske države treba da slijede najbolju međunarodnu praksu i smjernice i primenjuju troslojni pristup za sve aspekte spremnosti i reagovanja na iznenadno zagađenje mora. Preporučuje se pristup kroz više nivoa reagovanja, koji omogucava maksimalnu fleksibilnost u razvoju strategija odgovora i strukture upravljačkog tima, umjesto pristupa „jedne veličine za sve".[177]

Očekuje se da će Crna Gora postati dio evropskih sistema pomorskih sigurnosti kroz punopravno članstvo u Pariškom memorandumu[178] (inspekcije brodova) i SafeSeaNet sustavu (sistem razmjene podataka o brodovima i teretnom prometu na nivou EU-a) i kroz uspostavljanje nacionalnog Sistema jedinstvenog prozora - nacionalna razmjena podataka za brodove koji žele ploviti do crnogorskih luka.[179]

[177] http://atrac.hr/wp-content/uploads/2018/03/gudelines-equipment-selection-1.pdf (Guidelines for selection of oil spill response equipment has been carried out as an activity under the project entitled "Strengthening common reaction capacity to fight sea pollution of oil, toxic and hazardous substances in Adriatic Sea" (HAZADR).

[178] Koji je stupio na snagu na 1. jula 2017. g. i koji uključuje 40 amandmana i tenutno je primjenjiv . Cilj je identifikovati brodove koji predstavljaju veliki rizik za plovidbu (regije Pariškog memoranduma) i preduzeti određene korektivne mjere prije nego što se tim brodovima omogući plovidba.

[179] Direktiva 2010/65 / EZ

4. ZAKLJUČCI

U postupku sprovođenja revizije analiziran je uspostavljeni sistem hitnog reagovanja u slučaju zagađenja mora sa plovnih objekata, a posebno strateško-pravni okvir, materijalno-kadrovski resursi i sprovođenje korektivnih mjera na osnovu prethodno urađenih analiza. Ispitano je da li su UPSUL, MSP, MORT, AZŽS i UU preduzeli razumne mjere kako bi se pripremili i odgovorili na incidente zagađenja prouzrokovane izlivanjem nafte i hemikalija iz brodskih i drugih izvora u crnogorskom moru. Ni poslije 9 godina od usvajanja Nacionalnog plana za hitno reagovanje u slučaju zagađivanja mora sa plovnih objekata, svi potrebni dodaci koji su sastavni dio plana **nijesu izrađeni.**

Utvrđeno je da nema adekvatne procjene rizika povezane sa izlivanjima nafte iz brodova, (takođe ni iz of shore instalacija), niti postoje formalni procesi koji osiguravaju ponovnu procjenu rizika na stalnoj osnovi. UPSUL, iako vodeća institucija za reagovanje na izlivanje nafte iz brodova, nije sprovela procjenu svog kapaciteta za odgovor na izlivanje nafte. Obzirom na nedostatak nedavnih analiza kapaciteta i nedostatka najnovijeg znanja o rizicima, UPSUL nema procjenu da li je njen kapacitet za odgovor na izlivanje nafte odgovarajući za rješavanje tih rizika.

Ograničenja povezana sa sistemom koji UPSUL ima za praćenje zagađenja, (informacije od Inspekcije sigurnosti pomorske plovidbe), takođe je sprečavaju da sprovodi pouzdanu analizu trendova. REMPEK je Crnoj Gori dao još prije 11 godina preporuke da uspostavi nacionalni režim za reagovanje na zagađenje koji uključuju opasne i štetne materije. Takav režim još uvjek nije uspostavljen. U međuvremenu, Crnoj Gori nedostaje normativni okvir za reagovanje na izlivanje hemikalija, uključujući jasne uloge i odgovornosti.

Na osnovu sprovedene revizije zaključak je da je identifikovane nedostatke u sistemu zaštite potrebno u potpunosti i u kratkom roku otkloniti kako bi se obezbijedilo da planiranje, sistemi i postupci zaštite mora u pogledu spremnosti i reagovanja u vezi sa izlivanjem nafte i hemikalija iz brodskih izvora i off shore instalacija u morskom prostoru Crne Gore budu efikasni.

4.1 Preduzete mjere na uspostavljanju strateško-pravnog okvira

Crna Gora je odmah nakon obnove nezavisnosti postala punopravan član IMO (Međunarodna pomorska organizacija) i time prihvatila sva prava i obaveze koje iz članstva proizilaze. Sprovedena revizija je pokazala da je potrebno u kontinuitetu razvijati sistem zaštite Jadranskog mora od iznenadnog zagađenja i da pred nadležnim institucijama CG predstoje još brojne obaveze koje se tiču usvajanja dokumenata kojim će se osigurati bolje pretpostavke za efikasniji sistem. Aktivnosti koje se odnose na zaštitu mora su osigurane kroz uspostavljeni strateško-pravni okvir koji predstavlja dobru osnovu za efikasnu borbu sa iznenanim zagađenjem mora. Međutim, iako je sveobuhvatna, strateška politika u praksi nije u potpunosti implementirana. Revizijom je utvrđeno da opredjeljenja izražena u strateškim dokumentima nijesu u adekvatnoj mjeri našla svoje mesto u propisima koji su donošeni, čime bi se uspostavili i pravno obavezujući osnovi za njihovo sprovođenje. Sistem se pokazao nedovoljno efikasan u procesu realizacije obaveza koje su definisane kroz strategije, zakone i akcione planove.

