



## **Ravnopravnost u saobraćaju – Aktivniji i dostojanstveniji život lica sa invaliditetom**

- Studija -

Podgorica, oktobar 2020. godine



Studija je izrađena u okviru projekta „Ravnopravnost u saobraćaju – Aktivniji i dostojanstveniji život lica sa invaliditetom“ koji je finansiran od strane Ministarstva za ljudska i manjinska prava Crne Gore sredstvima za 2019. godinu. Mišljenja, nalazi, zaključci i preporuke u ovoj Studiji predstavljaju stavove autora i ne odražavaju neophodno i zvanične stavove donatora.

## Izdavači

### *NVO „Sjeverna Zemlja“*

Tel/fax: +382 (0)68 339 822  
e-mail: sjeverna.zemlja@gmail.com  
veb-sajt: www.sjevernazemlja.me

### *NVO „Ekvivalent“*

Tel/fax: +382 (0)69 385 977  
e-mail: nvoekvivalent@gmail.com  
veb-sajt: www.nvoekvivalent.me

### **Za izdavača:**

Marinko Barjaktarović

### **Autorka:**

Miroslava-Mima Ivanović

### **Saradnica:**

Marica Stijepović

# SADRŽAJ

|   |    |
|---|----|
| <b>PREDGOVOR</b> .....  | 7  |
| <b>I UVOD</b> .....   | 9  |
| <b>1.1. POJAM PRISTUPAČNOSTI</b> .....  | 9  |
| <b>II KONVENCIJA UN-A O PRAVIMA OSI</b> .....   | 10 |
| <b>III PRAVNI OKVIR CRNE GORE</b> .....   | 14 |
| <b>3.1. ZABRANA DISKRIMINACIJE PO OSNOVU INVALIDITETA U OBLASTI SAOBRAĆAJA</b> .....  | 14 |
| <i>3.1.1. Zakon o zabrani diskriminacije</i> .....  | 14 |
| <i>3.1.2. Zakon o zabrani diskriminacije lica sa invaliditetom</i> .....  | 16 |
| <b>3.1.2.1. Diskriminacija po osnovu invaliditeta u pristupu objektima i površinama saobraćajne infrastrukture</b> .....    | 17 |
| <b>3.1.2.2. Diskriminacija po osnovu invaliditeta u pristupu informacijama i komunikacijama u vezi sa saobraćajem</b> ..... | 19 |
| <b>3.1.2.3. Diskriminacija po osnovu invaliditeta u pristupu javnom prevozu</b> .....                                       | 20 |
| <b>3.1.2.4. Diskriminacija po osnovu invaliditeta u oblasti pružanja javnih i privatnih dobara i usluga</b> .....           | 22 |
| <b>3.2. PRAVA OSI ZAGARANTOVANA PROPISIMA IZ OBLASTI SAOBRAĆAJA</b> .....   | 23 |
| <i>3.2.1. Zakon o bezbjednosti saobraćaja na putevima</i> .....   | 23 |
| <i>3.2.2. Zakon o prevozu u drumskom saobraćaju</i> .....   | 24 |
| <i>3.2.3. Zakon o ugovornim odnosima u željezničkom saobraćaju</i> .....  | 24 |
| <i>3.2.4. Zakon o obligacionim odnosima i osnovama svojinsko-pravnih odnosa u vazdušnom saobraćaju</i> .....                | 25 |
| <i>3.2.5. Zakon o sigurnosti pomorske plovidbe</i> .....  | 26 |
| <b>V RAVNOPRAVNOST OSI U SAOBRAĆAJU U PRAKSI</b> .....  | 28 |
| <b>VI ZAKLJUČCI I PREPORUKE</b> .....   | 34 |
| <b>O ORGANIZACIJAMA</b> .....   | 35 |
| <b>O AUTORKI</b> .....  | 37 |
| <b>LITERATURA I REFERENCE:</b> .....  | 39 |

## PREDGOVOR

Osobe s invaliditetom (u daljem tekstu: OSI) su jedna od najdiskriminisanijih i najmarginalizovanijih grupa u Crnoj Gori. Diskriminacija po osnovu invaliditeta je evidentna u svim oblastima života. Međutim, kako se OSI na svakom koraku suočavaju s ogromnim brojem barijera, to **često na mnoge oblike diskriminacije ne ukazuju u dovoljnoj mjeri.**

Jedna od oblasti u kojoj je diskriminacija po osnovu invaliditeta veoma zastupljena, što dovodi do drastičnog kršenja ljudskih prava OSI, je oblast saobraćaja. Međutim, o ovom problemu se ne govori u dovoljnoj mjeri. Ovo upravo zbog toga što i same **OSI i članovi njihovih porodica mnoge oblike diskriminacije u ovoj oblasti smatraju „normalnim“.** Dugogodišnja primjena bio-medicinskog modela i funkcionalnog pristupa invaliditetu u Crnoj Gori je prouzrokovala **neadekvatan pristup društva potrebama i pravima OSI.** Ove osobe su smatrane nesposobnima za ravnopravno učešće u redovnim tokovima života, te su svoje osnovne životne potrebe zadovoljavale u krugu svojih porodica i/ili specijalizovanih institucija zatvorenog tipa. OSI su rijetko kada izlazile iz navedenih okruženja i njihovo kretanje je bilo svedeno na minimum. Zbog toga **godinama nije postojala ni potreba ni svijest da se saobraćajna infrastruktura i prevoz učine pristupačnim ovoj grupaciji.**

Tokom protekle dvije decenije OSI u Crnoj Gori su počele da se uključuju u redovne tokove života. Iako sporo, broj OSI, koji se uključuju u redovno obrazovanje, zapošljavaju se, zasnivaju porodice, uključuju se u politički i javni život, raste tokom godina. Ovo sve dovodi do njihovog većeg kretanja u njihovim lokalnim zajednicama, između različitih područja Crne Gore, ali i šire. Stoga, **OSI postaju učesnici u saobraćaju na različite načine,** npr. kao pješaci, vozači, putnici javnog prevoza. Javlja se **sve veća potreba za korišćenjem različitih vrsta prevoznih sredstava.** Mnoge OSI, zbog prirode svog oštećenja i/ili nedostatka finansijskih sredstava, nisu u prilici da sebi priušte odgovarajuće privatno prevozno sredstvo. Zbog toga su prinuđeni da i u drumskom saobraćaju koriste sredstva javnog prevoza.

Sa druge strane, **saobraćajna infrastruktura i javni prevoz nije pratio trendove uključivanja OSI u crnogorsko društvo, pa je ostao jedna od najnepristupačnijih usluga, koja se pruža opštoj javnosti, za OSI.** Saobraćajna infrastruktura (trotoari, pješački prelazi, raskrsnice, pasarele, mostovi, parkirališta i dr.) nisu prilagođeni potrebi kretanja OSI sa različitim vrstama invaliditeta. Prevozna sredstva i saobraćajni terminali (autobuske i željezničke stanice, aerodromi i luke) su gotovo u potpunosti nepristupačni OSI. Informacije o javnom prevozu nisu dostupne u formatima pristupačnim za OSI. Specifični zahtjevi pojedinih grupa OSI se ne uzimaju u obzir prilikom kreiranja i pružanja usluga javnog prevoza, niti prilikom planiranja i izgradnje saobraćajne infrastrukture. Sve ovo dovodi do situacije da **OSI ne mogu da ostvare svoja prava u drugim oblastima,** jer su spriječene da dođu na određeno mjesto, npr. na fakultet, u zdravstvenu ustanovu, na posao i sl. **Diskriminacija po osnovu invaliditeta u saobraćaju dovodi do toga da svakodnevne aktivnosti OSI iziskuju mnogo više napora, organizacije, vremena, ali i potrebu za pomoć drugih ljudi.**

Svi navedeni problemi postoje već dugi niz godina i gotovo da se ne vidi napredak u smanjenju diskriminacije po osnovu invaliditeta u ovoj oblasti. Razlog ovome je nepostojanje dovoljnog nivoa svijesti donosilaca odluka na različitim nivoima i u privatnom i javnom sektoru o veličini navedenih problema i važnosti njihovog rješavanja. Takođe, ni same OSI ne ističu navedene probleme u mjeri u kojoj bi trebalo. Neznatan je broj i uticaj postupaka za zaštitu od diskriminacije u ovoj oblasti; pravni okvir nije usklađen sa međunarodnim standardima i ne obezbjeđuje zaštitu prava OSI u saobraćaju na adekvatan način; ne postoji dovoljna saradnja i inicijativa različitih subjekata za uklanjanje uzroka diskriminacije po osnovu invaliditeta u ovoj oblasti...

Navedena situacija u ostvarivanju prava OSI u saobraćaju u Crnoj Gori nas je podstakla da, u okviru **partnerskog projekta s NVO „Ekvivalent“ „Ravnopravnost u saobraćaju – Aktivniji i dostojanstveniji život lica sa invaliditetom“**, koji je finansiran od strane **Ministarstva za ljudska i manjinska prava Crne Gore**, sprovedemo analizu pravnog okvira i istraživanje s OSI putem individualnih upitnika u 15 crnogorskih gradova u kojima je učestvovalo 179 OSI. Rezultati pravne analize i istraživanja s OSI su predstavljeni u ovoj Studiji, kao instrumentu za javno zastupanje unapređenja u ovoj oblasti.

## I UVOD

Za ravnopravno učešće OSI u saobraćaju u ulozi pješaka, vozača i putnika je neophodno obezbijediti niz preduslova. Ti preduslovi se prije svega tiču **pristupačnosti saobraćajne infrastrukture, prevoznih sredstava, informacija koje se tiču javnog prevoza, načina na koji se usluge prevoza pružaju**, tj. da li one omogućavaju zadovoljenje specifičnih potreba OSI u konkretnoj situaciji.

Kako bismo temu diskriminacije po osnovu invaliditeta u saobraćaju obradili na potpun način, **neophodno je osvrnuti se na diskriminaciju po osnovu invaliditeta u više oblasti: pristup javnim objektima i površinama (fizičko/izgrađeno okruženje), pristup informacijama i komunikacijama, javni prevoz**. Zbog toga i analiza pravnog okvira obuhvata analizu propisa u navedenim oblastima, dok je istraživanje OSI obuhvatilo diskriminaciju OSI u saobraćaju u njihovim različitim ulogama.

### 1.1. POJAM PRISTUPAČNOSTI

Prije nego što se upustimo u analizu pravnog okvira, neophodno je nešto reći o pristupačnosti, koja je preduslov za ravnopravno učešće OSI u svakoj oblasti, pa i u oblasti saobraćaja.

**Pristupačnost predstavlja mogućnost OSI da se nesmetano kreću i borave u objektima u javnoj upotrebi, na javnim površinama, da nesmetano koriste javne usluge, ravnopravno sa osobama bez invaliditeta**. Pristupačnost predstavlja i dostupnost informacija i komunikacija OSI (pravo da slobodno i nesmetano traže i dobiju informaciju na način i/ili u formatu i/ili primjenom tehnologije koja im odgovara, kao i da imaju pravo da na isti način pruže informaciju i komuniciraju sa drugima).

