



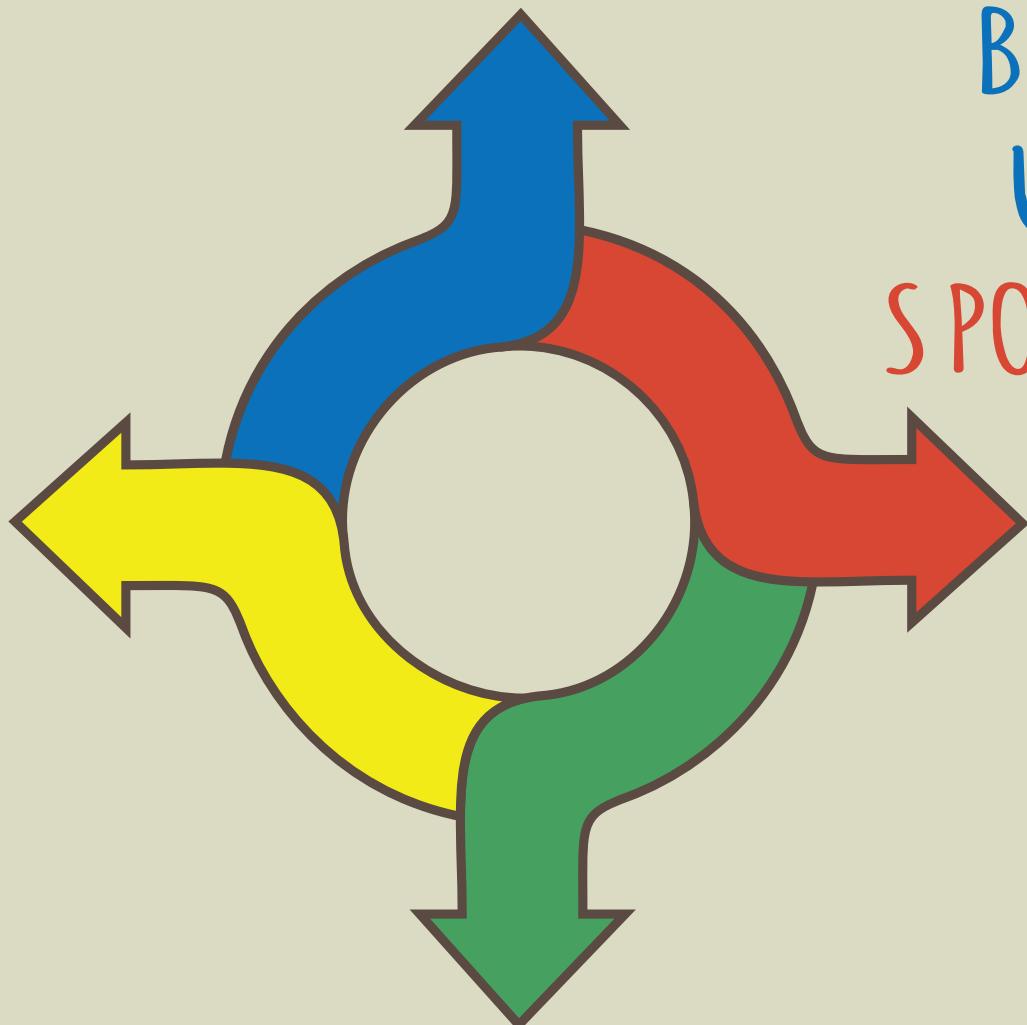
UMHCG

Udruženje mladih sa hendikepom Crne Gore



CRNA GORA

Ministarstvo kapitalnih investicija



BROŠURA O PRAVIMA OSI
U OBLASTI SAOBRAĆAJA
S POSEBNIM AKCENTOM NA
BEZBJEDNOST
I PRISTUPAČNOST
JAVNOG
SAOBRAĆAJA
/SEMAFOR/

BROŠURA O PRAVIMA OSI U OBLASTI SAOBRAĆAJA S POSEBNIM AKCENTOM NA BEZBJEDNOST I PRISTUPAČNOST JAVNOG SAOBRAĆAJA */SEMAFOR/*

Decembar, 2020

Izdavač:

Udruženje mladih sa hendikepom Crne Gore

Za izdavača:

Marina Vujačić

Autorke:

Iva Mijović

Marina Vujačić

Saradnica:

Dragana Sokić

Dizajn:

Lapis štamparija

Štampa:

Lapis štamparija

Tiraž:

300 primjeraka

SADRŽAJ

<i>POSVETA:</i>	6
<i>PRAVO NA (PRISTUPAČAN) SAOBRAĆAJ</i>	6
<i>O BROŠURI – METODOLOGIJA</i>	9
<i>O ORGANIZACIJI</i>	38
<i>O AUTORKAMA</i>	39
<i>LITERATURA I REFERENCE:</i>	41

POSVETA:

Nemjerljiv doprinos regulativi i praksi u oblasti saobraćaja, kao i u najširem smislu u oblasti pristupačnosti dao je naš dragi kolega i prijatelj **Milenko Vojičić**. Svoj život je posvetio za pravo na pristupačnost, i u najširem samostalan i dostojanstven život. Ovo je prva publikacija nakon njegovog odlaska i putovanja na mjesto gdje su svi ravnopravni, možda za sada, osim rođenja, i jedino takvo na svijetu.

Nama ostaje putokaz i semafor, da nas usmjeri i da nas opomene, ono što je bio i dok je fizički bio s nama. Zato ova Brošura predstavlja omaž njegovom djelovanju i životu.

Kolektiv VMCG

PRAVO NA (PRISTUPAČAN) SAOBRAĆAJ

Pravo osoba s invaliditetom (OSI) na pristupačan saobraćaj podrazumijeva pravo na **upotrebu redovnih i vanrednih usluga javnog prevoza**. Sredstva javnog prevoza nijesu funkcionalna ukoliko nijesu pristupačna, te ukoliko nijesu ispoštovani standardi pristupačnih javnih površina, drugih usluga u saobraćaju, objekata i javnih prostora kojima se kreću osobe s invaliditetom, ili ukoliko ne postoje pristupačna sredstva i usluge komunikacije i informisanja u oblasti saobraćaja, odnosno javnog prevoza.

Pristupačnost je pravo osoba s invaliditetom koje je pored toga **Konvencijom Ujedinjenih nacija o pravima osoba sa invaliditetom¹** definisano i kao **načelo** od kojeg se polazi prilikom planiranja, definisanja i primjene politika i praksi koje se odnose na osobe s invaliditetom. Dakle, pristupačnost je „zasebno“ pravo, ali i preduslov, odnosno sastavni i obavezni segment prilikom garancija i ostvarivanja svih drugih prava u praksi.

Vlasti trebaju prepoznati opšti značaj pristupačnosti u oblasti saobraćaja, kako bi se omogućilo osobama s invaliditetom uživanje ovog prava bez ikakvih prepreka. U skladu s članom **9 Konvencije** definisana je pristupačnost na način da se države potpisnice obavezuju da „osiguraju pristup izgrađenom okruženju, prevozu, informacijama i komunikacijama, uključujući informacione i komunikacione tehnologije i sisteme, kao i drugim uslugama i objektima namijenjenim javnosti, kako u urbanim tako i u ruralnim sredinama“². Ove mjere treba da uključuju identifikaciju i uklanjanje prepreka i barijera, i između ostalog, će se primjenjivati na: zgrade, puteve, prevoz i druge unutrašnje i spoljne objekte i postrojenja, uključujući škole, stambene objekte, medicinska zdanja i radna mjesta. *Cilj pristupačnosti je da se osobama s invaliditetom omogući da samostalno žive i u potpunosti učestvuju u svim aspektima života, na osnovu jednakosti sa drugima.*

¹ Zakon o ratifikaciji Konvencije Ujedinjenih nacija o pravima lica sa invaliditetom sa Opcionim protokolom „Sl. list CG“ br. 02/09 od 27.7.2009.

² Ibid

Otuda, pored pristupačnosti kao opšteg, univerzalnog, prava Konvencija propisuje i **razumne adaptacije** kao pravo pojedinaca s invaliditetom, u konkretnim situacijama, i to kada opšti standardi ne mogu zadovoljiti specifične zahtjeve individua, ukoliko takve adaptacije ne bi predstavljale *nesrazmjeran teret*³ za onog ko treba da ih omogući.

Opštim komentаром Komiteta UN br. 2 o pravu na pristupačnost navodi se da „bez pristupa fizičkom okruženju, prevozu, informacijama i komunikacijama, uključujući informacione i komunikacione tehnologije i sisteme, kao i drugim objektima i uslugama otvorenim ili obezbijedenim za javnost, osobe s invaliditetom ne bi imale jednakе mogućnosti učešća u društву u kojem žive“⁴. Takođe se navodi da su vlasti dužne da obezbijede pristupačnost kao *ex ante* dužnost (dužnost koja prethodi), što znači i prije dobijanja pojedinačnog zahtjeva od strane OSI da pristupi i koristi neki prostor ili uslugu. Na osnovu svega navedenog jasno je zašto je pristupačnost i načelo i pravo.

Pristupačnost treba posmatrati ne samo u kontekstu jednakosti i nediskriminacije, nego i kao način ulaganja u društvo i kao sastavni dio agende za održivi razvoj. Osobe s invaliditetom treba da imaju jednak pristup svim dobrima, proizvodima i uslugama otvorenim ili namijenjenim za javnost na način koji će osigurati ravnopravno i efikasno korišćenje i poštovanje njihovo dostojanstvo. Ovakav pristup proistiće iz zabrane diskriminacije: Uskraćivanje pristupa trebalo bi smatrati aktom diskriminacije, bez obzira na to da li je počinilac neko iz državnog ili privatnog sektora. Pristupačnost bi trebalo obezbijediti za sve osobe s invaliditetom, bez obzira na vrstu oštećenja i bez pravljenja ikakvih razlika.⁵ Iz navedenog proizilazi da je uskraćivanje i/li ograničavanje i/li onemogućavanje prava na pristupačan javni saobraćaj, u stvari, uskraćivanje i/li ograničavanje i/li onemogućavanje korišćenja javne usluge.

Pravo na saobraćaj, i princip zasnovan na ljudskim pravima podrazumijeva da je uživanje ljudskih prava moguće i za aktivne i za pasivne učesnike u saobraćaju.

U crnogorskoj pravnoj praksi, u oblasti saobraćaja, postoji napredak u garancijama u poslednjih par godina, ali ni dalje ne postoje u potpunosti adekvatne garancije ljudskih prava koje uvažavaju sve principe ljudskih prava i to: **samostalnost, dostojanstvo, ličnu autonomiju i integritet, pristupačnost, jednakost, poštovanje različitosti, postojanje (više) izbora i inkluzivnost**. Ukoliko sve ovo nije ispoštovano kako u segmentu pristupačnosti saobraćaja, tako i u segmentu bezbjednosti u saobraćaju, onda se može reći da je **saobraćaj u velikoj mjeri nepristupačan osobama s invaliditetom, odnosno da je učešće u saobraćaju propisano s aspekta milosrđa (pomoći da koriste sredstva javnog saobraćaja), a ne prvenstveno garantovano s aspekta ljudskih prava (ravnopravno učešće s osobama bez invaliditeta)**.

Navedeno znači da se pravo na javni saobraćaj OSI garantuje u većoj mjeri kroz pravo na asistenciju druge osobe, uključujući pružaoce usluga u oblasti saobraćaja, te da postoje olakšice u cijenama javnog saobraćaja, ali to ne može i ne smije biti kompenzacija za nepristupačnost, odnosno jedino ili dominantno učinjeno da bi se nadomjestilo ono što je garantovano svima drugima, tj. onima koji

³ Nesrazmjeran teret se ne smije tumačiti samo u kontektu ekonomske isplativnosti već krajnjeg ishoda ostvarivanja, odnosno uskraćivanja ostvarivanja prava.

⁴ [Opšti komentar Komiteta UN o pravima OSI broj 2](#) (2014), str. 4, UMHCG, 2020.

⁵ Ibid

nemaju invalidnost kao lično svojstvo i ne susreću se s preprekama u pristupu i korišćenju saobraćaja. Dakle, asistencija, kao i umanjene cijene usluge su opravdane i potrebne, ujedno, asistencija je i pravo osoba s invaliditetom, ali prethodni ili makar istovremeni uslov mora biti pristupačnost kao preduslov uživanja nekog prava i omogućavanja većeg nivoa samostalnosti u pristupu javnim uslugama, kakva je saobraćaj.