DRI ukazuje da nije sprovedena transpozicija veoma važnih konvencija i protokola u nacionalno pravo (OPRC, 1990, OPRC-HNS Protocol, 2000, 1996 HNS Convention, LLMC Protocol 96, Wreck Removal Convention, 2007, LLMC 1976, Offshore Protocol.

Strategija razvoja saobraćaja za period 2019-2035[180] je prepoznala potrebu za izradom posebnog strateškog dokumenta o ispunjavanju međunarodnih obaveza i odgovornosti Crne Gore kao države zastave, države luke i obalne države, kojom će se izvršiti analiza postojećeg stanja i planirati dopunska implementacija odredbi relevantnih međunarodnih konvencija, kodeksa, protokola, i rezolucija. Osim u Službenom listu, do sada nije formirana baza podataka, tj. lista i sadržaj svih međunarodnih ugovora koji se odnose na pomorsko-pravnu materiju, bilo da se radi o bilateralnim ili multilateralnim ugovorima, koji obavezuju Crnu Goru, što je praksa svih tradicionalno pomorskih zemalja. Isto važi i za set zakonskih i podzakonskih akata. Zaključak je da dinamika ovog procesa nije odgovarajuća i da je potrebno ubrzati.

U izvještaju Evropske komisije za 2019. godinu konstatuje se da nije uočen značajan napredak kada je u pitanju kontrola države luke i učlanjenje u Memorandum o saglasnosti o nadzoru države luke ili državnoj kontroli u lukama iz 1982. godine (Pariški memorandum o razumijevanju- Paris MoU), u okviru čega je konstatovana neadekvatna obučenost inspektora sigurnosti plovidbe da postupaju po procedurama koje su jasno definisane u Priručnicima Inspektora Paris MoU. DRI zaključuje da je potrebno uspostaviti nadzor rada inspektora sigurnosti plovidbe[181], kroz kreiranje adekvatne evidencije (baze podataka) kojoj bi takođe bio omogućen pristup UPSUL, UP Policije i Mornarice VCG. Revizijom je uočen problem namjernog zagađivanja mora, koje nije dovoljno sankcionisano i čije kazne ne generišu efekat odvraćanja od nezakonitog činjenja/ponašanja.

Iako Zakon o zaštiti morske sredine, predviđa uspostavljanje međusektorske saradnje obrazovanjem Koordinacionog tijela za zaštitu morske sredine, radi praćenja i unapređivanja stanja u ovoj oblasti,[182] ono **nije formirano**, već je nakon završetka revizije pokrenuta procedura njegovog formiranja, dok je izrada podzakonskih akata u završnoj fazi. Aktivnosti na izradi početne procjene stanja morske sredine, ciljeva i sa njima povezanim indikatorima za dostizanje i održavanje dobrog stanja morske sredine, kriterijuma i metodoloških standarda dobrog stanja životne sredine mora su u toku, kroz podršku IPA projekta „Podrška implementaciji i monitoringu upravljanja vodama u Crno Gori“ i očekuje se njihova izrada u zakonskim rokovima.[183].

Pregled odredbi Zakona o zaštiti mora od zagađivanja sa plovnih objekata i njegova primjena u praksi pokazali su da pojedine odredbe zakona nijesu primijenjene u potpunosti. MPS treba da osigura sprovođenje svih odredbi zakona u saradnji sa nadležnim organima.

[180] U poglavlju 3.2.1.3 Strategije razvoja saobraćaja (2019-2035)
[181] U toku terenskog dijela revizije, slučaj broda “Manila”
[182] Član 30 Zakona o zaštiti morske sredine precizika rok zod 30 dana od dana stupanja na snagu ovog zakona za formiranje Koordinacionog tijela
[183] Rok za izradu podzakonskih akta je istekao 27.12.2020.g.