Kako bi se pristupačnost ostvarila u praksi neophodno je okruženje i usluge planirati, kreirati i obezbjeđivati u skladu sa principom univerzalnog dizajna. **Univerzalni dizajn je dizajn i sastav okruženja tako da mu svi ljudi mogu pristupiti, razumjeti ga i koristiti u najvećoj mogućoj mjeri, bez obzira na njihovu starost, uzrast, sposobnost ili invaliditet**. Okruženje (ili bilo koja zgrada, proizvod ili usluga u tom okruženju) treba da bude dizajnirano da zadovolji potrebe svih ljudi koji žele da ga koriste. Ovo nije poseban zahtjev, niti je u korist samo manjine stanovništva, to je osnovni uslov dobrog dizajna. Ako je okruženje pristupačno, upotrebljivo, pogodno i zadovoljstvo ga je koristiti, svi imaju koristi. Uzimajući u obzir raznolike potrebe i sposobnosti svih, tokom procesa dizajniranja, univerzalni dizajn stvara proizvode, usluge i okruženja koja ispunjavaju potrebe ljudi. Zbog toga je **princip univerzalnog dizajna neophodno uključiti kao standard već u fazi planiranja okruženja, proizvoda i usluga**.

## II KONVENCIJA UN-A O PRAVIMA OSI

Konvencija UN-a je najvažniji međunarodni, pravno obavezujući dokument u oblasti ljudskih prava OSI. **Crna Gora je ovu Konvenciju ratifikovala<sup>1</sup> 2009. godine.** Kako Ustav Crne Gore<sup>2</sup> članom 9 propisuje da ratifikovani međunarodni ugovori postaju sastavni dio crnogorskog pravnog sistema i imaju primat u primjeni u odnosu na domaće zakonodavstvo, kada ono odnose reguliše suprotno međunarodnom ugovoru, to i Konvencija ima primat u primjeni u odnosu na domaće zakonodavstvo u oblastima zaštite od diskriminacije po osnovu invaliditeta i saobraćaja.

Kao što je i za očekivati, jedno od osnovnih načela ovog pravno obavezujućeg dokumenta je i **načelo nediskriminacije** (član 3 stav 1 tačka b). U članu 2 stavu 3 se kaže: *“Diskriminacija po osnovu invalidnosti znači svako pravljenje razlike, isključivanje ili ograničavanje po osnovu invalidnosti čiji cilj ili posljedica jeste ograničavanje ili poništavanje priznanja, uživanja ili sprovođenja svih ljudskih prava i osnovnih sloboda u oblastima politike, ekonomije, socijalnih, kulturnih, građanskih prava i bilo kojoj drugoj oblasti.”* U ovako definisanom pojmu diskriminacije po osnovu invaliditeta se jasno primjećuje da naglasak načela nediskriminacije nije više samo na uskraćivanju i ograničavanju ljudskih prava i sloboda zbog nekog ličnog svojstva (invaliditeta), već na pravljenju razlike, isključivanju i ograničavanju, koja za cilj ili posljedicu imaju ta uskraćivanja i ograničavanja. Dakle, diskriminacija po osnovu invaliditeta **upravo i jeste nesprovođenje mjera koje omogućavaju puno uživanje ljudskih prava i osnovnih sloboda od strane OSI.** Samim tim, *“Posebne mjere neophodne za postizanje i ubrzanje de fakto jednakosti lica sa invaliditetom neće se smatrati diskriminacijom po osnovu invalidnosti shodno odredbama ove Konvencije.”* (član 5 stav 4).

Koliko je pristupačnost važna za primjenu ovog načela i ostvarivanje ljudskih prava osoba s invaliditetom, najbolje govori činjenica da je **jedno od načela Konvencije UN-a o pravima OSI upravo pristupačnost** (član 3 stav 1 tačka f). Ovo znači da se prilikom tumačenja odredbi Konvencije, planiranja, pripreme i sprovođenja drugih normativnih akata i praksi mora posvetiti dužna pažnja pristupačnosti istih svim OSI. Ukoliko se procijeni da određeni propis ili praksa mogu dovesti do diskriminacije po osnovu invaliditeta zbog njegove nepristupačnosti, on se neće smjeti donijeti, tj. uvesti i sprovoditi.

Osim što je u članu 3 stavu 1 tački f pristupačnost propisana kao jedno od načela Konvencije UN-a, u članu 9, **mjere koje se od strane država potpisnica moraju preduzeti za njeno osiguravanje su izdignute na nivo ljudskog prava OSI.** Ovo ljudsko pravo obuhvata obavezu države da **identifikuje i ukloni prepreke i barijere u izgrađenom okruženju, prevozu, informacijama i komunikacijama, kao i drugim uslugama i objektima namijenjenim javnosti, kako u urbanim, tako i u ruralnim sredinama.** Ovdje

---

<sup>1</sup> Zakon o ratifikaciji Konvencije Ujedinjenih Nacija o pravima lica sa invaliditetom sa Opcionim protokolom („Službeni list Crne Gore - Međunarodni ugovori“, br. 2/9 od 27.7.2009. godine);

<sup>2</sup> Ustav Crne Gore („Službeni list Crne Gore“, br. 1/07 od 25.10.2007. godine, 38/13 od 2.8.2013. godine);



se prije svega misli na: “zgrade, puteve, prevoz i druge unutrašnje i spoljne objekte i postrojenja” (član 9 stav 1 tačka a.) i „informacije, komunikacije i druge usluge, uključujući elektronske usluge i službe i servise za slučaj vanrednih situacija“ (član 9 stav 1 tačka b). Osim toga, u stavu 2 ovog člana navode se konkretne obaveze države potpisnice, koje predstavljaju posebne mjere koje moraju biti preduzete u cilju ostvarivanja načela pristupačnosti saobraćaja kao preduslova za samostalan život i puno učešće OSI u svim aspektima života. Ove posebne mjere obuhvataju: “primjenu minimalnih standarda i smjernica za pristupačnost zgrada i usluga otvorenih za javnost, ili namijenjenih javnosti”, “trening i obuku o pitanjima pristupačnosti relevantnim za lica sa invaliditetom svim relevantnim subjektima i akterima”, kao i aktivnosti kako bi “osigurale da privatna lica i preduzetnici koji pružaju usluge i drže objekte otvorene za javnost, ili namijenjene javnosti, uzmu u obzir sve aspekte pristupačnosti za lica sa invaliditetom”, “obezbijedile natpise na Brajevom pismu i u lako čitljivom formatu u zgradama i drugim objektima otvorenim za javnost, ili namijenjenim javnosti”, „obezbijedile druge oblike žive asistencije i posrednika, uključujući vodiče, čitače i prevodioce na gestovni jezik kako bi olakšali pristup zgradama i drugim objektima otvorenim za javnost“, „promovisale druge odgovarajuće oblike asistencije i podrške licima sa invaliditetom kako bi im osigurale pristup informacijama“ i „promovisale pristup za lica sa invaliditetom novim komunikacijskim tehnologijama i sistemima, uključujući internet“.

Mjere i aktivnosti, koje su države potpisnice obavezne da sprovedu kako bi se osigurala primjena načela pristupačnosti informacija, su detaljno istaknute u članu 21 Konvencije. Ove obaveze država potpisnica obuhvataju: „pružanje licima sa invaliditetom informacija namijenjenih opštoj javnosti na blagovremen način i bez dodatnih troškova po lica sa invaliditetom u pristupačnim formatima i tehnologijama primjerenim različitim vrstama invalidnosti“ (član 21 tačka a) i „pozivanje da privatna lica i organizacije koje pružaju usluge opštoj javnosti, uključujući kroz upotrebu interneta, pružaju informacije i usluge u pristupačnim formatima koje lica sa invaliditetom mogu koristiti“ (član 21 tačka c). Kao što se i da zaključiti, **ove obaveze se odnose i na informacije u oblasti saobraćaja, koje su namijenjene opštoj javnosti, a koje pružaju privatni i javni subjekti.**

**Pristupačnost po principima univerzalnog dizajna mora biti pravno obavezujuća za sve objekte i usluge koje su namijenjene javnosti, bez obzira ko je njihov vlasnik ili korisnik, javno ili privatno lice.** Svi objekti i usluge koje su namijenjene opštoj javnosti moraju poštovati principe univerzalnog dizajna kako bi i dio javnosti koju čine OSI mogao pristupiti i koristiti iste. Pored toga, u članu 9 stavu 2 tački e, Konvencija garantuje ljudsko pravo OSI na “druge oblike žive asistencije i posrednika, uključujući vodiče, čitače i prevodioce na gestovni jezik kako bi olakšali pristup zgradama i drugim objektima otvorenim za javnost”, kada primjena principa univerzalnog dizajna ne omogućava potpunu implementaciju načela pristupačnosti.

Međutim, “u slučaju pojedinaca koji imaju rijetka oštećenja koja nijesu uzeta u obzir pri utvrđivanju standarda pristupačnosti, ili koji ne koriste režime, metode ili sredstva koja se nude za postizanje pristupačnosti (npr. ne znaju Brajevo pismo), čak i implementacija

*standarda pristupačnosti može biti nedovoljna da im garantuje pristup*<sup>3</sup>. Zbog kršenja načela nediskriminacije i pristupačnosti u ovim slučajevima **Konvencija UN-a uvodi institut razumnih adaptacija**, koje predstavljaju neophodne i odgovarajuće modifikacije i prilagođavanja, koje ne predstavljaju nesrazmjeran ili neprimjeren teret, a potrebne su u konkretnim slučajevima kako bi se OSI garantovalo uživanje ili ostvarivanje svih ljudskih prava i osnovnih sloboda na jednakim osnovama (član 2 stav 4). „*Obaveza obezbjeđivanja razumnih adaptacija je ex nunc obaveza, što znači da ona nastaje u momentu kada ih pojedinac s invaliditetom zahtijeva u datoj situaciji, npr. na radnom mjestu ili u školi, u cilju uživanja njenih ili njegovih prava na jednakoj osnovi u posebnom slučaju. Ovdje standardi pristupačnosti mogu biti indikatori, ali ne bi trebalo da budu uzeti kao striktni. Razumne adaptacije mogu biti korišćene kao sredstvo za osiguranje pristupačnosti za pojedinca s invaliditetom u određenoj situaciji. Razumne adaptacije nastoje da postignu pravičnost za pojedinca, u smislu da su nediskriminacija i jednakost osigurane, uzimajući u obzir dostojanstvo, autonomiju i izbor pojedinca. Tako, osoba s rijetkim invaliditetom može da traži smještaj koji izlazi izvan okvira svih standarda pristupačnosti.*”<sup>4</sup>. **Za razliku od obaveza obezbjeđivanja pristupačnosti kroz primjenu minimalnih standarda u planiranju i izgradnji fizičkog okruženja, prevoza i informacija i komunikacija, gdje preveliki troškovi nikada ne mogu biti uslov za ukidanje ove obaveze, razumne adaptacije se primjenjuju samo ako ne predstavljaju nesrazmjeran teret za subjekta koji treba da ih obezbijedi, a u odnosu na cilj koji se njima treba postići** (npr. uklanjanje postojećih vrata koja su u skladu sa standardima pristupačnosti na aerodromu i ugradnja širih vrata radi obezbjeđivanja prolaza određenoj osobi, koja koristi elektromotorni krevet za kretanje je razumna adaptacija ukoliko će ta OSI i druge kojima je potrebna ova vrsta adaptacije svojom potrošnjom, odnosno kupovinom karata isplatiti ove troškove). **Nesprovođenje razumnih adaptacija Konvencija u članu 2 stavu 3 prepoznaje kao jedan od najvažnijih oblika diskriminacije po osnovu invaliditeta**<sup>5</sup>, radi čijeg ukidanja države potpisnice imaju obavezu preduzimanja svih neophodnih mjera i koraka (član 5 stav 3)<sup>6</sup>.

