

**FAKULTET ZA MEDITERANSKE**  
**POSLOVNE STUDIJE TIVAT**

**S p e c i j a l i s t i č k i r a d**

**Tema:**

**CARINSKI POSTUPCI U POMORSKOM  
SAOBRAĆAJU**

**Predmet :** Carine i tarifni sistemi

**Student :** Mile Ćosović

**Mentor :** Doc.dr Božidar Vuksanović

S40/12

U Tivtu ,

Mart 2015. Godine

# SADRŽAJ

## Uvod

### 1. Carinska kontrola brodova u međunarodnom pomorskom saobraćaju

- 1.1. Dolazeći / odlazeći manifest
- 1.2. Evidencija brodova u carinskom informacionom sistemu
  - 1.2.1. Primjer 1
  - 1.2.2. Primjer 2
- 1.3. Zastupanje brodova pred organima carinske službe (pomorski agent )

### 2. Carinska kontrola jahti ( plovila ) u međunarodnom pomorskom saobraćaju

- 2.1. Carinska kontrola jahti za privatnu upotrebu
  - 2.1.1. Prvi obavezujući uslov – registracija plovila van carinskog područja zemlje privremenog uvoza
  - 2.1.2. Drugi obavezujući uslov – upotreba plovila sa prebivalištem izvan carinskog područja zemlje privremenog uvoza u privatne svrhe
- 2.2. Carinska kontrola jahti za komercijalnu upotrebu

### 3. Zimovnik za jahte

### 4. Carinski postupci sa rezervnim djelovima

### 5. Snabdjevanje brodova i jahti (plovila) u međunarodnom pomorskom saobraćaju

### 6. Zaključak

## Uvod

Razvoj pomorskog saobraćaja u Crnoj Gori evidentniji je iz godine u godinu. Uz postojanje luka koje su specijalizovane za remont brodova i pretovar tereta u Bijeloj i Baru, glavni segment razvoja pomorskog saobraćaja kod nas čine luke ( marine) za jahte i manja plovila, kao i luke za prihvatanje velikih putničkih brodova – kruzera.

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

Velika većina brodova i plovila koji dolaze u Crnu Goru plove pod stranom zastavom pripadnosti, i oni se sa carinske tačke gledišta nalaze u Institutu privremenog uvoza. Institut privremenog uvoza bazira se na odredbama člana 140 Carinskog zakona, člana 378 Uredbe za sprovođenje carinskog zakona i Konvencije o privremenom uvozu. Ovim zakonima i njihovim odredbama dozvoljava se privremeni uvoz stranih plovila, namijenjenih ponovnom izvozu, bez plaćanja uvoznih dažbina u vidu carine i poreza, kao i bez podnošenja carinskih papira. Jedno od osnovnih načela na kojem se temelji carinsko i poresko pravo zemalja Evropske Unije, Crne Gore i mnogih drugih zemalja jeste to da nema opravданja za naplatu carine i drugih uvoznih dažbina na uvezenu robu koja se u carinskom području te zemlje zadržava samo određeno vrijeme i ne konkuriše robi proizvedenoj na njenom području. Mnogo je razloga zbog čega se sve više u međunarodnoj trgovini pojavljuje potreba za privremenim uvozom i izvozom roba, pa taj Institut ima značajno mjesto u carinskom i spoljnotrgovinskom procesu svake zemlje. Iako se i veliki strani brodovi (putnički ili teretni) i strana plovila (jahte, gliceri, jedrilice i sl.) prilikom ulaska u carinsko područje Crne Gore nalaze u istom carinskom postupku – privremenog uvoza, razlikuje se carinsko postupanje sa stranim brodovima od carinskog postupanja sa stranim jahtama (plovilima). Carinsko postupanje sa brodovima se zasniva na poštovanju odredbi članova Carinskog zakona, kao i obavezno posjedovanje **manifesta**, dokumenta koji prati svaki brod prilikom njegovog ulaska ili izlaska iz zemlje. Za jahte koja se privremeno uvoze u carinsko područje Crne Gore, privremeni uvoz uz potpuno oslobađanje od plaćanja dažbina vrši se na osnovu **Aneksa C Konvencije o privremenom uvozu**<sup>\*1</sup>, bez obaveza podnošenja carinskih dokumenata, konkludentnim aktom.

---

\*<sup>1</sup> Službeni list CG ( 27.maj, 2008 ), Ukaz o proglašenju zakona o ratifikaciji konvencije o privremenom uvozu, str.49.

Upravo u primjeni Instituta privremenog uvoza jahti tokom poslednjih godina u Crnoj Gori pojavilo se više otvorenih pitanja koja su povezivana sa samom primjenom inspekcijskih kontroli na moru i u marinama vezana za carinski nadzor istih. Pokazale su se određene neujednačenosti i različitosti u postupanju u gotovo istim ili sličnim okolnostima, kao posljedica različitih shvatanja i tumačenja brojnih instrukcija i mišljenja vezana za privremeni uvoz jahti.

Nepostojanje pravilnika o carinskom postupanju u pomorskom međunarodnom saobraćaju dodatno unosi određene nedoumice prilikom carinske kontrole plovila. Radi lakšeg razumjevanja i praćenja ovaj rad je podijeljen na određene zasebne cijeline, razdvajajući carinsko postupanje sa brodovima od jahti.

Takođe se posebna pažnja obraća na postupanje sa rezervnim dijelovima kao i carinsko postupanje prilikom snabdjevanja brodova i jahti. Na isti način su i u pojedinim poglavljima dati prijedlozi za poboljšanje određenih zakonskih rješenja, kao i prijedlozi za ubrzavanje obavljanja neophodne carinske procedure i neophodnog carinskog nadzora. Vodeći se iskustvima drugih zemalja, jasno je da je pred Crnom Gorom još uvijek određeni put u primjeni nekih zakonskih rješenja. Međutim iskustva zemalja iz okruženja, prije svega Hrvatske, jasan su pokazatelj u kom pravcu treba da se krećemo. Pravilna primjena zakonskih odredbi, kao i dodatna obuka carinskih službenika dovelo bi do smanjenja pojave **sive ekonomije**<sup>\*2</sup> u oblasti pomorskog saobraćaja. Sigurno je da je uz lučku upravu, zajedno sa poreskom upravom, carinska služba ta koja treba da ukaže na određene nepravilnost, da ih na pravi način prepozna i sankcioniše.

---

**\*2 Siva ekonomija** - (eng. Underground economy) dio je ekonomije koji se temelji na nedopuštenom radu ili protivzakonitim radnjama, koje se ne pojavljuju u državnoj statistici, dio ekonomije koji nije uključen u službenu ekonomiju, Dominis Ž. „Uplovjavaju li brodovi u zonu sive ekonomije“, RIF'- Računovodstvo i finansije, br 8/2002

Uloga carinske službe, kako na kopnenom tako i u pomorskom području, mora biti zaštita ekonomskog interesa države sa jedne strane, ali nikako ne smije biti kočnica daljeg razvoja pomorskog saobraćaja, prije svega daljeg razvoja jahting i kruzing turizma. Neophodno je u budućnosti uključiti sve strukture carinske službe, ali isto tako i ostalih državnih organa u riješavanje nekih otvorenih pitanja, kao i otklanjanja svih nedoumica kada je pomorski saobraćaj u pitanju.

**Sl. 1** Crnogorska obala



Izvor : <http://www.montenegro.travel/>

## 1. Carinska kontrola brodova u međunarodnom pomorskom saobraćaju

Brodovi koji saobraćaju sa inostranstvom mogu pristati samo u domaćim lukama i pristaništima otvorenim za međunarodni saobraćaj. U Crnoj Gori luke otvorene za međunarodni saobraćaj su : **luka Bar, luka Zelenika, luka Kotor, marina Porto Montenegro (Tivat) i marina Budva.**

Luka Bar, Zelenika i Kotor služe kako za saobraćaj teretnih i putničkih brodova tako i za saobraćaj manjih plovila (jahti) i one su kao takve granične-pomorske Carinske Ispostave otvorene 24h tokom čitave godine. Marine u Budvi i Tivtu su isto granične-pomorske Carinske Ispostave, ali samo za manja plovila (jahte), s tim što je marina u Budvi otvorena samo tokom ljetnje sezone za period maj-oktobar. Pored nabrojanih carinskih ispostava vezanih za pomorski saobraćaj su carinska Ispostava Bijela koja je otvorena zbog potreba Jadranskog Brodogradilišta i u Baru postoje dvije Carinske Ispostave Putnički terminal i slobodna zona Bar.

U pomorskom saobraćaju luke i pristaništa otvoreni za međunarodni saobraćaj su mjesta preko kojih se može ulaziti, odnosno izlaziti iz carinskog područja Crne Gore. U lukama i pristaništima otvorenim za međunarodni saobraćaj carinska služba dužna je da obezbjedi sprovođenje mjera carinskog zakona. Dio luke ili pristaništa određen za pristajanje broda koji saobraća sa inostranstvom, predstavlja **granični prelaz**<sup>\*3</sup>, odvaja se ogradom i obilježava tablom. Granične prelaze i njihovu klasifikaciju, kategorizaciju i radno vrijeme utvrđuje Vlada Crne Gore. Sva roba koja se unosi u carinsko područje ili iznosi iz carinskog područja mora se prijaviti graničnoj carinarnici (graničnoj carinskoj ispostavi). Kontrola brodova kako na ulasku u zemlju, tako i na izlasku iz nje, može se obaviti na sidrištu određene luke (pomorsko - graničnog prelaza). To se radi u slučajevima kada brod, pretežno zbog svojih gabarita, ne može da pristigne u luku ili da se veže na gat obale. Ovlašćeni pomorski agenti, koji zastupaju predmetni brod pred carinskim organima, dužni su da prilikom najave predmetnog plovila obavijeste carinske i druge državne organe da će se kontrola obaviti na sidrištu, kao i da prilikom podnošenja odgovarajućeg manifesta uplate odgovarajuću taksu.

Carinski postupak sa brodom koji dolazi iz inostranstva vrši se odmah nakon sanitарне, fitosanitarne i veterinarske kontrole broda. Na ovaj način se reguliše redoslijed i momenat kada se vodi carinski postupak sa brodom koji dolazi iz inostranstva. Poslije postupka koji vode nadležni organi u vezi sa ulaskom broda u zemlju, tzv “policjska ili granična kontrola”,

---

<sup>\*3</sup> Službeni list Crne Gore broj 21/ 08, Carinski zakon član 3.,str 1.

zdrastveni inspektorji provjeravaju da li je brod sa posadom i putnicima odnosno robom u stanju koje isključuje prenošenje bolesti ili zaraze (tzv. "spuštanje žute zastavice" na brodu).

Carinska kontrola podrazumjeva **carinski pregled ili carinski pretres broda**<sup>\*4</sup>. Kako u Carinskom zakonu, tako i u carinskoj praksi ova dva pojma se razlikuju. Na osnovu člana 46. Carinskog zakona carinskom nadzoru ne podliježu : domaći i strani vojni brodovi, brodovi dok plove na dijelovima graničnih rijeka na kojima se po međunarodnim ugovorima ne može vršiti carinski nadzor, brodovi organa unutršnjih poslova.

Zapovjednik broda, ili u najčešćim slučajevima pomorski agent koji zastupa predmetni brod, mora osigurati carinskim službenicima prevoz u dolasku i povratku sa broda. Takođe mora osigurati uslove za obavljanje carinske kontrole, obezbjediti rasvjetu na brodu i u svim prostorijama broda u kojima se obavlja carinska kontrola.

**Carinski pregled** broda sastoji se od pregleda manifesta i sravnjivanja stanja tereta, stvari koje pripadaju posadi, putničkog prtljaga, namirnica, akcizne robe (cigaretе, alkohol), pogonskog i potrošnog materijala sa podacima navedenim u manifestu. Carinski pregled vrši se u prisustvu ovlašćenog predstavnika broda-agenta, kao i jednog od članova posade (obično prvog ili drugog oficira palube, nekada i samog kapetana). Ako se utvrdi da na brodu ima namirnica u količini većoj nego što je potrebno za potrošnju za vrijeme boravka broda u luci, carinski službenik će višak namirnica staviti pod carinski nadzor (plombirati, tj. staviti odgovarajuća carinska obilježja kako bi višak namirnica ostalo pod carinskim nadzorom). Pregled broda se vrši prilikom uplovљenja broda, kada je brod na sidru čekajući da se izvrše sve neophodne granične kontrole. Carinski službenik će prilikom pregleda broda pregledati samo one prostorije na brodu gdje se nalazi određena roba koja podliježe carinskom nadzoru. Obavezno je stavljanje pod carinski nadzor akcizne robe, ukoliko je ona u količini većoj od zakonom dozvoljene. Tada ovlašćeni carinski službenik stavlja carinska obilježja na prostoriju u kojoj se nalazi akcizna roba (bonded store), i ta roba ostaje pod carinskim nadzorom sve do isplovљenja broda iz carinskog područja. Ako postoji osnovana sumnja da se na brodu nalazi sakrivena roba, carinska ispostava, tj. carinski službenici mogu da izvrše pretres broda.

---

<sup>\*4</sup> Službeni list Crne Gore broj 62/13, Carinski zakon član 15. i 47., str 2.i 13.

Sl. 2 Teretni brod



Izvor : [www.nautickiforum.com](http://www.nautickiforum.com)

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

Pored pregleda broda koji je obavezan, prilikom postojanja osnovane sumnje vrši se i pretres broda, koji obuhvata pregled svih prostorija na brodu (kabine, blagovaonice, prostorije za razonodu, kuhinja i sl.) i svih prostora (skladišni, radionice, pogonske maštine, pomoćni i glavni motor i sl.), tj. predstavlja detaljan pregled broda, uz korišćenje posebne specijalne opreme. Prosto je neophodno da za pretres broda budu angažovani carinski službenici koji su posebno obučeni za ovaj vid pretresa, iz razloga složenosti konstrukcije broda.

Prilikom pretresa broda neophodno je dobro poznavati njegovu konstrukciju, oznake broda, natpise, kao i nazine pojedinih prostorija i ostalih dijelova broda koji se koriste u pomorskoj terminologiji na engleskom jeziku.

Sam postupak pretresa broda treba da obuhvata detaljan pregled krmenog (zadnjeg) dijela broda (*eng. Aft of After End*), pregled srednjeg dijela broda između krme i pramca (*eng. Amidships*), pregled pramčanog (prednjeg) dijela broda (*eng. Bow*). Na brodovima postoji mnoštvo otvora, cijevi, tankova, greda, pregrada, pogona itd., u kojima se može sakriti krijumčarena roba. Neophodan je detaljan pregled svih prostorija : na palubi – kabina posade (*eng. Quarters*), blagovaonice, kuhinje, toaleta (*eng. Heads*) i svih tankova koji su prazni, odjeljenja (*eng. Compartment*), spremišta za lance (*eng. Chain locker*), kontrola pregradka – praznog prostora između dvije brodske pregrade (*eng. Cofferdam*), itd. Tokom pretresa broda od tima za pretres formiraju se grupe koje se dijele, tako da jedna grupa pregleda palubu, druga krmeni dio, treća pramčani, četvrta mašinski prostor, a sve u cilju detaljnog pregleda kompletног broda uz korištenje specijalne opreme. Ako postoji osnovana sumnja da se na brodu nalaze opasne materije i stvari (droga, oružje i sl.) tražiće se asistencija ovlašćenih policijskih službenika.