4.2 Nacionalni plan za hitno reagovanje u slučaju zagađivanja mora sa plovnih objekata

Dinamika izrade Nacionalnog plana za hitno reagovanje u slučaju zagađivanja mora sa plovnih objekata nije odgovarajuća, imajući u vidu činjenicu da je prva verzija usvojena 2011. godine, te da ni nakon devet godina, isti nije izrađen u potpunosti. Ažurirane i adekvatne informacije su ključne za efikasno planiranje, donošenje odluka i raspodjelu resursa. Odlaganje izrade aneksa Nacionalnog plana za hitno reagovanje u slučaju zagađivanja mora sa plovnih objekata i vršenja analize i procjene rizika od zagađenja mora, predstavlja otežavajuću okolnost za efikasnu prevenciju, posebno s obzirom na to da je rizik od zagađenja visok. U odsustvu takve primarne informacije, procjene rizika i mapa ranjivosti obale, nije moguće utvrditi kakav bi bio odgovor u slučaju iznenadnog zagađenja mora. Spremnost za odgovor na hazard zasnovan je primarno na poznavanju opasnosti i procjeni vjerovatnoće i potencijalnog uticaja katastrofe. DRI ukazuje na potrebu da svi akteri koji učestvuju u zaštiti treba da usvoje najnovije metodologije i znanja o procjeni rizika uz upotrebu evaluacijskih kriterijuma i da iskoriste dobijene rezultate da bi razvili integrisan pristup upravljanju rizikom od zagađenja mora. Revizijom je utvrđeno da proces kreiranja specijalizovanih baza podataka nije objektivno pokrenut. Usljed ovih nedostataka nijesu obezbijeđeni neophodni uslovi za efikasno sprovođenje Nacionalnog plana za hitno reagovanje u slučaju zagađivanja mora sa plovnih objekata. Odlaganje izrade svih operativnih dodataka Nacionalnog plana i neuspjeh razvoja specijalizovanih baza podataka ne doprinosi efikasnoj prevenciji[184].

Pored toga, utvrđeno je da **nijedna primorska opština** nije izradila lokalni plan i procjenu rizika u slučaju iznenadnog zagađenja mora.

Sistem razmjene informacija i komunikacije je prisutan, **ali nije na adekvatnom nivou.** Definisan je organizacioni okvir za koordinaciju mjera i aktivnosti na nivou institucija CG, ali u istom još uvjek postoje slabe tačke koje je potrebno unaprijediti. Dakle, **revizijom je utvrđeno da je koordinacija ograničena**. Takođe, komunikacija inspekcijskih službi mora biti intenzivna i sistematska, kako sa lokalnog, tako i sa državnog nivoa. U glavne nedostatke ove oblasti spada i uzajamna nekompatibilnost postojećih baza podataka i razmjena podataka između pojedinih subjekata. Još uvijek postoje primjeri zadržavanja podataka i nedovoljne saradnje.

IMO[185] revizija je utvrdila da CG nije implementirala sistem evaluacije adekvatnosti pristaništa (port State) koji je namjenjen za kolekciju otpada iz brodova kao što se zahtjeva pod Aneksima I,II,II,IV, iako se u Luci Bar rukuje opasnim materijama čvrstim teretom, nije postojalo dokaza evaluacije usaglašenosti sa obaveznim IMO instrumentima.[186]

---

[184] U Izjašnjenju (br: 021/21-09-611/1 od 05.04.2021.g.) na preliminarni izvještaj, **UPSUL navodi**: ”Crna Gora je na projektu revizije Nacionalnog plana, na samom startu, primijenila jedan od najaktuelnijih alata za procjenu spremnosti RETOS (Oil Spill Response Planing and Readiness Assesment), a ista vrsta procjene biće sprovedena i nakon završetka plana da bi se utvrdilo novo stanje”

[185] Međunarodna pomorska organizacija (International Maritime Organization)

[186] Iz MSP navode da će se u novi Zakon o lukama implementirati obavezni IMO instrumenti

DRI ukazuje na potrebu kontinuiranog jačanja resursa u smislu osavremenjavanja i dodatnog opremanja opremom i sredstvima.

UPSUL, u Izjašnjenju (br: 021/21-09-611/1 od 05.04.2021.g.) na preliminarni izvještaj **navodi**: „Kada je postalo jasno da ofšor industrija dolazi u Crnu Goru, UPSUL je razumio rizike i započeo procese nabavke sredstava za reagovanje na otvorenom moru. Iako će ova oprema značajno poboljšati naše kapacitete to je samo dio onoga što bi na državnom nivou trebalo obezbijediti Upravi koja je jedina zadužena da od zagađenja štiti resurse države koja živi od turizma".

- Revizijom su konstatovani zadovoljavjući materijalno-tehnički resursi u Upravi za pomorsku sigurnost i upravljanja lukama, u slučaju manjih i srednjih zagađenja (nivo 1 i 2), **ali u slučaju zagađenja većeg obima (nivo 3) Crna Gora nema opremu za adekvatan odgovor**.

Preduslov za efikasnu upotrebu finansijskih sredstava za materijalno-tehničku opremu je uspostavljanje kvalitetne nacionalne baze podataka, i kvalitetna analiza potreba. Tokom sprovođenja revizije utvrđen je nedostatak centralnog sistema baze podataka o materijalno-tehničkim resursima. Obučenost kadrova u slučaju iznenadnog zagađenja mora je zadovoljavajuća.

- Revizijom je utvrđeno da ni u jednom od revidiranih subjekata ne postoji sveobuhvatna baza podataka o projektima međunarodne pomoći u ovoj oblasti.
- Revizijom je utvrđeno da nije regulisano adekvatno korišćenje disperzatora, u skladu sa zahtjevima međunarodnih konvencija.
- Revizijom je utvrđen nedostatak materijalnih resursa za rješavanje pitanja OPRC[187] / HNS-a[188].

4.3 Naučene lekcije i preduzete korektivne mjere

Crna Gora posjeduje analizu stepena spremnosti odgovora na kriznu situaciju što uključuje i materijalno-kadrovsku opremljenost, kroz Analizu Interresorne vježbe Jadran 2019.