Pristupačnost saobraćaja obuhvata više segmenata: pristupačnost svih sredstava javnog prevoza, pristupačnost objekata u službi saobraćaja (stanice, aerodromi, luke...), potom javnih površina i prostora (trotoari, raskrsnice, stajališta, peroni, pristaništa, obale....), te informacija i komunikacija u službi saobraćaja, kao i u krajnjem usluga koje se koriste u ovoj oblasti što može podrazumijevati i razne sajtove, aplikacije, ali i usluge tokom samog prevoza i dr.

U tom kontekstu, ovaj pojam je nužno razlikovati od pojma dostupnosti. **Dostupan saobraćaj** predstavlja javnu uslugu, mogućnost korišćenja prevoznih sredstava od strane svih korisnika prevoznih usluga. Međutim, **dostupan javni saobraćaj ne mora istovremeno značiti i podrazumijevati poštovanje prava na pristupačnost za OSI**. Pored obavezne pristupačnosti, kao neizostavnog segmenta javnog saobraćaja, važno je naglasiti da, kada su u pitanju OSI, je njihovo pravo pravo na uslugu dostupnog prevoza, koje u ovom kontekstu mora uključiti i pojam pristupačnosti i dostupnosti, odnosno raspoloživosti. Navedeno znači da će nekim osobama s invaliditetom, čak i kada je javni saobraćaj pristupačan, biti potrebna i dodatna usluga prevoza „od vrata do vrata“ koju će koristiti u vrijeme i na mjesto koje njima najbolje odgovara jer nekada javni saobraćaj neće biti raspoloživ od tačke A do tačke B, i na način na koji je potreban svakoj pojedinačnoj OSI u konkretnoj situaciji, pa bi time njegovo korišćenje moglo biti neracionalno za OSI (vrijeme, novac, nepristupačna sredina i javni prostor, zavisnost od druge osobe i sl.). U tom kontekstu odgovorno za pitanje pristupačnog i dostupnog saobraćaja nije samo nadležno ministarstvo (u ovom trenutku Ministarstvo kapitalnih investicija), nego i druga ministarstva, organi uprave, ali i lokalne samouprave u značajnoj mjeri.

Navedeno podrazumijeva i organizovanje sistema linijskog gradskog i međugradskog javnog prevoza (uključujući i posebni linijski prevoz) koji mora da pruža efikasnu uslugu za osobe s invaliditetom. Ovo ujedno podrazumijeva i mogućnost ostvarivanja prava na slobodu i samostalnost kretanja, učešće u oblasti obrazovanja i usavršavanja, zapošljavanja, javnog i političkog života, kulture, rekreacije i sporta, odnosno u najširem smislu učešće u društvu.

Pravilnik o bližim uslovima i načinu prilagođavanja objekata za pristup i kretanje lica smanjene pokretljivosti i lica sa invaliditetom definiše **standarde pristupačnosti za objekte saobraćajne namjene**, i to za: aerodrom, autobusku i željezničku stanicu, autobusko stajalište, željeznički peron, putničku zgradu u trajektnim i brodskim pristaništima, odmorište uz magistralni ili auto-put, javno parkiralište, javnu garažu, benzinsku pumpu, ali i **elemente pristupačnosti javnog saobraćaja**, i to za: stajalište i peron, parking mjesto, javnu pješačku površinu, semafor, pješački prelaz, pješačko ostrvo i raskrsnicu.

O BROŠURI – METODOLOGIJA

Ova Brošura metodološki je rađena po principu **semafora**, a prikazuje ocjenu važećih odredbi i prakse s aspekta **pristupačnosti i bezbjednosti saobraćaja za OSI**, iz konteksta uvažavanja principa ljudskih prava. Boje u ovoj Brošuri imaju sljedeće značenje:

Crveno – nepristupačno, odnosno s neadekvatnim garancijama koje nijesu zasnovane na principima ljudskih prava i to: samostalnosti, dostojanstvu, ličnoj autonomiji i integritetu, pristupačnosti, jednakosti, poštovanju različitosti, postojanju (više) izbora i inkluzivnosti.

Žuto – djelimično pristupačno, s određenim elementima (ne)pristupačnosti, odnosno određeni stepen uživanja i ostvarivanja ljudskih prava je moguć, ali nije usklađen sa standardima i ne zadovoljava sve principe ljudskih prava. U ovim slučajevima OSI uglavnom u pristupu saobraćaju zavise od pomoći druge osobe, ili postoje praktične prepreke koje se mogu otkloniti aktivnošću same OSI, ili OSI imaju određene olakšice u cijenama, ali uglavnom uz nemogućnost dostojanstvenog i potpunog uživanja prava na ravнопravnoj osnovi s drugima.

Zeleno – uglavnom ili u većoj mjeri pristupačno. Uživanje ljudskih prava OSI je omogućeno, mada su u nekom stepenu moguća i dalja unapređenja zakonodavstva ili prakse u cilju dostizanja međunarodnih standarda.

Pored osnovnih boja semafora, dodata je i **narandžasta** boja koja označava osvrt, komentar ili predlog/preporuku za definisanje politika, ili uređenje prakse.

Brošura se bavi svim oblastima saobraćaja: drumskim, željezničkim, vazdušnim i pomorskim i analizira ključne (moguće ne sve) važeće propise i politike, i to na nacionalnom nivou, i pravo s aspekta pristupa, ulaska, boravka, kretanja, odnosno korišćenja javnog saobraćaja. U tom segmentu dio standarda prava na rad OSI (kao zaposlenih u saobraćaju) se ne razmatra jer bi isto podrazumijevalo i monitoring na terenu i mnogo opsežnije, dugoročnije i finansijski zahtjevnije istraživanje.

Zbog obimnosti i kompleksnosti materije obuhvaćen je i Zakon o bezbjednosti saobraćaja na putevima (MUP), Carinski zakon i Zakon o porezu na dodatu vrijednost (MFSS), ali uz kratak osvrt i Pravilnik o bližim uslovima koje treba da ispunjava auto škola u pogledu prostora, nastavnih sredstava, vozila i kadra (MPNKS), a ne samo propisi u nadležnosti Ministarstva kapitalnih investicija, dok su samo djelimično pomenute nadležnosti lokalne samouprave, ali nije rađena detaljna analiza njihovih propisa, iz istih razloga koji se odnose i na segment analize u odnosu na pravo na rad.

VAZDUŠNI SAOBRAĆAJ		
GARANCIJE	PRAKSA	
<p>Zakonom o vazdušnom saobraćaju uređuju se uslovi za obavljanje vazdušnog saobraćaja u vazdušnom prostoru Crne Gore, uslovi za sigurnost i bezbjednost vazdušnog saobraćaja, upravljanje vazdušnim saobraćajem i druga pitanja od značaja za vazdušni saobraćaj.</p> <p>Ovaj Zakon ima odredbe o zabrani diskriminacije u dijelu pružanja zemaljskih usluga i cijena prevoza putnika, i takođe ima opštu odredbu u dijelu uslova za upotrebu aerodroma, te projektovanja, izgradnje, rekonstrukcije i označavanja aerodroma (pristupačnost) u skladu s propisima iz oblasti uređenja prostora.</p> <p>Pravilnik o bližim uslovima i načinu prilagođavanja objekata za pristup i kretanje lica sa invaliditetom i lica smanjene pokretljivosti među obaveznim</p>	<p>Pristup i ulazak u vazduhoplov (avion)</p> <p>Aerodromi Crne Gore ne posjeduju amboliftove koji su u službi prevoza od/do vazduhoplova i ukrcaja osoba s invaliditetom⁶ (a zbog veličine ni gejtove), pa je ulazak u vazduhoplov moguć samo uz pomoć aerodromskog osoblja. Korisnici kolica za kretanje ili osobe koje se otežano kreću, a potrebna im je asistencija druge osobe, prilikom ulaska u avion treba da (iz svojih elektromotornih ili mehaničkih kolica) pređu u aerodromska mehanička kolica, dok se vlasnička kolica pakuju u prtljažnik aviona. Osoblje aerodroma, ali ni vazduhoplovno osoblje, često nije obučeno za upravljanje elektromotornim i lako aktivnim kolicima (isključivanje akumulatora i napajanja, preklapanje i sl), niti za pružanje adekvatne asistencije, bez specifičnih instrukcija, iako je stručno osposobljavanje zakonska obaveza. Navedeno znači da bi organizacije osoba s invaliditetom morale biti uključene u osmišljavanje i sprovođenje programa obuke, kako bi se sprovodile i simulacije u kojima je posebno važno da učestvuju i korisnici kolica i drugih pomagala za kretanje.</p>	
	<p>Od objekta aerodroma do vazduhoplova prevoz se može vršiti niskopodnim autobusima, ali korisnici kolica za kretanje ne mogu bez nečije pomoći ući u autobus, zbog postojanja visinske razlike prilikom ulaska, zbog čega se u praksi najčešće pješke prevoze do aviona bez obzira na</p>	

⁶ Usmena informacija koju smo u novembru 2018. dobili za Aerodrom Tivat jeste da oni posjeduju ambo lift koji je iznajmljen ketering službi i ne koristi se u svrhu prevoza i ukrcaja osoba s invaliditetom.

elementima pristupačnosti za aerodrom navodi: <i>ulazni prostor, hodnike, toalet, kabinu za presvlačenje, telefon, tekstofon, fax i bankomat, šalter, ili pult, induktivnu petlju ili transmisioni obruč, oglasni pano, orijentacioni plan za kretanje u objektu i parking mjesto.</i>	vremenske prilike i doba godine.
	Boravak i kretanje po aerodromu
	<p>Na aerodromu ne postoje šalteri, niti pultovi nižih dimenzija.</p> <p>U segmentu pristupa, orijentacije i mogućnosti dobijanja neophodnih informacija u pristupačnim formatima, kako na šalterima za registraciju putnika i prtljaga, tako i na šalteru za informacije, ali ni u drugim djelovima, na Aerodromu Podgorica, i Aerodromu Tivat, ne postoji natpisi na Brajevom pismu, niti postoje zvučne informacije, ali po zvanično raspoloživim informacijama ni induktivna petlja ili transmisioni obruč, signalna upozorenja ili drugi vid pristupačnosti informacija i komunikacija za osobe s oštećenim slušom u svim situacijama, kao ni taktilne trake vodilje i linije upozorenja, ali ni obilježena (rezervisana) mjesta za OSI u čekaonicama.</p>
	<p>Postoji toalet koji je pristupačan u dijelu dolazaka na oba aerodroma, ali njega nema u dijelu čekaonice za odlaske na Aerodromu Podgorica, kao što ni kabina za presvlačenje nije pristupačna OSI. Potpuno provjerene informacije za Aerodrom Tivat ne posjedujemo.</p>
	Pristup aerodromu i prevoz
	<p>Na parkingu aerodroma postoje obilježena parking mjesta za osobe s invaliditetom koja se nalaze u prvoj liniji i samim tim su najbliža putničkom terminalu, a na putu do terminala, kao i od terminala do vazduhoplova, uglavnom postoje spušteni ivičnjaci.</p>
	<p>Međutim, parking mjesta ispred Aerodroma su nekada zauzeta, a ivičnjaci blokirani drugim autima.</p>
	<p>Crnogorska avio kompanija „Montenegro Airlines“ imala</p>