Međunarodno pomorsko pravo predviđa da je brod sastavni dio teritorije zemlje čiju zastavu nosi. Iz tog razloga pretres kao mjera carinskog nadzora koja se preduzima u odnosu na neki strani brod mora biti preduzeta uz obavlještenje konzularnog predstavnika te zemlje. Carinski zakon ne propisuje da obavlještenje mora biti prethodno, sa nekim posebnim rokom, jer uslovi i okolnosti koje dovode do potrebe da se pretres izvrši mogu biti veoma specifični i različiti. Elementi međunarodne saradnje upućuju na to da će obavlještenje biti upućeno prije nego je započet pretres, sa rokom koji omogućava konzularnom predstavniku da prisustvuje pretresu. Ako se prilikom pregleda stranog broda pojavi osnovana sumnja da se na brodu nalazi skrivena roba ili da je na takvom brodu našao utočište počinilac carinskog prekršaja, carinski službenici će izvršiti pretres broda i bez prethodnog obavlještenja i prisustva konzularnog predstavnika države kojoj brod pripada. Carinska ispostava, ali samo na zahtjev, daje potvrdu o rezultatu pretresa. Carinski pretres broda moraju izvršiti specijalni timovi sastavljeni od posebno obučenih carinskih radnika, uz prethodno dobijene dobre obavještajne podatke.

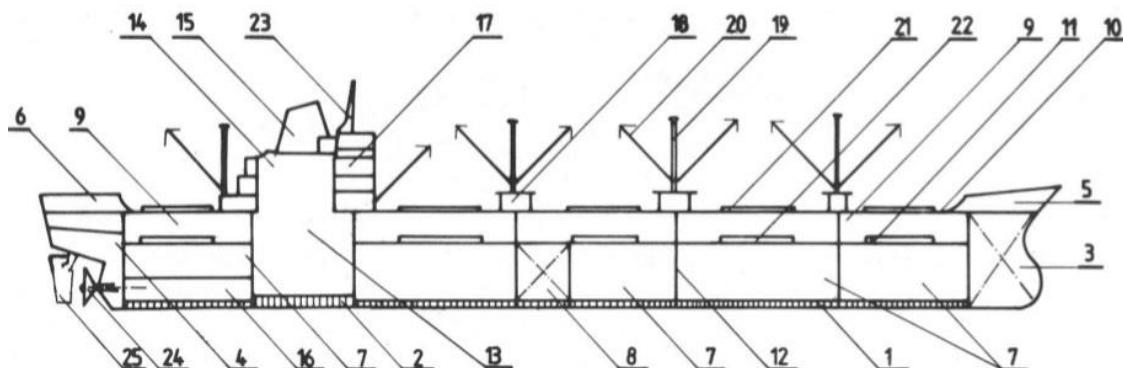
**Analiza rizika<sup>\*5</sup>** predstavlja veoma važan, ako ne i presudni element koji utiče na pretres broda. Analiza rizika predstavlja prikupljanje i obradu svih informacija za predmetni brod, dobijenih od strane pomorskog agenta koji je ovlašćeni zastupnik broda. Te informacije su podaci o zadnjih deset luka u kojima je brod pristajao, koliko se zadržavao, koju vrstu tereta je nosio, spisak posade i slično. Prikupljanje i razmjena informacija može se izvršiti u saradnji sa

---

<sup>\*5</sup> Službeni list Crne Gore broj 62/13, Carinski zakon član 14, str.5

Upravom policije, kao i pregledom arhive u slučajevima da je predmetni brod ranije dolazio i boravio u carinskom području Crne Gore. Na osnovu prikupljenih podataka i njihovom obradom pravi se **lokalna analiza rizika** na nivou Carinske Ispostave ili Carinarnice, gdje se odlučuje o daljem postupanju prema predmetnom brodu, tj. da li će se izvršiti redovni carinski pregled broda ili je brod pod obavezom carinskog pretresa. Detaljna analiza rizika vrši se na državnom nivou Uprave Carina – sektor carinske bezbjednosti, i ona podrazumjeva još detaljnije prikupljanje podataka kao i saradnja i razmjenu informacija sa kolegama zemalja okruženja, Evrope i svijeta, a sve u cilju spriječavanja krijumčarenja ilegalnih vrsta roba.

**Sl. 3** Osnovni djelovi broda sa objašnjenjem broda za generalni teret



1-dvodno u skladištima; 2-dvodno u strojarnici; 3-pramčani pik; 4-krmeni pik; 5-pramčano nadgrađe (kaštel); 6-krmeno nadgrade (kasar); 7-skladište za teret; 8-duboki tank; 9-meduskladište; 10-gornja paluba; 11-donja paluba; 12-poprečne pregrade (nepropusne); 13-strojarnica; 14-grotlo strojarnice; 15-dimnjak; 16-reces; 17-središnje nadgrade; 18-palubna kućica; 19-teretni stup; 20-samarica za teret; 21-grotlo za krcanje tereta na gornjoj palubi; 22-grotlo za krcanje tereta na donjoj palubi; 23-signalni jarbol; 24-propulzor za pogon broda; 25-kormilo

Izvor : [www.onetius.com](http://www.onetius.com)

Važno je napomenuti kako se carinski pregled, tako i carinski pretres vrše u prisustvu ovlašćenih predstavnika broda. Ako se preduzimaju mjere pretresa broda, troškove skidanja i kidanja pojedinih djelova, u slučajevima kada se ne utvrdi postojanje carinskog prekršaja padaju na teret državnog budžeta. U slučajevima kada se utvrdi postojanje carinskog prekršaja troskovi padaju na teret brodara, tj. zapovjednika broda.

Koristeći se zvaničnim podacima Zavoda za statistiku – Monstat dolazimo do podataka da je u luci Bar u 2013 god. sa 220 broda pretovareno 621 300 tona tereta, da su u istom periodu na remont u luku Bijela došla 87 broda, kao i da su u crnogorske vode tokom 2013. godine uplovila 409 putnička broda-kruzera prevozeći 314 961 putnika.

Carinska kontrola stranih brodova mora biti takva da iziskuje od carinskog službenika izvanredno poznavanje carinskih i pomorskih propisa, ažurnost, korektnost, ljubaznost... Ali osnovni zadatak koji mora da ispunjava jeste zaštita ekonomске politike i interesa Crne Gore. Zbog povećanja broja stranih brodova koji će se nalaziti pod carinskim nadzorom neophodno je omogućiti profesionalnu obuku za određeni broj carinskih službenika, prvenstveno obuke vezane za pretres brodova i ostalih plovila, kako bi se na pravi način odgovorilo izazovima spriječavanja krijumčarenja roba pomorskim prevoznim sredstvima.

**Iz navedenog se izvlači zaključak da je pregled broda obavezan postupak koji carinski službenik mora obaviti za predmetni brod, dok za pretres broda carinski službenici moraju imati jaku osnovanu sumnju, dobre obavještajne podatke ili dokaze tokom pregleda broda.**

## 1.1. Dolazeći / odlazeći manifest

Brodovi (**sl. 5**) koji dolaze iz inostranstva, dužni su da se prijave u najbližu graničnu pomorsku ispostavu. **Članom 47 Carinskog zakona Crne Gore**<sup>\*6</sup> regulisano je da je zapovjednik svakog broda ili drugo odgovorno lice koje je ovlastio zapovjednik (pomorski agent) koji ulazi u Crnu Goru, odmah po dolasku, a prije istovara robe graničnoj carinarnici, podnese **dolazeći manifest**. Isto pravilo važi i u slučajevima napuštanja carinskog područja Crne Gore, sa razlikom što se manifest podnosi prilikom odlaska. Pomorski agenti koji su ovlašćeni za zastupanje predmetnog broda pred carinskim oraganima, dužni su najmanje jedan sat prije uploviljenja ili isplavljenja da najave brod pomorsko-graničnoj ispostavi. **Članom 240 Carinskog Zakona Crne Gore**<sup>\*7</sup> predviđeno je da će se novčanom kaznom u iznosu od 5 000 do 40 000 eura kazniti pravno lice koje :

- ne podnese manifest za svu robu koja se prevozi kao teret tim brodom, odmah po dolasku i prije istovara robe, odnosno prije odlaska;
- ne potvrdi da manifest pruža kompletne, istinite i tačne podatke o svoj robi koja se prevozi tim brodom.

**Manifest** je osnovna carinska isprava u kontroli broda i brodskog tereta. Forma manifesta je regulisana Carinskim zakonom Crne Gore članom 47, gdje se navodi da forma manifesta za međunarodni pomorski saobraćaj (IMO) mora biti u skladu sa standardima koje je utvrdila Organizacija Ujedinjenih Nacija. U njemu su upisani svi podaci vezani za brod, kao i podaci vezani za robu koju brod prevozi. Zapovjednik broda koji uplovjava u Crnu Goru mora da potvrdi da manifest sadrži tačne i istinite podatke. U manifestu se upisuje cijelokupni teret koji se prevozi brodom, uključujući i svu drugu robu koja se nalazi na brodu radi upotrebe ili prodaje, a ukoliko brod ne prevozi robu, na srednjim stranama manifesta upisuje se »bez tereta«. Pri dolasku broda manifest mora sadržati naročito slijedeće podatke :

- ime i državnu pripadnost broda;
- ime i prezime zapovjednika broda;
- iz koje luke, odnosno pristaništa brod dolazi;
- oznake i brojeve na koletima;

---

<sup>\*6</sup> Službeni list Crne Gore broj 21/ 08, Carinski zakon, str. 23.

<sup>\*7</sup> Službeni list Crne Gore broj 21/ 08, Carinski zakon, str. 77.

## CARINSKI POSTUPCI U POMORSKOM SAOBRAĆAJU

- broj i vrstu koleta;
- količinu i naziv robe;
- brojeve brodskih teretnica za teret koji treba istovariti u luci;
- matičnu luku utovara za robu koja se prevozi na osnovu brodske teretnice.

U osnovi dokument se naziva manifest, odlazeći ili dolazeći, ali su u upotrebi zove **izjava o teretu (sl. 4)** koji se odnosi na dolazeći manifest.

### Sl. 4 Primjer prve stranice dolazećeg manifesta ( izjave o teretu )

IZJAVA O TERETU	
- Prijavljujem carinarnici	KOTOR, CI ŽELENIKA
Brod i robu navedenu u ovoj izjavi i priloženim izjavama ( ukupno Manifesta 1 )	
- Ime broda	MV EMMAGRACHT
- Država pripadnosti	HOLANDIJA
brod imena	JY40
- Brod je prešao preko carinske crte dana	23.02.13. u
- Broj članova posade	15
- Broj putnika	
- Prtljag dat na prevoz	kg
Dana 23.02.2013.	
 M.R.M. Maritime Yacht Agents & Concierge Services AS AGENT ONLY Zapovjednik broda ili povjereni agent	
<p>- Carinarnica je uporedila priložene isprave s ovom izjavom i utvrdila da su podaci uskladeni - neusklađeni</p> <p>( navesti u čemu je nepravilnost )</p>	
Kontrolnik	
Izjava o teretu	
Br.	16
Dana	23.02.2013
	
 Todorović Milje Carinski radnik	

G-1

Izvor : kopija manifesta iz CI Zelenika

U manifestu pored ovih nabrojanih podataka, prilaže se i naknadne isprave i to:

- njava ovlašćenog agenta o dolasku/odlasku broda;
- ovlašćenje o zastupanju predmetnog broda pred carinskim organima;
- spisak posade (crew list);
- spisak putnika (passenger list);
- stvari koje pripadaju posadi broda (crew effects list);
- prtljag putnika predate brodu na prevoz (passenger effects list);
- spisak medikamenata i lijekova na brodu, kao i vakcinacije posade (vaccination list);
- deset poslijednjih luka u koje je brod svraćao (port of call list);
- spisak gdje se potvrđuje da na brodu nema oružja, životinja, opasnog tereta, specijalnog tereta, slijepih putnika (nill list);
- popis količine novčanih sredstava koje su na brodu (money list);
- namirnice i potrošni materijal, pogonski materijal za snabdjevanje broda, tj posade (imo ship store declaration);
- u slučajevima kada na brod postoji teret obavezno je prilaganje manifest tereta (manifest of cargo).

Ako u manifestu nedostaje neki podatak ili je neki podatak netačan, Carinarnica (carinska ispostava) će vratiti manifest, naznačujući na njemu koje podatke treba ispraviti. Po prijemu dolazećeg manifesta, carinski službenik provjerava i upoređuje podatke iz manifesta sa stvarnim stanjem na brodu, provjerava njihovu istinitost. Ako se svi podaci slažu u manifest upisuje broj iz kontrolnika dolazećih manifesta, eventualne napomene na poledini manifesta, carinske plombe u slučaju da je bilo potrebno nešto staviti pod carinski nadzor i ovjerava manifest svojim potpisom i faksimilom, kao i okruglim pečatom carinske ispostave. Roba koja se prevozi brodom upisana je u manifest, i prilikom ulaska broda u teritorijalne vode Crne Gore i prijave broda carinskim vlastima mora se odrediti carinsko postupanje sa robom. Za stranu robu podnijetu carinskoj ispostavi mora se odrediti carinski dozvoljeno postupanje ili upotreba. Carinsko dozvoljeno postupanje ili upotreba moraju da se obave u roku od 45 dana od dana podnošenja prijave za robu u pomorskom saobraćaju.

To znači da se roba može nalaziti pod carinskim nadzorom, u okviru manifesta ili tranzitnog documenta i u roku od 45 dana mora se započeti jedan od carinski dozvoljenih postupaka za predmetnu robu. Takođe zapovjednik ili ovlašćeno lice od strane zapovjednika (pomorski agent) prije podnošenja manifesta mora znati odredišnu ispostavu u koju će se "uputiti" predmetna roba na brodu za koje će se kasnije dati odobrenje za dozvoljeno carinsko postupanje sa robom, u slučajevima kada pomorska granična ispostava ne predstavlja i krajnju odredišnu ispostavu. Ovo je važno zbog stavljanja strane robe pod carinski nadzor, bez obzira na dobijanje slobodnog saobraćaja za brod. Što znači da brod može nakon kontrole dobiti slobodan saobraćaj, ali ako se ne zna odredišna ispostava za robu, ona ne može biti "upućena" u predmetnu ispostavu, niti stavljena pod carinski nadzor, tako da plovidba ne može biti nastavljena. Nakon utvrđenog stanja, ako je kontrolom broda i manifesta potvrđena istinitost podataka u manifestu, carinski službenik upisuje brod u kontrolnik dolazećih/odlazećih manifesta, i taj broj iz kontrolnika upisuje u manifest, koji ovjerava svojim potpisom i faksimilom. U slučaju da je izvršeno stavljanje carinskih obilježja (plombiranje) određenih vrsta roba na brodu, broj plombe se upisuje na poslijednjoj strani manifesta, kao i određene primjedbe ako ih je bilo. Manifesti se sačinjavaju u tri primjerka. Jedan za graničnu (polaznu) ispostavu, drugi primjerak za odredišnu ispostavu, i treći primjerak za ovlašćenog agenta broda. Svi podaci u sva tri primjerka moraju biti istovjetni i sva tri primjerka moraju biti oyjerena kako od kapetana broda, tako i od carinskog službenika u postupku.

Manifest mora sadržati slijedeće podatke pri odlasku broda :

- ime i državnu pripadnost broda;
- ime i prezime zapovjednika broda;
- odredišnu luku;
- oznake i brojeve na koletima;
- količinu i naziv robe;
- brojeve brodskih teretnica za teret koji je utovaren u luci, u kojoj je utovar izvršen.

Pored navedenih, odlazeći manifest sadrži i sve dodatne podatke i liste, kao što je već nabrojano kod dolazećih manifesta. Naravno da su to nove liste, sa novim podacima, jer je velika vjerovatnoća da se nešto od zaliha, a od goriva i maziva sigurno, utrošila prilikom boravka broda u luci ili pristaništu. I kod odlazećeg manifesta prave se tri kopije sa identičnim podacima, ovjerene i potpisane od strane kapetana predmetnog broda. Manifest je obavezan dokument za brodove u međunarodnom pomorskom saobraćaju i on se ne razlikuje za putničke i teretne brodove, ali pravi razliku između carinske kontrole brodova i ostalih plovila (jahti, glisera i sl.)