Iako je Crna Gora bila učesnica u projektu HAZADR,[189] primjena rezultata iz ovog projekta je ograničena.

[187] Međunarodna konvencija o spremnosti, reagovanju i saradnji u slučaju zagađenja uljem
[188] Konvencija o odgovornosti i nadoknadi za štetu prouzrokovanu prilikom prevoza opasnih i škodljivih materija morem
[189] HAZADR – Jačanje zajedničke reakcione sposobnosti za borbu protiv zagađenja mora naftima, toksičnim i opasnim supstancama u Jadranskom moru. Specifični program finansiranja: IPA Jadranska prekogranična saradnja 2007-2013, Ukupan budžet: 3.291.128 €, IPA doprinos: 2.797.459 € (85%). Glavni cilj HAZADR-a projekta je uspostavljanje prekogranične mreže za sprječavanje rizika i rano upravljanje vanrednim situacijama vezanim za zagađenje Jadranskog mora i njegovih obala. Više na: https://www.msp-platform.eu/projects/hazadr-strengthening-common-reaction-capacity-fight-sea-pollution-oil-toxic-and

- Revizijom je utvrđeno je da nije uspostavljena praksa sprovođenja detaljnih analiza nakon svake krizne situacije s ciljem da se istovremeno otkriju elementi koji su dobro funkcionisali tokom određene krizne situacije i elementi koji nisu funkcionisali i koji trebaju biti promijenjeni ili poboljšani u narednom periodu.

Sprovođenje procjena nakon incidenta, korisno je za analizu sprovođenja reakcije na zagađenje kako bi se identifikovali problemi, naučene lekcije i preporuke za poboljšanje. Nijedan slučaj koji je analiziran u našem uzorku, nije sadržao procjenu nakon incidenta. Revizijom je utvrđeno da ne postoji centralna evidencija u kojem su dokumentovane sve relevantne informacije povezane sa incidentom, uključujući ekološku ili socijalno-ekonomsku štetu. Dakle, informacije o uticajima na životnu sredinu ne postoje. Nepotpuna dokumentacija o odgovorima na zagađenje utiče na sposobnost UPSUL da zna koliko dobro postiže svoje ciljeve, što je zauzvrat važno za sprovođenje procjena rizika i procjenu adekvatnosti opreme i kapaciteta.

DRI je konstatovala odsustvo objedinjene baze podataka i neredovno ažuriranje regionalne baze podataka, tj. profila države - MEDGIS-MAR[190].

- Revizijom je utvrđeno da u okviru Direkcije za monitoring u MSP nije vršena ciljana kontrola i ocjena stanja segmenta zaštite mora. Nedostatak adekvatnog mehanizma za praćenje i kontrolu na svim nivoima ne garantuje da će odgovorne institucije blagovremeno izvršiti svoje obaveze, te će se mjere sprovesti sa značajnim zakašnjenjem.

Efikasna implementacija strateških i operativnih dokumenata za prevenciju zagađenja mora zahtijeva uspostavljanje adekvatnog mehanizma za praćenje i kontrolu**,** pružanje pravovremenih i pouzdanih informacija o nivou postignuća i rizicima i problemima u performansama.

- Revizijom je utvrđeno da, zaključno sa 15-tim oktobrom 2020 godine, Uprava za inspekcijske poslove nije izvršila nijedan nadzor u oblasti istraživanja nafte i gasa. U Odsjeku za geološku, rudarsku i inspekciju za ugljovodonike Uprave za inspekcijske poslove, sistematizovano je osam radnih mjesta, od kojih se tri radna mjesta odnose na Geološku inspekciju, a ista nijesu na navedeni datum bila popunjena.

U Izjašnjenju (br. 0403-740/21-1223/3 od 30.03.2021. g.) na Preliminarni izvještaj **Uprava za inspekcijske poslove navodi:** „Pri Sektoru za zaštitu državnih resursa u sklopu Odsjeka za rudarsku, geološku i inspekciju za ugljovodonike, izvršeno popunjavanje jednog radnog mjesta (dana 15.02.2021.godine) u zvanju inspektor za ugljovodonike III. Uprava za ugljovodonike dana 10.03. 2021 godine obavijestila Upravu za inspekcijske poslove da će se 25.03.2021.g. započeti bušenja istražnih bušotina u podmorju CG. S tim u vezi postupajući inspektor za ugljovodonike aktom broj 0403-740/21-1228 od 25. 03. 2021. godine započeo upravni postupak na način što je zatražio

[190] Mediteranski integrisani geografski informativni sistem o procjeni i odgovoru na rizik od zagađenja mora (MEDGIS-MAR) sadrži nacionalne podatke (oprema za reagovanje, nesrece, postrojenja za naftu i gas i postrojenja za rukovanje naftom) koje ažurira i ograničava svaka primorska država Mediterana sa personalizovanim podacima https://www.rempec.org/en/knowledge-centre/decision-support-tools/medgis-mar-test

od Uprave za ugljovodonike dostavljanje saglasnosti na Plan i Plan i program bušenja istražne bušotine. Istim aktom zatraženo je održavanje sastanka sa predstavnicima Uprave za ugljovodonike u cilju daljeg praćenja aktivnosti predmetna istražne bušotine i organizovanja zajedničke posjete istražnog postrojenja – platforme. Sastanak je održan 29.03.2021. godine u prostorijama Uprave za ugljovodonike."