U tom smislu u članu 4 – opšte obaveze – propisuje se da će država potpisnica: *“preduzeti sve odgovarajuće mjere, uključujući zakonodavne, radi izmjene ili poništavanja svih zakona, podzakonskih akata, običaja i prakse koji predstavljaju diskriminaciju lica sa invaliditetom”,* kao i *“mjere kako bi uklonili diskriminaciju po osnovu invalidnosti koju vrši bilo koje lice, bilo koja organizacija ili privatni preduzetnik”* (član 4 stav 1 tačka b i e).

**Ukoliko država potpisnica Konvencije ne sprovede sve potrebne mjere na sprovođenju načela pristupačnosti fizičkog okruženja, prevoza i informacija, uključujući i sprovođenje razumnih adaptacija kada je to neophodno, vrši direktnu diskriminaciju**

---

<sup>3</sup> Paragraf 25, Opšti komentar na član 9, Komitet UN za prava OSI, dostupno na: <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/G14/033/13/PDF/G1403313.pdf?OpenElement>;

<sup>4</sup> Paragraf 26, Opšti komentar na član 9, Komitet UN za prava OSI, dostupno na: <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/G14/033/13/PDF/G1403313.pdf?OpenElement>;

<sup>5</sup> Diskriminacija uključuje sve oblike diskriminacije, uključujući uskraćivanje razumnih adaptacija;

<sup>6</sup> Da bi promovisali ravnopravnost i ukinuli diskriminaciju, države potpisnice će preduzeti sve odgovarajuće korake kako bi osigurali pružanje razumnih adaptacija;

**po osnovu invaliditeta** i OSI onemogućava samostalan i dostojanstven život sprječavajući ih da učestvuju u svim aspektima života.

### III PRAVNI OKVIR CRNE GORE

U preambuli Ustava Crne Gore su, između ostalog, kao osnovne vrijednosti javnog poretka proklamovane sloboda i poštovanje ljudskih prava i sloboda. Za primjenu ovih vrijednosti na ostvarivanje i zaštitu jednakosti, ljudskih prava i sloboda OSI je od izuzetnog značaja što se **u članu 68 jemči njihova posebna zaštita**. Ustav članom 8 zabranjuje svaku neposrednu ili posrednu diskriminaciju, po bilo kom osnovu, i propisuje da neće smatrati diskriminacijom propise i uvođenje posebnih mjera, koji su usmjereni na stvaranje uslova za ostvarivanje nacionalne, rodne i ukupne ravnopravnosti i zaštite lica koja su po bilo kom osnovu u nejednakom položaju (stav 1 i 2).

Ustav je u članu 24 zabranio ograničavanje ljudskih prava i sloboda izvan obima dozvoljenog ovim aktom i mjere neophodne za ostvarenje cilja, zbog kojeg je ograničenje uvedeno. **Ograničenja se jedino mogu propisati zakonom i ne smiju se zasnivati na diskriminaciji po bilo kom osnovu** (član 25 stav 2). Pored toga, Ustav ne dozvoljava ukidanje zabrane diskriminacije<sup>7</sup>, što uključuje i **nemogućnost ukidanja zabrane diskriminacije po osnovu invaliditeta u oblasti saobraćaja**.

Ove garancije se dalje razrađuju u mnoštvu zakona, koji uređuju kako zabranu diskriminacije po osnovu invaliditeta, tako i izgradnju objekata, bezbjednost u saobraćaju i javni prevoz. U ovom dijelu će se dati pregled i analiza zakona iz oblasti: zabrane diskriminacije, planiranja prostora i izgradnje objekata, bezbjednosti saobraćaja na putevima, prevoza u drumskom, željezničkom, vazdušnom i pomorskom saobraćaju.

#### 3.1. ZABRANA DISKRIMINACIJE PO OSNOVU INVALIDITETA U OBLASTI SAOBRAĆAJA

##### 3.1.1. Zakon o zabrani diskriminacije

U članu 2 stavu 2, Zakon o zabrani diskriminacije<sup>8</sup> definiše diskriminaciju kao: „*svako pravno ili faktičko pravljenje razlike ili nejednako postupanje, odnosno propuštanje postupanja prema jednom licu, odnosno grupi lica u odnosu na druga lica, kao i isključivanje, ograničavanje ili davanje prvenstva nekom licu u odnosu na druga lica*“, koje se zasniva na nekom od ličnih svojstava lica koja su diskriminisana. U ova lična svojstva, između ostalog, se ubraja i invaliditet. U diskriminaciju, ovaj Zakon ubraja: neposrednu diskriminaciju, posrednu diskriminaciju, ali i i podsticanje, pomaganje, davanje instrukcija, kao i najavljenju namjeru da se određeno lice ili grupa lica diskriminišu. Međutim, diskriminacijom se ne smatra stavljanje u nepovoljniji položaj lica, odnosno grupe lica u odnosu na druga lica u pristupu dobrima i uslugama, ako je pristup dobrima i uslugama namijenjen isključivo ili prvenstveno

<sup>7</sup> Član 25 stav 3 i 4 Ustava Crne Gore (“Službeni list Crne Gore”, br. 1/07 od 25.10.2007, 38/13 od 2.8.2013);

<sup>8</sup> Zakon o zabrani diskriminacije (“Službeni list Crne Gore”, br. 46/10 od 6.8.2010, 40/11 od 8.8.2011, 18/14 od 11.4.2014, 42/17 od 30.6.2017);

pripadnicima jednog pola ili OSI, kad je takvo postupanje objektivno i razumno opravdano legitimnim ciljem, a upotrijebljena sredstva primjerena i nužna za postizanje tog cilja (član 2a stav 1 tačka 4). Takođe, **pristanak lica na diskriminaciju ne oslobađa odgovornosti lice koje vrši diskriminaciju, daje instrukcije ili podstiče na vršenje diskriminacije** (član 6).

Diskriminacija, dakle, **postoji kada se prema određenoj OSI ili grupi OSI, postupa drugačije u odnosu na osobe bez invaliditeta, samo zbog njihovog invaliditeta**, osim u slučajevima kada drugačije postupanje za cilj ima izjednačavanje mogućnosti (startnih pozicija) OSI, koje su zbog svog ličnog svojstva sistemski uskraćivane za jednak položaj u društvu ili nekoj oblasti života. **Neposredna diskriminacija po osnovu invaliditeta je jasno uočljiva**, jer se aktom, radnjom ili nečinjenjem, OSI, u istoj ili sličnoj situaciji, dovode ili su dovedene, odnosno mogu biti dovedene u nejednak položaj u odnosu na osobe bez invaliditeta (npr. fizička nepristupačnost autobuske stanice i/ili autobusa nesumnjivo i lako uočljivo dovodi OSI u nejednak položaj u korišćenju javnog prevoza u odnosu na osobe bez invaliditeta). Sa druge strane, **posredna diskriminacija po osnovu invaliditeta postoji ako prividno neutralna odredba nekog propisa, kriterijum ili praksa dovodi ili bi mogla dovesti OSI u nejednak položaj u odnosu na osobe bez invaliditeta** (npr. opštim uslovima avio-prevoznika se propisuje da svaki putnik mora platiti avionsku kartu, što je naizgled neutralna, nediskriminišuća norma, međutim njenom primjenom se OSI dovode u nepovoljniji položaj, jer moraju platiti avionsku kartu i za sebe i za osobu koja im je pratilac, a bez koje ne mogu putovati). Posredna diskriminacija po osnovu invaliditeta ne postoji ukoliko je određena odredba, kriterijum ili praksa, koja dovodi ili bi mogla dovesti OSI u nejednak položaj u odnosu na osobe bez invaliditeta, objektivno i razumno opravdana zakonitim ciljem, uz upotrebu sredstava koja su primjerena i neophodna za postizanje cilja, odnosno u prihvatljivo srazmjernom odnosu sa ciljem koji se želi postići (npr. odredba koja propisuje psiho-fizičku spremnost kao uslov za obavljanje poziva pilota je neutralna i važi za sve, ali diskriminiše OSI po osnovu invaliditeta; međutim, cilj zbog kojeg se ova diskriminacija vrši je zaštita života i zdravlja putnika u avio-saobraćaju, što je sigurno pretežnije od zapošljavanja OSI na ovom radnom mjestu).

Zakon o zabrani diskriminacije, između ostalog, definiše zabranu diskriminacije i **u dvije oblasti, koje su od značaja za zabranu diskriminacije po osnovu invaliditeta u oblasti saobraćaja i to: diskriminacija u korišćenju objekata i površina u javnoj upotrebi i diskriminacija u pristupu dobrima, uslugama u javnom i privatnom sektoru i robi** (član 10 i 11). U članu 18 se **zabranjuje i diskriminacija OSI**. U članu 10 se opštom odredbom diskriminacijom definiše: „*ograničavanje ili onemogućavanje korišćenja objekata i površina u javnoj upotrebi licu ili grupi lica*“ i ističe se da: „*pravo na korišćenje objekata i površina u javnoj upotrebi može biti ograničeno samo u skladu sa zakonom*“. Član 11 detaljnije propisuje šta sve spada u diskriminaciju u pristupu dobrima, uslugama u javnom i privatnom sektoru i robi: „*otežavanje ili onemogućavanje pristupa dobrima, uslugama u javnom i privatnom sektoru i robi*“; „*odbijanje pristupa dobrima, uslugama u javnom i privatnom sektoru i robi*“; „*postavljanje uslova prilikom pristupa dobrima, uslugama u javnom i privatnom sektoru i robi, koji se ne traže od drugih lica ili grupe lica*“ i „*namjerno kašnjenje ili odlaganje pristupa dobrima, uslugama u javnom i privatnom sektoru i robi, iako je lice ili grupa lica zatražila i*

*ispunila uslove za blagovremeni pristup tim dobrima, uslugama i robi, prije drugih lica ili grupe lica*“. Koliko je diskriminacija po osnovu invaliditeta u korišćenju objekata i površina u javnoj upotrebi izražena, dovoljno govori činjenica da je prvi stav člana 18 ovog Zakona, a koji je posvećen zabrani diskriminacije OSI, posvećen upravo ovoj problematici. U njemu se kaže: „*nedostupnost prilaza objektima i površinama u javnoj upotrebi licima smanjene pokretljivosti i licima sa invaliditetom, odnosno onemogućavanje, ograničavanje ili otežavanje korišćenja navedenih objekata, na način koji nije nesrazmjeran teret za pravno ili fizičko lice koje je dužno da to omogući, smatra se diskriminacijom*“. U stavu 2 se, takođe, ističe da: „*diskriminacija lica sa invaliditetom postoji i u slučaju kad nijesu preduzete posebne mjere za otklanjanje ograničenja, odnosno nejednakog položaja u kojem se ta lica nalaze*“. Ova odredba obuhvata sve ostale oblasti u kojima OSI trpe diskriminaciju po osnovu invaliditeta, uključujući i diskriminaciju u pristupu dobrima, uslugama u javnom i privatnom sektoru i robi.