**Sl. 5.** Putnički brod



Izvor :[www.carnivaldream.com](http://www.carnivaldream.com)

Iako se manifesti za putničke i teretne brodove ne razlikuju, procedura je donekle drugačija, tj. podrazumijeva određenu slabiju kontrolu putničkih brodova iz razloga njihovog kraćeg zadržavanja u carinskom području, kao i iz razloga promocije turizma. Sigurno da i ove slabije kontrole nisu uticale na pokušaje bilo koje vrste zloupotrebe vezano za putničke brodove. U ovakvim slučajevima od izuzetne je važnosti da carinska procedura i kontrola prođe u što skorijem roku, bez bespotrebnog zadržavanja kako brodske posade i osoblja, a naročito putnika - turista. Sa jedne strane traži se veoma efikasna i što brža carinska kontrola, dok sa druge strane se traži sprječavanje krimjučarenja bilo koje vrste robe.

U praksi to znači da se od carinskog službenika traži ažurnost i dobro ophođenje sa putnicima i posadom kruzera, ali isto tako od njega se zahtjeva i spriječavanje bilo kojeg pokušaja krijućarenja roba, kao i posebno obraćanje pažnje na robu koja se unosi ili iznosi sa broda.

Takođe obaveza carinskog službenika jeste da stavi pod carinski nadzor sve vrste prodavnica na brodu, tokom boravka broda na carinskom području Crne Gore. Prodaja roba iz predmetnih prodavnica na brodu moguća je tokom plovidbe broda, a ne nikako tokom njegovog pristajanja i zadržavanja u crnogorskim lukama. U slučaju prodaje robe iz prodavnica na brodu tokom njegovog zadržavanja u lukama i iznošenja bilo koje vrste robe sa broda, morale bi se obračunati sve uvozne dažbine na predmetnu robu.

## 1.2. Evidencija brodova u carinskom informacionom sistemu

Evidencija bilo teretnih ili putničkih brodova vrši se ručno kroz carinske kontrolnike. Nepostojanje posebne aplikacije kroz **Carinski Informacioni Sistem (CIS)** predstavlja veliki nedostatak prilikom obavljanja carinske kontrole iz više razloga. Glavni razlog jeste analiza rizika, kao i nepovezanost u informatičkom smislu između pomorskih carinskih ispostava. Aplikacija koja bi trebala da se uvede kroz CIS predstavljala bi evidenciju svih stranih putničkih ili teretnih brodova koji uplovjavaju ili isplovjavaju iz carinskog područja Crne Gore. Ona bi trebala da odgovara već postojećoj aplikaciji "Tranzit" u CIS-u, sa razlikom što bi tranzitne carinske deklaracije zamijenili manifesti, a umjesto špeditera ulogu podnosioca dokumenata preuzeli bi ovlašćeni pomorski agenti. Aplikaciju bi registrovali carinski službenici sa svim rubrikama koje postoje i sada u ručnim kontrolnicima kao što su : ime broda, zastava pripadnosti, ime kapetana, luka iz koje brod dolazi, bit, broj posade, broj putnika, ovlašćeni agent. Uz ove rubrike aplikacija bi trebalo da sadrži i rubrike : o vrsti tereta ako ga ima, razlog dolaska broda, odredišnu luku, eventualne napomene (pokretanja carinskih prekršaja, zapisnik o pretresu) i dr. Postojanjem ovakve aplikacije razvila bi se mreža koja bi davala podatke o brodovima koji dolaze, koji su njihovi razlozi dolaska (turistički, iskrcaj tereta, remont i sl), koliko se zadržavaju, koju vrstu tereta voze, da li su vršili promjenu vlasnika, zastave i ostale prateće informacije.

Sa svim ovim podacima napravila bi se dovoljno opsežna analiza rizika koja bi na pravi način tretirala sve brodove i pravila razliku između onih brodova koji ispunjavaju sve uslove za nesmetan ulazak u zemlju i onih koji su podložni pretresu.

U praksi bi to značilo da bi carinski službenik prilikom popunjavanja ove aplikacije dobio određeni kanal, zeleni, žuti ili crveni, i u odnosu na dobijeni kanal iz analize rizika dalje postupa prema predmetnom brodu. Isto tako kroz ovu aplikaciju mogli bi se i "razduživati" brodovi između pomorsko-graničnih ispostava i odredišnih ispostava. Takođe preko ovih aplikacija bi se znalo kretanje svih brodova dok su pod carinskim nadzorom, tj. dok plove carinskim područjem u ovome slučaju teritorijalnim morem. Kao što je već rečeno ulogu podnosioca dokumenata preuzeli bi pomorski agenti, što bi moglo da znači i polaganje određenih iznosa garancija za brod i eventualno za teret.

Da bi uopšte bilo moguće sprovesti nešto od ovoga u dijelu, neophodno je donijeti posebni pravilnik vezan za otvaranje pomorskih agencija ( neophodnost obezbjeđivanja određene visine finansijskih garancija ), kao i poseban pravilnik o sticanju zvanja pomorskog agenata (neophodnost polaganja određenih ispita iz oblasti carina i pomorstva). Kroz aplikaciju "Tranzit" u CIS-u danas se registruju brodovi koji se posmatraju kao roba, a ne kao prevozno sredstvo.

### 1.2.1. Primjer 1

Registracija tranzitnih dokumenata radi se u slučajevima kada se brod "upućuje" na remont od granične pomorske ispostave do odredične ispostave. Primjer takvog slučaja je kada strani brod ulazi u Bokokotorski zaliv radi odlaska na remont u Bijelu u Jadranško brodogradilište. Predmetni brod je dužan da se prijavi u prvu pomorsku graničnu ispostavu radi obavljanja graničnih formalnosti i stavljanja pod carinski nadzor, u ovom slučaju Ispostavu Zelenika, odakle se brod stavlja pod carinski nadzor i tranzitnim dokumentom „upućuje“ u CI Bijela. Danas to iziskuje angažovanje špeditera, kao i polaganja određenih garancija od strane špeditera za predmetnu robu, u ovom slučaju brod. Tada se posebno za taj brod podnosi manifest od strane ovlašćenih agenata, a posebno tranzitni dokument za isti brod od strane špeditera. Problem koji se javlja je i visina garancije koje prijavljuju špediteri, kao i visina vrijednosti broda koja je se javlja na profakturi, a koja je i do nekoliko desetina puta manja od prave vrijednosti broda. Mišljenja sam da je nepotrebno podnositи tranzitni dokument i da bi manifest trebao biti jedini dokument koji prati brod do odredišne ispostave. Na taj način bi manifest zamijenio ulogu tranzitnog dokumenta, a ulogu špeditera bi preuzeo pomorski agent. U odredišnoj ispostavi, u ovom slučaju CI Bijela umjesto tranzitnog dokumenta, kao prethodnog dokumenta u jedinstvenoj carinskoj ispravi ( JCI ) privremenog uvoza u rubriku 40 unosio bi se broj manifesta.

### 1.2.2. Primjer 2

Drugi slučaj evidencije brodova kroz aplikaciju “Tranzit” danas je podnošenje carinskih tranzitnih dokumenata za robu koju brodovi prevoze. Tako se dešava da se pomorsko-graničnoj ispostavi podnese tranzitna deklaracija za predmetnu robu kojom se upućuje u odredišnu ispostavu i manifest za brod. I u ovom slučaju mišljenja sam da je dovoljno podnijeti samo manifest, tako da bi se u odredišnoj ispostavi kao prethodni dokument, prije carinsko dozvoljenog postupanja sa robom pojavio manifest. Primjeri ovih postupaka su prilikom ulaska stranog broda sa robom u Bokokotorski zaliv, gdje se u Ispostavi Zelenika obavlja granična kontrola, a brod nastavlja putovanje u odredišnu luku radi iskrcanja robe. Obaveza kapetana broda, ali u ovim slučajevima prije svega obaveza pomorskog agenta koji zastupa brod, je da obavijeste carinske organe neposredno prije dolaska broda u koju luku ili na kojem mjestu (sidrištu) će biti iskrcana roba. Ovo napominjem iz razloga što se brodu može dozvoliti slobodan saobraćaj, ali on ne može nastaviti putovanje ako roba nije stavljena pod carinski nadzor ili nije puštena u slobodan promet. Što znači da predmetna roba može biti puštena u slobodan promet odmah prilikom dolaska broda na granični prelaz (u slučajevima kada je granična ispostava i robna ispostava) ili može nastaviti putovanje do odredišne ispostave kada je roba stavljena pod carinski nadzor i obezbjeđena određenim garancijama. Međutim iz procjene lokalne analize rizika, kao i iz činjenice da se u najvećem broju slučajeva predmetna roba ne može drugačije pregledati osim u onom trenutku kada se iskrcava, carinski organ može zatražiti da prisustvuje istovaru predmetne robe kako bi otklonio sumnje u količinu, izgled i vrijednost iste. Brodovi mogu pristajati i na drugim mjestima, a ne samo u domaćim lukama za međunarodni saobraćaj, po odobrenju nadležne lučke kapetanije uz prethodnu saglasnost nadležne carinarnice. U narednom periodu je veoma važno da Pomorske vlasti (lučke kapetanije, lučke uprave i druge) definišu koje su to luke, pristaništa i sidrišta u kojima su dozvoljene operacije ukrcaja i iskrcaja robe u Bokokotorskem zalivu.

Da bi se moglo sprovesti u dijelu podnošenja samo manifesta, bez angažovanja špeditera (izuzev u slučajevima carinski dozvoljenog postupanja sa robom) u tranzitnom postupku, neophodno je aktiviranje ranije pomenute aplikacije. Kao što je već rečeno ona bi umnogome doprinijela kvalitetnoj analizi rizika, smanjila troškove brodu (angažovanje špeditera), ali bi i pomorski agenti na sebe preuzeli veću odgovornost, a vjerovatno i postavljanje određenih uslova prilikom otvaranja pomorskih agencija. Evidencija brodova u CIS-u, omogućila bi praćenje istih, praćenje rokova privremenih uvoza, bolju analizu rizika, omogućavanje „razduživanja“ brodova kroz različite pomorske carinske ispostave.

Neophodno je uključiti sve relevantne činioce prilikom razmatranja ove inicijative prije svega iz domena CIS-a, a pogotovo iz carinskih službi spriječavanja krijumčarenja, uzimajući u obzir i iskustva carinskih radnika iz pomorskih carinskih ispostava. Dosadašnja iskustva iz drumskog saobraćaja, prilikom razduživanja praznih kamiona, jesu pravac u kome bi se trebala razvijati pomenuta aplikacija.

### **1.3. Zastupanje brodova pred organima carinske službe ( pomorski agent )**

Važni učesnici prilikom carinske kontrole broda jesu pomorski agenti koji zastupaju predmetni brod pred carinskim organima. **Uredba o zastupanju\***<sup>8</sup> pred organima carinske službe propisuje uslove za obavljanje poslova zastupanja u ovim slučajevima samo za špeditere, ali ne i za **pomorske agente**.

Ovlašćeni pomorski agenti bi morali u svakom trenutku imati informaciju o ruti broda, njegovom upućenju ka odredišnoj luci (ispostavi), razlog njegovog dolaska, da li postoji teret na brodu i ako postoji o kojoj vrsti tereta je riječ i sl. Što znači da agenti prije dolaska ili odlaska broda moraju imati sve informacije koje su važne za carinske službenike, uz naravno ovjerenu i potpisu punomoć (ovlaštenje) od strane broda koji zastupaju. Dužnosti pomorskog agenta jesu da izvještava carinarnicu, ili carinsku ispostavu, o plovidbenom redu brodova koji su u redovnoj međunarodnoj plovidbi, kao i da dostavljaju plovidbeni red tih brodova. Pomorski agenti moraju izvještavati carinarnicu uz oznaku dana i sata dolaska broda u luku, te su dužni da bez odlaganja obavjeste o svakom kašnjenju tih brodova. Kako je već ranije navedeno, neophodno je da pomorski agenti najave određenoj pomorsko-graničnoj carinskoj ispostavi dolazak/odlazak predmetnog broda i da na ispravan i zakonit način zastupaju predmetni brod pred ovlašćenim carinskim organima. Osnovni problem predstavlja nepostojanje zakonske regulative za obavljanje ove vrste poslova. Ovo znači da ne postoji ni jedan uslov da bi se neko bavio pomorskom agenturom, niti postoji i jedan uslov da bi neko stekao zvanje pomorskog agenta. Sadašnje stanje je takvo da se pomorske agencije osnivaju u velikoj većini slučajeva kao društva ograničene odgovornosti (d.o.o.), a zaposleni u njima nemaju nikakav sertifikat ili licencu za obavljanje poslova pomorske agentine.

---

\*<sup>8</sup> Službeni list Crne Gore, broj 62 / 2004, str. 1.

Uvođenjem određenih zakonskih odredbi, kao i uslova (polaganje određenih ispita) za sticanje zvanja pomorskog agenta, kao i za otvaranje pomorskih agencija, sigurno bi doprinjelo do boljeg pružanja usluga, kako svojim klijentima, tako i njihovim zastupanjem pred državnim organima. Obavezno bi bilo poznavanje propisa iz oblasti pomorskog saobraćaja, što do sada nije bio slučaj.

Velika konkurenca koja se poslijednjih godina stvorila u oblasti pomorske agenture, kako za zastupanje brodova, tako i za zastupanje jahti, nije rezultirala dobijanjem kvaliteta usluge, već je dovela do snižavanja cijene usluge. Vodeći se tom činjenicom dolazi se do zaključka da je upravo zbog nepostojanja propisa i uslova za obavljanje ove vrste posla, kvalitet usluge prema klijentu, kao i zastupanje klijenta pred određenim državnim organima na veoma niskom nivou. Jednostavno, zbog ubrzavanja neophodne procedure, kao i zbog kvalitetnog zastupanja svog klijenta, neophodno je poznavanje određenih zakona i propisa.

Kako je Carinskim zakonom već regulisan termin zastupnika i posrednika, u većini slučajeva se odnosi na špeditere (ovlašćeni špediter sa licencom mora imati položen špediterski ispit), neophodno je u što kraćem roku definisati termin pomorskog agenta, njegova prava i obaveze, tj. uvođenje polaganja određenog ispita kojim bi se testirala znanja iz oblasti pomorstva i pomorskog saobraćaja. Uspješno položenim ispitom sticala bi se licenca koja bi se nakon određenog perioda obnavljala, produžavala ili prestajala da važi. Neophodno je uvesti i određena pravila prilikom otvaranja određenih pomorskih agencija, način njihovog otvaranja, eventualno polaganje određenih garancija i sl. Ovo napominjem iz razloga plaćanja određenih agencijskih usluga domaćim agencijama. Prilikom razmatranja ovog problema sigurno je da bi primjer iz Hrvatske, gdje već postoji pravilnik o uslovima za obavljanje ove vrste djelatnosti kao i iskustva ostalih zemalja vezana uz ovu problematiku, bila od velike pomoći. Angažovanjem stručnih ljudi iz Uprave carina i lučkih kapetanija, tj. njihovom zajedničkom saradnjom i zajedničkim rješenjima sigurno bi se došlo do unapređenja u oblasti pomorstva i regulisanje pojmove pomorskih agencija i agenata sa svim njihovim pravama i obvezama. Uvođenjem pravila za otvaranje pomorskih agencija, kao i polaganja određenih ispita za dobijanje zvanja pomorskog agenta važilo bi kako za putničke i teretne brodove, isto tako i za velika ili manja plovila - jahte.

Neophodno je u budućnosti formirati komisiju na nivou Uprave carina i Lučke uprave (lučke kapetanije), čiji bi zadatak bio da sastavi određeni pravilnik za polaganje određenog broja ispita iz oblasti carina i pomorskih propisa, a u cilju izdavanja licence ovlašćenim pomorskim agentima.

Na isti način uz pomoć poreskih službi, neophodno je donijeti pravilnik o osnivanju pomorskih agencija, na koji način mogu biti otvorene, ko ih može zastupati (u agenciji mora postojati makar jedan ovlašćeni pomorski agent), koja je najmanja visina bankarske garancije potrebna za osnivanje i sl.