- Revizijom je utvrđeno da se naučna saznanja i iskustva[191] u praksi koriste ograničeno. Nadležni organi moraju prvo da razumiju potencijalne opasnosti od zagađenja mora. Ove vitalne informacije se mogu dobiti kroz izvršene analize, odnosno odgovarajuće naučne studije koje sprovodi grupa eksperata iz odgovarajućih oblasti.
- Revizijom je utvrđeno da nijesu predviđene smjernice vezane za čišćenje zagađene obale; privremeno skladištenje prikupljenog ulja na lokaciju na obali; plan za obnavljanje lokacije na obali na kojoj se skladišti prikupljeno ulje; plan za rehabilitaciju flore i faune.

Iz **Instituta za biologiju mora** u Mišljenju[192] na Preliminarni izvještaj, **navode**: „Smatramo da je u državi kao što je Crna Gora od izuzetne važnosti da Plan i institucije koje su prepoznate kao akteri njegovog sprovođenja moraju da funkcionišu besprekorno. To bi značilo da u svakom trenutku, u najkraćem vremenskom roku, putem „crvenih" telefona, svaka od institucija i njeni predstavnici moraju da znaju gdje njihovo mjesto i šta im je obaveza. Veoma je važno i da i lokalne samouprave izrade lokalni plan i procjenu rizika. Takođe, mišljenja smo da treba što prije formirati Koordinaciono tijelo za zaštitu morske sredine, te nastaviti monitoring morskog ekosistema na osnovu MSFD EU."

[191] Naučni radovi Instituta za biologiju mora i Pomorskog fakulteta Kotor
[192] Akt br. 423/21, od 30.03.2021.godine

5. OCJENA I PREPORUKE

Na bazi sprovedene revizije, utvrđenog činjeničnog stanja i izjašnjenja subjekata revizije na preliminarni izvještaj, a u skladu sa čl. 44 Zakona o Državnoj revizorskoj instituciji i čl. 45 Poslovnika Državne revizorske institucije, nadležni Kolegijum DRI u sastavu: dr Branislav Radulović (rukovodilac Kolegijuma) i dr Milan Dabović (član Kolegijuma), na sjednici Kolegijuma DRI održanoj 27.04.2021. godine usvojio je:

KONAČNI IZVJEŠTAJ

o reviziji efikasnosti

„Upravljanje intervencijama u slučaju iznenadnog zagađenja u Jadranskom moru"

Vrhovna državna revizija je na osnovu sprovodene revizije uspjeha i utvrđenog činjeničnog stanja identifikovala probleme i slabosti koji ograničavaju uspješnost sistema zaštite Jadranskog mora od iznenadnog zagađenja i ocijenila da Crna Gora ima **ograničene kapacitete za zaštitu mora od iznenadnih zagađenja.**

Predmetnom revizijom je utvrđeno da nakon devet (9) godina od izrade Nacionalnog akcionog plana za hitno reagovanje u slučaju zagađivanja mora sa plovnih objekata **nije:**

- uspostavljen adekvatan sistem za reagovanje na iznenadno zagađenje većeg obima (nivo 3) u dijelu zadovoljavajućih materijalno-tehničkih i kadrovskih resursa, izrade mapa osjetljivih područja, konstantne procjene rizika i drugih pitanja od značaja za adekvatan odgovor;
- došlo do usvajanja revidiranog Nacionalnog plana za hitno reagovanje u slučaju zagađivanja mora sa plovnih objekata iz 2011 godine;
- uspostavljena odgovarajuća koordinacija između svih učesnika koji imaju ulogu u Nacionalnom planu;
- potpisan nijedan regionalni sporazum za zajedničku reakciju;
- došlo do ratifikovanja neophodnih konvencija i nijesu ispunjene sve obaveze iz već ratifikovanih.

DRI ukazuje da **nijesu realizovane sve aktivnosti, preporuke i sve mjere zaštite životne sredine iz Izvještaja o strateškoj procjeni uticaja Programa istraživanja i proizvodnje ugljovodonika u podmorju Crne Gore na životnu sredinu**.[193]

Direktiva 2013/30/EU o sigurnosti naftnih i plinskih djelatnosti na moru još uvijek **nije implementirana** u crnogorsko zakonodavstvo iz razloga što nije donijet Zakon o mjerama sigurnosti prilikom istraživanja i proizvodnje ugljovodonika u podmorju.

[193] Opširnije: strana 60-64 Izvještaja DRI

Shodno navedenom vrhovna državna revizija **ocjenjuje da postojeći sistem** zaštite od iznenadnog zagađenja mora **nije dovoljno efikasan**, te da su potrebne dodatne i djelotvornije mjere radi unapređenja istog.