<p>Tako se u članu 42 (2) navodi da „Projektovanje, izgradnja, rekonstrukcija i označavanje aerodroma, operativnih površina, objekata za prihvat i otpremu vazduhoplova, putnika, prtljaga, tereta i/ili pošte i drugih objekata koji omogućavaju sigurno polijetanje, slijetanje i kretanje vazduhoplova na aerodromu vrši se u skladu sa zakonom kojim se uređuje izgradnja objekata i uređenje prostora i ovim zakonom“, što svakako podrazumijeva i obavezne standarde pristupačnosti, dok se članom 54 definiše: „Pružalac usluga prihvata i otpreme putnika dužan je da putnicima sa invaliditetom i sa smanjenom pokretljivošću pruža usluge na način koji tim licima omogućava da se pod jednakim uslovima i bez diskriminacije prevoze u vazdušnom saobraćaju.“</p>	<p>je praksu uspostavljenu u dijelu cijena karata za određene kategorije osoba s invaliditetom i njihove pratioce na osnovu potpisanih sporazuma s nekim organizacijama osoba s invaliditetom.</p> <p>Međutim, procedura ostvarivanja ovog prava u praksi, u slučaju potrebne asistencije za ulazak/izlazak iz aviona, podrazumijevala je popunjavanje MEDIF formulara koji je OSI izjednačavao s medicinskim putnicima i imao je niz problematičnih pitanja (prevedenih s engleskog na neadekvatan način) koja vrijeđaju dostojanstvo i integritet OSI.</p>
<p>Zakon o obligacionim odnosima i osnovama svojinsko-pravnih odnosa u vazdušnom saobraćaju daje definiciju lica sa invaliditetom koja nije uskladena s Konvencijom, i ne obuhvata sve kategorije OSI, navodeći da „lice sa invaliditetom ili lice smanjene pokretljivosti je lice čija je pokretljivost smanjena zbog tjelesne invalidnosti (osjetna ili lokomotorna, trajna ili privremena), mentalne invalidnosti ili oštećenja ili drugog uzroka invalidnosti ili starosti i čije stanje zahtijeva primjerenu pažnju i prilagođavanje usluga, koje su na raspolaganju drugim putnicima, posebnim potrebama tih lica”, kao i definiciju medicinskog prevoza navodeći da je riječ o prevozu „bolesnih, povrijeđenih i invalidnih lica vazduhoplovom koji je opremljen za tu vrstu prevoza”,</p>	<p>Na drugoj strani, Konvencija definiše osobe s invaliditetom kao osobe s dugoročnim fizičkim, senzornim, intelektualnim i mentalnim oštećenjima koja u sadejstvu s različitim barijerama mogu otežati njihovo puno i efektivno učešće u društvu na osnovu jednakosti s drugima, dok se umjesto termina posebne potrebe treba koristiti termin „specifični zahtjevi“, a umjesto „slijepa i slabovida lica“ treba koristiti pojam „osobe s oštećenjem vida“. Dakle, potreba za nekom uslugom ili podrškom proizilazi iz prepreka (za koje je odgovorno društvo, odnosno u ovom slučaju pružalac usluge), a ne „stanja“ neke OSI.</p> <p>Posebno zabrinjava što je posljednje izdanje ovog Zakona iz 2018, devet godina nakon ratifikacije Konvencije, i dvije</p>

<p>čime sadrži diskriminatornu odredbu u dijelu terminologije, i odnosa prema invaliditetu kao fenomenu, kao i poistovjećivanja invaliditeta s nužnom potrebom za medicinskom uslugom, odnosno narušenim zdravstvenim stanjem.</p> <p>Na isti način, ovaj Zakon sadrži pojam „posebne potrebe”, kao i pojmove „slijepa i slabovidna lica”.</p>	<p>godine nakon usvajanja Strategije za zaštitu od diskriminacije lica sa invaliditetom i promociju njihove jednakosti koja je definisala mјere usklađivanja zakonodavstva i u dijelu pravilne terminologije, a u skladu s članom 8 Konvencije, kao i njenim opštim obavezama.</p>	
<p>Ovaj Zakon propisuje da je vazdušni prevoznik uvijek u obavezi dati prednost prevozu lica s invaliditetom, i njihovim pratiocima, kao i korišćenje pasa vodiča i njihov prevoz u kabini vazduhoplova (o čemu se obavještava vazdušni prevoznik, njegov zastupnik ili organizator putovanja), dok u slučaju neobezbjedivanja takve usluge garantuje opskrbu koja podrazumijeva ishranu, smještaj u hotelu i prevoz (član 12).</p> <p>Vazdušni prevoznik ne smije odbiti prihvati rezervaciju za let, i ukrcaj na aerodrom, dok je dužan u slučaju putnika s oštećenim vidom pružiti informacije „na odgovarajući način“ (član 17).</p>		
<p>Osobi s invaliditetom, ovaj Zakon garantuje, da može zahtijevati i dobiti pomoć bez dodatne naknade (za istu cijenu usluge s drugim putnicima) prilikom dolaska, odlaska, tranzita, odnosno ukrcanja na let, tokom trajanja leta, ali i prilikom iskrcaja samo u onim slučajevima ako su odlazni i povratni letovi ugovoreni s istim vazdušnim prevoznikom. Ukravanje i iskravanje se vrši pomoću „lifta, invalidskih kolica ili druge odgovarajuće potrebne pomoći.“ Zakon predviđa da osobi s invaliditetom kad „stigne na aerodrom radi putovanja, menadžment aerodroma dužan je da pruži pomoć, tako da se lice može ukrcati na let za koji ima rezervaciju pod uslovom da je</p>	<p>Iako je potrebno terminološko usklađivanje pojmljiva definisanih u Zakonu data je zelena boja na nivou garancija zbog nivoa i obima istih, ali je prilikom izmjena Zakona neophodno uskladiti i terminologiju s Konvencijom, kako je prethodno navedeno.</p> <p>Informacije koje avio kompanija pruža prilikom leta ne obezbjeđuju se na pristupačan način za osobe s oštećenim vidom, već podrazumijevaju oralne informacije i simulaciju instrukcija, bez dodatnih deskripcija ili individualnog pristupa tom putniku/tim putnicima.</p>	

<p>vazdušni prevoznik, njegov zastupnik ili organizator putovanja obaviješten o posebnim potrebama lica za takvom vrstom pomoći, najkasnije 48 sati prije objavljenog vremena polaska leta."</p> <p>Takođe, propisana je naknada štete u slučaju gubljenja, oštećenja pomagala i druge opreme osoba s invaliditetom tokom pružanja usluge na aerodromu.</p>		
<p>Vazdušni prevoznik treba, ukoliko osoba s invaliditetom, koja je putnik, zahtijeva da se napravi razmještaj sjedišta u avionu, tako da se slobodni prostor priladi potrebama OSI, vodeći računa o sigurnosnim zahtjevima i raspoloživosti, to i učiniti. Ukoliko osoba s invaliditetom ima pratnju drugog lica, vazdušni prevoznik je u obavezi da tom licu obezbijedi sjedište pored osobe s invaliditetom, a između ostalog OSI pruži pomoć pri odlasku do toaleta.</p>		Toaleti u avionima su nepristupačni za većinu OSI.
<p>Zakon u članu 36c definiše izuzetke i posebna pravila i navodi da vazdušni prevoznik, njegov zastupnik ili organizator putovanja <i>može licu sa invaliditetom ili licu smanjene pokretljivosti odbiti prihvat rezervacije ili ukrcaj zbog invaliditeta ili smanjene pokretljivosti</i> (uz pisano obrazloženje razloga odbijanja, ako OSI uputi/podnese zahtjev za tim):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) iz sigurnosnih razloga utvrđenih posebnim propisima i međunarodnim ugovorima koji obavezuju Crnu Goru ili radi ispunjavanja sigurnosnih zahtjeva utvrđenih od strane organa koji je vazdušnom prevozniku izdao certifikat vazdušnog operatora-AOC; i 2) ako veličina vazduhoplova ili njegovih vrata fizički onemogućava ukrcaj ili prevoz lica sa invaliditetom 	Ove odredbe u suprotnosti su s principima ljudskih prava, mogu ugroziti dostojanstvo i integritet i u suprotnosti su s principom razumnih adaptacija te mogu dovesti do uskraćivanja usluge za pojedince s invaliditetom i to isključivo na osnovu ličnog svojstva (invalidnosti) kao razloga, posebno ukoliko ne postoje odgovarajuće alternative koje su prihvatljive i za samu OSI. Izmjenama Zakona moralo bi biti uklonjeno lično svojstvo (invaliditet ili smanjena pokretljivost) kao osnov za uskraćivanje pružanja usluge.	

<p>ili lica smanjene pokretljivosti.</p> <p>Takođe, definiše se da vazdušni prevoznik, njegov zastupnik ili organizator putovanja u ovim situacijama može zahtijevati da lice sa invaliditetom ili lice smanjene pokretljivosti prati drugo lice koje je sposobno da mu pruži potrebnu pomoć.</p> <p>Vazdušni prevoznik, njegov zastupnik ili organizator putovanja dužan je da uloži napor i da licu sa invaliditetom ili licu smanjene pokretljivosti predloži drugu prihvatljivu mogućnost prevoza.</p>	<p>Zakon propisuje da menadžment aerodroma, u saradnji sa korisnicima aerodroma, odnosno odborom korisnika aerodroma i organizacija koje zastupaju prava lica sa invaliditetom ili lica smanjene pokretljivosti, u skladu sa lokalnim uslovima, dužan je da odredi mesta dolaska i odlaska unutar granica aerodroma ili u zgradama i izvan zgrada terminala, koja je pod nadzorom menadžmenta aerodroma, na kojima lica sa invaliditetom ili lica smanjene pokretljivosti mogu lako da najave dolazak na aerodrom i zahtijevaju pomoć.</p> <p>Ta mesta moraju biti jasno označena, s osnovnim informacijama o aerodromu u pristupačnom formatu.</p> <p>Na isti način su aerodromi koji godišnje imaju preko 150.000 putnika dužni da definišu standarde kvaliteta pružanja usluga/pomoći i potrebna sredstva za njihovo ispunjavanje.</p>	<p>Standardi pristupačnosti unutar aerodroma nisu obezbijeđeni uključujući elemente koji se odnose na orientaciju i kretanje, niti su obezbijedena označena mesta (mada za tim zbog veličine crnogorskih aerodroma nema realne potrebe), dok nisu poznate ni informacije o standardima kvaliteta pomoći (posebno ne definisanim uz učešće organizacija OSI).</p>
ŽELJEZNIČKI SAOBRAĆAJ		
GARANCIJE	PRAKSA	Pristup stanici i ulazak u voz

Zakon o željeznički upravljanju željezničkom infrastrukturom i obavljanje prevoza u željezničkom saobraćaju. Ovaj Zakon u članu 4 (5) definiše javni prevoz kao **prevoz putnika i/ili robe, koji je dostupan svim korisnicima pod jednakim uslovima**, dok se u tački (16) navodi da je prevoz putnika od javnog interesa **onaj prevoz kojim se pružaju usluge prevoza radi zadovoljavanja društveno-socijalnih potreba na nediskriminatory osnovi** i kontinuirano.

Takođe, u okviru člana 67 propisuje se da upravljač infrastrukture utvrđuje pristup i korišćenje željezničke infrastrukture na nediskriminatorskoj osnovi, a u članu 17 navodi da se izgradnja i rekonstrukcija željeznice vrši u skladu s propisima iz oblasti uređenja prostora i izgradnje objekata.

Pravilnik o bližim uslovima i načinu prilagođavanja objekata za pristup i kretanje lica sa invaliditetom i lica smanjene pokretljivosti među obaveznim elementima pristupačnosti za željezničku stanicu navodi: *ulazni prostor, hodnike, toalet, kafanu i restoran, telefon, teksfoton, fax i bankomat, šalter, ili pult, induktivnu petlju ili transmisioni obruč, oglasni pano, stajalište i peron, parking mjesto i javnu pješačku površinu.*

Kada je riječ o **peronu**, obavezni elementi pristupačnosti su oglasni pano, stajalište i pješačka površina. Osim dužine i širine **stajališta**, te dužine trotoara propisani su elementi koji se odnose na taktilnu crtlu vođenja, i taktilnu crtlu upozorenja. Tako, na stajalištu koje se nalaze u neposrednoj blizini objekta u kojima često borave OSI, kao i u naselju gdje se izvodi trotoar, na mjesto prvog ulaza u saobraćajno sredstvo, stajalište treba da ima

Željezničke stanice i stajališta su u velikom mjeri nepristupačne, bez postojanja većine propisanih elemenata pristupačnosti.

Na stanicama u Podgorici i Nikšiću postoji red vožnje na Brajevom pismu za osobe s oštećenjem vida, ali trenutno takav red vožnje ne postoji na željezničkoj stanci Bar i Bijelo Polje.

Orientacioni plan, taktilne trake i linije vodilje ne postoje ni na jednoj željezničkoj stanci.

Nesmetan ulazak jedino je moguć u slučaju saobraćaja novih „španskih“ vozova i u zavisnosti od perona, tako da je saobraćaj povremeno moguć na relaciji Podgorica – Nikšić, gdje uglavnom saobraćaju „novi“ vozovi, Podgorica – Bar (ali nije omogućen samostalan izlazak iz voza u Baru zbog visinskih razlika na peronu), dok saobraćaj na relaciji Podgorica – Bijelo Polje skoro uopšte nije pristupačan jer rijetko saobraćaju ovi vozovi i stanica i peroni su nepristupačni.