**Sl. 6** Poslovi pomorskog agenta



Izvor :[www.libar.net](http://www.libar.net)

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

Prema važećem Zakonu o jahtama, **jahta<sup>\*9</sup>** (sl. 7) je plovni objekat dužine veće od 7 metara namijenjen za razonodu, sport i rekreaciju. U daljem tekstu koristiće se pojам plovilo kao jedinstven pojam za sve vrste jahti, glisera, jedrilica i ostalih plovidbenih sredstava. Carinska kontrola se vrši na svim plovidbenim prevoznim sredstvima bez obzira na njihove dimenzije. Upravo iz ovog razloga za sva ova sredstva u daljem tekstu će se koristiti pojам plovila.

Nautički turizam je jedna od najvažnijih grana turizma za koju smo se opredijelili i koja će se u budućnosti sigurno još više razvijati. Kao ekonomski aktivnost koja zadire u različite ekonomski grane i djelatnosti (pomorstvo, prodaja i servis plovila, ugostiteljstvo, iznajmljivanje plovila, smještaj plovila...) i koja je uslovljena propisima iz više područja (pomorstvo, carina, porez) zahtijeva od svih učesnika u tom postupku izvanredno poznavanje zakona za to područje, kako bi se spriječile sve one brojne nelegalne aktivnosti sa stranim plovilima na našem moru, a koje direktno ili indirektno nanose štetu našem državnom budžetu. U praksi to znači da carinske kontrole i sve ostale kontrole drugih državnih uprava ni na koji način ne smiju da ometaju razvijanje jahting turizma. Upravo iz tog razloga primjena propisa i kontrola plovila, kao i carinska kontrola počivaju na odredbama Konvencije o privremenom uvozu. Za plovila koja se privremeno uvoze na carinsko područje Crne Gore, postupak privremenog uvoza obavlja se uz potpuno oslobođanje od plaćanja uvoznih dažbina na osnovu Aneksa C Konvencije o privremenom uvozu, na temelju članova Carinskog zakona Crne Gore (čl 140, čl 141, čl 144) i članovima 374 i 378 Uredbe za sprovođenje carinskog zakona. Konvencija o privremenom uvozu zaključena je u Istanbulu (odatle i naziv Istanbulska konvencija) 26. juna 1990. godine, dok je Crna Gora donijela zakon o ratifikaciji Konvencije o privremenom uvozu (u daljem tekstu Istanbulska konvencija) 23.maja 2008. godine. Nakon stupanja na snagu, Istanbulska konvencija je zamijenila Carinsku konvenciju o privremenom uvozu ličnih vozila iz 1954. godine donešene u Njujorku, Carinsku konvenciju o privremenom uvozu komercijalnih vozila zaključene u Ženevi 1956. godine, kao i Carinsku konvenciju o privremenom uvozu za privatnu upotrebu letilica ili izletničkih plovila donešene takođe u Ženevi 1956. godine.

---

<sup>\*9</sup> Službeni list Crne Gore, broj 46 / 2007, Zakon o jahtama clan 2, str. 1.

Zvanični podaci Zavoda za statistiku – Monstat, pokazuju da je u 2013. godini broj plovila koja su uplovila u crnogorske teritorijalne vode 3786, od čega ih je 3192 došlo pomorskim putem, a 594 plovila su dopremljena drumskim putem. Takođe na tim plovilima zabilježen je ulaz 15 788 lica. Ovo je još jedan dokaz koji pokazuje da je Crna Gora postala omiljena turistička jahting destinacija.

Kada plovilo dolazi iz inostranstva, bilo morskim (kada po ulasku u unutrašnje vode Crne Gore mora najkraćim putem uploviti u najbližu luku otvorenu za međunarodni saobraćaj), bilo kopnenim putem od strane inostranog vlasnika, ne sačinjavaju se nikakva carinska dokumenta, već je u skladu sa odredbama Istanbulske konvencije i Carinskog zakona Crne Gore, vlasnik ili zapovjednik plovila dužan bez odlaganja prijaviti se u nadležnu ispostavu usmenim putem, prikazujući odgovarajuća dokumenta carinskom službeniku na uvid, kao što su plovidbena (saobraćajna) dozvola, popis članova posade i ostalih osoba koje borave na plovilu. Sve opisane radnje sprovode se radi izdavanja odgovarajuće **vinjete** (dozvole za slobodan saobraćaj).

Prijava plovila se vrši prilikom pristajanja plovila u pomorsko-graničnu ispostavu. Carinska kontrola se vrši nakon policijske kontrole (pasoške kontrole), a prije izdavanja vinjete od strane lučke kapetanije.

**Primjena odredbi Istanbulske konvencije u praksi podrazumjeva prijavljivanje plovila konkludentnim aktom, što znači prijavljivanje plovila bez podnošenja carinskih dokumenata-usmenim putem. Konkludentne radnje utvrđene su propisom donijetim na osnovu Carinskog zakona, smatraju se kao zahtjev za privremeni uvoz, a odsutnost intervencije od strane organa carinske službe kao odobrenje.**

Ipak postoje i situacije kada strani vlasnik plovila dolazi naknadno u Crnu Goru, te mora prepustiti preduzimanje prethodno navedenih radnji svojem punomoćniku. U većini slučajeva radi se o dopremanju plovila kopnenim putem i pri tome punomoćnik mora raspolagati specijalnom pisanim punomoći za preduzimanje opisanih radnji. Ovim je omogućeno da se na graničnom prelazu ulaska (kopnena granična ispostava) podnosi carinska deklaracija za tranzit (tranzitna deklaracija), pa da se plovilo uputi odredišnoj carinskoj ispostavi koja je najbliža lučkoj kapetaniji pri kojoj će se plovilo prijaviti i gdje će se izdati vinjeta za plovilo. U odredišnoj ispostavi će se uz usmenu deklaraciju i prilaganje pisane punomoći od strane osobe sa prebivalištem u inostranstvu, ovjerene od strane nadležnog organa zemlje iz koje se plovilo privremeno uvozi, dokaza o vlasništvu plovila od strane osobe koja ima prebivalište u inostranstvu, odgovarajuće isprave o registraciji plovila u inostranstvu, kao i dokaza o izdavanju vinjete predmetno plovilo se može razdužiti.

Tranzitna deklaracija će se razdužiti u aplikaciji „Tranzit“ opcijom razduženjem zapisnikom, u kojem će se upisati broj izdate vinjete i broj iz kontrolnika evidencije plovila.

Kako je već rečeno neophodno je da strana plovila ispunjavaju određene uslove pod kojim se mogu prijavljivati konkludetnim aktom na osnovu Aneksa C Istanbulske konvencije i to:

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

Iako se iz svega navedenog može zaključiti da je prilično lako razlikovati plovila (jahte) koje ispunjavaju tražene uslove od ovih drugih, u praksi to baš i nije tako jednostavno. Postojanje raznih punomoćja, kao i tumačenje određenih propisa dodatno unose zabunu prilikom sprovodenje carinske kontrole.

**Sl. 7 Jahta**



Izvor :[www.nautica.com](http://www.nautica.com)

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

- utvrđivanja uslova iz **Člana 5 Aneksa C Istanbulske konvencije**<sup>\*10</sup> kao osnov za zakonitost stavljanja plovila u postupak privremenog uvoza;
- mogućnost da strano plovilo u carinsko područje Crne Gore dopremi opunomoćenik vlasnika plovila, kako morskim, tako i kopnenim putem;
- mogućnost da opunomoćenik vlasnika plovila stavi plovilo u postupak privremenog uvoza;
- mogućnost da rezident (domaće lice) upravlja i/ili se koristi privremeno uvezenim plovilom - kad i u kojim uslovima;
- utvrđivanje vlasništva nad plovilom.

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

---

<sup>\*10</sup> Službeni list CG ( 27.maj, 2008 ), Ukaz o proglašenju zakona o ratifikaciji konvencije o privremenom uvozu, str.51.

## **2.1. Carinska kontrola jahti (plovila) za privatnu upotrebu**

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

### **2.1.1. PRVI OBAVEZUJUĆI USLOV – registracija plovila van carinskog područja zemlje privremenog uvoza**

Povezano sa utvrđivanjem statusa plovila koja viju strane zastave, svjedoci smo da je u našim marinama i lukama vezano sve više plovila koja viju tzv. zastave pogodnosti (**sl. 8**). Ono što je očigledno to je da su te zastave pogodnosti : zastava američke države Delaware, zastava Guinea-Bissau, zastava Beliza, zastava Bahamas itd. Zanimljivo je da se vlasništvo nad plovilima sa tim zastavama u nekim slučajevima odnosi i na crnogorska, a ne na strana fizička ili pravna lica. Takođe se u većini takvih slučaja radi o osnivanju tzv. *off shore* firme u inostranstvu, koja je vlasnik plovila, a vlasnik takve firme je crnogorski državljanin.

Sl. 8 Državne zastave " pogodnosti"



Izvor :"Naše more" 54(3-4)/2007

*Off shore* firme postaju sve više trend u nautičkim krugovima zbog minimalne kontrole i minimalnih poreza uz maksimalnu mogućnost poslovanja širom svijeta. Osnivanje ovakvih firmi je veoma jednostavno i veoma brzo. Ono što je zanimljivo je činjenica da ovakve firme nisu obavezne plaćanja poreza na dobit i nemaju obavezu predavanja izvještaja o poslovanju. Kada se radi o stranom plovilu čiji je vlasnik strana off shore firma, carinski službenik bi trebao prikupiti sve podatke vezano za predmetno plovilo i te podatke predati kolegama iz sektora za carinsku bezbjednost i kontrolu. Zadatak ovog sektora jeste utvrđivanje vlasništva nad predmetnom off shore firmom.

Ono što je posebno interesantno jeste da kod nas prednjače plovila koja viju zastavu **američke države Delaware**, kao i ona koja viju zastavu Austrije. Američka država Delaware ne zabranjuje strano vlasništvo ili menadžment, a isto tako ne zahtjevaju prisutnost u Delaware-u. Jedini potrebnii dokument koji mora biti podnijeti u Delaware-u je kratki sertifikat formiranja. Zbog ovoga je diskretnost zagarantovana, jer vlasnici firmi nisu obavezni biti imenovani na ovom dokumentu (sl. 9). Postoje veoma mali broj plovila koja plove pod zastavom Delaware čiji su vlasnici crnogorski državljanin navedeni u plovidbenoj (saobraćajnoj) dozvoli). Prilikom kontrole takvih plovila potrebno je zaključiti na osnovu plovidbene (saobraćajne) dozvole da se radi o crnogorskem državljaninu kao vlasniku plovila i takvo plovilo bez odlaganja uputiti u najbližu carinsku ispostavu radi stavljanja plovila (robe) u slobodan promet.

Sl. 9 Primjer plovidbene (saobraćajne) dozvole jahte registrovane na zastavu USA –Delaware



Izvor :[www.incsmart.biz](http://www.incsmart.biz)

Neophodno je uključiti i druge državne organe u rješavanje slučajeva zastave Delaware, prije svega lučke kapetanije čiji pojedini propisi takođe imaju neka ograničenja kada je u pitanju ova vrsta zastave. Zajedničkom akcijom Uprave Carina, Ministarstva pomorstva i saobraćaja (lučke kapetanije), Ministarstva unutrašnjih poslova, kao i poreske službe u cilju evidencije i provjere plovila koja plove na ovu zastavu sigurno bi rezultiralo utvrđivanjem određenih nepravilnosti u pogledu vlasništva, a što bi za rezultat imalo pokretanje postupaka za naplatu carinskog duga i poreza za plovila onim vlasnicima koji krše odredbe Istabulske konvencije i Carinskog zakona. S obzirom na ne tako malu vrijednost predmetnih plovila naplata carinskog duga sigurno ne bi bila zanemarljiva.

Kao što je već ranije rečeno pored zastave Delaware, druga najzastupljenija zastava koja se pojavljuje kod nas jeste **zastava Austrije**. U velikoj većini slučajeva radi se o plovilima koja su nabavljena kroz aranžmane **finansijskog ili operativnog lizinga (zakup)**, u kojima se pojavljuje kao vlasnik inostrana banka, koja je davalac lizinga, međutim korisnik lizinga je domaće lice, zbog čega nije moguće sprovesti institut privremenog uvoza. Kada govorimo o plovilu za privatnu upotrebu, gdje se kao korisnik lizinga pojavljuje domaće privatno lice, nemoguće je dozvoliti privremeni uvoz na osnovu odredbi Carinskog zakona i Istanbulske konvencije, već takvo plovilo treba uputiti u najbližu robnu carinsku ispostavu radi stavljanja plovila u slobodan promet.

U slijedećim primjerima biće objašnjeno i zašto. Zakon o finansijskom lizingu određuje lizing kao pravni posao u kome davalac lizinga sa isporučiocem ugovara sticanje prava svojine na predmetu lizinga i sa primaocem lizinga ugovara posao finansijskog lizinga, kojim se obavezuje, da na primaoca prenese držanje i korišćenje predmeta na ugovorenou vrijeme, dok se primaoc obavezuje da plati nadoknadu. Možemo razlikovati tri situacije (vrste) finansijskog lizinga, i to :

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

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

### **2.1.2. DRUGI OBAVEZUJUĆI USLOV – upotreba plovila sa prebivalištem izvan carinskog područja zemlje privremenog uvoza u privatne svrhe**

Više slučajeva je u kojima se na plovidbenoj dozvoli pojavljuje strano fizičko ili pravno lice, a kao korisnik plovila se javlja crnogorski državljanin koji posjeduje određeno punomoćje napravljeno od strane vlasnika plovila. U ovakvim okolnostima potrebno je da korisnik plovila priloži slijedeće isprave na uvid: pismenu punomoć stranog vlasnika ovjerenu od strane ovlaštenog organa zemlje iz koje se odnosno plovilo privremeno uvozi, dokaz o vlasništvu nad plovilom stranog državljanina koji ima stalno prebivalište u inostranstvu, odgovarajuću ispravu o registraciji plovila u inostranstvu i upis u upisnik plovila države pripadnosti.

U praksi opunomoćenik na isti način prijavljuje plovilo kako bi uradio i njegov strani vlasnik podnošenjem usmene deklaracije i stavljajući na uvid ranije nabrojana dokumenta. **Međutim, nije problem u tome što strano plovilo u postupak privremenog uvoza stavlja opunomoćenik**, već je riječ o tome kako spriječiti da se domaće fizičko ili pravno lice koristi stranim plovilom za vlastite potrebe, tj. za sport i razonodu, kako to utvrditi i na koji način procesuirati. Zato je velika odgovornost na carinskim službenicima da tokom vršenja carinske kontrole predmetnih plovila prepoznaju sve vrste pokušaja zloupotreba, prikupe dovoljno dokaza i sve takve slučajeve pokušaja zloupotrebe sa stranim plovilima procesuiraju.

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

Član 378 Uredbe za sprovođenje carinskog zakona propisuje posebne uslove za uvoz plovila. U naznačenom članu stav 4 propisuje se **rok privremenog uvoza najviše šest mjeseci (sa prekidima ili bez) u dvanaestomjesečnom periodu**. Dok član 374 stav 8 do stav 11 Uredbe propisuju da privremeno uvezena plovila koja su već bila stavljena u postupak privremenog uvoza mogu koristiti bračni drug ili član uže porodice fizičkog lica koje ima stalno prebivalište van carinskog područja, ako i ova lica imaju svoje uobičajeno prebivalište van carinskog područja Crne Gore. Takođe se propisuje ovima članovima Uredbe da je moguće koristiti iprivremeno uvezena plovila od **strane domaćih fizičkih lica, ako koriste privremeno uvezeno plovilo u ime i prema izričitim uputstvima imaoča odobrenja, samo u vrijeme kada se i imalac odobrenja nalazi na carinskom području**.