Na osnovu iznesenih nalaza i zaključaka, **u cilju eliminisanja revizijom evidentiranih nepravilnosti, propusta i nedostataka** i uspostavljanja efikasnog sistema, kako bi se umanjili štetni efekti na Jadransko more, vrhovna državna revizija (DRI) daje sljedeće:

PREPORUKE

Uprava pomorske sigurnosti i upravljanja lukama treba da:

1. Procijeni svoj kapacitet reagovanja, uzimajući u obzir kapacitete svih učesnika koji imaju ulogu u Nacionalnom planu i ove informacije koristi prilikom donošenja budućih odluka o ulaganju.
2. Izvrši procjenu rizika u vezi sa izlivanjem nafte iz brodskih i off shore izvora i uspostavi adekvatno ažuriranje rizika prema potrebi.
3. Uspostavi procedure koje će obezbijediti da preporuke i pouke naučene iz nacionalnih vježbi služe za unapređenje Nacionalnog plana za hitno reagovanje u slučaju zagađenja mora sa plovnih objekata;
4. Pokrene inicijativu u cilju utvrđivanja planova leta za civilne avione koji učestvuju u operacijama reagovanja na zagađenje odgovarajuće jedinice odgovorne za vazdušni prostor kojim se leti (na putu do ili preko područja operacija reagovanja, kao i neophodnih aranžmana za brzo izdavanje dozvola i odobrenja za civilne avione (ili helikoptere) drugih strana u ukoliko se traži njihova pomoć da učestvuju u operaciji reagovanja u odgovarajucim vazdušnim prostorima;
5. U cilju olakšanja razvoja režima pomorskog saobraćaja opasnih i štetnih supstanci u Crnoj Gori treba da preduzme potrebne korake da obezbedi odgovarajuće podatke o vrsti i količini opasnih i štetnih materija koje se prevoze u CG zoni odgovornosti.

Ministarstvo za kapitalne investicije treba da:

1. Izradi i predloži Vladi novi Zakon o zaštiti mora od zagađenja sa plovnih objekata[194] kojim će se stvoriti zakonska osnova za donošenje novog Nacionalnog plana za hitno reagovanje u slučaju zagađenja mora sa plovnih objekata[195], u skladu sa ratifikovanim konvencijama.

[194] Radi obezbjeđivanja potpune zaštite Jadranskog mora u svijetlu međunarodnih konvencija i EU direktiva.
[195] Primjena Zakona o izmjenama i dopunama zakona o zaštiti mora od zagađivanja sa plovnih objekata planira se za početak 2022. godine, a donošenje Nacionalnog plana do kraja iste godine.

2. Obezbijedi da se izrade neophodni aneksi koji prate Nacionalni plan za hitno reagovanje u slučaju zagađenja mora sa plovnih objekata;
3. Ubrza ratifikaciju međunarodnih konvencija i protokola OPRC, 1990, OPRC-HNS Protocol, 2000, 1996 HNS Convention, LLMC Protocol 96, Wreck Removal Convention, 2007, LLMC 1976, Offshore Protocol;

   Ministarstvo kapitalnih investicija u Izjašnjenu (br: 01-011/21-3514/1 od 05.04.2021.g.) na preliminarni izvještaj **navodi**: "Vlada Crne Gore na sjednici održanoj 11. marta 2021. godine je utvrdila Predlog zakona o potvrđivanju međunarodne konvencije o spremnosti, reagovanju i saradnji u slučaju zagađenja uljem, 1990(OPRC konvencija). Predlog zakona će biti dostavljen skupštini CG na usvajanje."
4. Nakon usvajanja HNS Convention izradi smjernice za uspostavljanje regulatornog okvira za izlivanje opasnih i štetnih materija u crnogorsko morsko okruženje;[196]

   Ministarstvo kapitalnih investicija u Izjašnjenu (br: 01-011/21-3514/1 od 05.04.2021.g.) na preliminarni izvještaj **navodi**: "Predlog zakona o potvrđivanju protokola o spremnosti, reagovanju i saradnji u slučajevima zagađenja opasnim i štetnim materijama, 2000 (OPRC_HNS Protokol), je pripremljen i tokom naredne sedmice će biti upućen nadležnim institucijama na davanje mišljenja."
5. Preduzme aktivnosti na efikasnijoj implementaciji obaveza iz Regionalne strategije za sprečavanje i reakciju na zagađenje mora sa plovila (2016-2020);
6. Da naloži vršenje inspekcijskog nadzora svih luka i u okviru toga provjeri njihove planove u slučaju nepredviđenih izlivanja nafte;
7. Sprovede sve preporuke date od IMSAS audit;[197]
8. Uspostavi redovan sistem nadzora, kojim se može osigurati djelotvorna provjera sprovedenih aktivnosti inspektora sigurnosti pomorske plovidbe;
9. Potrebno je da **Inspekcija sigurnosti pomorske plovidbe**
   - intezivira inspekcijske kontrole u vezi sa sprečavanjem zagađenja, kao što su inspekcije crnogorskih i stranih brodova u crnogorskim vodama radi usklađenosti sa ekološkim propisima i standardima uz pooštravanje kaznene politike;
   - uspostavi sveobuhvatnu bazu podataka o inspekcijskim kontrolama Inspekcije sigurnosti plovidbe i istu uveže sa bazom UPSUL i Mornarice VCG;