### **3.1.2. Zakon o zabrani diskriminacije lica sa invaliditetom**

Zakon o zabrani diskriminacije lica sa invaliditetom<sup>9</sup> je *lex specialis* Zakona o zabrani diskriminacije, te on sve norme ovog Zakona detaljnije propisuje i primjenjuje na diskriminaciju po osnovu invaliditeta. U članu 2 stavu 2 ovaj Zakon daje definiciju OSI, kojom se propisuje da: „*lice sa invaliditetom je lice koje ima dugoročno fizičko, mentalno, intelektualno ili senzorno oštećenje, koja u sadejstvu sa različitim barijerama mogu otežati puno i efektivno učešće tog lica u društvu na osnovu jednakosti sa drugima*“. U članu 4 stavu 1 se daje definicija diskriminacije po osnovu invaliditeta: „*Diskriminacija po osnovu invaliditeta je svako pravno ili faktičko, neposredno ili posredno, namjerno ili nenamjerno pravljenje razlike ili nejednako postupanje, odnosno propuštanje postupanja prema jednom licu, odnosno grupi lica sa invaliditetom u odnosu na druga lica, kao i isključivanje, ograničavanje ili davanje prvenstva nekom licu u odnosu na lice sa invaliditetom, zbog kojeg se licu sa invaliditetom otežava ili negira priznavanje, uživanje ili ostvarivanje ljudskih prava i sloboda u političkom, obrazovnom, ekonomskom, socijalnom, kulturnom, sportskom, građanskom i drugim oblastima javnog i privatnog života*“. Kao i Zakon o zabrani diskriminacije, i ovaj Zakon propisuje da je diskriminacija po osnovu invaliditeta i „*pozivanje, pomaganje, podsticanje ili podstrekavanje, davanje instrukcija, uznemiravanje, kao i najavljena mogućnost da određeno lice ili grupa lica sa invaliditetom budu izloženi diskriminaciji*“ (član 4 stav 2), kao i da pristanak OSI na diskriminaciju po osnovu invaliditeta ne oslobađa odgovornosti diskriminatora (član 4 stav 4).

**Definicija diskriminacije po osnovu invaliditeta ističe da radnja diskriminacije može biti i namjerno i nenamjerno učinjena i da ista mora za posljedicu imati otežavanje ili negiranje priznavanja, uživanja ili ostvarivanja ljudskih prava i sloboda OSI.** Dakle, sva ona različita postupanja prema OSI zbog njihovog invaliditeta, koja ne ugrožavaju priznavanje, uživanje ili ostvarivanje njihovih ljudskih prava i sloboda, nisu diskriminacija po osnovu invaliditeta. Zbog toga se u članu 4 stavu 3 navodi: „*Ne smatraju se diskriminacijom po osnovu invaliditeta propisi i uvođenje posebnih mjera koji su usmjereni na stvaranje uslova*

---

<sup>9</sup> Zakon o zabrani diskriminacije lica sa invaliditetom ("Službeni list Crne Gore", br. 35/15 od 7.7.2015, 44/15 od 7.8.2015);

za jednako priznavanje, uživanje i ostvarivanje ljudskih prava i sloboda i postizanje stvarne ravnopravnosti lica sa invaliditetom sa drugim licima, kao i unapređenje poštovanja njihovog urođenog dostojanstva, ukoliko su ti propisi, odnosno uvođenje posebnih mjera objektivno opravdani zakonitim ciljem, uz upotrebu sredstava koja su primjerena i neophodna.”. Ove propise i posebne mjere su dužni da donose, odnosno uvode i sprovedu organi svih javnih vlasti i javna preduzeća, kao i privatni sektor, u okviru svojih nadležnosti i ovlašćenja (član 5 stav 1). Propisi i posebne mjere se, između ostalih, sprovedu i u oblasti saobraćaja (član 5 stav 2).

Oblasti u kojima Zakon o zabrani diskriminacije lica sa invaliditetom zabranjuje diskriminaciju po osnovu invaliditeta, a koje su od značaja za ostvarivanje principa nediskriminacije OSI u saobraćaju su: diskriminacija u pristupu objektima i površinama u javnoj upotrebi (član 11), diskriminacija u pristupu informacijama i komunikacijama (član 12), diskriminacija u pristupu javnom prevozu (član 13) i diskriminacija u oblasti pružanja javnih i privatnih dobara i usluga (član 14).

### ***3.1.2.1. Diskriminacija po osnovu invaliditeta u pristupu objektima i površinama saobraćajne infrastrukture***

U članu 8 se daju definicije objekata u javnoj upotrebi, prostora i površina javne namjene i mobilijara za OSI. U **objekte u javnoj upotrebi** se ubrajaju i: aerodromske, željezničke i autobuske zgrade, pristaništa i drugi objekti saobraćajne infrastrukture, koje koriste građani (član 8 tačka 1), dok su **prostori i površine javne namjene**: pješački trg, ulica, staza u parku, dječjem igralištu i na šetalištu; pješački prolaz, pasarela i pješački most; ulični prelaz i sl. (član 8 tačka 2). **Mobilijar za OSI** predstavlja tipski element privremenog karaktera, označen specijalnom oznakom za isključivu upotrebu od strane OSI, u koji spadaju i elementi privremenog montažno-demontažnog karaktera, koji služe za pristup, kretanje i boravak OSI u javnim objektima i javnim površinama (vertikalno podizne platforme, koso podizne platforme, pristupne rampe, oglasni pano sa oznakama na Brajevom pismu, oglasna tabla na Brajevom pismu, taktilne crte) (član 8 tačka 3). Stoga se **sve ono što se definiše kao diskriminacija po osnovu invaliditeta u pristupu objektima i površinama u javnoj upotrebi odnosi i na navedene objekte, površine i mobilijar saobraćajne infrastrukture.**

U članu 11 Zakona o zabrani diskriminacije lica sa invaliditetom se propisuje: „*Neobezbjeđivanje uslova za nesmetan pristup, kretanje, boravak i rad u objektima u javnoj upotrebi i u prostorima i površinama javne namjene licu ili grupi lica sa invaliditetom u skladu sa propisima kojima se propisuje uređenje prostora i izgradnja objekata, smatra se diskriminacijom po osnovu invaliditeta.*“ (stav 1), ali i da se diskriminacijom po osnovu invaliditeta smatra neobezbjeđivanje prilaza za OSI na glavnom ulazu objekta, ukoliko je to tehnički izvodljivo (stav 2). Iz citirane odredbe člana 11 stava 1 se zaključuje da **diskriminacija po osnovu invaliditeta u pristupu objektima i površinama saobraćajne infrastrukture postoji jedino ako istovremeno postoji i kršenje propisa iz oblasti uređenja prostora i izgradnje objekata.** Stoga je neophodno prvo utvrditi da li su ispoštovani standardi

pristupačnosti definisani ovim propisima, pa tek onda primjeniti Zakon o zabrani diskriminacije lica sa invaliditetom.

Članom 71 **Zakona o planiranju prostora i izgradnji objekata**<sup>10</sup> je propisano da: „Izgradnja objekata u javnoj upotrebi vrši se na način kojim se licima smanjene pokretljivosti i licima sa invaliditetom obezbjeđuje nesmetan pristup, kretanje, boravak i rad.” (stav 1). U ove objekte se ubrajaju i saobraćajni terminali (član 71 stav 2). Zakon o uređenju prostora i izgradnji objekata<sup>11</sup>, koji je donijet 2008. godine, je propisao rok od pet godina za prilagođavanje svih objekata u javnoj upotrebi za nesmetan pristup i kretanje OSI<sup>12</sup>. **Ovo je uključivalo i prilagođavanje saobraćajnih terminala**, ali kako ovaj rok nije ispoštovan, novi Zakon o planiranju prostora i izgradnji objekata nije postavljao nove rokove.

Na koji način se odredba člana 71 stava 1 Zakona o planiranju prostora i izgradnji objekata ispunjava u odnosu na pojedinačne vrste objekata i površina u javnoj upotrebi, bliže je propisano Pravilnikom o bližim uslovima i načinu prilagođavanja objekata za pristup i kretanje lica smanjene pokretljivosti i lica sa invaliditetom<sup>13</sup>. **Ovaj Pravilnik detaljno propisuje koje standarde (elemente) pristupačnosti mora da sadrži svaki objekat saobraćajne namjene** uključujući: aerodrome, autobuske i željezničke stanice; autobuska stajališta i željezničke perone; putničke zgrade u trajektnim i brodskim pristaništima; odmorišta uz magistralni i auto – put; javna parkirališta; javne garaže kapaciteta 300 i više vozila i benzinske pumpe (član 46 tačka 9). Takođe, **ovaj Pravilnik propisuje koje standarde (elemente) pristupačnosti moraju ispuniti prostori i površine javne namjene**, u koje ubraja: pješački trg, ulica, staza u parku, dječjem igralištu i na šetalištu; pješački prolaz, pasarela i pješački most i ulični prelaz (član 46 tačka 14).