Najavljeni rekonstrukciji stanice u Bijelom Polju predstavlja pozitivan znak uz očekivanja poštovanja svih elemenata i standarda pristupačnosti.

izvedenu taktilnu crtu vođenja s užebljenjima vertikalnim u odnosu na prugu, odnosno crtu vođenja postavljenu cijelom širinom trotoara. Na peronu voza čitavom njegovom dužinom treba da postoji taktilna crta upozorenja s užebljenjima vertikalnim u odnosu na smjer ulaska u voz.		
<p>Zakonom o bezbjednosti, organizaciji i efikasnosti željezničkog prevoza predviđeno je da „na željezničkim stanicama i stajalištima pristupi vozovima za prevoz putnika izvode se tako da omogućavaju što lakši pristup putnicima i licima sa invaliditetom.” (član 54, 3). Ovaj Zakon propisuje da se izgradnja novih i rekonstrukcija postojećih željezničkih pruga i atestiranje pruga vrši u skladu s propisima iz oblasti uređenja prostora i izgradnji objekata, što svakako obuhvata obavezne standarde pristupačnosti za ovu vrstu prostora/puta.</p> <p>Javni prostori na željezničkim stanicama ili stajalištima, koji služe za prijem putnika, u željezničkom saobraćaju treba da budu tako uređeni da garantuju bezbjednost putnicima prije početka putovanja.</p> <p>Strukturni željeznički podsistemi (djelovi željezničkog sistema), između ostalog, obuhvataju i djelove namijenjene za lica sa invaliditetom, propisano je ovim Zakonom.</p>	<p>Pristup, kretanje, boravak u vozlu i objekti/površine koji se koriste u svrhu prevoza</p> <p>Kad je riječ o kretanju na peronima, ne postoje u svim gradovima rampe za korisnike kolica ili drugi vidovi puta bez prepreka, zbog visinskih razlika.</p> <p>Ne postoje ni rukohvati, kao ni taktilne staze vodilje, linije upozorenja i dr.</p> <p>U elektromotornim vozovima i kolima (ovo se odnosi na kompoziciju voza na čelu s lokomotivom serije 461) ne postoji mogućnost ulaska s kolicima za kretanje jer ne postoji dovoljno slobodnog prostora za manipulaciju kolicima.</p>	

Pravilnikom o tehničkim specifikacijama interoperabilnosti koje se odnose na pristupačnost željezničkog sistema osobama sa invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću obuhvaćeni su sljedeći segmenti: parkirališta, putevi bez prepreka, vrata i ulazi, podne površine, označavanje providnih prepreka, toaleti i prostorije za previjanje beba, namještaj i samostojeći uređaji, blagajne, informacijski pultovi i mjesta za pomoć korisnicima, rasvjeta, vizuelne informacije: oznake, piktogrami, ispisane ili dinamičke informacije, gorovne informacije, širine i ivice perona, završetak perona, pomoćna sredstva za ukrcavanje na peronima, i prekazi preko pruge u nivou.

Pravilnikom je definisano da javne površine u okviru željezničkih stanica ili stajališta budu takve da sadrže **put bez prepreka** koje bi onemogućavale kretanje osobama s invaliditetom. Pravilnikom su obuhvaćena sljedeća mjesta: **peroni, informacijski pultovi, sistemi vizuelnih i zvučnih informacija, blagajne, toaleti, čekaonice, mjesta za zaustavljanje radi prelaza na druge vrste prevoza unutar stanice (na primjer, korišćenje taksi prevoza), parkinzi za automobile.**

Ako put bez prepreka uključuje promjenu nivoa, mora da postoji „put bez stepenica koji pruža alternativu stepeništu za osobe sa ograničenom pokretljivošću“.

„Stepeništa na putevima bez prepreka moraju imati širinu od najmanje 160 cm mjereno između rukohvata. Makar prvi i posljednji stepenik označavaju se trakom u kontrastnoj boji i, kao minimum, taktični pokazatelji površina za hodanje se postavljaju prije prvog stepenika kojom se spušta niz stepenište. Za osobe sa invaliditetom i osobe sa ograničenom pokretljivošću koje nijesu u

U praksi skoro ne postoji nijedan od propisanih elemenata pristupačnosti osim u novim vozovima koji imaju prostor namijenjen za korisnike kolica i pristupačne djelove voza, uključujući toalet, međutim, oni ne saobraćaju na relaciji Bar – Beograd, a kao što je prethodno navedeno, rijetko i na relaciji Podgorica – Bijelo Polje.

mogućnosti koristiti se stubištem postavljaju se rampe ako nijesu obezbjeđeni liftovi – platforme.“

Na željezničkim stanicama postoji dio perona koji predstavlja operativno područje za pomoćna sredstava koja služe za ukrcaj korisnika kolica za kretanje. Pravilnik je propisao da „željeznički prevoznik i upravljač infrastrukture ili upravljač stanice zajedno utvrđuju područje na peronu na kojem će se vjerovatno upotrebljavati pomoćno sredstvo i obrazlažu izbor područja. To područje mora biti u skladu sa peronima na kojima je trenutno predviđeno zaustavljanje voza. Ovo znači da je nekad potrebno prilagoditi mjesto zaustavljanja voza da bi se ispunjenje zahtjeva moglo ispuniti za putnike koji su osobe s invaliditetom.

Ako je potrebna upotreba dodatne opreme za korisnike kolica za kretanje, koja služi za ulazak u voz/i silazak iz voza, na određenim mjestima gdje se takva oprema koristi potrebno je obezbjediti slobodan prostor (bez prepreke) od 150 cm od kraja opreme u smjeru u kojem se korisnik kolica za kretanje ukrcava u voz/silazi iz njega na nivo perona.

Pravilnik propisuje da vrata moraju imati najmanju svjetlu korisnu širinu od 90 cm i njihovo upravljanje mora biti omogućeno osobama s invaliditetom.

Ovim Pravilnikom propisan je minimum od 10 % sjedišta u fiksnim kompozicijama vozova ili pojedinačnim vagonima, kao i u svakom razredu, za osobe s invaliditetom.

<p>Zakon o ugovornim odnosima u željezničkom saobraćaju definiše da je lice sa invaliditetom i lice sa smanjenom pokretljivošću „lice čija je pokretljivost pri upotrebi prevoza smanjena zbog neke fizičke nesposobnosti (senzorne ili lokomotorne, stalne ili privremene) intelektualne nesposobnosti ili oštećenja ili bilo kojeg drugog uzroka nesposobnosti, ili starosti, a čija situacija zahtijeva odgovarajuću pažnju i prilagođavanje usluge prevoza njegovim posebnim potrebama“.</p>	<p>Zakon je neophodno terminološki uskladiti s Konvencijom u skladu s prethodnim ocjenama.</p>
<p>Ovaj Zakon u članu 10 propisuje da „Prevoznik ili naručilac prevoza, odnosno lice koje vrši prodaju karata, obavezno je da pruža informacije licima sa invaliditetom ili licima sa smanjenom pokretljivošću o pristupu željezničkom prevozu, dostupnosti objekata, uslovima za pristup i korišćenje željezničkih voznih sredstava, kao i o drugim sadržajima u vozu.“ Te informacije trebaju biti pristupačne i za osobe s oštećenjem vida ili sluha. Ukoliko je prevoznik ili upravljač infrastrukture odgovoran za cijeli ili djelimični gubitak ili štetu na opremi za kretanje ili ostaloj posebnoj opremi koju koriste lica sa invaliditetom ili lica sa smanjenom pokretljivošću, dužan je da nastalu štetu u potpunosti naknadi. (stav 3)</p>	<p>Iako je pristup nekim željezničkim stanicama moguć, samo je u Nikšiću pristupačan dio stanice gdje se kupuju karte (mada nijesu ispoštovani svi standardi, niti su za postojeće elemente ispoštovani standardi u potpunosti – visina šaltera, način otvaranja vrata i sl.), pa samim tim i gdje se dobijaju informacije, dok to nije slučaj s drugim stanicama. Na stanicu u Podgorici se na jednom ulazu može pristupiti, visine šaltera su neadekvatne. Takođe, u praksi se dešava da zaposleni neposredno prije, ili čak sve do dolaska voza, nemaju informaciju o tome koji voz saobraća u određenim terminima. Nije poznato na koji su način i da li su informacije pristupačne i za osobe s oštećenjem vida ili sluha.</p>
<p style="text-align: center;">POMORSKI SAOBRAĆAJ</p>	

GARANCIJE	PRAKSA
<p>Pomorski saobraćaj predstavlja sva kretanja unutrašnjim plovnim putevima na teritoriji Crne Gore. Primjena međunarodnih konvencija koje je razvila Međunarodna pomorska organizacija uspostavlja obavezne propise koji se, između ostalog, odnose na izgradnju, rad, održavanje, obuku, upravljanje bezbjednošću pomorskog saobraćaja.</p> <p>Zakonom o pravima putnika u pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi uređuju se prava putnika u pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, kao i obavještenje o tim pravima „u prihvatljivoj formi“ u slučaju otkazivanja i kašnjenja putovanja u polasku i dolasku u mjesto odredišta, dok se propisuje da je prevoznik ili prodavac putnih karata dužan da prodaju karata vrši bez diskriminacije, pod istim uslovima za sve putnike.</p> <p>Osobama s invaliditetom se u skladu s ovim Zakonom garantuje pravo na prevoz, a prevozniku, putničkoj agenciji ili organizatoru putovanja propisuje zabrana odbijanja rezervacije ili izdavanja putne kartu, i ukrcaja na brod, bez plaćanja dodatnih naknada (ista cijena usluge).</p> <p>Takođe, garantovano je pravo na pomoć (uz obaveznu obavještenja da je ta pomoć potrebna u roku od najmanje 48 sati prije ukrcanja na brod) koja se odnosi na prilaz brodu, ukrcaj i iskrcaj iz broda, putem dizalica, invalidskih kolica ili na drugi način, kao i tokom boravka, pristup toaletnim prostorijama i smještaj na brodu, uključujući i preuzimanje prtljaga.</p> <p>Pratnja psa pomagača garantovana je Zakonom, uz prethodnu obvezu obavještenja o pratnji putničkoj agenciji ili organizatoru putovanja.</p>	<p>Zakone je neophodno terminološki uskladiti i koristiti pojmove kao što su „pristupačna forma“ umjesto „prihvatljiva forma“, „pristupačnost“ umjesto „dostupnost“ i „podrška u zadovoljenju potreba“ umjesto „posebna pažnja za potrebe“.</p> <p>Pomorstvo je oblast u kojoj su u najmanjoj mjeri poznate i dostupne informacije o pristupačnosti usluga i sredstava prevoza za OSI, zbog čega je i najveći broj kolona u praksi označen narandžastom bojom.</p>

<p>Pored navedenog, garantovano je i pravo na naknadu štete „u slučaju gubitka ili oštećenja opreme potrebne za kretanje ili druge opreme koju koristi lice sa invaliditetom ili lice smanjene pokretljivosti, ako je šteta prouzrokovana greškom ili nepažnjom prevoznika ili operatora terminala“, kao i adekvatnu zamjensku opremu. U slučajevima otkazivanja ili kašnjenja polaska broda OSI ima pravo na obavještenje u „prihvatljivoj formi“ u skladu sa standardima kvaliteta za pomoć, kao i „posebnu pažnju za potrebe“.</p>	
<p>Dobijanje pomoći, takođe, prethodno podrazumijeva obavezu putnika s invaliditetom da u luci ili na određeno mjesto u vrijeme koje prevoznik odredi prijavi potrebnu pomoć u pisanoj formi, najkasnije 60 minuta prije objavljenog vremena ukrcanja, a ako nije određeno vrijeme ukrcanja, najkasnije 60 minuta prije objavljenog vremena polaska broda, ukoliko nije dogovoren kraći rok. Međutim, prevoznik i operator terminala dužni su pružiti pomoć i u situaciji kada nijesu primili obavještenje.</p>	<p>Propisano vrijeme od 60 minuta može biti vrlo nepraktično za OSI (iako je njegov cilj adekvatna organizacija i dobijanje pomoći) međutim, drugi putnici u cilju dobijanja iste usluge nijesu u obavezi „trošiti“ dodatne resurse (vrijeme), a posebno je problematično što je propisano da se potrebna pomoć prijavljuje u pisanoj formi imajući u vidu da nije data mogućnost izbora forme i da to može ograničiti učešće i pristup pravu za mnoge OSI. Procedure moraju biti pristupačne svima, a o izboru odgovarajuće odlučivati sama OSI.</p>
<p>Osoba s invaliditetom je prilikom rezervacije ili kupovine putne karte dužna da obavjesti prevoznika „o posebnim potrebama u odnosu na smještaj, sjedište ili usluge ili o potrebi nošenja medicinske opreme“.</p>	<p>Termin „posebne potrebe“ neophodno je zamijeniti adekvatnim pojmom „specifični zahtjevi“.</p>
<p>I u skladu s ovim Zakonom, slično propisima iz oblasti vazdušnog saobraćaja, prevoznik, putnička agencija ili organizator putovanja može odbiti licu sa invaliditetom i licu smanjene pokretljivosti zahtjev za rezervaciju ili izdavanje putne karte, odnosno ukrcaj na brod:</p> <p>1) iz sigurnosnih razloga utvrđenih međunarodnim ugovorima i drugim propisima i ispunjavanja zahtjeva</p>	<p>Navedene odredbe problematične su jer ostavljaju prostor mogućnosti zloupotrebe situacija u praksi, te moguće slobodne procjene „sigurnosti i operativno izvodljivog načina“. Dodatno, činjenica da prevoznik, putnička agencija ili organizator putovanja može zahtijevati da OSI prati druga osoba koja je „sposobna pružiti pomoć“ i kada sama OSI ne traži takav vid pratnje/asistencije može ugroziti</p>