[196] U martu 2000. godine, IMO je usvojio Protokol o pripravnosti, odgovoru i saradnji na incidente zagađenja opasnim i štetnim supstancama (stupio je na snagu 14. juna 2007). Od zemalja potpisnica Protokola zahtjeva se da utvrde mjere za rješavanje slučajeva zagađenja koji uključuju opasne i štetne materije. To uključuje nacionalni sistem koji treba uspostaviti, uključujuci imenovano nacionalno tijelo, nacionalnu operativnu kontakt tačku, nacionalni plan za vanredne situacije, kao i minimalni nivo opreme za odgovor, planove komunikacije i redovnu obuku i vježbe. CG nije ratifikovala navedeni Protokol.

[197] Pododbor IMO za primjenu IMO instrumenata (III) ima zadatak da razmatra pitanja u vezi sa primjenom, a njegovi zadaci uključuju: razmotriti prava i obaveze država proistekle iz instrumenata IMO ugovora; procenjuju, nadgledaju i preispituju trenutni nivo primene instrumenata IMO od strane država, s ciljem identifikovanja područja u kojima države mogu imati poteškoca u njihovoj punoj primjeni. Pogledati: http://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Pages/default.aspx

10. Aktom o unutrašnjoj organizaciji i sistematizaciji Ministarstva za kapitalne investicije treba jasno definisati nadležnost **Direktorata za pomorski saobraćaj i unutrašnju plovidbu,** u dijelu praćenja i implementacije međunarodnih IMO instrumenata u nacionalno zakonodavstvo, a kroz sistem kvaliteta ISO 9001-2015;
11. Odredi mjesta za utočište u cilju smanjenja rizika od šireg zagađenja;
12. Pristupi regionalnim sporazumima[198] i razvije specifičan dokument sa smjernicama o uzajamnoj pomoći u slučaju većeg zagađenja mora;
13. Imajući u vidu razvoj međunarodne saradnje u predmetnoj oblasti i zahtjeve vezane za dalji razvoj multilateralnih sporazuma, neophodno je ojačati institucionalne kapacitete Ministarstva za kapitalne investicije, osnivanjem Jedinice za implementaciju projekata i u saradnji sa relevantnim nacionalnim organima kreirati bazu podataka koja će omogućiti potpuno računovodstveno praćenje međunarodne pomoći i istovremeno promovisati bolju koordinaciju aktivnosti u cilju privlačenja međunarodne pomoći u tu svrhu;
14. Izradi i predloži Vladi zakon shodno Direktivi 2013/30/EU o sigurnosti naftnih i plinskih djelatnosti na moru;
15. Razmotri mogućnost **podnošenja zajedničke inicijative zemalja Jadranske regije** kao „područja zajedničkog upravljanja“[199] za morske prostore **u cilju podnošenja zajedničkog zahtjeva EK za dobijanje sredstava za nabavku opreme u slučaju zagađenja većeg obima u Jadranskom moru**[200] u cilju zaštite Jadranskog mora od zagađenja kroz primjenu ekosistemskog pristupa (“Ecosystem ApproacEcAp), planiranja prostora morskog područja (“Marine Spatial Planning”-MSP), sprovođenja Protokola o integralnom upravljanju obalnim područjem (IUOP) i drugih protokola Barselonske konvencije u Integrisani program monitoringa i procjene (IMAP) Mediteranskog akcionog plana UN-a za životnu sredinu (UN za životnu sredinu/MAP) uz odredbe direktiva EU koje se odnose na područje Jadranskog mora (Okvirna direktiva o morskoj strategiji (MSFD) i Okvirne direktive o planiranju prostora morskog područja (MSPFD)).[201] Ovaj pravni okvir može biti osnova za uspješne pod-regionalne inicijative. Takva „područja zajedničkog upravljanja” mogu poslužiti kao važni mostovi za formiranje zajedničke saradnje, upravljanje resursima i zaštitu između susjedskih država, što je presudno za stvaranje regionalnog kooperativnog pristupa koji je neophodan za efikasan razvoj sistema upravljanja životnom sredinom u regionu.[202]

---

[198] **Da inicira poziv za priključenje regionalnom sporazumu koji su zaključile Republika Hrvatska, Republika Italija i Republika Slovenija - Subregionalni plan intervencija za sprječavanje, spremnost i reagovanje na iznenadna zagađenja Jadranskog mora većih razmjera.**

[199] Primjeniti Direktivu o pomorskoj strategiji EZ iz 2008. godine, koju treba posmatrati kao moguci model za čitav region.

[200] Uz učešce država koje nisu članice EU (države kandidati za članstvo)

[201] Predložene aktivnosti po potrebi povezati sa tekućim aktivnostima Ministarstva ekologije, prostornog planiranja i urbanizma u kontekstu sprovođenja projekta „Implementacija ekosistemskog pristupa u Jadranskom moru kroz planiranje područja mora“.