U članu 11 stavu 3, Zakon o zabrani diskriminacije lica sa invaliditetom, kao diskriminaciju po osnovu invaliditeta u oblasti pristupa objektima i površinama u javnoj upotrebi, prepoznaje i: “*zauzimanje i korišćenje parking mjesta namijenjenih za parkiranje vozila obilježenih znakom pristupačnosti (za lica sa invaliditetom), u smislu zakona kojim se uređuje bezbjednost saobraćaja na putevima, od strane vozača čije vozilo nije obilježeno tim znakom*” (tačka 1) i “*zauzimanje, korišćenje, upotreba i uništavanje mobilijara ili pristupačnih toaleta namijenjenih za lica sa invaliditetom u javnim objektima i na prostorima i površinama javne namjene od strane lica koje nema invaliditet*” (tačka 2). Kao što se vidi, **diskriminacija po osnovu invaliditeta u smislu člana 11 stava 3 tačke 1 postoji jedino ako su istovremeno**

<sup>10</sup> Zakon o planiranju prostora i izgradnji objekata ("Službeni list Crne Gore", br. 64/17 od 6.10.2017, 44/18 od 6.7.2018, 63/18 od 28.9.2018, 11/19 od 19.2.2019, 82/20 od 6.8.2020);

<sup>11</sup> Zakon o uređenju prostora i izgradnji objekata ("Službeni list Crne Gore", br. 51/08 od 22.8.2008, 40/10 od 22.7.2010, 34/11 od 12.7.2011, 40/11 od 8.8.2011, 47/11 od 23.9.2011, 35/13 od 23.7.2013, 39/13 od 7.8.2013, 33/14 od 4.8.2014, 64/17 od 6.10.2017, 11/19 od 19.2.2019);

<sup>12</sup> Član 165 Zakona o uređenju prostora i izgradnji objekata ("Službeni list Crne Gore", br. 51/08 od 22.8.2008, 40/10 od 22.7.2010, 34/11 od 12.7.2011, 40/11 od 8.8.2011, 47/11 od 23.9.2011, 35/13 od 23.7.2013, 39/13 od 7.8.2013, 33/14 od 4.8.2014, 64/17 od 6.10.2017, 11/19 od 19.2.2019);

<sup>13</sup> Pravilnik o bližim uslovima i načinu prilagođavanja objekata za pristup i kretanje lica smanjene pokretljivosti i lica sa invaliditetom ("Službeni list Crne Gore", br. 48/13 od 14.10.2013, 44/15 od 7.8.2015);



**prekršene i odredbe Zakona o bezbjednosti saobraćaja na putevima**<sup>14</sup>. O garancijama prava OSI u saobraćaju, koje pruža ovaj Zakon će biti riječi u posebnom poglavlju, te će se tamo dati i detaljnije objašnjenje ovog oblika diskriminacije po osnovu invaliditeta u saobraćaju<sup>15</sup>. Postojanje diskriminacije po osnovu invaliditeta iz člana 11 stav 3 tačka 2, pak ne zavisi od (ne)poštovanja drugih propisa, već postoji kad god neka osoba bez invaliditeta uzurpira ili uništava mobilijar i/ili toaleta za OSI. Korišćenje pristupačnih parking mjesta, mobilijara i javnih toaleta, za OSI je od egzistencijalnog značaja, te je zato njihovo uzurpiranje i uništavanje od strane osoba bez invaliditeta prepoznato kao diskriminacija po osnovu invaliditeta.

### ***3.1.2.2. Diskriminacija po osnovu invaliditeta u pristupu informacijama i komunikacijama u vezi sa saobraćajem***

Članom 12 Zakona o zabrani diskriminacije lica sa invaliditetom se definiše diskriminacija po osnovu invaliditeta u pristupu informacijama i komunikacijama. U stavu 1 ovog člana se navodi da je diskriminacija po osnovu invaliditeta u ovoj oblasti nesprovođenje propisa, odnosno nepreduzimanje posebnih mjera, koji se odnose na traženje, primanje i širenje informacija namijenjenih javnosti, kao i dostupnost informacija na internetu i u drugim medijima, u pristupačnoj formi OSI, u skladu sa propisima iz oblasti informisanja i elektronskih komunikacija. Kao što se vidi, **da bi ovaj oblik diskriminacije po osnovu invaliditeta postojao, mora postojati i kršenje odredbi propisa iz oblasti informisanja i elektronskih komunikacija**. Međutim, kako i propisi iz oblasti saobraćaja garantuju pravo OSI na pristup informacijama u vezi sa saobraćajem u pristupačnoj formi, to se OSI, osim na Zakon o zabrani diskriminacije lica sa invaliditetom i propise iz oblasti informisanja i elektronske komunikacije, mogu pozivati i na ove propise<sup>16</sup>.

**Zakonom o slobodnom pristupu informacijama**<sup>17</sup> se propisuje obim i način ostvarivanja prava na pristup informacijama u posjedu organa javnih vlasti, što uključuje i javna preduzeća. U članu 23 ovaj Zakon propisuje: *“Licu sa invaliditetom omogućava se pristup informaciji na način i u obliku koji odgovara njegovoj mogućnosti i potrebama.”*. Ovo znači da **OSI imaju pravo na pristup informacijama u vezi sa saobraćajem u formi i na način koji odgovara njihovim potrebama, kada informacije traže na osnovu ovog Zakona**.

Članom 12 stavom 2 Zakona o zabrani diskriminacije lica sa invaliditetom, **osobama s oštećenjem vida i osobama s intelektualnim invaliditetom se garantuje pristup informacijama u objektima i površinama u javnoj upotrebi, na način što se propisuje obaveza postavljanja natpisa na Brajevom pismu i u lako razumljivim formatima**. Ovo je dodatan uslov pristupačnosti objekata i površina saobraćajne infrastrukture za osobe s oštećenjem vida, koji nije definisan propisima iz oblasti uređenja prostora i izgradnji objekata,

---

<sup>14</sup> Zakon o bezbjednosti saobraćaja na putevima ("Službeni list Crne Gore", br. 33/12 od 28.6.2012, 58/14 od 29.12.2014, 14/17 od 3.3.2017, 66/19 od 6.12.2019);

<sup>15</sup> Vidi poglavlje 3.2.1.;

<sup>16</sup> Vidi poglavlje 3.1.2.3.;

<sup>17</sup> Zakon o slobodnom pristupu informacijama ("Službeni list Crne Gore", br. 44/12 od 9.8.2012, 30/17 od 9.5.2017);

ni propisima iz oblasti informisanja i elektronskih komunikacija, kao ni propisima iz oblasti saobraćaja.

### **3.1.2.3. Diskriminacija po osnovu invaliditeta u pristupu javnom prevozu**

Član 13 Zakona o zabrani diskriminacije lica sa invaliditetom zabranjuje diskriminaciju po osnovu invaliditeta u oblasti javnog prevoza, tj. u drumskom, željezničkom, vazdušnom i pomorskom saobraćaju. Sve oblike diskriminacije po osnovu invaliditeta u oblasti javnog prevoza, ovaj Zakon **vezuje za zakone kojima se uređuju obligacioni odnosi i osnovi svojinsko-pravnih odnosa u vazdušnom saobraćaju, prevoz u drumskom saobraćaju, sigurnost pomorske plovidbe, ugovorni odnosi u željezničkom saobraćaju i bezbjednost saobraćaja na putevima.** Stoga je za postojanje diskriminacije po osnovu invaliditeta, u smislu člana 13 ovog Zakona, neophodno da istovremeno postoji i kršenje odredbi zakona iz navedenih oblasti. U tom smislu ćemo ovdje, uz analizu člana 13 ovog Zakona, dati kratak osvrt na odredbe zakona iz oblasti saobraćaja.

U smislu člana 13 ovog Zakona, postoje sljedeći oblici diskriminacije po osnovu invaliditeta u javnom prevozu: *“onemogućavanje, ograničavanje ili otežavanje korišćenja i ulaska u sredstva javnog prevoza, kao i nepreduzimanje i nesprovođenje propisanih mjera za obezbjeđivanje pristupačnosti sredstava javnog prevoza licu ili grupi lica sa invaliditetom”* (tačka 1); *“odbijanje da se preveze lice ili grupa lica sa invaliditetom, pružanje usluge prevoza licu ili grupi lica sa invaliditetom pod drukčijim i nepovoljnijim uslovima od uslova pod kojima se usluga prevoza pruža drugim korisnicima”* (tačka 2) i *“nedostupnost informacija na autobuskim i željezničkim stanicama i stajalištima, aerodromima, lukama i pristaništima pomorske i unutrašnje plovidbe licu ili grupi lica sa invaliditetom”* (tačka 3).

Oblik diskriminacije po osnovu invaliditeta propisan u **članu 13 tački 1 ovog Zakona se može primijeniti samo na slučajeve nepružanja pomoći OSI za ulazak i izlazak iz prevoznih sredstava u željezničkom, vazdušnom i pomorskom saobraćaju, na pristupačnost putničkih, Ro-Ro putničkih i brzih putničkih brodova, i na pristupačnost auto-taksi vozila u opštinama u kojima je lokalna samouprava propisala minimalni broj pristupačnih vozila kao uslov za izdavanje licence auto-taksi prevoznicima.** Ovo iz razloga što samo Zakon o sigurnosti pomorske plovidbe<sup>18</sup> propisuje obaveznu pristupačnost prevoznih sredstava, Zakon o prevozu u drumskom saobraćaju<sup>19</sup> propisuje obavezu lokalnih samouprava da propišu minimalan broj pristupačnih vozila po auto-taksi prevozniku, a ostali zakoni iz oblasti saobraćaja propisuju samo obavezu pružanja pomoći OSI pri ulasku i izlasku iz prevoznih sredstava<sup>20</sup>.

---

<sup>18</sup> Zakon o sigurnosti pomorske plovidbe ("Službeni list CG", br. 62/2013, 6/2014, 47/2015, 71/2017, 34/2019 i 77/2020);

<sup>19</sup> Zakon o prevozu u drumskom saobraćaju ("Službeni list Crne Gore", br. 71/17 od 31.10.2017, 67/19 od 11.12.2019);

<sup>20</sup> Vidi poglavlja 3.2.3. i 3.2.4;

Oblik diskriminacije po osnovu invaliditeta propisan u **članu 13 tački 2 ovog Zakona se može primijeniti u drumskom, željezničkom i pomorskom saobraćaju, ali ne i u slučajevima za koje Zakon o obligacionim odnosima i osnovama svojinsko-pravnih odnosa u vazdušnom saobraćaju<sup>21</sup> dozvoljava odbijanje pružanja usluge vazdušnog prevoza OSI<sup>22</sup>**. Kako zakoni iz oblasti saobraćaja ne propisuju posebne mjere, kojima bi se omogućila ravnopravnost OSI u javnom prevozu, ova odredba Zakona o zabrani diskriminacije lica sa invaliditetom ne nudi zaštitu u mnogim slučajevima u kojima su OSI diskriminisane po osnovu invaliditeta (npr. kada se od OSI traži uvid u njihovu medicinsku dokumentaciju, plaćanje prevoznih karti i za sebe i za pratioca i sl.).