<p>sigurnosti plovidbe broda koje utvrđuje organ uprave nadležan za pomorsku sigurnost;</p> <p>2) kada zbog konstrukcije putničkog broda ili lučke infrastrukture i opreme, nije moguće obaviti ukrcaj, iskrcaj ili prevoz lica sa invaliditetom i lica smanjene pokretljivosti, na siguran i operativno izvodljiv način, <i>uz obaveznu alternativu drugog prevoza u tim slučajevima, ako je to moguće.</i></p> <p>Takođe, prevoznik, putnička agencija ili organizator putovanja može, ukoliko je to potrebno radi sigurnosti plovidbe, zahtijevati da lice sa invaliditetom ili lice smanjene pokretljivosti prati drugo lice, koje je sposobno da licu sa invaliditetom ili licu smanjene pokretljivosti pruži potrebnu pomoć.</p>	<p>dostojanstvo i ličnu autonomiju OSI. U slučaju da su odredbe definisane prevodom s engleskog jezika trebalo je pronaći formulacije koje nemaju negativne konotacije i ne krše princip poštovanja različitosti.</p>
<p>Ovaj Zakon daje definicije osoba s invaliditetom i osoba smanjene pokretljivosti na način što propisuje da:</p> <p>1) lice sa invaliditetom je svako lice čija je pokretljivost kada koristi prevoz otežana ili onemogućena, zbog dugoročnih fizičkih, mentalnih intelektualnih i senzornih oštećenja, zbog kojih njihovo stanje zahtijeva odgovarajuću pažnju i prilagođavanje usluga koje su na raspolaganju svim putnicima;</p> <p>2) lice smanjene pokretljivosti je svako lice čija je pokretljivost kada koristi prevoz smanjena zbog privremenih ili trajnih smetnji (starosti, bolesti, trudnoće ili drugih razloga) i čije stanje zahtijeva odgovarajuću pažnju i prilagođavanje usluga koje su na raspolaganju svim putnicima;</p>	<p>Zakon je neophodno terminološki uskladiti s Konvencijom u skladu s prethodnim ocjenama.</p>
<p>Osobama s invaliditetom se u skladu s ovim Zakonom garantuje „dostupnost broda i obavljanja“ u „prihvatljivoj formi“ i „na jezicima na kojima se</p>	<p>Osim terminoloških preciznosti koje je potrebno uskladiti s Konvencijom, problematično je što se propisuju isti jezici na kojima se obavještavaju svi putnici. Iako se ovdje</p>

<p>obavještavaju svi putnici". Takođe, standarde kvaliteta, prevoznik i operator terminala objavljuju na internet stranici, u prihvatljivoj formi obavještenja na jezicima kojima se obavještavaju putnici.</p>	<p>misli na jezike u službenoj upotrebi, ova odredba može predstavljati ograničenje obezbjeđenja prevoda na znakovni jezik ili druge alternativne pristupačne forme koje propisuje Konvencija.</p>
<p>Prevoznik ili operator terminala, dužni su da odrede i označe mjesto unutar ili izvan putničkog terminala na kojem osoba s invaliditetom može najaviti dolazak i zatražiti pomoć. Takođe, prevoznik i operator terminala koji upravlja terminalom ili prevozom sa više od 100.000 putnika u prethodnoj kalendarskoj godini, dužni su da primijene standarde kvaliteta za pomoć licima sa invaliditetom ili licima smanjene pokretljivosti.</p> <p>Ovi standardi određuju se u skladu sa međunarodno priznatim standardima i pravilima ponašanja o olakšavanju prevoza lica sa invaliditetom ili lica smanjene pokretljivosti i u skladu sa preporukama Međunarodne pomorske organizacije (IMO) o konstrukciji i radu putničkih brodova koji odgovaraju potrebama starijih lica i lica sa invaliditetom.</p>	<p>Standardi pristupačnosti na terminalu nisu obezbijeđeni, uključujući elemente koji se odnose na orijentaciju i kretanje, niti su obezbijeđena označena mjesta za OSI, dok nisu poznate ni informacije o standardima kvaliteta pomoći (posebno ne definisanim uz učešće organizacija OSI).</p>
<p>Članovi posade moraju biti obučeni za pružanje pomoći korisnicima kolica i drugim osobama smanjene pokretljivosti, kao i osobama s oštećenim vidom, i to za: kretanje i transfere (kolica – drugi prostor), potrebe pasa pomagača, korišćenje tehnika i opreme, i pružanje prve pomoći.</p>	<p>Nisu poznate informacije o postojanju i sprovođenju programa obuke, a svakako bi iste trebalo kreirati i sprovoditi u bliskoj saradnji i konsultacijama s organizacijama osoba s invaliditetom.</p>
<p>Zakon o sigurnosti pomorske plovidbe propisuje uslove za pomorske objekte, posadu i plovne objekte koji plove unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnim morem Crne Gore za sigurnost pomorske plovidbe i druga</p>	<p>Pojam „smanjenim mogućnostima kretanja“ neophodno je zamijeniti pojmom „osobe sa smanjenom pokretljivošću“ koji se koristi u oblasti uređenja prostora i izradnji objekata, ili jednostavno terminom „lica sa invaliditetom“</p>

pitanja kojima se obezbjeđuje sigurnost pomorske plovidbe.

U skladu s članom 65 ovog Zakona, putnički, Ro-Ro putnički i brzi putnički brodovi **moraju da imaju adekvatan pristup za ulazak lica sa invaliditetom**. Ovi brodovi moraju biti **konstruisani i opremljeni na način koji licima sa invaliditetom obezbjeđuje lako i sigurno ukrcavanje i iskrcavanje i pristup između paluba, uz asistenciju posade ili uz pomoć rampi ili liftova**.

Na ovim brodovima moraju se na vidnim mjestima postaviti **informacione oznaake, odnosno naljepnice koje su lako uočljive i čitljive licima sa smanjenim mogućnostima kretanja i komunikaciona sredstva za vizuelno i verbalno objavljivanje važnijih informacija, kao i sistem za alarmiranje sa tipkama koji je lako pristupačan za ta lica**.

Ograde, koridori, prolazi, ulazi i vrata moraju omogućavati korišćenje i kretanje lica u invalidskim kolicima, a liftovi, palube za vozila, putničke prostorije za odmor, smještaj, kao i toaletne prostorije moraju biti konstruisane tako da budu lako pristupačne za ta lica.

Pravilnik o bližim uslovima i načinu prilagođavanja objekata za pristup i kretanje lica sa invaliditetom i lica smanjene pokretljivosti među obaveznim elementima pristupačnosti za objekte (putničke zgrade) u trajektnim i brodskim pristaništima propisuje: *ulazni prostor, hodnike, toalet, kafanu i restoran, telefon, tekstofon, faks i bankomat, šalter, ili pult, orijentacioni plan za kretanje u objektu, i parking mjesto*.

posebno imajući u vidu da se nastavak odredbe odnosi na osobe s oštećenjem vida i sluha.

Umjesto termina „lica u invalidskim kolicima“ prihvatljivije je koristiti termin „korisnik kolica“.

DRUMSKI SAOBRAĆAJ		
GARANCIJE	PRAKSA	
<p>Drumski saobraćaj podrazumijeva prevoz putnika ili tereta na teritoriji Crne Gore. Zakon o prevozu u drumskom saobraćaju reguliše uslove i način obavljanja djelatnosti javnog prevoza putnika i tereta u drumskom saobraćaju, pružanja usluga autobuskih i teretnih stanica, prevoza za sopstvene potrebe i druga pitanja od značaja za javni prevoz u drumskom saobraćaju.</p> <p>Ovim Zakonom definiše se da je prevoz putnika ili tereta onaj prevoz koji je pod jednakim uslovima dostupan svim korisnicima prevoznih usluga i obavlja se u komercijalne svrhe.</p> <p>Zakonom je predviđen i poseban linijski međugradski prevoz koji se odnosi, između ostalog i na prevoz osoba s invaliditetom. (član 58)</p>	<p>Prevoz</p> <p>Drumski saobraćaj u velikoj mjeri je nepristupačan osobama s invaliditetom. Jako je mali broj prevoznih sredstava u javnom gradskom i međugradskom saobraćaju koja imaju čak osnovni segment pristupačnosti, odnosno omogućen nesmetan ulazak.</p> <p>Takođe, okruženje je potrebno adekvatno analizirati iz različitih perspektiva, kako za učesnike u saobraćaju koji koriste prevozna sredstva, tako i za pješake kojima pješačko okruženje nije pristupačno. S najviše barijera se susreću korisnici kolica za kretanje i osobe s oštećenjem vida, kojima osim pristupačnosti nije obezbijeđena ni bezbjednost kako prilikom kretanja na javnim pješačkim površinama, tako i prilikom korišćenja sredstava javnog saobraćaja u drumskom prevozu.</p>	
<p>Međutim, Zakon na drugoj strani ne garantuje poseban linijski gradski prevoz za osobe s invaliditetom (za razliku od međugradskog) iako postoji realna potreba, a i pravo (kao usluga u zajednici) za alternativnim vidovima prevoza, i uslugom prevoza „od vrata do vrata“.</p>	<p>Ni opštinske odluke ne definišu poseban linijski prevoz za OSI, iako je navedeno bio zahtjev UMHCG upućen Glavnom gradu Podgorici prilikom donošenja Odluke o linijskom gradskom i prigradskom prevozu putnika na teritoriji Glavnog grada.</p>	
<p>Među uslovima za vozila koje propisuje ovaj Zakon navode se, pored uslova utvrđenih zakonom kojim se uređuje bezbjednost saobraćaja na putevima, i posebni tehnički i tehničko-eksploatacioni uslovi. Međutim, pristupačnost nije propisana kao poseban uslov, niti se ovaj uslov definiše prilikom licenciranja, ali ni stručno osposobljavanje vozača ne obuhvata obavezno poznavanje pružanja pomoći osobama s invaliditetom, niti obaveza pristupačnosti postoji u dijelu informacija o</p>	<p>Neophodne su izmjene i dopune Zakona i obavezno propisivanje pristupačnosti vozila, posebno prilikom licenciranja, odnosno prilikom obnavljanja i proširivanja voznog parka. Po trenutno važećem zakonodavstvu, jedino drumski saobraćaj (za kojim pritom postoji dnevna potreba) nema odredbe o pristupačnosti prevoznih sredstava (prije svega autobusa). Takođe, nema ni prelazni rok u kojem je neophodno obezbijediti pristupačna prevozna sredstva kao što je slučaj u većini Evropskih</p>	

redu vožnje.	
<p>Pravilnik o posebnim uslovima za vozila kojima se obavlja javni prevoz u drumskom saobraćaju i prevoz za sopstvene potrebe propisuju se posebni tehnički i tehničko-eksploatacioni uslovi koje treba da ispunjavaju vozila kojima se obavlja javni prevoz putnika ili tereta u drumskom saobraćaju i prevoz za sopstvene potrebe, način ispisivanja natpisa na tim vozilima i uslovi za kadar i opremu za pravno lice koje vrši poslove kontrole ispunjenosti posebnih uslova. Ovaj Pravilnik propisuje da putničko vozilo za auto-taksi prevoz, za šatrl prevoz i limo servis koje je prilagođeno licima sa invaliditetom je ono vozilo koje je opremljeno platformom za olakšan ulazak i izlazak lica sa invaliditetom, kao i opremom za bezbjedan prevoz tih lica.</p>	<p>zemalja.</p> <p>Navedeni Pravilnik na snagu je stupio 2021, a UMHCG je dostavilo svoje sugestije na nacrt dokumenta od kojih su skoro sve prihvaćene.</p> <p>Iako postoji propisana odredba za auto-taksi prevoz, a opštinskim odlukama je određen procenat vozila u odnosu na ukupan broj, jedino u Herceg Novom postoji pristupačan auto-taksi dok je takvo vozilo u Podgorici (jedne taxi firme) ubrzo nakon nabavke „isključeno iz saobraćaja za OSI“.</p>
<p>S druge strane, ovaj Pravilnik, takođe propisuje da autobus MOŽE da bude opremljeno i platformom za olakšan ulazak i izlazak lica sa invaliditetom, kao i opremom za bezbjedan prevoz tih lica. U tom slučaju gradski i prigradski autobus treba da ima slobodan prostor dimenzija 140 cm x 90 cm u dijelu najbližem ulazu u vozilo, odnosno platformi za olakšan ulazak i izlazak lica sa invaliditetom. Pored toga, navodi da u dijelu autobusa koji je najpogodniji za ulazak putnika treba da budu predviđena najmanje dva sjedišta namijenjena licima sa invaliditetom dok Zakon o bezbjednosti saobraćaja na putevima propisuje da autobus za prevoz lica u javnom gradskom i prigradskom prevozu putnika mora imati dva do šest sjedišta najbližih ulazu rezervisanih za lica sa invaliditetom.</p>	<p>Međutim, prilikom izrade navedenog Pravilnika nije prihvaćena sugestija da se propiše da autobus MORA (a ne da može) posjedovati platformu ili drugu opremu za ulazak/izlazak OSI, iako i ovaj Pravilnik propisuje broj mesta za OSI, međutim, ne i obavezu prevoznika da im omogući (dostojanstven i samostalan) ulazak/izlazak.</p>
Nadalje, Zakon o prevozu u drumskom saobraćaju	Na nivou većine opština u Crnoj Gori postoje pojedinačne