[202] Izvod iz saopštenja EK

Agencija za zaštitu životne sredine treba da:

1. Okonča aktivnosti na izradi studija zaštite za morska zaštićena područja, shodno Zakonu o zaštiti prirode.
2. U skladu sa svojom ulogom iz Nacionalnog akcionog plana za hitno reagovanje u slučaju zagađivanja mora sa plovnih objekata uključi u izradu istog u dijelu svojih nadležnosti.
3. U saradnji sa UPSUL izvrši procjenu rizika u vezi sa izlivanjem nafte iz brodskih i off shore izvora i detaljno razradi odgovor na zagađenje na obali,u skladu sa Nacionalnim planom.
4. Unaprijedi bazu podataka u okviru svog informacionog sistema koji će omogućiti veći nivo kvaliteta izvještavanja prema Evropskoj agenciji za životnu sredinu u skladu sa Barselonskom konvencijom.
5. Pored izdavanja dozvola za uvoz disperzenata, u saradnji sa UPSUL, Centrom za ekotoksikološka ispitivanja, Institutom za biologiju mora i drugim subjektima, bliže propiše postupak i kriterijume za njihovo korišćenje u skladu sa listom dozvoljenih disperzenata koju donosi Ministarstvo kapitalnih investicija (pripremiti ih na na osnovu rada IMO-a, REMPEC-a i drugih relevantnih organizacija i institucija).[203]
6. Pokrene aktivnosti, kroz intersektorsku saradnju, kako bi se formirala Jedinica/Komisija za upravljanje životnom sredinom[204], a u cilju adekvatne kontrole uticaja budućih aktivnosti planiranih Programom istraživanja i proizvodnje ugljovodonika u podmorju Crne Gore na životnu sredinu.

Ministarstvo kapitalnih investicija i Uprava za ugljovodonike treba da:

1. Planirane aktivnosti realizuju shodno preporukama za zaštitu biodiverziteta i mjerama zaštite životne sredine koje su navedene u Izvještaju o strateškoj procjeni uticaja na životnu sredinu Programa istraživanja i proizvodnje ugljovodonika u podmorju Crne Gore.
2. Inicira kod nadležnih državnih organa veći stepen operativne koordinacije u dijelu nadzora nad aktivnostima istraživanja i proizvodnje ugljovodonika u podmorju Crne Gore.

Ministarstvo ekologije, prostornog planiranja i urbanizma treba da:

1. Sprovede aktivnosti na formiranju Koordinacionog tijela za zaštitu morske sredine u što kraćem roku;

[203] EMSA - Manual on the applicability of oil spill dispersants
[204] U skladu sa preporukom iz Izvještaja o strateškoj procjeni uticaja na životnu sredinu Programa istraživanja i proizvodnje ugljovodonika u podmorju Crne Gore.

2. Pokrene inicijativu sa ciljem uspostavljanja kontinuiranog praćenja i prikupljanja podataka o stanju životne sredine kako bi se obezbijedili preduslovi za vršenje analize uticaja ulaska kruzera u luku Kotor (procjena kapaciteta životne sredine i morskog ekosistema u Bokokotorskom zalivu) u odnosu na kapacitete za prijem velikih brodova koji negativno utiču na kvalitet vazduha, kvalitet morske vode i uznemiravanje ribljeg fonda, emisiju buke, uvažavajući činjenicu da je riječ o djelatnosti od značaja za rast prihoda na lokalnom nivou.

Uprava za inspekcijske poslove treba da:

1. Uspostavi adekvatnu organizaciju, kapacitet i način rada inspekcijskog organa nadležnog za vršenje nadzora nad primjenom propisa vezanih za zaštitu mora od zagađenja, u skladu sa Preporukom za inspekcije u državama članicama EU;
2. Popuni upražnjena radna mjesta u Sektoru za zaštitu državnih resursa u Odsjeku za geološku, rudarsku i inspekciju za ugljovodonike;
3. Poboljša koordinaciju zajedničkih inspekcijskih aktivnosti, koje obavlja sa drugim inspekcijama

Primorske jedinice lokalne samouprave treba da:

1. Po potrebi ažuriraju svoje planove upravljanja vanrednim situacijama u dijelu mjera zaštite mora od zagađenja.

Nadležni Kolegijum DRI utvrdio je da karakter nalaza u predmetnoj revizije nalaže da:

- **subjekti revizije**, u roku od 45 dana po dostavljanju Konačnog izvještaja, izrade i dostave Državnoj revizorskoj instituciji plan aktivnosti za realizaciju preporuka koji sadrži mjere, nosioce, aktivnosti i rokove.

- **subjekti revizije**, u skladu sa čl. 15 Zakona o Državnoj revizorskoj instituciji, u roku od šest (6) mjeseci, po dostavljanju Konačnog izvještaja, izvijeste DRI o preduzetim radnjama po izrađenim i dostavljenim preporukama.

- **se Konačan izvještaj DRI dostavi Vladi Crne Gore i nadležnom odboru Skupštine Crne Gore na upoznavanje.**

Rukovodilac Kolegijuma DRI
dr Branislav Radulović
Senator DRI