Osnovni zadatak carinskog službenika prilikom kontrole plovila kojim upravlja domaće lice jeste utvrđivanje stanja na osnovu propisa iz navedenih članova Uredbe. U praksi to znači da stranim plovilom za privatnu upotrebu, tj. za sport i razonodu može upravljati domaće lice samo u onom slučaju kada se imalac odobrenja nalazi na carinskom području. Kako u Uredbi nije navedeno da imalac odobrenja, tj. vlasnik mora biti na plovilu, već je propisano da se mora nalaziti na carinskom području, dolazi do raznih vrsta zloupotreba domaćih lica sa različitim vrstama odobrenja (punomoćja). U praksi u većini slučajeva odobrenje (punomoćje) predstavlja kratku izjavu vlasnika koji ovlašćuje navedenu osobu da se može koristiti navedenim plovilom, voditi brigu o plovilu, da ga može prodati i sl. Dužnost carinskog službenika jeste da prepozna bilo koju vrstu zloupotrebe ovih punomoćja, da u slučajevima kada strani vlasnik nije na plovilu, kroz razgovor i pregledom dokumentacije utvrdi da li se domaće lice služi plovilom za svoje privatne svrhe, da li domaće lice iznajmljuje predmetno plovilo (crni charter) ili se koristi prema navedenim uputstvima iz odobrenja. Kako je već ranije navedeno odobrenje mora da sadrži precizno navedene podatke o razlozima korišćenja predmetnog plovila. Posebna pažnja treba da se obrati u onim slučajevima kada strano plovilo koristi domaće lice, u većini slučajeva kao skipper, a na popisu posade ili putnika nema nikoga koga bi mogli povezati sa vlasnikom plovila koji se void na plovidbenoj (saobraćajnoj) dozvoli. Ovi podaci automatski navode na zloupotrebu odredbi Istanbulske konvencije, Carinskog zakona i Uredbe za sprovođenje carinskog zakona zbog čega bi predmetno plovilo trebalo zaustaviti do utvrđivanja pravog vlasništva nad njim. Takođe drugi problem koji bi se mogao javiti u ovakovom slučaju jeste "crni charter", tj nelegalno iznajmljivanje plovila koje je takođe uzelo maha u poslijednje vrijeme. Punomoćje ili bilo koje drugo odobrenje ne može niti smije zamijeniti propisanu ispravu o vlasništvu.

Uslovi iz odredbi Istanbulske konvencije i Carinskog zakona usmjerene su ka tome da se spriječe zloupotrebe nad stranim plovilima od strane domaćih lica, a dozvole korišćenje stranim licima (vlasnicima) bez podnošenja carinskih dokumenata. Cilj omogućavanja prijave stranih plovila i njihovih vlasnika usmenim putem jeste omogućavanje stranim turistima minimalno zadržavanje na graničnim prelazima i bezpotrebno podnošenje carinskih dokumenata. Međutim upravo ovaj način prijavljivanja otvara mogućnost zloupotreba, iz razloga što carinski organi nisu dužni da vode evidenciju plovila, niti postoji umrežena evidencija plovila. Iz razloga nepostojanja evidencije plovila, carinske ispostave vode svoje interne evidencije datih plovila. Najdalje u evidenciji je otišla pomorsko-granična carinska Ispostava Zelenika koja je osmisnila interni obrazac (**sl. 10**) za prijavu plovila, koji ispunjavaju sami carinski službenici, a koji bi u budućnosti možda trebao da bude obrazac koji bi koristile sve pomorske granične ispostave i to u elektronskom obliku.

Obrazac sadrži sva pitanja koja carinski službenik postavlja prilikom prijavljivanja ili odjavljivanja stranog plovila, podatke o plovilu, dodatne podatke i rezultate pregleda dokumenta i plovila. Pored podataka o plovilu, važna stavka predstavlja razlog dolaska, da li je turistički, remont plovila, dolazak radi zimovnika ili neki drugi. U dodatnim podacima veoma važna stavka je dodatna dokumenta, koja predstavljaju dokumenta koja se traže na uvid radi utvrđivanja vlasništva. Pogotovo u onim slučajevima kada se ne može utvrditi vlasništvo nad stranim firmama. Upravo kopije tih dokumenata bi trebala da se proslijede na dalje utvrđivanje vlasništva. Kao treća stavka ovog obrasca trebalo bi se upisati eventualna neslaganja u određenim dokumentima plovila, neka druga zapažanja carinskog službenika i rezultate eventualnog pretresa plovila. Kao prilog ovog obrasca, carinski službenici bi trebalo da prilažu i kopiju popisa posade i drugih osoba na brodu ovjerenog **od strane državnog organa zemlje iz koje plovilo dolazi**. Razmišljanje o instaliranju aplikacije slično onoj o kojoj je već bilo reči u ovom radu vezano za brodove, je neophodno iz mnogo razloga, ali prije svega analize rizika i smanjivanje zloupotreba, kao i elektronsko povezivanje svih pomorskih ispostava u državi.

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

## CARINSKI POSTUPCI U POMORSKOM SAOBRAĆAJU

---

**Sl. 10** Obrazac evidencije plovila na ulasku i izlasku iz carinskog područja

<div style="text-align: center;">    <b>UPRAVA CARINA CI ZELENIKA</b>   <b>ZABILJEŠKA O PLOVILU br.</b>  <i>-ULAZ-</i> </div> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="2"><b>I Podaci o plovilu</b></td> </tr> <tr> <td style="width: 15%;">Ime plovila</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Zastava</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Ime i prezime kapetana</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Broj posade</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Broj putnika</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Luka dolaska</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Kruglog dolaska(turistički,zimovnik,remont...)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Datum najave-agent</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Vrijeme dolaska</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Primjedbe</td> <td></td> </tr> </table> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="2"><b>II Dodatni podaci</b></td> </tr> <tr> <td style="width: 15%;">Prijavljena roba,prijavljeni novac</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Dodata dokumenta(saobraćajna,osiguranje...)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Primjedbe</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Pregled</td> <td></td> </tr> </table> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="2"><b>III Rezultat pregleda dokumenata i plovila</b></td> </tr> <tr> <td style="width: 15%;">Carinski radnik</td> <td></td> </tr> </table>	<b>I Podaci o plovilu</b>		Ime plovila		Zastava		Ime i prezime kapetana		Broj posade		Broj putnika		Luka dolaska		Kruglog dolaska(turistički,zimovnik,remont...)		Datum najave-agent		Vrijeme dolaska		Primjedbe		<b>II Dodatni podaci</b>		Prijavljena roba,prijavljeni novac		Dodata dokumenta(saobraćajna,osiguranje...)		Primjedbe		Pregled		<b>III Rezultat pregleda dokumenata i plovila</b>		Carinski radnik		<div style="text-align: center;">    <b>UPRAVA CARINA CI ZELENIKA</b>   <b>ZABILJEŠKA O PLOVILU br.</b>  <i>-IZLAZ-</i> </div> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="2"><b>I Podaci o plovilu</b></td> </tr> <tr> <td style="width: 15%;">Ime plovila</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Zastava</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Ime i prezime kapetana</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Broj posade</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Broj putnika</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Datum najave-agent</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Vrijeme odlaska</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Isplovjava za luku</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Primjedbe</td> <td></td> </tr> </table> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="2"><b>II Dodatni podaci</b></td> </tr> <tr> <td style="width: 15%;">Prijavljena roba,prijavljeni novac</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Dodata dokumenta(saobraćajna,osiguranje...)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Primjedbe</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Pregled</td> <td></td> </tr> </table> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="2"><b>III Rezultat pregleda dokumenata i plovila</b></td> </tr> <tr> <td style="width: 15%;">Carinski radnik</td> <td></td> </tr> </table>	<b>I Podaci o plovilu</b>		Ime plovila		Zastava		Ime i prezime kapetana		Broj posade		Broj putnika		Datum najave-agent		Vrijeme odlaska		Isplovjava za luku		Primjedbe		<b>II Dodatni podaci</b>		Prijavljena roba,prijavljeni novac		Dodata dokumenta(saobraćajna,osiguranje...)		Primjedbe		Pregled		<b>III Rezultat pregleda dokumenata i plovila</b>		Carinski radnik	
<b>I Podaci o plovilu</b>																																																																							
Ime plovila																																																																							
Zastava																																																																							
Ime i prezime kapetana																																																																							
Broj posade																																																																							
Broj putnika																																																																							
Luka dolaska																																																																							
Kruglog dolaska(turistički,zimovnik,remont...)																																																																							
Datum najave-agent																																																																							
Vrijeme dolaska																																																																							
Primjedbe																																																																							
<b>II Dodatni podaci</b>																																																																							
Prijavljena roba,prijavljeni novac																																																																							
Dodata dokumenta(saobraćajna,osiguranje...)																																																																							
Primjedbe																																																																							
Pregled																																																																							
<b>III Rezultat pregleda dokumenata i plovila</b>																																																																							
Carinski radnik																																																																							
<b>I Podaci o plovilu</b>																																																																							
Ime plovila																																																																							
Zastava																																																																							
Ime i prezime kapetana																																																																							
Broj posade																																																																							
Broj putnika																																																																							
Datum najave-agent																																																																							
Vrijeme odlaska																																																																							
Isplovjava za luku																																																																							
Primjedbe																																																																							
<b>II Dodatni podaci</b>																																																																							
Prijavljena roba,prijavljeni novac																																																																							
Dodata dokumenta(saobraćajna,osiguranje...)																																																																							
Primjedbe																																																																							
Pregled																																																																							
<b>III Rezultat pregleda dokumenata i plovila</b>																																																																							
Carinski radnik																																																																							

Izvor : kopija obrazaca iz CI Zelenika

Carinska kontrola jahti u privatne svrhe ni na koji način ne smije da ugrozi nautički turizam, ali isto tako treba da spriječi sve zloupotrebe koje se javljaju. Carinski službenik dužan je da kratkom kontrolom i pregledom ranije nabrojanih dokumenata (crew liste i plovidbene dozvole) utvrdi da li plovilo ispunjava odredbe Istanbulske konvencije i ako je tako utvrdi na osnovu razgovora i lokalne analize rizika da li postoji neophodnost pregleda ili pretresa plovila (sumnjiva ruta dolaska, ponašanje posade i putnika i sl.), ili dozvoli nesmetani ulazak plovila u Crnu Goru.

Sa druge strane nikako se ne smiju dopustiti zloupotrebe od strane nekih lica, a koje se dešavaju zbog različitog tumačenja odredbi Istanbulske konvencije, jer je carinski organ dužan da spriječi ove zloupotrebe, a najviše kada je u pitanju dokazivanje vlasništva nad plovilom i „crnog chartera“. U budućnosti bi trebalo napraviti elektronsko povezivanje pomorskih graničnih carinskih ispostava, napraviti evidenciju i istražiti sva plovila na koje se sumnja u pogledu vlasništva, kao i zajedno sa lučkim vlastima spriječiti pojavu „crnog chartera“. Na isti način lučke vlasti bi prije upisivanja plovila u crnorski registar morale da traže na uvid carinsku deklaraciju u slučajevima kada crnogorski državljanin želi upisati stranu jahtu u crnogorski registar jahti. Takođe neophodnost bolje saradnje svih ranije navedenih službi mora biti preduslov za ukidanje nelegalnog iznajmljivanja plovila. Dužnosti carinskih organa jesu da utvrde vlasništvo nad stranim plovilima, da li ispunjavaju određene uslove iz odredbi ranije navedenih zakona, dok je dužnost lučkih kapetanija da obrate pažnju na česte izmjene popisa posade i putnika, spriječavajući time nelegalno iznajmljivanje plovila. Važan segmenat u cilju spriječavanja „crnog chartera“ jeste i plovna jednica Uprave policije, koja takođe kontrolom plovila na moru može da dođe do određenih informacija korisnih za suzbijanje ove pojave. Takođe u budućnosti bi trebala postojati određena mobilna plovna jednica sastavljena od predstavnika sve tri službe koja bi kontrolisala plovila na samom moru, ili bi se moglo razmišljati o davanju većih ovlašćenja samo jednoj službi.

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

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

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

Važno je napomenuti da pravo na privremeni uvoz bez carinskih formalnosti, stranu osobu ne isključuje od poštovanja drugih pravila i propisa. Prije svega to se odnosi na pravila propisana za carinski institut privremenog uvoza i to :

- poštovanja uredne registracije plovila u inostranstvu;
- poštovanja maksimalnog razdoblja privremenog uvoza;
- poštovanje obaveznog povratka privremeno uvezene robe u innsotranstvo;
- obavljanje drugih formalnosti, koje proizilaze iz drugih propisa (pomorskih).

Obaveze carinskog službenika prilikom kontrole stranog plovila za individualnu upotrebu (za sport i razonodu) jeste:

- utvrđivanje vlasništva nad predmetnim plovilom;
- utvrđivanje ispunjenosti uslova iz odredbi Istanbulske konvencije;
- kao i kontrola rokova privremeno uvezenih plovila (šest mjeseci sa ili bez prestanka u dvanaestomjesečnom periodu).

Neispunjavanje nekih od ranije navedenih uslova za privremeni uvoz stranih plovila, za posljedicu ima zloupotrebu Instituta privremenog uvoza propisanih Istanbulskom konvencijom i carinskih propisa, pa predstavlja obilježje djela carinskog prekršaja.

## 2.2. Carinska kontrola jahti (plovila) za komercijalnu upotrebu

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

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

- plovilo mora biti registrovano van teritorije Crne Gore;
- plovilo je u vlasništvu lica sa sjedištem/prebivalištem van carinskog područja Crne Gore;
- ukoliko plovilo za komercijalne svrhe koristi treće lice potrebno je da posjeduje punomoć ili ugovor o radu;
- potvrda o sposobnosti jahte za plovidbu (jahte za komercijalnu upotrebu) izdatu od strane registra jahti države iz koje dolazi;
- ovjerena lista posade (crew) i lista putnika (pasenger) od strane državnog organa države iz koje plovilo dolazi.

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

Neophodna je bolja kontrola stranih plovila na samom moru, tokom njihove plovidbe, iz razloga što postoji osnovana sumnja da se strana plovila koriste za iznajmljivanje u našem teritorijalnom moru, u carinskom području Crne Gore, bez odobrenja o kabotaži. Odobrenje za kabotažu može donijeti ministar resornog Ministarstva, u ovom slučaju saobraćaja i pomorstva, u kome se daje odobrenje da strano plovilo može prevoziti putnike ili robu između domaćih luka, tj. u teritorijalnom moru Crne Gore. Isto tako plovila koja su iznajmljena, data u najam, pozajmljena ili data na korištenje u trenutku odobravanja privremenog uvoza u skladu sa Istanbulskom konvencijom, ne mogu se ponovo iznajmiti, pozajmiti ili dati na korištenje osim da je namjera da se neposredno izvrši ponovni izvoz plovila.

Privremeni uvoz plovila za komercijalnu upotrebu završava se kada su završene prevozne operacije zbog kojih je plovilo privremeno uvezeno na carinsko područje Crne Gore. Navedeni primjeri odnose se na kontrolu stranih plovila izdatih od strane iznajmljivača registrovanih van Crne Gore, koji prolaze kroz Crnu Goru, ostavljaju ili uzimaju putnike u Crnoj Gori. To su strana plovila koja uzimaju ili ostavljaju putnike u Crnoj Gori, zadržavajući se jedan određeni period ili samo tranzitirajući.

Ugovor o iznajmljivanju je sklopljen u inostranstvu i destinacije u Crnoj Gori služe predmetnim plovilima kao polazne ili odredišne tačke. Narošito tokom ljetnje turističke sezone Crna Gora stranim plovilima za iznajmljivanje služi kao polazna tačka u njihovima charter turama, najčešće ka Hrvatskoj i ostalim zemljama Mediterana. U ovim slučajevima Crna Gora mora prepoznati potencijal ostajanja ovih plovila u crnogorskim lukama i marinama, prije svega što se radi o visokoplatežnim klijentima, koji iako iznajmljuju predmetna plovila provode određeno svoje vrijeme i po crnogorskim destinacijama. Takođe posada ovih plovila provode dosta vremena po crnogorskim lukama čekajući slijedeći ugovor o iznajmljivanju plovila. Da bi se ispunili uslovi iz Aneksa C Istanbulske konvencije neophodno je da kapetan ili ovlašćeni pomorski agent prikaže na uvid odgovarajuću plovidbenu (saobraćajnu) dozvolu (plovilo registrovano na stranu zastavu, strani vlasnik), popis posade i putnika (ovjeren od strane lučke kapetanije), ugovor o iznajmljivanju plovila sklopljen između vlasnika plovila i nekoga sa liste putnika (spriječavanje nelegalnog iznajmljivanja). Što znači da se carinska kontrola ovih plovila vrši na način poštovanja odredbi Istanbulske konvencije i carinska procedura je identična kao kod procedure sa stranim plovilima za privatnu upotrebu.