<p>jedino za auto-taksi prevoz propisuje obavezu pristupačnosti za OSI navodeći da bliže uslove, organizaciju, radnu odjeću, optimalan broj auto-taksi vozila, minimalni broj auto-taksi vozila prilagođenih licima sa invaliditetom, minimalne i maksimalne cijene u okviru taksi tarife i način obavljanja auto-taksi prevoza propisuje nadležni organ jedinice lokalne samouprave, dok je dispečerski centar dužan da usluge posredovanja u ugovaranju vožnji pruža svim korisnicima pod jednakim uslovima.</p> <p>Navedeno podrazumijeva da određeni, propisan broj taksi vozila, treba da posjeduju licencu da su pristupačna za osobe s invaliditetom, što podrazumijeva da treba da budu opremljena platformom za olakšan ulazak i izlazak lica s invaliditetom, kao i opremom za bezbjedan prevoz lica s invaliditetom.</p>	<p>odлуке o auto-taksi prevozu, kojima je definisan broj pristupačnih vozila za osobe s invaliditetom, međutim opštine Kolašin, Petnjica, Herceg Novi nemaju definisanu obavezu prema OSI u dijelu minimalnog broja u skladu sa Zakonom, dok je Odluka za opština Plužine nevažeća, a u Odluci Opštine Bar je navedeno da organ lokalne uprave nadležan u privredu propisuje minimalan broj auto-taksi vozila prilagođenih OSI, dok u Rožajama navedenu obavezu propisuje organ lokalne samouprave za poslove saobraćaja.</p>
<p>Usluge autobuske stanice pružaju se pod jednakim uslovima za sve prevoznike i za sve putnike, dok se u skladu s ovim Zakonom propisuje obaveza autobuskih stanica da ispunjavaju i uslove utvrđene zakonom kojim je uređena izgradnja objekata koji se odnose na pristup i kretanje lica smanjene pokretljivosti i lica sa invaliditetom. Pored toga propisuje se da autobuska stanica mora imati čekaonicu, odgovarajući broj šaltera za prodaju karata, pružanje informacija i vršenje drugih poslova za potrebe prevoza, osvijetljene prostorije, perone i čekaonice s obezbijeđenim grijanjem; razglasni uređajima za davanje obavještenja, istaknuti izvod iz reda</p>	<p>Kretanje po objektima i površinama namijenjenim za prevoz</p> <p>Autobuske stanice i stajališta ne posjeduju elemente pristupačnosti koji su navedeni u <i>Pravilniku o bližim uslovima i načinu prilagođavanja objekata za pristup i kretanje lica smanjene pokretljivosti i lica sa invaliditetom</i>, što je u naručenoj analizi od strane ranijeg Ministarstva saobraćaja i pomorstva takođe utvrđeno⁷.</p> <p>Na stanicama i stajalištima ne postoje rukohvati, ne postoje taktilne staze vodilje, a nerijetko su stajališta u gradovima u Crnoj Gori na trotoarima, koji su nepristupačni korisnicima kolica za kretanje.</p> <p>Na stanicama ne postoji orientacioni plan za kretanje u objektu, ne postoji red vožnje na Brajevom pismu, ali</p>

⁷ Dostupno na: <https://msp.gov.me/ResourceManager/FileDownload.aspx?rId=411638&rType=2>

<p>vožnje na vidnom mjestu u čekaonici, koji mora biti istaknut i na Brajevom pismu, sanitарне prostorije.</p> <p>Na svakoj autobuskoj stanici (u skladu s Pravilima o opštim uslovima prijema i otpreme autobusa i putnika na autobuskom stanicama (usvojenim od strane Upravnog odbora Privredne komore Crne Gore uz saglasnost nadležnog ministarstva)) lice koje upravlja autobuskom stanicom obezbjeđuje licima s invaliditetom pomoć pri ulasku, kretanju i izlasku s autobuske stanice, ulasku i izlasku iz autobusa, ukrcaju/iskrcaju prtljaga, i uvođenju psa vodiča u autobus.</p>	<p>uvijek ne postoji ni zvučna najava o odlasku/dolasku autobusa na stanicu.</p> <p>Na autobuskoj stanici u Podgorici postoji poseban izlaz za osobe s invaliditetom, koji na svojoj rampi ima znak pristupačnosti. Samim tim ima malo više prostora za kretanje, ali je kretanje obezbijedeno samo uz pomoć pratioca osobe s invaliditetom, ili zaposlenog na autobuskoj stanici.</p>
<p>Pravilnik o bližim uslovima i načinu prilagođavanja objekata za pristup i kretanje lica sa invaliditetom i lica smanjene pokretljivosti među obaveznim elementima pristupačnosti objekata saobraćajne namjene propisuje i elemente pristupačnosti za autobusku stanicu i stajalište, zatim za odmorište uz magistralni i auto-put, javno parkiralište i javnu garažu kapaciteta 300 i više vozila, i za benzinsku pumpu. Pored toga obuhvaćeni su i elementi pristupačnosti javnog saobraćaja, i to su stajalište i peron, parking mjesto, javna pješačka površina, semafor, pješački prelaz, pješačko ostrvo i rakrsnica.</p> <p>Obavezni elementi pristupačnosti za autobusku stanicu su: <i>ulazni prostor, hodnici, toalet, kafana i restoran, telefon, tekstofon, fax i bankomat, šalter ili pult, induktivna petlja ili transmisioni obruč, oglasni pano, stajalište i peron, parking mjesto i javna pješačku površina</i>.</p> <p>Kada je riječ o autobuskom stajalištu obavezni elementi pristupačnosti su oglasni pano, stajalište i pješačka površina.</p> <p>Osim dužine i širine stajališta, te dužine trotoara,</p>	<p>Još jedan od većih problema s kojima se susreću osobe s invaliditetom u drumskom saobraćaju jesu i objekti i površine koje se koriste za saobraćaj.</p> <p>Ni jedno ni drugo ne ispunjavaju standarde pristupačnosti, pa samim tim osobama s invaliditetom nije omogućen nesmetan pristup, kretanje i boravak u/na objektima/površinama koje se koriste za prevoz i u službi prevoza.</p>

<p>propisani su elementi koji se odnose na taktilnu crtu vođenja. Tako, na stajalištu koje se nalazi u neposrednoj blizini objekta u kojima često borave OSI, kao i u naselju gdje se izvodi trotoar, na mjesto prvog ulaza u saobraćajno sredstvo, stajalište treba da ima izvedenu taktilnu crtu vođenja s užebljenjima vertikalnim u odnosu na kolovoz, odnosno crtu vođenja postavljenu cijelom širinom trotoara.</p>	
<p>Zakon o bezbjednosti saobraćaja na putevima propisuje pravila saobraćaja na putevima, obaveze učesnika i drugih subjekata u saobraćaju, ograničenje saobraćaja, saobraćajnu signalizaciju, oznake, znake i naredbe kojih se moraju pridržavati učesnici u saobraćaju, uslove koje moraju da ispunjavaju vozači za upravljanje vozilima, uslove koje moraju da ispunjavaju vozila, posebne mjere koje se preduzimaju u saobraćaju i druga pravila i mjere kojima se obezbjeđuje bezbjednost saobraćaja na putevima.</p> <p>Ovaj Zakon propisuje posebnu zaštitu osoba s invaliditetom u saobraćaju, i definije da je javni prevoz prevoz putnika i tereta koji je pod jednakim uslovima dostupan svim korisnicima prevoznih usluga i vrši se u komercijalne svrhe.</p>	<p>Kretanje pješaka i vozača s invaliditetom</p>
<p>Na dijelu puta na kojem se kreću djeca, lica sa invaliditetom, starija i nemoćna lica ili na kojem je postavljen saobraćajni znak o učešću ovih lica u saobraćaju, vozač je dužan da vozi sa naročitom opreznošću, tako da može blagovremeno da zaustavi vozilo.</p> <p>Vozač ne smije da zaustavi ili parkira vozilo na</p>	<p>Zakon je neophodno terminološki uskladiti s Konvencijom u skladu s prethodnim ocjenama.</p> <p>Pored toga, kada je riječ o parking mjestima koja su obilježena znakom pristupačnosti, u praksi često nije obezbijeđen propisan broj parking mesta u skladu s opštinskim odlukama koje regulišu ovo područje, ili i sama obilježena parking mesta nijesu obilježena u skladu</p>

pješačkoj stazi ili dijelu trotoara koji je namijenjen za kretanje OSI, niti na parking mjestu koje je dopunskom tablom saobraćajnog znaka ili oznakom na kolovozu obilježeno kao mjesto **za parkiranje za vozila za lica sa invaliditetom, ako na vozilu ne posjeduje odgovarajuću naljepnicu**, dok se vozač vozila označenog znakom pristupačnosti može zaustaviti i na mjestu na kojem je to zabranjeno ovim zakonom, ako time ne ugrožava druge učesnike u saobraćaju.

Broj parking mesta namijenjenih za parkiranje vozila obilježenih znakom pristupačnosti koja će se koristiti **bez naknade**, određuje svaka opština prilikom određivanja parking mjesta.

Izgled (simbol) znaka pristupačnosti propisan je **Pravilnikom o saobraćajnoj signalizaciji**, dok je način označavanja mesta za parkiranje, način izdavanja i postavljanje znaka pristupačnosti i izgled i sadržaj znaka pristupačnosti za vozila kojima se prevoze lica sa invaliditetom propisan **Pravilnikom o označavanju mesta za parkiranje vozila lica sa invaliditetom i izgledu znaka pristupačnosti kojima se obilježavaju vozila lica sa invaliditetom**.

Vozač je obavezan da **zaustavi vozilo** i da propusti „slijepa lica koja se kreću uz upotrebu bijelog štapa i/ili psa vodiča, lica sa invaliditetom koja se kreću u invalidskim kolicima ili za kretanje koriste druga ortotičko-protetička pomagala“.

Radi lakšeg pristupa parkingu, zdravstvenim i obrazovnim ustanovama, državnim organima, organima državne uprave, organima opštine, javnim službama, kulturno-istorijskim spomenicima, plažama i drugim objektima u

s propisanim standardima zbog čega se nesmetano ne mogu koristiti, a takođe problem predstavlja i njihovo zauzimanje od strane vozača koja ne posjeduju oznaku pristupačnosti. Pored toga, ona se nekada nalaze neposredno pored prepreke (žardinjere, stubovi, kontejneri ili visoki ivičnjak) čime se doprinosi da se osobe s invaliditetom osjećaju „zarobljeno“, i da zavise od druge osobe u prevazilaženju ovih prepreka, i kada im asistencija realno ne bi bila potrebna.