Oblik diskriminacije po osnovu invaliditeta propisan u **članu 13 tački 3 ovog Zakona se može primijeniti u željezničkom, vazdušnom i pomorskom saobraćaju**. Zakon o prevozu u drumskom saobraćaju ne propisuje obavezu pristupačnosti informacija u vezi sa javnim prevozom na autobuskim stanicama i stajalištima. Zakon o ugovornim odnosima u željezničkom saobraćaju<sup>23</sup> u članu 10 stavu 1 i članu 13 stavu 2 tački 4 propisuje da je prevoznik ili naručilac prevoza, odnosno lice koje vrši prodaju karata, obavezno da *“pruža informacije licima sa invaliditetom ili licima sa smanjenom pokretljivošću o pristupu željezničkom prevozu, uslovima za pristup i korišćenje željezničkih voznih sredstava, kao i o drugim sadržajima u vozu”* i da na zahtjev OSI, pruže informacije o *“dostupnosti objekata i prevoznih sredstava prevoznika za lica sa invaliditetom, kao i za lica sa smanjenom pokretljivošću”*. Dodatno, ove i druge informacije u vezi sa željezničkim prevozom se moraju obezbijediti primjereno potrebama lica sa oštećenjima vida ili sluha (član 13 stav 2). Zakon o obligacionim odnosima i osnovama svojinsko-pravnih odnosa u vazdušnom saobraćaju u članu 36c stav 5 propisuje: *“Vazdušni prevoznik ili njegov zastupnik dužan je da na odgovarajući način i na crnogorskom jeziku i jezicima na kojima su dostupne informacije ostalim putnicima, obezbijedi dostupnost sigurnosnih pravila koja se primjenjuju na prevoz lica sa invaliditetom ili lica smanjene pokretljivosti kao i ograničenja koja se odnose na njihov prevoz ili na prevoz pomagala za kretanje zbog veličine vazduhoplova.”*. Dodatno, u članu 36n stav 3 ovog Zakona propisuje se: *“vazdušni prevoznik dužan je da obezbijedi da podaci o letu budu dostupni tim licima”*. Iako se ovim odredbama garantuje pravo OSI na pristup informacijama o uslovima javnog vazdušnog prevoza, **ne garantuje im se pravo da ove informacije moraju biti prilagođene njihovim potrebama, tj. dostupne u pristupačnoj formi i na pristupačan način**. Sa druge strane, mjesta za dolazak OSI člana 36d ovog Zakona *“moraju biti jasno označena, sa osnovnim informacijama o aerodromu u pristupačnom obliku”*. Zakon o sigurnosti pomorske plovidbe propisuje da se na putničkim brodovima, Ro-Ro brodovima i brzim putničkim brodovima moraju *“na vidnim mjestima postaviti informacione oznake, 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”* (član 65 stav 3).

---

<sup>21</sup> Zakon o obligacionim odnosima i osnovama svojinsko-pravnih odnosa u vazdušnom saobraćaju ("Službeni list Crne Gore", br. 18/11 od 1.4.2011, 46/14 od 31.10.2014, 43/18 od 3.7.2018);

<sup>22</sup> Vidi poglavlje 3.2.4;

<sup>23</sup> Zakon o ugovornim odnosima u željezničkom saobraćaju ("Službeni list Crne Gore", br. 41/10 od 23.07.2010);

### **3.1.2.4. Diskriminacija po osnovu invaliditeta u oblasti pružanja javnih i privatnih dobara i usluga**

Članom 14 Zakona o zabrani diskriminacije lica sa invaliditetom se zabranjuje diskriminacija po osnovu invaliditeta u oblasti pružanja javnih i privatnih dobara i usluga. Kako je saobraćaj usluga namijenjena javnosti, to se ovaj član neposredno odnosi i na zabranu diskriminacije po osnovu invaliditeta u saobraćaju. **Za razliku od člana 13, odredbe člana 14 ovog Zakona se ne vezuju za odredbe zakona iz drugih oblasti, te njihova primjena nije uslovljena postojanjem kršenja odredbi drugih propisa.**

Kao diskriminacija po osnovu invaliditeta u ovoj oblasti se prepoznaje: “*odbijanje, onemogućavanje, ograničavanje ili otežavanje pružanja dobara i usluga*”; “*onemogućavanje, ograničavanje ili otežavanje pružanja dobara i usluga nepoštovanjem principa univerzalnog dizajna, osim ako bi pružanje dobra i usluge ugrozilo život ili zdravlje lica sa invaliditetom ili drugog lica*”; “*pružanje dobara i usluga pod drukčijim i nepovoljnijim uslovima od onih pod kojima se dobro i usluga pruža drugim korisnicima, osim ako bi pružanje dobra i usluge ugrozilo život ili zdravlje lica sa invaliditetom ili drugog lica*”; “*namjerno kašnjenje ili odlaganje pružanja dobara i usluga, iako je lice ili grupa lica sa invaliditetom zatražila i ispunila uslove za blagovremeno pružanje dobara i usluga prije drugih lica*” i “*povećanje cijene javnih i privatnih dobara i usluga usljed uvećanih troškova neposredno proisteklih iz pružanja javnih i privatnih dobara i usluga licu ili grupi lica sa invaliditetom*”. Ovdje ćemo dati pregled oblika diskriminacije po osnovu invaliditeta, koji nisu prepoznati članom 13, kojim se zabranjuje diskriminacija po osnovu invaliditeta u oblasti javnog prevoza.

Tačkom 2 člana 14 se obuhvataju **svi oni slučajevi u kojima OSI ne mogu ravnopravno učestvovati u saobraćaju zbog neprimjenjivanja principa univerzalnog dizajna**. Ovi slučajevi uključuju: nepristupačnost prevoznih sredstava u javnom autobuskom prevozu, nepostojanje svjetlosne i/ili vizuelne signalizacije na saobraćajnim terminalima, kojima se najavljuje dolazak ili odlazak prevoznih sredstava (npr. vozova) i sl. Tačka 3 stava 14 štiti OSI od **diskriminacije po osnovu invaliditeta u svim onim slučajevima kada im se, bilo zakonima iz oblasti saobraćaja, bilo opštim uslovima poslovanja prevoznika, nameću drugačiji i nepovoljniji uslovi za korišćenje nego osobama bez invaliditeta**. Ovo uključuje zahtjeve od strane javnih prevoznika prema OSI da ispunjavaju posebne formulare, pruže medicinsku dokumentaciju ili putuju uz pratioca iako im isti nije potreban. Ovo je naročito izraženo u avio-saobraćaju. Dodatno, **OSI često imaju povećane troškove javnog prevoza zbog svog invaliditeta, a koji se ne uzimaju u obzir prilikom kreiranja uslova za korišćenje javnog prevoza**. Tako npr. OSI moraju pokriti pune troškove prevozne karte i za svog pratioca/personalnog asistenta i/ili moraju doplatiti za transport pomagala. Od ovakvih slučajeva diskriminacije po osnovu invaliditeta, OSI su zaštićene tačkom 5 člana 14.

## 3.2. PRAVA OSI ZAGARANTOVANA PROPISIMA IZ OBLASTI SAOBRAĆAJA

### 3.2.1. Zakon o bezbjednosti saobraćaja na putevima

Ovaj Zakon članom 5 garantuje posebnu zaštitu OSI u saobraćaju. Ova je odredba razrađena u nizu pojedinačnih prava OSI garantovanih ovim Zakonom.

Članom 17 stav 3 i članom 18 stav 2 ovog Zakona je izričito istaknuta **obaveza vozača da vozi sa naročitom oprežnošću i da posebnu pažnju obrati na OSI pješake**. Tako npr. u članu 97 stav 5 se ističe obaveza vozača da uvijek zaustavi vozilo i propusti OSI pješaka na pješačkom prelazu. Takođe, **vozačima je zabranjeno da se zaustave ili parkiraju na pješačkoj stazi, odnosno na dijelu trotoara koji je prilagođen za kretanje OSI** (član 60 stav 1 tačka 14). Podsjetimo, ovo je propisano i kao oblik diskriminacije po osnovu invaliditeta Zakonom o zabrani diskriminacije lica sa invaliditetom<sup>24</sup>. Kako bi ih vozači i drugi učesnici u saobraćaju mogli lako uočiti, te ispuniti svoju obavezu posebne pažnje prema njima, u članu 18 stav 1 i članu 75 stav 1 tačka 3 se propisuje obaveza osoba s oštećenjem vida da se kao pješaci uvijek kreću uz pomoć bijelog štapa ili sa psom vodičem, kao i obaveza korisnika invalidskih kolica da noću moraju na kolicima imati uključeno najmanje jedno bijelo ili žuto svijetlo na lijevoj strani, koje mora biti uočljivo sa prednje i zadnje strane, osim kad je ulično osvjjetljenje takvo da je ono dovoljno vidljivo. Pješak koji se kreće uz pomoć invalidskih kolica mora se kretati uz desnu ivicu kolovoza u smjeru kretanja vozila (član 91 stav 7).

Kako bi se OSI sa najmanje 80% invaliditeta, ili OSI sa najmanje 60% oštećenja donjih ekstremiteta, olakšalo kretanje u ulozi pješaka, Zakon propisuje mogućnost da se njihova vozila obilježe znakom pristupačnosti (član 18 stav 3). Ova mogućnost postoji i za vozila organizacija OSI (član 18 stav 4). Znak pristupačnosti izdaje organ lokalne uprave nadležan za oblast saobraćaja (član 18 stav 5). **Znak pristupačnosti omogućava OSI da se parkiraju na pristupačnim parking mjestima posebno namijenjenim za ovu grupu**, što bi bez znaka pristupačnosti bilo zabranjeno (član 60 stav 1 tačka 20). Takođe, **ovaj znak pristupačnosti OSI omogućava da se parkiraju blizu objekata u javnoj upotrebi, koji su im potrebni**, a što bi im bilo zabranjeno bez obilježavanja vozila ovim znakom. Naime, parkiranje vozilima bez znaka pristupačnosti na parking mjestima namijenjenim za OSI i blizu objekata u javnoj upotrebi, gdje nije dozvoljeno parkiranje predstavlja diskriminaciju po osnovu invaliditeta u smislu člana 11 stava 3 tačke 1 Zakona o zabrani diskriminacije lica sa invaliditetom<sup>25</sup>.

U članu 115 stav 7 se propisuje: *“Autobus za prevoz lica u javnom gradskom i prigradskom prevozu putnika mora imati dva do šest sjedišta najbližih ulazu rezervisanih za lica sa invaliditetom.”*

Što se tiče učešća OSI kao vozača u saobraćaju, ovaj Zakon u članu 230 stavu 1 propisuje način pohađanja obuke OSI za vozače: *“Praktična obuka kandidata za vozača lica sa*

---

<sup>24</sup> Vidi poglavlje 3.1.2.1.;

<sup>25</sup> Vidi poglavlje 3.1.2.1.;

*invaliditetom može se obavljati na vozilu proizvedenom ili prepravljenom u skladu sa njegovim potrebama.“. Ova norma, iako ističe mogućnost OSI da polažu na vozilima koja su prilagođena njihovim potrebama, ne propisuje obavezu auto-škola da imaju ova vozila. Stoga, OSI nije zabranjeno korišćenje prilagođenih vozila, ali njihovu upotrebu u obuci, oni sami moraju da obezbijede. Ovo praktično znači postojanje diskriminacije po osnovu invaliditeta u pohađanju obuke za vozače. Pri uvozu vozila koje je po svojim konstrukcionim karakteristikama posebno prilagođeno za OSI, postoji mogućnost da se OSI oslobode utvrđivanja i provjere usklađenosti konstrukcionih i bezbjednosnih karakteristika vozila (homologacije), ukoliko podnesu zahtjev ministarstvu nadležnom za poslove saobraćaja (član 245 stav 4 tačka 4).*

### ***3.2.2. Zakon o prevozu u drumskom saobraćaju***

Ovaj Zakon **ne propisuje obavezu pristupačnosti prevoznih sredstava za OSI, koja se koriste u javnom drumskom saobraćaju.** On u članu 87 stavu 18 samo propisuje obavezu lokalnih samouprava da, prilikom propisivanja bližih uslova za izdavanje licence za auto-taksi prevoz, propišu i minimalni broj auto-taksi vozila, koja moraju biti pristupačna za OSI. Međutim, ukoliko lokalne samouprave ne ispune ovu zakonsku obavezu ne prijete im nikakva sankcija propisana ovim Zakonom.