Sa razvojem jahting turizma u Crnoj Gori pojavila su se privredna društva i preduzetnici koji se bave izdavanjem plovila. Kada govorimo o firmama, tj. iznajmljivačima koji su registrovani u Crnoj Gori, oni moraju ispunjavati određene uslove, kako sa stanovišta carinske politike, tako i sa stanovišta lučkih vlasti.

Međutim u praksi se pokazalo da veoma mali broj ili gotovo ni jedan privredni subjekt u državi ne ispunjava te uslove. Nepostojanje određenih zakonskih regulativa, kao i već ranije nabrojani problemi na relaciji carinska služba i lučke kapetanije dovode do stvaranja pogodnog tla za širenje oblasti sive ekonomije.

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

Vodeći se iskustvima zemalja Evropske Unije neophodno je u narednom periodu u cilju smanjenja „crnog chartera“ regulisati način zakonskog nautičkog iznajmljivanja (chartera) plovila, koju smiju obavljati samo firme registrovane u Crnoj Gori za tu djelatnost sa plovilima koja viju crnogorsku zastavu. Ta plovila bi bila upisana u registar plovila Crne Gore i dobijla bi oznaku po kojoj bi se razlikovala plovila za privatnu upotrebu od onih za komercijalnu upotrebu. Svi ostali za ukrcavanje i vožnju gostiju na svojim plovilima trebali bi ispuniti potrebne formulare, najaviti goste i kazati kada će se i koliko zadržati na njihovim brodovima. Da bi se na ispravan način pristupilo riješavanju ovog problema neophodna je i bolja međusobna saradnja Ministarstva Unutrašnjih Poslova (granične jedinice, plovna jedinica MUP-a), Uprave Carina, Ministarstva Pomorstva (lučke kapetanije), Turističke inspekcije.

Sl. 11 Marina u Baru



Izvor :[www.luckauprava.me](http://www.luckauprava.me)

Djelatnost iznajmljivanja plovila definisana je članovima 35-38 Zakona o jahtama. Članom 35 Zakona o jahtama pravo iznajmljivanja plovila obavlja privredno društvo ili preduzetnik registrovan za obavljanje ove vrste dijelatnosti u skladu sa zakonom. **Iznajmljivač može iznajmiti plovilo koje vije domaću ili stranu zastavu.** Isto tako iznajmljivač je dužan platiti određenu jednogodišnju naknadu za iznajmljivanje plovila. Ovo su uslovi koji se moraju ispuniti, a koji su propisani od strane pomorskih vlasti. Ne ulazeći dublje u analizu ovih uslova i pored toga što ne postoje nikakvi statistički podaci jasno je da su izvršene obaveze plaćanja u odnosu na broj izdatih plovila beznačajna. Na taj način u budžetu države se gubi velika količina sredstava znajući da se dnevno rentiranje plovila kreće od 700 eura pa sve do nekoliko hiljada eura.

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

Međutim kako je već ranije nekoliko puta predviđeno praksa izgleda nešto drugačije. Danas na teritoriji Crne Gore postoje različita privredna društva koja se bave iznajmljivanjem plovila. Kako je već rečeno velika većina tih plovila viju strane zastave pripadnosti, većina već pomenute zastave američke države „Delaware“ i austrijsku zastavu. Prvo pitanje koje se nameće jeste na koji način su predmetne jahte ušle u carinsko područje? Kao drugo kako je moguće da firme registrovane u Crnoj Gori iznajmljuju plovila registrovane na strane zastave?

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

- a) iznajmljivanje plovila registrovanog na crnogorsku zastavu;
- b) iznajmljivanje plovila registrovanog na stranu zastavu u vlasništvu stranog lica;
- c) iznajmljivanje plovila registrovanog na stranu zastavu u vlasništvu stranog lica gdje iznajmljivač ima sklopljen dogovor o iznajmljivanju sa vlasnikom plovila.

U prvom slučaju iznajmljivač iznajmljije plovilo registrovanoj u Crnoj Gori, na koje su naplaćene sve dažbine, tj. plovilo je pušteno u slobodan promet prije registracije.

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

Treći slučaj je identičan drugom slučaju, jedino je razlika u tome što drugi slučaj predstavlja inostrane firme koje imaju svoja predstavništva u Crnoj Gori koja iznajmljuju strana plovila u svome vlasništvu, a u trećem primjeru se odnosilo na ugovore koje domaća firma sklapa sa inostranim pravnim ili fizičkim licima za iznajmljivanje plovila. Problem koji se javlja jeste prije svega tehničke prirode, jer se privremeni uvoz završava sa ponovnim izvozom, a to bi bilo svaki put kada bi plovilo napuštao carinsko područje. Što bi značilo da bi se prilikom ponovnog uvoza, tj. povratka tog plovila u Crnu Goru ponovo morala podnosići carinska dokumenta i polagati određena novčana garancija. To je praktično nemoguće izvesti pogotovo u situacijama kada je ljetnja turistička sezona u punom jeku. Da bi se na ispravan način riješio ovaj problem neophodno je donijeti određeni zakonski ili podzakonski akt kojim bi se regulisala prava i obaveze iznajmljivača.

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

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

postupke koje carinarnica treba da preduzme su:

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

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

Stvarno stanje pokazuje nam da se ne ispunjavaju ni određene zakonske norme, da se iznajmljivanjem bavi „ko i kako stigne“, da se iznajmljuju plovila koja nisu registrovana za komercijalnu upotrebu, da se iznajmljuju plovila sa stranim zastavama, da ta plovila nisu prijavljena carinskim organima i sl. Vodeći se iskustvom država iz okruženja jasno je da se treba posebna pažnja usmjeriti na riješavanje pitanja iznajmljivanja plovila u komercijalne svrhe.

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

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

Prenos prava i obaveza bi morao biti regulisan u slučajevima kada privredno društvo ili preduzetnik registrovan u Crnoj Gori želi iznajmiti plovilo registrovano na stranu zastavu kupljeno putem finansijskog lizinga. Odobrenja za prenos prava i obaveza izdaje Carinarnica, i to samo u slučajevima finansijskog lizinga gdje je obavezan povraćaj predmetnog lizinga nakon proteka ugovorenog roka i isplate cijelokupne naknade. Takva plovila su i dalje u vlasništvu davatelja lizinga (registrovana na stranu zastavu), a privredno društvo ili preduzetnik registrovan u Crnoj Gori koji želi da se bavi iznajmljivanjem mora staviti predmetna plovila u carinski postupak privremenog uvoza sa djelimičnim oslobađanjem od plaćanja dažbina, na osnovu Aneksa E Istanbulske konvencije i carinskih propisa.

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

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

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

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

U cilju smanjivanja pojave nelegalnog iznajmljivanja plovila, ali isto tako i omogućavajući razlikovanje plovila za sport i razonodu od plovila za komercijalnu upotrebu ( za iznajmljivanje, za ribolov, za prevoz tereta, za prevoz ljudi ) možda bi trebalo i promjeniti tarifiranje prilikom puštanja plovila u slobodan promet.

U sadašnjoj carinskoj tarifi jahte i ostala plovila svrstana su u glavu 89 – brodovi, čamci i ploveće konstrukcije, dok su u tarifni broj 8903 svrstana jahte i ostala plovila za sport ili razonodu. Tu ne postoji razlika između plovila za sport i razonodu i komercijalnih plovila. Prilikom stavljanja plovila u slobodan promet uvoznik plaća na carinsku osnovicu 0% carine i 19 % poreza. Mišljenja sam da je neophodno dodjeljivanje još jednog podbroja u okviru tarifnog broja 8903 kako bi se napravila razlika između plovila za sport i razonodu (privatnu upotrebu) i plovila za komercijalnu upotrebu (za iznajmljivanje i sl.). Takođe sam mišljenja da bi se trebala povećati stopa carine za privatna plovila na 5 %, dok bi određeni vremenski period (npr. godina dana) bilo omogućeno stavljanje plovila za komercijalnu upotrebu u slobodan promet po stopama od 0 % carine i smanjenog poreza, npr 7 %. Na taj način bi se omogućilo domaćim privrednicima da u određenom vremenskom razdoblju ocarine svoja plovila koja se iznajmljuju po povoljnijim uslovima. Sa carinskog i poreskog gledišta kada su u pitanju plovila, obračun carine i poreza temeljio bi se na namjeni koja se utvrđuje u zavisnosti od same konstrukcije plovila, ali isto tako i od kategorizacije poreznog obveznika.

Prilikom carinjenja plovila za iznajmljivanje po povoljnijim uslovima neophodno bi bilo posebnu pažnju obratiti na sledeće stavke:

- da je firma upisana u registar trgovačkih društva;
- da je primarna djelatnost firme iznajmljivanje plovila;
- da firma posjeduje dozvolu za iznajmljivanje od lučke kapetanije;
- da je firma iskazala određeni prihod na temelju upotrebe plovila u obavljanju određene privredne djelatnosti;
- da se u rubriku 31 JCI unesu svi podaci vezani za plovilo (dužina, širina, da li ima kabinu, vrstu pogona, za motor marku, tip i sl.).

Takođe bi se smanjila pojava nelegalnog iznajmljivanja, država bi ubirala prihode, a isto tako radilo bi se na promociji Crne Gore (na svim plovilima za iznajmljivanje vijorila bi crnogorska zastava). Sadašnja praksa je takva da se na plovilima koja se iznajmljuju viju strane zastave, registrovane su u inostranstvu, a ona koja viju crnogorskiju zastavu su upisana u registar jahti od strane lučkih kapetanija gdje su vlasnici strana lica. **U oba slučaja ta plovila nisu ni u Institutu privremenog uvoza na osnovu Aneksa E Istanbulske konvencije, niti su prije upisa u registar puštena u slobodan promet.**

Najveći problemi jesu upravo u kontroli ovih plovila na graničnim – pomorskim prelazima, ali sa ovim predlozima uz aktivno uključivanje svih državnih službi sigurno je da bi se došlo do praktičnih rješenja.

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

U budućnosti bi trebalo razmotriti pored uvođenja elektronske evidencije plovila i uvođenje posebne aplikacije u okviru CIS-a, uvođenje posebnih obrazaca za izdavanje rješenja u pomorskom saobraćaju u slučajevima kada se ne stiču uslovi za nesmetani ulazak plovila na carinsko područje bez podnošenja carinskih dokumenata. Iz tog razloga neophodno je donošenje jedinstvenog obrasca za sve pomorske carinske Ispostave. U obrascu rješenja kojim se ne odobrava ulazak plovila bez podnošenja carinskih dokumenata bi se naveo razlog odbijanja, koji uslovi nisu ispunjeni (vlasništvo, ovlaštenja, punomoćja, rokovi...), podaci o plovilu (ime, saobraćajna dozvola, zastava, vlasnik), da li se radi o privatnoj ili komercijalnoj upotrebi (zloupotrebe nelegalnog iznajmljivanja). Prilikom donošenja rješenja neophodno bi se bilo pozvati na član 8 Carinskog zakona, kao i član 196 ZUP-a, na osnovu kojih se ne odobrava privredni uvoz u skladu Aneksa C čl. 1 – 11 Istanbulske konvencije, bez podnošenja carinskih dokumenata.

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

Sigurno je da carinska služba bez uključenja ostalih službi može slabo šta uraditi po pitanju suzbijanja svih anomalija koja se dešavaju prilikom izdavanja plovila.

**Carinska kontrola kako privatnih, tako i plovila za komercijalnu upotrebu, treba da utvrdi ispunjenost uslova za nesmetani ulazak ili izlazak stranih plovila na cajnskom području Crne Gore. Pored toga treba i da spriječi sve ranije navedene zloupotrebe, ali i da omogući nesmetani razvoj nautičkog i jahting turizma u našoj državi.**

### 3. **Zimovnik za jahte ( plovila )**

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

Pored marina koje obezbjeđuju vezove za jahte i ostala plovila tokom čitave godine, postoje i drugi objekti na kopnu koji omogućavaju na otvorenom (**sl. 13**) ili u zatvorenom prostoru skladištenje plovila (**sl. 12**). Na osnovu člana 6 i člana 9 stav 2 Aneksa C Istanbulske konvencije propisano je da je odobren privremeni uvoz plovila za privatnu upotrebu bez traženja carinskih dokumenata ili obezbjeđenja u roku kontinuiranom ili ne 6 mjeseci na svakih 12 mjeseci. U navedenom roku nije uključeno vrijeme koje je plovilo provelo na ”suvom vezu” ili ”zimovniku” radi popravke ili čuvanja u roku koji je potreban za obavljanje takve radnje. Da bi se na ispravan način pratio rok za privremeni uvoz neophodno je uvesti evidenciju plovila, pomoću rješenja o kojima je ranije bilo govora. Naime u slučajevima kada carinska Ispostava ustanovi da se neko strano plovilo u teritorijalnom moru i unutrašnjim morskim vodama Crne Gore nalazi duže vrijeme od maksimalnog dopuštenog, dužna je da zbog prekoračenja roka privremenog uvoza pokrene postupak naplate nastalog carinskog duga, tj. naplate uvozne carine i poreza.

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

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

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

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

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

**Sl. 12** Primjer zimovnika



Izvor : [www.omcmarina.com](http://www.omcmarina.com)

Na ovaj način je objašnjeno šta predstavlja zimovnik, šta bi zimovnici trebalo sve da ispunjavaju, kao i koje rubrike prilikom njihovog evidentiranja treba da postoje. Gledajući sa carinskog aspekta „zimovnik“ predstavlja skladištenje privremeno uvezene robe u carinsko područje, u rokovima koji se ne računaju u roku privremenog uvoza. Da bi uspješno vršili evidenciju privremeno uvezenih plovila, kao i da bi na ispravan način vodili evidenciju zimovnika u Crnoj Gori neophodno je da predmetna plovila uvedemo u carinsko dozvoljeno postupanje, tj. da predmetna plovila stavimo u određene carinske postupke. Samim tim što se njihovo vrijeme provedeno u zimovniku ne računa u rokove privremenog uvoza, prilikom boravka u zimovniku predmetna plovila nalaze se u postupku skladištenja.

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

Članom 199. Uredbe za sprovođenje carinskog skladišta propisano je da evidenciju robe koja se nalazi u skladištu vodi organ carinske službe. Izjednačavajući pojам zimovnik sa pojmom carinsko skladište tip E dobijamo pravno regulisane zimovnike za jahte, sistemsko i informatičko vođenje evidencije plovila, uvođenje u pravne okvire različitih zimovnika koji sada posluju, „legalizaciju“ pojma zimovnik u carinskom zakonovodstvu. Obaveze vlasnika zimovnika bi bile ispunjenost određenih uslova u pogledu ranije navedenih zahtjeva, a sve u cilju dobijanja odobrenja od carinarnice za otaranje skladišta tipa E. Takođe bi bilo neophodno i podnošenje određenih bankarskih garancija, kao i angažovanje špeditera prilikom podnošenja deklaracija za stavljanje robe u postupak skladištenja. Na ovakav način bi se zaustavila dosadašnja praksa držaoca zimovnika, u izbjegavanju plaćanja dažbina državi, kao i evidencija svih zimovnika. Troškovi u vidu otvaranja skladišta i angažovanje špeditera po mom mišljenju ne bi bila toliko opterećenje, s' obzirom na poslovnu aktivnost kojom se oni već bave. Imajući u vidu da se prilikom skladištenja robe ne plaćaju nikakve dažbine državi, već samo usluge špedicije dažbine ne bi trebale biti velike. Držaoci skladišta bi sigurno kroz cijene pružanja usluga obračunavali i cijenu usluga špedicije. Ovim načinom bi se obavezalo i plaćanje usluga korišćenje zimovnika preko računa, a ne nikako gotovinski, izbjegavajući na taj način ulaženje u zonu sive ekonomije. Na isti način bi trebalo i zakonski urediti i sankcionisati one zimovnike koji nisu otvoreni kao carinska skladišta, a bave se uslugama skladištenja plovila. U velikim marinama, kao što je Porto Montenegro, pojedini vezovi ili čak mula mogli bi da predstavljaju skladišta tipa E, ako ne i čitava marina.