Zakon je neophodno terminološki uskladiti s Konvencijom u skladu s prethodnim ocjenama.
Izmjenama **Pravilnika o označavanju mesta za parkiranje vozila lica sa invaliditetom i izgledu znaka**

<p>zoni morskog dobra i nacionalnim parkovima, „lice sa 80% ili više procenata tjelesnog oštećenja ili tjelesnog invaliditeta, odnosno lice kod kojeg je uslijed tjelesnog oštećenja ili tjelesnog invaliditeta utvrđena nesposobnost donjih ekstremiteta od 60% ili više procenata, može obilježiti vozilo u kojem se prevozi znakom pristupačnosti“. Znak pristupačnosti imaju pravo koristiti i udruženja osoba s invaliditetom na vozilima koja služe za obavljanje djelatnosti organizacije.</p>	<p>pristupačnosti kojima se obilježavaju vozila lica sa invaliditetom potrebno je proširiti kategorije korisnika, odnosno proširiti obim korisnika prava na znak pristupačnosti i ista ne uslovjavati pravima iz oblasti socijalne i dječje zaštite, odnosno penzijskog i invalidskog osiguranja, a definisati procenat tjelesnog oštećenja od 50%, a ne kao što je sada slučaj 80%, odnosno 60% ukoliko je slučaj s oštećenjem donjih ekstremiteta. Navedeno posebno zbog toga što određene kategorije, posebno zaposlenih osoba s invaliditetom, s procentom od 50% oštećenja koje imaju realnu potrebu za pristupačnim vozilom ne mogu ostvariti ovo pravo ukoliko ujedno nijesu korisnici prava iz oblasti socijalne zaštite što s mnogima nije slučaj zbog rigoroznih odredbi i kriterijumima koji važe u ovom sistemu.</p>	
<p>Ovaj Zakon propisuje i obaveze za OSI, i to na način da osoba koja koristi invalidska kolica mora na kolicima imati uključeno najmanje jedno bijelo ili žuto svjetlo na lijevoj strani koje mora biti uočljivo sa prednje i zadnje strane, osim kad je ulično osvjetljenje takvo da je „lice u invalidskim kolicima dovoljno vidljivo“, kao i da se ove osobe moraju kretati uz desnu ivicu kolovoza u smjeru kretanja. Takođe, ovaj Zakon propisuje obavezu kretanja osoba s oštećenim vidom uz pomoć bijelog štapa, kao znaka raspoznavanja ili psa vodiča.</p>	<p>Prilikom izmjena i dopuna Zakona neophodno je terminološko usklađivanje pojmove koji se originalno navode u Zakonu adekvatnim terminima i za korisnike kolica i za osobe s oštećenim vidom.</p>	
<p>Zakon o bezbjednosti saobraćaja na putevima, takođe, definiše da je specijalno vozilo i ono kojim se prevoze osobe s invaliditetom, te da nadležno ministarstvo može dati saglasnost da se ne sprovodi homologacija za vozilo koje je „po svojim konstrukcionim karakteristikama posebno prilagođeno za lica sa invaliditetom“.</p>		

U ovom Zakonu, u članu 147, koji se odnosi na regulisanje kretanja pješaka na semaforima, navodi se da „mogu se dodati zvučni uređaji koji pješacima daju obavještenje o tome da je upaljeno zeleno svjetlo semafora, odnosno da im je dozvoljen prolaz”.		Zvučna signalizacija treba da predstavlja obaveznu zakonsku odredbu, kako bi se osobama s oštećenjemvida obezbijedilo kretanje bez ikakvih prepreka i uz osiguranu bezbjednost.
Ovaj Zakon u članu 230 propisuje da se praktična obuka kandidata za vozača lica sa invaliditetom može obavljati na vozilu proizvedenom ili prepravljenom u skladu sa njegovim potrebama, te da to vozilo mora biti tehnički ispravno i imati radnu ili pomoćnu kočnicu na raspolaganju instruktoru vožnje.		Određeni procenat pristupačnih vozila auto škola bi morao biti uslov za dobijanje licence, i to propisan Zakonom. S druge strane, Pravilnik o bližim uslovima koje treba da ispunjava auto škola u pogledu prostora, nastavnih sredstava, vozila i kadra (MPNKS) sadrži i obavezne elemente pristupačnosti, a uz to (kao izuzetno) definiše da u vozilu MOGU biti izvršene prepravke/ugradnje koje se odnose na duple nožne komande vožnje, tahografe ili prepravke potrebne za lica sa invaliditetom.
S druge strane, Carinski zakon u članu 184 propisuje oslobođanje od carine prilikom uvoza automobila koji u svrhu lične upotrebe uvoze lica sa invaliditetom koja imaju 100% dugoročnog fizičkog, odnosno senzornog oštećenja ili s najmanje 80% dugoročnog oštećenja funkcije organa za kretanje, dok Uredba o uslovima i postupku za ostvarivanje prava na oslobođenje od plaćanja carine definiše bliže uslove, postupak i potrebna dokumenta.		Zakon vrlo rigorozno definiše navedeno pravo uz propisivanje vrlo visokog procenta oštećenja, te vrste oštećenja čime druge osobe s invaliditetom kojima je takođe potrebno pristupačno „specijalizovano“ vozilo ne mogu ostvariti ovo pravo. Uredba propisuje ko se smatra licem s invaliditetom u smislu ostvarivanja navedenog prava, ali i da je u slučaju upravljanja vozilom od strane člana porodice, ili staratelja uz dokumentaciju koja se prilaže, uz zahtjev, potrebno dostaviti i rješenje nadležnog organa o postavljanju staraoca, što znači da se u slučaju ostvarivanja ovog prava od strane roditelja ili drugih srodnika mora produžiti roditeljsko pravo ili oduzeti poslovna sposobnost OSI, a takvih je slučajeva bilo u praksi kod pravno neukih stranki koje nijesu upoznate s posljedicama ovih instituta.

<p>Zakon o porezu na dodatu vrijednost⁸ propisuje oslobođanje od PDV uz navođenje da su putnička vozila „posebno podešena za prevoz invalida, u invalidskim kolicima, ali samo ako se uvoze za potrebe lica kome zbog dugogodišnjeg fizičkog oštećenja trebaju invalidska kolica, uz uslove propisane carinskim propisima“.</p>	<p>Zakon je neophodno terminološki uskladiti s Konvencijom i otkloniti nepotrebno rigorozne odredbe kojima se propisuje potreba dugoročnog korišćenja kolica, kao i dostavljanje bilo kakve prateće dokumentacije osim one za vozilo i dokumenta koji izdaje Uprava carina. Naime, imajući u vidu da je preduslov za oslobođanje od PDV prethodna carinska procedura, ovakva odredba je rigorozna, već je dovoljna upućujuća norma koja bi mogla glasiti da se vozila namijenjena za prevoz lica sa invaliditetom oslobođaju od plaćanja PDV uz uslove propisane carinskim propisima.</p>	
<p>Zakon o putevima uređuje pravni položaj javnih i nekategoanih puteva, način upravljanja, finansiranja i izgradnje javnih puteva, održavanje, zaštita, nadzor, kao i druga pitanja značajna za puteve.</p> <p>Ovaj Zakon, u članu 20, koji se odnosi na naknadu putarine, propisuje plaćanje godišnje naknade za registraciju vozila, naknadu za drumska motorna vozila i njihova priključna vozila. Osobe s invaliditetom koje na vozilima posjeduju znak pristupačnosti su oslobođene od plaćanja korisničke naknade i putarine, godišnje naknade pri registraciji drumskih motornih vozila i posebne godišnje naknade.</p>		
<p>Zakonom o ugovorima o prevozu u drumskom saobraćaju uređuju se ugovorni i drugi obligacioni odnosi u oblasti prevoza putnika i tereta u unutrašnjem i međunarodnom drumskom saobraćaju. Ovaj Zakon propisuje da prevoznik ne smije odbiti izdavanje</p>	<p>Prevoz</p>	

⁸ Novi *Zakon o porezu na dodatu vrijednost* primjenjivaće se od 1. VI 2021. a u tekstu zakona je nepromijenjena odredba u odnosu na sada važeći Zakon.

rezervacije i vozne karte, odnosno prevoz lica sa invaliditetom, dok propisuje i naknadu štete u slučaju gubitka ili oštećenja opreme osobe s invaliditetom (invalidska kolica i druga oprema za kretanje), do iznosa troškova nabavke izgubljene opreme ili popravke oštećene opreme.			
Međutim, Zakon propisuje da u izuzetnim situacijama prevoznik može da odbije da izda rezervaciju i voznu kartu i preveze osobu s invaliditetom u slučaju da „vozilo konstrukcijski nije pogodno za jednostavan i bezbjedan ulazak, izlazak i prevoz lica sa invaliditetom“.		Ocjena je ista kao u slučaju drugih vrsta saobraćaja jer ostavlja prostor mogućnosti zloupotrebe situacija u praksi, te moguće slobodne procjene, odnosno propisuje takve izuzetke samo za OSI.	
Osoba s invaliditetom, u skladu s ovim Zakonom, može da ima pratnju lica koje će mu pružiti neophodnu pomoć prilikom ulaska u prevozno sredstvo, tokom prevoza, i prilikom izlaska iz prevoznog sredstva. Za pratioca prevoz je besplatan i obezbijediće mu se mjesto pored osobe s invaliditetom ako to omogućava konstrukcija vozila.			
Zakon o međunarodnom prevozu u drumskom saobraćaju uređuje uslove za obavljanje međunarodnog javnog prevoza, međunarodni javni prevoz putnika i stvari, autobuske stanice za međunarodni javni prevoz, međunarodni prevoz za sopstvene potrebe, naknadu za puteve i druga pitanja od značaja za obavljanje međunarodnog prevoza u drumskom saobraćaju.		Napomena: Kad govorimo o ovom Zakonu, u Crnoj Gori se primjenjuju samo odredbe o prevozu putnika u drumskom saobraćaju i pružanju staničnih usluga, kao i kaznene odredbe koje se odnose na prevoz putnika u drumskom saobraćaju i pružanje staničnih usluga.	
Ovaj Zakon ne sadrži nikakve odredbe o osobama s invaliditetom, već ima jednu opštu odredbu da je međunarodni prevoz dostupan pod jednakim uslovima svim korisnicima prevoznih usluga.			
Kao što je prethodno navedeno, Pravilnik o bližim uslovima i načinu prilagođavanja objekata za pristup i		Neophodna dosljedna primjena Pravilnika u praksi.	

kretanje lica smanjene pokretljivosti i lica sa invaliditetom članom 38 propisuju elemente pristupačnosti javnog saobraćaja a to su: stajalište i peron; parking mjesto; javna pješačka površina; semafor; pješački prelaz; pješačko ostrvo i raskrsnica. Standardi za stajalište obuhvataju i trotoar.

Pravilnikom, za razliku od zakona, je definisan standard za semafor koji treba da posjeduje zvučnu signalizaciju, a kod semafora na raskrsnici zvučnu signalizaciju jednog saobraćajnog pravca koja se ne preklapa sa zvučnom signalizacijom na semaforu drugog saobraćajnog pravca radi lakšeg raspoznavanja zvukova. Ovim Pravilnikom definisano je postojanje „tačkaste disperzije zvuka zvučne signalizacije usmjerenu na način da obaveštava lice sa oštećenjem vida koje prelazi saobraćajnicu.“

Standardi pristupačnosti pješačkog prelaza podrazumijevaju i taktilno polje upozorenja. Kad se prelazi saobraćajnica mimo raskrsnice, obavezna je taktilna crta vođenja s užebljenjima vertikalno u odnosu na saobraćajnicu.

Članom 45 definisano je da „raskrsnica mora da sadrži elemente pristupačnog pješačkog prelaza. Ako raskrsnicu nije moguće savladati u istom nivou, izvode se pješački prolazi ili pasarele primjenom odgovarajućih elemenata pristupačnosti za savladavanje visinskih razlika.“

Tako Brošura u oblasti garancija vazdušnog saobraćaja ima šest zelenih, jednu žutu i jednu crvenu kolonu, dok na nivou prakse ima dvije zelene, pet žutih, tri crvene, i tri narandžaste kolone. U oblasti garancija željezničkog saobraćaja pet je zelenih kolona i jedna žuta, u praksi su tri žute kolone, jedna crvena i jedna narandžasta. U oblasti garancija pomorskog saobraćaja pet je zelenih i pet žutih kolona, dok je na nivou prakse 10 narandžastih kolona. Na kraju, u oblasti garancija u drumskom saobraćaju 15 je zelenih kolona, četiri su žute i četiri crvene kolone, dok su u praksi tri zelene kolone, dvije su žute kolone, sedam je crvenih kolona, i 10 narandžastih kolona.