Učešće OSI u drumskom saobraćaju se pominje u smislu posebnog linijskog prevoza, koji je između ostalog namijenjen za prevoz ove grupe (član 58 stav 2 tačka 3). Osim definicije, u ovom smislu se ne garantuju nikakva prava OSI.

**Jedan od uslova za izdavanje licence za autobuske stanice je i ispunjavanje uslova za nesmetan pristup, kretanje, boravak i rad OSI, u smislu propisa iz oblasti planiranja prostora i izgradnje objekata** (član 95 stav 4). Ukoliko ovi uslovi nisu ispunjeni, licenca za autobusku stanicu se ne može izdati, ili ako je izdata, može se ukinuti (član 99 stav 1 alineja 1).

### ***3.2.3. Zakon o ugovornim odnosima u željezničkom saobraćaju***

Ovaj Zakon definiše pojam OSI u članu 5 tački 20 i to na sljedeći način: *“Lice sa invaliditetom ili lice sa smanjenom pokretljivošću je lice čija je pokretljivost pri upotrebi prevoza smanjena zbog neke fizičke nesposobnosti (senzorske ili lokomotorne, stalne ili privremene), intelektualne nesposobnosti ili oštećenja ili bilo kojeg drugog uzroka nesposobnosti ili zbog starosti, a čija situacija zahtijeva odgovarajuću pažnju i prilagođavanje usluge prevoza njegovim posebnim potrebama.”.* Iz citirane definicije se jasno vidi da se **akcent stavlja na “nedostatke” OSI i da se u njima vidi problem koji onemogućava njihovo ravnopravno učešće u željezničkom saobraćaju.** Zbog toga, ne čudi činjenica da se na pristupačnost željezničkih prevoznih sredstava i saobraćajnih terminala u ovom Zakonu ne gleda iz ugla obaveze, već isključivo pomoći OSI da koriste nepristupačne usluge željezničkog prevoza. U tom smislu se u članu 10 stavu 2 propisuje da su prevoznik i upravljač infrastrukture dužni da OSI, bez naknade, obezbijede potrebnu pomoć radi pristupa i korišćenja željezničkih

voznih sredstava, dok se u stavu 3 propisuje: “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.”. Kako se ovim Zakonom ne propisuju nikakve kaznene odredbe, to OSI zaštitu citiranih prava, ukoliko se prekrše, mogu jedino tražiti pokretanjem postupaka pred nadležnim institucijama (redovnim sudovima).

### **3.2.4. Zakon o obligacionim odnosima i osnovama svojinsko-pravnih odnosa u vazдушnom saobraćaju**

U članu 2 tački 9 ovaj Zakon daje definiciju OSI: “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”. Iz citirane definicije se vidi da se **akcenat stavlja na invalidnost OSI i da se u njoj vidi problem i “posebna potreba”, kojoj se u vazдушnom saobraćaju treba izaći u susret.** Zbog toga, ne čudi činjenica da se prioritet u odnosu na pristupačnost avio-prevoznih sredstava i aerodroma daje pomoći OSI da koriste usluge avio-saobraćaja.

Cijelo jedno poglavlje ovog Zakona (6. Prava lica sa invaliditetom ili lica smanjene pokretljivosti) je upravo posvećeno regulisanju detaljnih procedura organizacije i pružanja pomoći na aerodromima u Crnoj Gori za njihov ukrcaj/iskrcaj i tranzit.

Ovaj Zakon **ne propisuje obavezu pristupačnosti prevoznih sredstava u vazдушnom saobraćaju**, već čak stvara mogućnost odbijanja prihvata rezervacije ili ukrcaja zbog invaliditeta ili smanjene pokretljivosti OSI “ako veličina vazduhoplova ili njegovih vrata fizički onemogućava ukrcaj ili prevoz lica sa invaliditetom ili lica smanjene pokretljivosti” (član 36c stav 1 tačka 2). **Ovo je neposredna diskriminacija po osnovu invaliditeta u oblasti vazdušnog saobraćaja, koju sam Zakon propisuje.** Doduše, Zakon u ovom slučaju propisuje obavezu vazdušnog prevoznika, njegovog zastupnika ili organizatora putovanja “da uloži napor i da licu sa invaliditetom ili licu smanjene pokretljivosti predloži drugu prihvatljivu mogućnost prevoza” (član 36c stav 2). Takođe, u istom članu se propisuje pravo vazdušnog prevoznika, njegovog zastupnika ili organizatora putovanja da zahtjeva “da lice sa invaliditetom ili lice smanjene pokretljivosti prati drugo lice koje je sposobno da mu pruži potrebnu pomoć” (član 36c stav 4). Međutim, u ovom slučaju se **ne propisuje obaveza vazdušnog prevoznika, njegovog zastupnika ili organizatora putovanja da pokriju troškove prevoza pratioca OSI, kojeg zahtjevaju, čime se OSI u ovim situacijama stavljaju u dvostruko nepovoljniji položaj u odnosu na osobe bez invaliditeta.** Naime, OSI u ovim situacijama moraju da putuju sa pratiocem, čak i kada ga one lično ne trebaju, a dodatno moraju da plate cijenu prevozne karte i za sebe i za pratioca.

Ovaj Zakon propisuje pružanje pomoći OSI od strane menadžmenta aerodroma i domaćeg avio-prevoznika. Pomoć OSI od strane menadžmenta aerodroma počinje od mjesta

dolaska i odlaska, na kojima OSI mogu lako da najave dolazak na aerodrom i zahtijevaju pomoć (član 36d), protežu se preko pulta za prijavu putnika na let, kontrolu za izlazak i ulazak u državu, carinsku kontrolu i bezbjedonosni pregled, ukrcavanje i iskrcavanje iz vazduhoplova pomoću lifta, invalidskih kolica, od vrata vazduhoplova do svog sjedišta i suprotno, odlaganje i preuzimanje prtljaga iz vazduhoplova i od prostora za preuzimanje prtljaga do određenog mjesta, na povezanim letovima u tranzitu i pristupanje toaletnom prostoru po potrebi (član 36m stav 1). *“Pružena pomoć, što je više moguće, mora da bude prilagođena posebnim potrebama svakog pojedinačnog putnika.”* (član 36f tačka 8).

Vazdušni prevoznik je dužan da osobi s oštećenjem vida omogući boravak sa psom vodičem u kabini, a OSI sa fizičkim invaliditetom imaju pravo pored medicinske opreme, na prevoz najviše dva pomagala za kretanje bez dodatne naknade (član 36n stav 1 i 2). Takođe, *“Vazdušni prevoznik na zahtjev lica sa invaliditetom ili lica smanjene pokretljivosti, dužan je da preduzme potrebne mjere koje se odnose na razmještaj sjedišta, radi prilagođavanja potreba tih lica, vodeći računa o sigurnosnim zahtjevima i raspoloživosti.”* (član 36n stav 4). Takođe je dužan da OSI omogući pristup toaletnom prostoru (član 36n stav 5).

Svi navedenovi vidovi pomoći OSI se moraju pružiti ukoliko je OSI najavila svoju potrebu za pomoć najmanje 48 sati prije leta (član 36f stav 1, član 36m stav 3 i član 36n stav 2).

Za slučaj kršenja prava OSI na javni prevoz u vazdušnom saobraćaju, propisane su novčane kazne za vazdušnog prevoznika, menadžmenta aerodroma i odgovorna lica u njima (član 182a i član 182b).

### ***3.2.5. Zakon o sigurnosti pomorske plovidbe***

Ovaj **Zakon propisuje obavezu pristupačnosti putničkih, Ro-Ro putničkih i brzih putničkih brodova za OSI (član 65), ali i kaznene odredbe za njihovo kršenje (član 199 stav 1 tačka 62, 63, 64 i 65).** Obaveze pristupačnosti ovih prevoznih sredstava obuhvataju: pristup za ulazak, lako i sigurno ukrcavanje i iskrcavanje i pristup između paluba, informacione oznake, vizuelno i verbalno objavljivanje informacija, sistem za alarmiranje, kao i komunikacije i druge prostore na brodu namijenjene putnicima. Međutim, **obaveza pristupačnosti je alternativa pružanju asistencije OSI, te prevoznik ima obavezu da izabere jedno od dvoje navedenog.** Iako pristupačnost prevoznih sredstava u pomorskom saobraćaju nije neisključiva obaveza prevoznika, ona jeste definisana i precizirana ovim Zakonom.



## **IV UPOREDNO-PРАВNA ANALIZA USKLAĐENOSTI ПРАВНОГ ОКВИРА CRNE GORE SA KONVENCIJOM UN-A O ПРАВIMA OSI**

Kako je ustavotvorac propisao da se ratifikovani međunarodni ugovori smatraju sastavnim dijelom crnogorskog pravnog poretka i dao im primat u primjeni u odnosu na domaće zakonodavstvo, to se podrazumijeva da Konvencija UN-a o pravima OSI, isključuje primjenu svih propisa koji nisu usaglašeni s njenim odredbama, a što je većina odredbi prethodno obrađenih zakona. Kao što je prethodno izloženo, zakoni iz oblasti saobraćaja ili ne propisuju posebne mjere za postizanje faktičke ravnopravnosti OSI, ili čak i sami sadrže diskriminatorne norme po osnovu invaliditeta.