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

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

- odmah obavjestiti nadležni carinski organ da je roba stigla, na način koji je isti odredio;
- odmah upisati robu u knjigovodstvo na način da se može lako utvrditi trgovački opis i količina robe;
- dati na raspolaganje nadležnom carinskom organu sva dokumenta koja moraju biti podnešena za stavljanje robe u postupak.

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

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

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

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

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

Kako bi se mogli sprovesti ovi prijedlozi neophodno je:

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

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

Sadašnje zimovnike, ujedno kao i pomorske agencije, agencije za izdavanje plovila i slično, niko ne kontroliše, niti su propisani uslovi za bavljenje ovim poslom. Propisivanje i uvođenje ovih pravila treba shvatiti isključivo kao zakonske obaveze u štićenju carinske i ekonomске politike države.

**Sl. 13** Primjer zimovnika na otvorenom



Izvor : [www.hr.worldmapz.com](http://www.hr.worldmapz.com)

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

Prilikom razmatranja ovog problema postavlja se pitanje, šta se dobija, a šta gubi odredbom da strano plovilo mora poslije određenog vremenskog roka da napusti carinsko područje Crne Gore i određeni vremenski period ne može da se vrati?! Mišljenja sam da se ne dobija ništa, a gubi se mnogo! Država ostaje bez prihoda od naplate vinjeta, ostaje bez prihoda od poreza koje naplaćuje od marina i luka (manji broj plovila na vezu), ostaje bez prihoda u ugostiteljstvu, pomorstvu, nautičkoj opremi, zimovniku... Iz navedenih razloga na osnovu člana 10 Aneksa C istanbulske konvencije Crna Gora može izraziti rezerve prema članu 9 stav 2 Aneksa C Istanbulske konvencije i sama odrediti rokove privremenog uvoza stranih plovila za privatnu upotrebu.

Producenje roka privremenog uvoza na 18, tj. na 24 mjeseca predstavlja pravu mjeru omogućavanja razvoja nautičkog i jahting turizma, dovoljno vremena privremenog uvoza stranih roba u kom se ne bi morale plaćati nikakve uvozne dažbine. Probijanjem rokova predmetna plovila snosila bi odgovornost plaćanja uvoznih dažbina i dobijanje statusa domaćih plovila. U okolnostima kada carinarnica ustanovi da se neko strano plovilo u teritorijalnom moru i u unutrašnjim morskim vodama Crne Gore znatno duže vrijeme od maksimalnog dopuštenog, dužna je da zbog prekoračenja roka pokrene postupak naplate carinskog duga. Vlasnik stranog plovila može, ako mu je finansijski i organizacijski isplativo konačno ocariniti plovilo i ono tada postaje domaća roba. Ovo se odnosi na slučajeve kada vlasnik zna da probija rokove privremenog uvoza, ili kad ima dovoljnu finansijsku računicu, gdje mu je isplativo držati plovilo u crnogorskom carinskom području duže od rokova privremenog uvoza. Ako ne želi ocariniti plovilo, poslije ponovnog izvoza, dakle napuštanja crnogorskog carinskog područja, plovilo se može i ponovo privremeno uvesti.

Privremeno uvezeno plovilo, po ovim predloženim rokovima, moglo bi na primjer biti godinu dana u postupku privremenog uvoza, pa godinu dana u carinskom skladištu tipa E, ali bi nakon toga moralo napustiti carinsko područje Crne Gore.

Zimovnici i rokovi privremenog uvoza su bitni sa carinske tačke gledišta iz više uglova. Definisanjem pojma zimovnika, otvaranjem carinskih skladišta tipa E omogućilo bi se stavljanje pod carinski nadzor privremeno uvezenih plovila. Takođe prilikom kontrole rokova, dostavljala bi se kopija obrasca za podnošenje prijave za smještaj plovila pod carinski nadzor ili kopija izvoda knjigovodstvenog upisa sa datumom stavljanja plovila u zimovnik, a ne kao do sada izjava držaoca zimovnika.

Zimovnici bi se uredili kako tehnički, tako i pravno, a uloga carinske služe bi bila ta da sprovodi nadzor i kaznenu politiku u onim slučajevima nelegalnog skladištenja ili probijanje rokava privremenog uvoza. Ono što je i sada neophodno jeste uredno vođenje evidencije, kako se ne bi dešavale stvari da u našim lukama imamo plovila pod stranom zastavom koja su bez prekida više godina u Crnoj Gori, što ukazuje na jasno kršenje propisa.

Znači, pored evidentiranja plovila u zimovnicima kroz otvaranje skladišta tipa E neophodno je dodatno osigurati vođenje dalje evidencije kao i prijavu plovila u zimovnike.

## 4. Carinski postupci sa rezervnim djelovima

Posebnu cjelinu ovog rada predstavlja poglavlje Carinski postupci sa rezervnim djelovima namjenjeni plovilima. Razloga je više, a jedan od najznačajnijih jeste taj u vezi različitog postupanja carinskih organa u istim ili sličnim situacijama, kao i ponekad olako razduživanje djelova bez dalje carinske kontrole ili carinskog nadzora.

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

Ono u čemu treba praviti razliku jesu rezervni djelovi za plovila i rezervni djelovi za brod. Kako zbog gabarita, tako i zbog različite vrijednosti između tih djelova, postoji i različito carinsko postupanje. U osnovi, rezervni brodske djelovi upućuju se u najvećem broju slučajeva brodovima koji se nalaze na remontu u Jadranskom brodogradilištu u Bijeloj. Rezervni brodske djelovi namjenjeni predmetnom brodu koji se nalazi u brodogradilištu na remontu, prilikom dospjeća na granicu upućuju se tranzitnom carinskom deklaracijom u odredišnu carinsku ispostavu, u ovom slučaju CI Bijela. U odredišoj ispostavi podnosi se deklaracija za privremeni uvoz rezervnih djelova za brod, uz oslobođanje od plaćanja uvoznih dažbina. Nakon ugradnje predmetnih djelova i isplovljavanja broda podnosi se deklaracija za ponovni izvoz, prilikom čega se razdužuje deklaracija privremenog uvoza. Prilikom kontrole broda na odlasku neophodno je utvrditi da se zamjenjeni stari djelovi nalaze na brodu i da su novi ugrađeni umjesto njih.

Potrebno je naglasiti da se brod takođe nalazi u Institutu privremenog uvoza podnošenjem deklaracije za privremeni uvoz. Takođe postoji ugovor između brodogradilišta i brodara o izvođenju remonta, tako se brod nalazi u postupku aktivnog oplemenjivanja, koji predstavlja složen carinski postupak. Bitno je napomenuti kako radove na brodu izvodi brodogradilište, kao domaća firma, da se vrši stavljanje dijela robe u slobodan promet (djelovi lima ugrađenih prilikom opravke broda), što znači da postoji uredno plaćanje dažbina državi u vidu carine i poreza. Strani brod i strani rezervni djelovi koji se ugrađuju na njega, oslobođeni su od plaćanja uvoznih dažbina.

Proces aktivnog oplemenjivanja je i opravka robe (remont broda) uključujući i njegovo dovođenje u ispravno stanje. Nadležna carinarnica na pisani zahtjev lica koje vrši ili organizuje aktivno oplemenjivanje daje odobrenje za pomenuti postupak. Carinarnica će u odobrenju odrediti rok u kome se dobijeni proizvodi (brod na kome je izvršen remont) mora uraditi, pri čemu će se uzeti u obzir vrijeme potrebno za obavljanje aktivnog oplemenjivanja i otpremu dobijenih proizvoda. Rok počinje teći od dana kada se strana roba stavi u postupak aktivnog oplemenjivanja. Carinarnica u odobrenju utvrđuje normative dobijenih proizvoda koji se u postupku aktivnog oplemenjivanja dobija iz određene količine uvezene robe ili, gdje je to moguće, metod za utvrđivanje normative na osnovu proizvodnih podataka koji moraju biti evidentni iz evidencije koju vodi proizvođač. Djelovi koji se prilikom remonta skinu sa stranog broda, a koji nakon izvoza broda ostanu na carinskom području Crne Gore, predstavljaju carinsku robu za koju nadležna carinarnica određuje carinsko dozvoljeno postupanje ili upotrebu. U praksi to znači da djelovi mogu da se stave u postupak slobodnog stavljanja robe u promet (ocarina), da se vlasnik odrekne vlasništva u korist države ili da budu uništeni. Ovo je bitno jer postoji ugovor o izvođenju radova, a samim tim postoji obaveze i plaćanje poreza brodogradilišta državi.

Istovjetni postupak je i sa rezervnim djelovima upućenim za plovila, a razlika je kako je već navedeno u razduživanju tih djelova, koji se zasniva na odredbama Istanbulske konvencije. Različito je tumačenje na koji način razdužiti rezervne djelove namjenjene plovilima, kao i koji su to normalni rezervni djelovi koji se razdužuju konkludentnim radnjama. Već je prethodno objašnjeno na koji način se razdužuju rezervni djelovi upućeni na brod, međutim da li se podnošenjem deklaracija za privremeni uvoz i ponovni izvoz razdužuju i djelovi upućeni za plovila? U nekim situacijama da, ali u nekim situacijama djelovi se razdužuju konkludentnim radnjama, razduživanjem tranzitne deklaracije opcijom u aplikaciji Tranzit razduženje granica ili razduženje zapisnikom. Obaveza granične carinske ispostave jeste upućivanje rezervnih djelova tranzitnom deklaracijom, dok je obaveza odredišne ispostave razduženje predmetih djelova.

Prilikom razduženja tranzitnih djelova važnu ulogu ima sam carinski službenik. Prije svega on mora prepoznati značenje pojma normalni rezervni djelovi, kako bi mogao predmetne djelove razdužiti konkludentnim radnjama, a tranzitnu deklaraciju opcijom razduženje zapisnikom u aplikaciji Tranzit. Iako nije konkretno navedeno, normalne rezervne djelove predstavljaju oni rezervni djelovi koji služe za rutinsko održavanje plovila i popravke prevoznih sredstava koji su nužni prilikom putovanja prema ili unutar teritorije privremenog uvoza. U tim slučajevima posada plovila je dovoljno obučena da može sama te djelove da zamjeni. Svi ostale djelove predstavljaju djelovi koji zahtjevaju angažovanje firmi specijalizovane za ugradnju i zamjenu djelova za plovila.

To podrazumjeva sklapanje ugovora o ugradnji djelova ili remontu plovila između vlasnika plovila (zapovjednika ili ovlašćenog drugog lica) i predmetne firme. Zbog vrijednosti rezervnih djelova, kao i zbog vrijednosti ugovora o izvođenju dogovorenih radova koji prelaze i desetine hiljada eura, carinski organ će zahtjevati podnošenje carinske deklaracije za privremeni uvoz i prilikom odlaska predmetnog plovila zahtjevati podnošenje carinske deklaracije za ponovni izvoz, kojom bi se predmetni djelovi razdužili.

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

- a) U slučajevima kada se predmetno plovilo nalazi na odlasku i prima rezervne djelove na graničnom prelazu prilikom napuštanja carinskog područja. Obaveza zapovjednika jeste da primi rezervne djelove na plovilo, potpisujući i ovjeravajući tranzitnu deklaraciju po prijemu robe. Carinski službenik razdužuje tranzitnu deklaraciju opcijom razduženje granica u aplikaciji Tranzit, prilikom odlaska plovila iz carinskog područja Crne Gore.
- b) U slučajevima kada se jahta nalazi na vezu u nekoj od marina ili skladištu, a prima normalne rezervne djelove koji služe za redovno održavanje, ne velike vrijednosti i koji ne zahtjevaju angažovanje druge radne snage osim posade. Obaveza zapovjednika jeste da primi rezervne djelove i po njihovom primanju potpiše i ovjeri tranzitnu deklaraciju. Ovlašćeni carinski službenik će razdužiti tranzitnu deklaraciju opcijom razduženje zapisnikom u aplikaciji Tranzit. Prije toga nadležna ispostava će donijeti rješenje o odobrenju za isporuku rezervnih djelova na osnovu člana 3 Aneksa C Istanbulske konvencije, kojim bi se razdužila tranzitna deklaracija. U obrazloženju rješenja moralo bi se navesti gdje se plovilo nalazi, koji su to djelovi, ko je podnio zahtjev za njihovo razduženje, šta je sve dostavljeno u zahtjevu. Zahtjev obično podnosi ili zapovjednik broda ili ovlašćeni pomorski agent koji zastupa predmetno plovilo. U opciji razduženje zapisnikom carinski službenik unijeće broj donezenog rješenja. Ono što jeste problem jeste kako fizički utvrditi da su zamjenjeni djelovi napustili carinsko područje, jer plovilo može napustiti carinsko područje preko bilo kog graničnog prelaza, što znači da nije u obavezi da napusti iz mjesta gdje su isporučeni rezervni djelovi. Iz ovoga razloga neophodno je instalirati posebnu aplikaciju za plovila u carinskom informacionom sistemu o čemu je ranije bilo govora, kako bi se omogućilo razduženje rezervnih djelova, praćenje rokova privremenog uvoza, eventualno omogućilo evidenciju zimovnika i sl.
- c) U slučajevima kada rezervni djelovi imaju veliku vrijednost, kada je veća količina rezervnih djelova, kada posada nije u stanju sama da obavi popravku, već se mora unajmiti dodatna radna snaga. U većini slučajeva zapovjednik plovila ima veći kvar na plovilu i potreban mu je remont.

To znači sklapanje ugovora sa nekom od domaćih firmi koja omogućava da se plovilo izvuče na suvo, u velikoj većini slučajeva čišćenje i farbanje dna, zamjena elektronike, pomoćnih ili glavnog motora i sl. Ovo podrazumjeva plaćanje radova i ostalih usluga koje nekada prelaze i nekoliko hiljada eura vrijednosti. Takođe zbog velike vrijednosti rezervnih djelova, a kao zalog da se predmetni djelovi ne bi našli na "crnom" tržištu nadležni carinski organ je dužan da zahtjeva podnošenje deklaracije za ponovni uvoz rezervnih djelova. Zbog spriječavanja pojave sive ekonomije (plaćanje usluga gotovinski), kao i zbog obezbjeđenja garancije za rezervne djelove velike vrijednosti, podnošenje deklaracije za privremeni uvoz, uz potpuno oslobođanje od plaćanja dažbina pokazuje se kao ispravan i jedini mogući način razduživanja. Naravno prije toga neophodno bi bilo podnošenje iste deklaracije za plovilo. Riješenje za privremeni uvoz donijela bi nadležna carinarnica. Prilikom napuštanja carinskog područja podnosi bi se deklaracija za ponovni izvoz. Radi spriječavanja bilo kakvih zloupotreba carinska služba bi morala, zajedno sa poreskom službom, izvršiti kontrolu sada postojećih mesta gdje se vrše izvođenje radova na stranim plovilima i utvrditi da li postoje prekršaji iz carinskih ili poreskih zakonskih rješenja.

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

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

## **5. Snabdjevanje brodova i plovila u međunarodnom pomorskom saobraćaju**

Snabdjevanje brodova i plovila regulisano je pravilnikom o posebnim mjerama carinskog nadzora i carinskim postupkom za robu koje se koriste za snabdijevanje prevoznih sredstava u međunarodnom saobraćaju. Ovim pravilnikom su obuhvaćeni :

- strani brodovi, jahte i čamci namjenjeni sportu i rekreaciji koji imaju odobrenje za plovidbu, a nalaze se u domaćim pristaništima, lukama ili marinama;
- strani plovni objekti na popravci u domaćim brodogradilištima;
- domaći brodovi koji saobraćaju sa inostranstvom;
- brodovi izrađeni u domaćim brodogradilištima za stranog naručioca, prilikom isplovljavanja.