O ORGANIZACIJI

Udruženje mladih sa hendikepom Crne Gore je neprofitna i nevladina organizacija, osnovana 22. oktobra 2001, koja okuplja mlade i studente sa svim vrstama invaliditeta (cross-disability pristup), kao i ostale mlade ljude bez invaliditeta koji su voljni da učestvuju i zajedno s nama se bore za dostupnost i uključenost OSI u sve segmente crnogorskog društva. Udruženje je posvećeno pružanju podrške, mogućnosti i programa za jačanje ličnog, obrazovnog i profesionalnog razvoja svih osoba s invaliditetom, posebno mladih s invaliditetom. Udruženje djeluje u brojnim oblastima i kroz šest programa: program za obrazovanje i edukaciju, program za samostalni život, program za zapošljavanje i razvoj ljudskih resursa, program za pristupačnost, pravni program i antidiskriminacija i program za međunarodnu saradnju, i sprovodi različite aktivnosti u vezi s odgovorajućim legislativnim rješenjima, uključujući učešće u procesu pripreme legislative, monitoring usklađenosti nacionalnog zakonodavstva s Konvencijom UN o pravima osoba s invaliditetom, kampanje podizanja svijesti, podršku osobama s invaliditetom u procesu obrazovanja, s posebnim fokusom na visoko obrazovanje, pripremu za zapošljavanje i zapošljavanje osoba s invaliditetom, pružanje različitih servisa podrške kao što su pravno savjetovanje i zastupanje osoba s invaliditetom u procedurama pred institucijama, personalna asistencija, psihološko savjetovanje, pristupačan prevoz, obezbjeđivanje pasa vodiča i pomagača itd. U svom radu se vodimo modelom pristupa invaliditetu zasnovanom na ljudskim pravima.

Vizija UMHCG-a: Za mlade s invaliditetom, bez barijera!

Misija UMHCG-a: UMHCG promoviše ravnopravan položaj mladih sa svim vrstama invaliditeta u društvu kroz inicijative i aktivnosti za uspostavljanje zakonskog, obrazovnog, kulturnog i socijalnog okvira koji to omogućava.

Udruženje posjeduje standard ISO 9001/2015 za kontrolu kvaliteta rada i usluga. Trenutno ima 22 zaposlene osobe i preko 280 redovnih korisnika usluga.

Detaljnije o aktivnostima se možete informisati putem sajta UMHCG, portala DisabilityINFO i platforme Vršnjačka podrška.

O AUTORKAMA

IVA MIJOVIĆ

Iva Mijović je rođena 23. avgusta 1989. u Podgorici.

Osnovnu školu „Pavle Rovinski“ završila je u Podgorici, nakon čega upisuje i završava Srednju ekonomsku školu „Mirko Vešović“, smjer pravni tehničar, 2008.

Potom, 2012. upisuje Pravni fakultet Univerziteta Crne Gore i 2020. Fakultet za saobraćaj, komunikacije i logistiku Univerziteta Adriatik u Budvi.

Tokom treće godine studija na Pravnom fakultetu održuje studentsku praksu u **Ministarstvu saobraćaja i pomorstva**, u Direktoratu za željeznički saobraćaj, gdje je kasnije bila raspoređena na administrativno-tehničkim poslovima u Direktoratu za pomorsku privredu.

U periodu 2016-2020. je bila angažovana u **Udruženju mladih sa hendikepom Crne Gore** kao asistentkinja, gdje je, između ostalog, radila na prilagođavanju literature za osobe s oštećenjem vida.

Učestvovala je na raznim seminarima i obukama, od kojih su neke: *Trening o demokratiji i ljudskim pravima u okviru programa studentskog aktivizma "Glas studentima"* (novembar 2018), *Obuka za pisanje projekata „Civilno društvo za početnike IV“* (novembar 2018), *Obuka za stručne radnike/ce, stručne saradnike/ce i saradnike/ce o usluzi personalne asistencije* (novembar 2019), *Trening za trenere o Konvenciji UN o pravima OSI* (jul 2020).

Bila je koordinatorka za razvojnu politiku i saradnju Studentske organizacije Pravnog fakulteta „Adamas“ od 1. oktobra 2016. do 1. oktobra 2020.

MARINA VUJĀČIĆ

Rođena je 25. juna 1986. u Nikšiću. Nakon završene osnovne škole i gimnazije diplomirala je na Filozofskom fakultetu u Nikšiću 2009, na Studijskom programu za sociologiju.

Drugi put je za poziciju izvršne direktorice UMHCG izabrana u aprilu 2019, na petogodišnji mandat koji je započeo 1. maja 2019. Prethodno, od 29. avgusta 2011. do 30. septembra 2017. Marina je prvi put bila izvršna direktorica UMHCG. Podnijela je ostavku na mjesto izvršne direktorice u avgustu 2017. zbog izbora na funkciju. Bila je državna sekretarka Ministarstva evropskih poslova u Vladi Crne Gore od 31. avgusta 2017. do 1. marta 2018. Za vrijeme mandata koordinirala je izradom brojnih strateških dokumenata ministarstva i onih koje usvaja Vlada u procesu pregovora s EU. Bila je predsjedavajuća Konsultativnog tijela za sprovođenje Strategije informisanja javnosti o pregovorima CG s EU, predsjedavala je sjednicama Komisije za evropske integracije i dr. Učestvovala je na raznim seminarima i

edukacijama iz oblasti: ljudskih prava, zaštite od diskriminacije, vladavine prava, upravljanja i rukovođenja, komunikaciji u procesu pregovora s EU, planiranja i pisanja projekata za EU fondove, finansiranja NVO iz javnih fondova, istraživanja, vođenje kampanje javnog zastupanja i lobiranja i svih pojedinačnih tema iz oblasti invaliditeta. Učestvovala je u izradi i pisanju: izvještaja o ljudskim pravima osoba s invaliditetom za Crnu Goru 2010, 2011, 2012. i 2013, autorka ili koautorka je i brojnih drugih istraživanja, izvještaja i publikacija. Kao najvažnije, izdvaja pripremu Alternativnog izvještaja o sprovođenju Konvenciju UN o pravima osoba s invaliditetom u Crnoj Gori i njegovog predstavljanja članovima Komiteta u Ženevi (Švajcarska), u avgustu 2017. Trenutno je članica Radne grupe za izradu Akcionog plana za sprovođenje preporuka Komiteta UN o pravima osoba s invaliditetom, Savjeta za transparentnost Ministarstva unutrašnjih poslova. Članica je i Zajedničkog konsultativnog odbora (ZKO) između Crne Gore i Evropskog ekonomskog i socijalnog komiteta (EESK).

Trenerica je na temu ljudskih prava osoba s invaliditetom, zabrane diskriminacije, inkluzivnog obrazovanja, modela pristupa invaliditetu, društvenih stavova i odnosa medija prema invaliditetu, izjednačavanja mogućnosti i brojnih drugih. Uključena je u edukacijama osoba s invaliditetom, nastavnog kadra, zaposlenih u državnoj upravi, advokata, sudija, predstavnika političkih partija, učenika, srednjoškolaca i studenata i brojnih drugih ciljnih grupa koje rade s OSI ili su na pozicijama pripreme i/ li primjene zakona i politika. Bila je članica različitih Vladinih radnih grupa i tijela. Pored toga, trenerica je Uprave za kadrove na teme finansiranja NVO iz javnih fondova i standarda javnog konsultovanja.

Koordinatorka je portala osoba s invaliditetom – Disabilityinfo.me koji je pokrenulo i uređuje UMHCG. Urednica je i časopisa DisabilityINFO.

LITERATURA I REFERENCE:

- Konvencija Ujedinjenih nacija o pravima osoba sa invaliditetom (Zakon o ratifikaciji Konvencije Ujedinjenih nacija o pravima lica sa invaliditetom sa opcionim protokolom „Sl. list CG“ br. 02/2009);
- Opšti komentar Komiteta UN br. 2 o pravu na pristupačnost (2014) (Korišćena verzija prevoda u izdanju UMHCG 2020);
- Zakon o vazdušnom saobraćaju („Sl. list CG“, br. 30/2012, 30/2017 i 82/2020);
- Zakon o obligacionim odnosima i osnovama svojinsko-pravnih odnosa u vazdušnom saobraćaju („Sl. list CG“, br. 18/2011, 46/2014 i 43/2018);
- Zakon o željeznici („Sl. list CG“, br. 27/2013 i 43/2013);
- Zakon o bezbjednosti, organizaciji i efikasnosti željezničkog prevoza („Sl. list CG“, br. 1/2014 i 6/2014);
- Zakon o ugovornim odnosima u željezničkom saobraćaju („Sl. list CG“, br. 41/2010);
- Pravilnik o tehničkim specifikacijama interoperabilnosti koje se odnose na pristupačnost željezničkog sistema osobama sa invaliditetom i osobama sa smanjenom pokretljivošću („Sl. list CG“, br. 45/2020);
- Zakon o pravima putnika u pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi („Sl. list CG“, br. 19/78, 8/79, 19/87, 22/90, 13/91. 62/2013);
- Zakon o sigurnosti pomorske plovidbe („Sl. list CG“, br. 62/2013, 6/2014, 47/2015, 71/2017, 34/2019 i 77/2020);
- Zakon o bezbjednosti saobraćaja na putevima („Sl. list CG“, br. br. 33/2012, 58/2014, 14/2017 - Odluka US CG i 66/2019);
- Zakon o prevozu u drumskom saobraćaju („Sl. list CG“, br. 71/2017 i 67/2019);
- Pravilnik o bližim uslovima i načinu prilagođavanja objekata za pristup i kretanje lica smanjene pokretljivosti i lica sa invaliditetom („Sl. list CG“, br. 48/2013 i 44/2015);
- Zakon o putevima („Sl. list CG“, br. 82/2020);
- Zakon o ugovorima o prevozu u drumskom saobraćaju (“Sl. list CG”, br. 53/2009 i 36/2013);
- Odluka o linijskom gradskom i prigradskom prevozu putnika na teritoriji Glavnog grada („Sl. list CG - Opštinski propisi“, br. 29/2020);
- Carinski zakon („Sl. list RCG“, br. [7/2002](#), [38/2002](#), [72/2002](#), [21/2003](#), [29/2005](#), [66/2006](#) i u „Sl. listu CG“, br. [21/2008](#) i [62/2013](#));
- Uredba o uslovima i postupku za ostvarivanje prava na oslobođenje od plaćanja carine („Sl. list CG“, br. [20/2015](#) i [9/2018](#));
- Zakon o porezu na dodatu vrijednost („Sl. list RCG“, br. [65/2001](#), [12/2002](#), [38/2002](#), [72/2002](#), [21/2003](#), [76/2005](#), [4/2006](#) i „Sl. list CG“, br. [16/2007](#), [40/2011](#) - drugi zakon, [29/2013](#), [9/2015](#) (čl. 9. nije u prečišćenom tekstu), [53/2016](#), [1/2017](#), [50/2017](#), [46/2019](#) - drugi zakon, [73/2019](#) - drugi zakon, [80/2020](#) i [8/2021](#) - drugi zakon);
- Zakon o ugovorima o prevozu u drumskom saobraćaju („Sl. list CG“, br. [53/2009](#) i [36/2013](#));

- Zakon o međunarodnom prevozu u drumskom saobraćaju („Sl. list SRJ”, br. [60/98](#), [5/99](#), [44/99](#), [74/99](#), [4/2000](#), vidi: [čl. 64.](#) Ustavne povelje - SL SCG, 1/2003. „Službeni glasnik RS”, br. [101/2005](#) - drugi zakon, [101/2005](#) - drugi zakon i [18/2010](#) (čl. [27](#) i [28](#). nisu u prečišćenom tekstu). Prestao da važi u RCG - vidi: [čl. 118.](#) Zakona - RCG, 45/2005. Prestaje da važi 12.2.2017. godine, osim odredaba o prevozu putnika u drumskom saobraćaju i pružanju staničnih usluga i kaznenih odredaba koje se odnose na prevoz putnika u drumskom saobraćaju i pružanje staničnih usluga - vidi: [čl. 65.](#) Zakona - RS, 68/2015 i odredaba kojima se uređuje prevoz stvari u drumskom saobraćaju i kaznenih odredaba koje se odnose na prevoz stvari u drumskom saobraćaju - vidi: [čl. 181.](#) Zakona - RS, 68/2015);
- Pravilnik o posebnim uslovima za vozila kojima se obavlja javni prevoz u drumskom saobraćaju i prevoz za sopstvene potrebe („Sl. list CG”, br. 12/2021);
- Pravilnik o saobraćajnoj signalizaciji („Sl. list CG”, br. 32/2014);
- Pravilnik o označavanju mjesta za parkiranje vozila lica sa invaliditetom i izgledu znaka pristupačnosti kojima se obilježavaju vozila lica sa invaliditetom („Sl. list CG”, br. 79/2016);
- Pravilnik o bližim uslovima koje treba da ispunjava auto škola u pogledu prostora, nastavnih sredstava, vozila i kadra („Sl. list CG”, br. 30/2015);
- Pravila o opštim uslovima prijema i otpreme autobusa i putnika na autobuskom stanicama („Sl. list CG”, br. 19/2019).