Roba kojom se vrši snabdjevanje može biti domaća i strana, i to :

- životne namirnice;
- alkoholna pica;
- duvanski proizvodi;
- tehnička roba;
- gorivo, ulja, maziva i sl.

Posebna odredba se odnosi na tehničku robu, koja se daje brodu ili plovilu samo u pristaništu ili luci iz kojeg napuštaju carinsko područje ili u suprotnom, obaveza je da se roba stavi pod carinski nadzor uz korišćenje carinskih obilježja sve do trenutka napuštanja carinskog područja.

Pod snabdjevanjem se ne smatra :

- utovar robe za prevoz u međunarodnom saobraćaju i
- djelovi opreme, brodski inventar, rezervni djelovi za opravku ili redovno održavanje.

Snabdjevanje plovila i brodova stranom robom vrši se iz carinskih skladišta tipa "A", "C", "D" ili iz slobodnih zona preko pravnog lica koje je registrovano za ovu vrstu posla. Skladišta iz kojih se vrši snabdjevanje ne moraju da budu u istim mjestima gdje se nalaze luke otpreme. Moguće je neocarinjenu robu uputiti tranzitnim dokumentom i sprovesti dalji postupak. Pravno lice dostavlja fakturu i otpremnice u 5 primjeraka koje ovjerava carinski organ u pristaništu (po jedan primjerak zadržavaju carinsko skladište, pravno lice i carinski organ, dok ostali primjerici prate robu i predaju se ovlaštenom licu na plovilu). Ovlašćeno lice na plovilu ovjerava primjerak fakture ili otpremnice brodskim pečatom ili svojim potpisom u prisustvu carinskog službenika i tako potvrđuje prijem robe. Pravno lice dužno je da carinskom organu podnese deklaraciju za ponovni izvoz strane robe najkasnije do 10-og u mjesecu, za robu prodatu u prethodnom mjesecu. Uz carinsku deklaraciju za ponovni izvoz prilaže se specifikacija prodate robe koja je sastavljena na osnovu ovjenjenih faktura, odnosno otpremnica, kao i fotokopije vjenjenih faktura pravnog lica. Roba koja nije prodata na međunarodnim linijama vraća se, uz podnošenje deklaracije, za carinsko skladištenje, u carinsko skladište u roku od 24h ili se zadržava na brodu, ako je brod pod carinskim nadzorom ili ako nastavlja plovidbu na međunarodnoj liniji. Domaća roba iz carinskih skladišta, odnosno direktno sa carinskog područja upućuje se radi snabdjevanja stranih brodova, jahti i čamaca namjenjenih sportu ili rekreaciji na osnovu fakture ili otpremnice. Carinski organ na zahtjev pravnog lica koje je izvršilo snabdjevanje domaćom robom koja je prodata, odobriće za tu robu postupak izvoznog carinjenja. Pravno lice je dužno da podnese izvoznu deklaraciju sa specifikacijom prodate robe koja je sastavljena na osnovu ovjenjenih faktura.

Snabdjevanje brodova vrši se prilikom isplavljenja iz pristaništa, luke, brodogradilišta ili sa carinskog područja. Ukoliko se skladište iz kojeg se vrši snabdjevanje nalazi u luci ili pristaništu, roba (strana roba sa skladišta, domaća roba sa skladišta ili direktno sa carinskog područja) se može uputiti sa fakturom i otpremnicom. Izvozna deklaracija se podnosi do 10-og u mjesecu. Ako se skladišta ne nalaze u istom mjestu potrebno je robu uputiti tranzitnom deklaracijom ili deklaracijom za ponovni izvoz (za stranu robu), tj. deklaracijom za konačni izvoz (za domaću robu). Brodovi se mogu snabdjevati cigaretama i duvanskim prerađevinama, alkoholnim pićima u količini koja zavisi od broja članova posade, putnika i dužine putovanja.

Propisano je da se brodovi mogu snabdjeti po jednom čovjeku (na dan) najviše do 40 komada cigareta ili drugih duvanskih prerađevina u odgovarajućoj količini i do jednog litra alkoholnog pića po članu posade za svaki dan zadržavanja na carinskom području. Takođe se mogu popunjavati brodske zalihe sa duvanskim i alkoholnim proizvodima i to u luci iz koje brod napušta carinsko područje. Svi podaci o snabdjevenoj robi obavezni su se upisati u brodsку evidenciju. Brodovi se takođe mogu snabdjevati robom, osim gorivom, koja je u tranzitnom postupku granica – plovilo. U ovom slučaju potrebno je poštovati navedena količinska ograničenja. Ukoliko je količina robe veća od navedenih, višak robe će se smjestiti u carinsko skladište.

Snabdjevanje plovila vrši se na identičan način kao i snabdjevanje brodova. Takođe se može izvršiti snabdjevanje po jednom čovjeku (na dan) najviše do 40 komada cigareta, ali i do jednog litra alkoholnog pića, s tim što je moguće dnevno snabdjevanje izvršiti unaprijed i to najviše do 7 dana. Takođe se plovila mogu snabdjevati jednom u luci prilikom isplovljjenja cigaretama do 400 komada i tri litra alkoholnog pića po članu posade i ukrcanom putniku. Obaveza carinskog službenika je da stavi napomenu o izvršenom snabdjevanju na odobrenju za plovidbu.

Pored snabdjevanja namirnicama, duvanskim i alkoholnim proizvodima, ono što je bitno kako za brodove, ali još više za plovila (jahte) jeste snabdjevanje gorivom. Crna Gora je omogućila snabdjevanje gorivom oslobođenog plaćanja carine, akcize i poreza, prilikom napuštanja brodova i jahti sa carinskog područja. Snabdjevanje gorivom ne smije se raditi granica – plovilo, već se snabdjevanje vrši isključivo iz carinskih skladišta. Ako skladište nije u luci u kojoj se vrši snabdjevanje, gorivo će se iz skladišta uputiti tranzitnim dokumentom ili deklaracijom za ponovni izvoz do odredišne luke. Gorivo predstavlja stranu robu, koje je oslobođena od svih uvoznih dažbina. Postoje situacije kada se gorivo snabdjeva direktno na povilo iz skladišta, u tim slučajevima skladište se nalazi u luci odakle plovilo isplovjava. Primjeri takvog snabdjevanja kod nas su u Tivtu u Porto Montenegruru i u Baru. Dozvoljeno snabdjevaje gorivom oslobođeno od uvoznih dažbinase vrši još u lukama u Kotoru i Zelenici i to putem cistjerni (**sl. 15**). Takođe omogućeno je i snabdjevanje brodova u jadranskom brodogradilištu u Bijeloj. Primjeri snabdjevanja u Porto Montenegruru i Baru pokazuju da se snabdjevanje vrši direktno iz skladišta preko pumpne stanice (**sl. 14**) koja je izgrađena na carinskom mulu.

Pravno lice je dužno nakon izdate količine goriva da ovjeri svaku fakturu i otpremnicu, kao i zapovjednik plovila. Carinski organ ovjerava svojim pečatom i potpisom, kao i k-brojem iz kontrolnika o snabdjevanju, svaku fakturu i otpremnicu za izdato gorivo.

Predmetno plovilo je dužno da nakon snabdjevanja goriva, bez odlaganja napusti carinsko područje Crne Gore. Pravno lice najkasnije do 10-og u mjesecu podnosi deklaracije za ponovni izvoz, za izdate količine goriva. U prilogu deklaracija, kako je već ranije objašnjeno, nalaze se ovjerene fakture i otpremnice za izdato gorivo. Postoji mogućnost da se i za pojedinačno svaku izdatu količinu goriva podnosi deklaracija za ponovni izvoz, što zavisi od isporučioca.

**Sl. 14** Pumpne stanice na carinskom doku (fuel dock)



Izvor : [www.navimarine.eu](http://www.navimarine.eu)

**Sl. 15** Primjer snabdjevanja gorivom putem cistjerne



Izvor : [www.yachthandlers.com](http://www.yachthandlers.com)

Cistjerne koje prevoze gorivo obezbjeđene su carinskim obilježjima (plombama). Gorivo se iz skladišta upućuje cistjernama do odredišne luke putem deklaracije za ponovni izvoz. Obaveza carinskog službenika u polaznoj (skladišnoj) ispostavi je da dozvoli punjenje goriva u cistjernu u količini prikazanoj na fakturi, otpremnici i deklaraciji za ponovni izvoz. Da izvrši stavljanje carinskih obilježja na cistjernu i izvaga cistjernu sa ukrcanom količinom goriva. Carinski službenik u luci otpreme plovila je dužan u slučajevima kada postoji odstupanje između izvagane i količine prijavljene u dokumentima, da ponovo izvaga predmetnu cistjernu sa količinom goriva, a nakon istakanja izvaga praznu cistjernu i utvrdi zbog čega je došlo do odstupanja. Nakon toga treba da provjeri carinska obilježja i dozvoljava spajanje konekcije između cistjerne i plovila kako bi se mogao izvršiti transfer goriva iz cistjerne u plovilo. Nakon ukrcaja iz cistjerne se uzima volumetarska kartica koja pokazuje izdatu količinu goriva, u kom vremenu je dato i na kojoj temperaturi.

Pravno lice i zapovjednik plovila ovjeravaju kako fakture i otpremnice, tako i volumetarsku karticu, čime potvrđuju da je ta količina goriva primljena na plovilo. Nakon toga carinski službenik ovjerava takođe svu dokumentaciju i razdužuje predmetnu deklaraciju u carinskom informacionom sistemu. U slučajevima kada predmetna plovila ne mogu da prime naručenu količinu goriva (pogrešan proračun i sl.) ostatak goriva dužan je da se ocarini. Takođe u slučajevima ukoliko plovilo ne napusti carinsko područje Crne Gore nakon snabdjevanja gorivom, carinski organ će na izdate količine goriva obračunati dažbine u vidu carine, poreza i akcize i naplatiti odgovarajuću kaznu. Kada se gorivo upućuje deklaracijom za ponovni izvoz, u slučajevima kada ostane određena količina goriva neisporučena, postoji problem tehničke prirode sa deklaracijom. Naime kako je ponovni izvoz konačni postupak, u ovakvim slučajevima je neophodno stornirati deklaraciju i praviti verzije dokumenata. Iz tog razloga mišljenja sam da bi se cistjerne mogle upućivati tranzitnim dokumentom, nakon kojeg bi bilo omogućeno djelimično razduženje. Tada bi se isporučena količina razduživala opcijom razduženje granica, a nerazdužena bi se ocarinala.

Dopuštanjem snabdjevanja gorivom oslobođenog svih dažbina, Crna Gora je uspijela da privuče mnoge jahte i ostala plovila. Međutim pojavile su se i negatine ocjene čitavog ovog posla, kako država nema nikakve koristi, već zaradu imaju samo isporučiocci goriva i velike jahte. U zadnje vrijeme čuju se i prijedlozi kako treba naplatiti određene dažbine npr. staviti stopu poreza od 7%, akcize i sl. Mišljenja sam da treba ostaviti ovu uslugu kao tax free ili duty free, tj. oslobođeno plaćanja dažbina, ali da u nekim drugim segmentima treba napraviti izmjene. Prije svega u Zakonu o jahtama, treba izbrisati odredbe gdje se daju rokovi za odlazak iz zemlje od 24h ili 48h. Pogotovo kada se daje tax free gorivo za rokove izlaska plovila zadužen je carinski organ. I trebalo bi razmisiliti da se dozvoljeno tax free gorivo daje jahtama, koje su najmanje prije snabdjevanja boravile u crnogorskim vodama tri dana. Ovo iz razloga da Crna Gora ne bi postala samo usputna stanica za mnoge jahte između Hrvatske, Italije i ostalih zemalja Jadrana i Mediterana. Posebnu pažnju treba obratiti na ekologiju i spriječavanje zagađenja, pa bi možda iz tog razloga bilo neophodno formirati zajedničke timove iz Uprave carina, Uprave policije, Luckih kapetanija i vatrogasaca, kako bi se na ispravan način i bezbjedno vršilo snabdjevanje gorivom u luke.

## Zaključak

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

Carinska kontrola kako putničkih, tako i teretnih mora razgraničiti carinski pregled i carinski pretres istih.

Sigurno je da će kontrola velikih putničkih brodova zahtjevati relativno fleksibilniji carinski pregled, kako bi se omogućio nesmetani razvoj kruzing turizma, ali i na pravi način reagovati u slučaju bilo kakve zloupotrebe ovakve vrste kontrole. Posebna obuka i formiranje timova za pretres broda je nešto što je neminovnost i potreba, posebno u danačnje vrijeme kada se u velikom broju vrši krijumčarenje zabranjenih roba teretnim brodovima.

Neophodnost uvođenja elektronske evidencije brodova ogleda se prije svega u analizi rizika, ali i lakšem praćenju brodova, njihovom kretanju kroz carinsko područje, njihovo razduživanje i sl. Takođe uvođenjem elektronske evidencije dobija se kvalitetniji carinski nadzor, stvara se baza podataka brodova sa svim rubrikama koje postoji u manifestu.

Uz uvođenja prava i obaveza pomorskog agenta dobija se i pravno regulisanje svih poslova u pomorskom saobraćaju, posebno u vidu zastupanja brodova i plovila pred carinskim i drugim državnim vlastima.

Kontrola plovila za cilj ima sprovodenje i poštovanje odredbi Istanbulske konvencije. Naročita uloga carinske službe jeste u prepoznavanju zloupotreba od strane domaćih lica u vidu korištenja raznih punomoćja. Odredbe Konvencije su takve da je dozvoljeno stranom vlasniku sa stranim plovilom da boravi određeni vremenski period na carinskom području bez plaćanja ikakvih dažbina i podnošenja ikakvih carinskih papira.

U slučajevima iznajmljivanja plovila, suzbijanju nelegalnog iznajmljivanja, kao i kontroli pravnih lica koje se bave iznajmljivanjem neophodna je veća angažovanost i ostalih državnih službi, a ne samo carinske. Tu prije svega mislim na lučke kapetanije, poresku službu, pa i Upravu policije.

Zimovnici su nešto što je već prisutno na crnogorskem primorju i kao takvi moraju biti zakonski i carinski regulisani. Upravo predložena rješenja u ovom djelu idu ka suzbijanju pojave sive ekonomije, kao i vođenje ispravne evidencije.

Carinski službenici moraju poznavati pravilnik o snabdjevanju brodova i plovila, kao i ograničenja u vidu duvanskih i alkoholnih roba. Takođe na ispravan način moraju sprovoditi postupak snabdjevanja gorivom. Ni na koji način ne smije se ni pomisliti davanje rezervnih djelova kao dio snabdjevanja.

Iz čitavog rada proizilazi da je pred carinskom službom, ali i ostalim državnim i drugim pravnim licima put ka usklađivanju i donošenju novih zakonskih rješenja.

## Literatura

1. Službeni list Crne Gore broj 21/ 08, Carinski zakon
2. Službeni list CG (27.maj 2008.), Ukaz o proglašenju zakona o ratifikaciji konvencije o privremenom uvozu
3. Službeni list Crne Gore, broj 46 / 2007., Zakon o jahtama
4. Carinski zakon I prateći propisi sa komentarom, D. Petković , 1976.
5. Ž. Dominis „Uplovljavaju li brodovi u zonu sive ekonomije“, RIF'- Računovodstvo i finansije, br 8/2002.
6. Ž. Dominis, “Novi pomorski zakonik s motrišta carinskog prava” , “Naše more” 52 (5-6)/2005.
7. Ž. Dominis “ Neka otvorena pitanja u primjeni instituta privremenog uvoza plovila sukladno Aneksu C međunarodne konvencije o privremenom uvozu”, “ Naše more” 54 ( 3-4)/ 2007.