**Kako je primjena člana 13 Zakona o zabrani diskriminacije lica sa invaliditetom uslovljena postojanjem kršenja odredbi zakona iz oblasti saobraćaja, to je njegova svrha u smislu zaštite od diskriminacije po osnovu invaliditeta bespredmetna.** OSI se naime, u većini slučajeva diskriminacije po osnovu invaliditeta u oblasti saobraćaja ne mogu pozivati na član 13, već na član 14 ovog Zakona. Ipak, **član 14 Zakona o zabrani diskriminacije lica sa invaliditetom omogućava zaštitu OSI od diskriminacije po osnovu invaliditeta u oblasti saobraćaja u skladu sa standardima ljudskih prava OSI potpisanih Konvencijom UN-a o pravima OSI.**

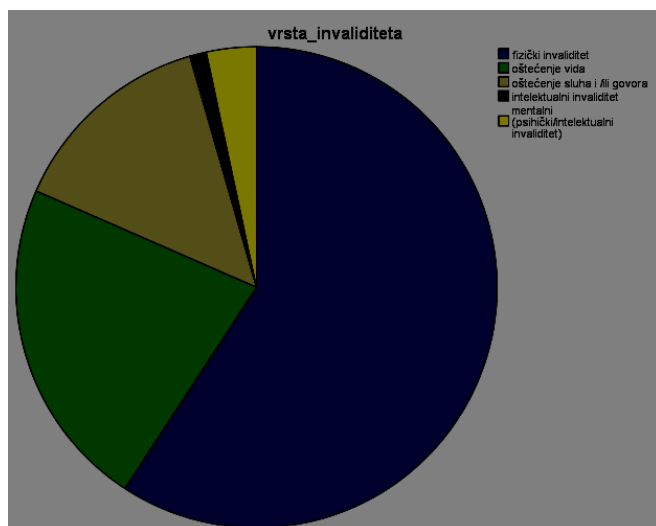
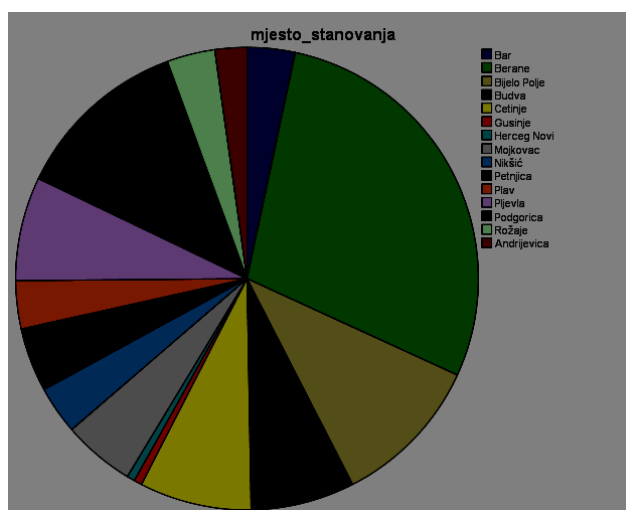
**Nijedan zakon iz oblasti saobraćaja ne propisuje minimalne standarde pristupačnosti za sva prevozna sredstva u javnom saobraćaju, što je u potpunosti u suprotnosti sa standardima Konvencije UN-a.** Pravo OSI na pristup informacijama u pristupačnoj formi po njihovom izboru je garantovana samo Zakonom o ugovornim odnosima u željezničkom saobraćaju. **Princip razumnih adaptacija ne prepoznaje nijedan zakon iz oblasti saobraćaja, kao ni Zakon o zabrani diskriminacije lica sa invaliditetom.** Svi zakoni iz oblasti saobraćaja posredno diskriminišu OSI na način što njihove specifične potrebe u ulozi putnika javnog prevoza i vozača u drumskom saobraćaju ne uzimaju u obzir. Naime, OSI su u neravnopravnom položaju u odnosu na osobe bez invaliditeta u pohađanju obuke za vozače, kao i u pogledu pokrića dodatnih troškova javnog prevoza koji iziskuje njihov invaliditet.

Iz svega navedenog se jasno vidi da **crnogorski pravni okvir u oblasti zaštite od diskriminacije po osnovu invaliditeta u oblasti saobraćaja nije usklađen s odredbama Konvencije UN-a o pravima OSI, nego čak, u većini pojedinačnih prava i obaveza OSI, odnose reguliše suprotno ovom međunarodnom ugovoru.** Shodno tome, odredbe Konvencije UN-a o pravima OSI bi se morale neposredno primjenjivati na oblast saobraćaja, a u skladu sa članom 9 Ustava Crne Gore.

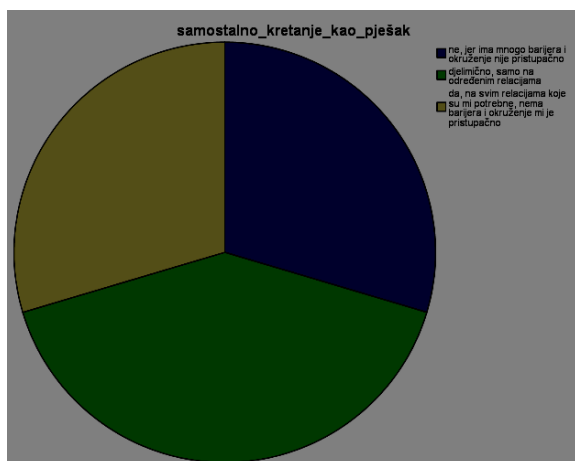
## V RAVNOPRAVNOST OSI U SAOBRAĆAJU U PRAKSI

U okviru ovog projekta sprovedeno je istraživanje s OSI o oblicima diskriminacije po osnovu invaliditeta, koje su iskusile u oblasti saobraćaja. U istraživanju je učestvovalo 179 OSI iz 15 crnogorskih gradova. Istraživanje se sprovodilo putem individualnih upitnika, koje su sprovodili anketari, koji su za to prošli obuku. Sva pitanja su se odnosila na period u posljednjih pet godina, s obzirom da je Zakon o zabrani diskriminacije lica sa invaliditetom upravo na snazi od avgusta 2015. godine.

Ispitanici iz sjevernog regiona su činili 65,4% uzorka, OSI iz centralne regije su činile 23,4% uzorka, dok su OSI iz južne regije činile 11,2% uzorka. Struktura uzorka po polu je bila 58,7% muških ispitanika i 40,8% ispitanica. Ispitanici 18-24 godine su činili 8,4% uzorka, OSI starosti 25-30 godina su činile 16,8% uzorka, OSI starosti 31-45 godina su činile 28,5%, OSI starosti 46-55 godina su činile 26,8% uzorka, OSI starosti 56-67 činile 15,1%, dok je OSI starosti iznad 67 godina bilo 3,9%.

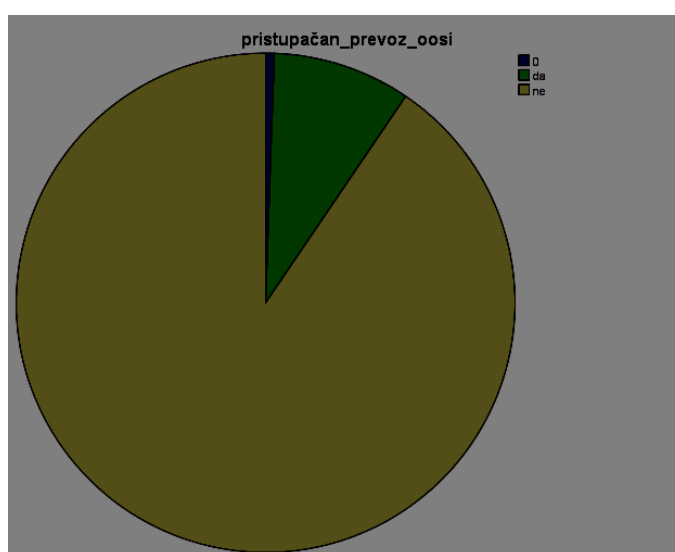


U istraživanju su u najvišem procentu učestvovali OSI sa fizičkim invaliditetom (59,2%), 22,3% OSI je imalo oštećenje vida, 14% oštećenje sluha i/ili govora, 3,4% ispitanika imalo mentalni invaliditet, dok je 1,1% ispitanika imalo intelektualni invaliditet.

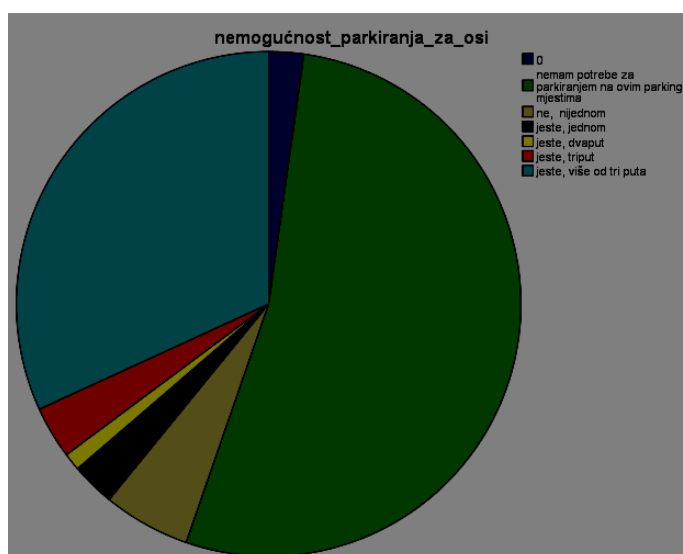


**Čak 70% ispitanika ne može samostalno da se kreće kao pješak u svom gradu.** Naime, na pitanje da li u svom gradu mogu samostalno i nesmetano da se kreću kao pješaci, 29,6% ispitanika je odgovorilo "ne, jer ima mnogo barijera i okruženje nije pristupačno", 40,8% je odgovorilo "djelimično, samo na određenim relacijama", a 29,6% je odgovorilo "da, na svim relacijama koje su mi potrebne".

Ispitanici su koristili sljedeće vidove prevoza u posljednjih pet godina: gradski i prigradski autobuski prevoz (44,1%), međugradski autobuski prevoz (42,5%), međunarodni autobuski prevoz (10,6%), željeznički prevoz (21,8%), taksi prevoz (74,9%), avio prevoz (14,5%), pomorski prevoz (5%), pristupačan prevoz koji pružaju organizacije OSI (8,9%) i prevoz sopstvenim automobilom (38,5%). **Iako su više od polovine ispitanika osobe sa fizičkim invaliditetom, nisu bile u prilici da imaju na raspolaganju pristupačan prevoz koje pružaju organizacije OSI.**



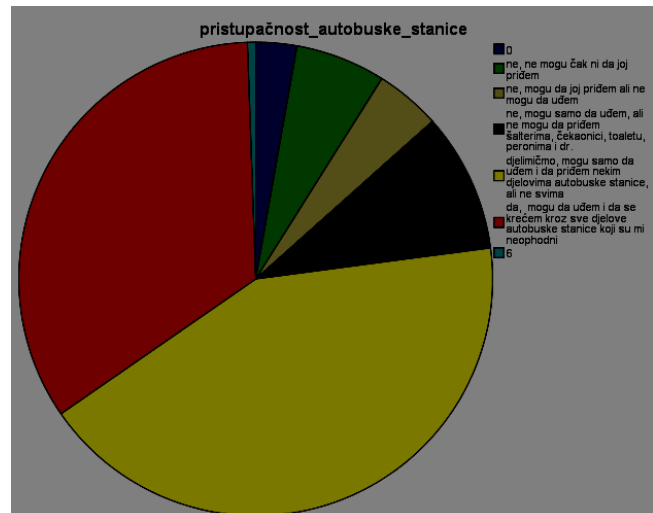
Na pitanje da li im se desilo da ne mogu da se parkiraju na parking mjestu namijenjenom za OSI, 53% je odgovorilo da nema potrebu za parkiranjem na ovim parking mjestima, 5,6% je odgovorilo da im se to nijednom nije desilo, 2,8% da jeste jednom, 1,1% da jeste dva puta, 3,4% da im se desilo tri puta, a 31,8% da im se desilo više od tri puta. Shodno navedenom, **oko dvije trećine ispitanika kojima je potreban parking na parking mjestima namijenjenim za OSI, nisu mogli da se parkiraju na istom više od tri puta.**



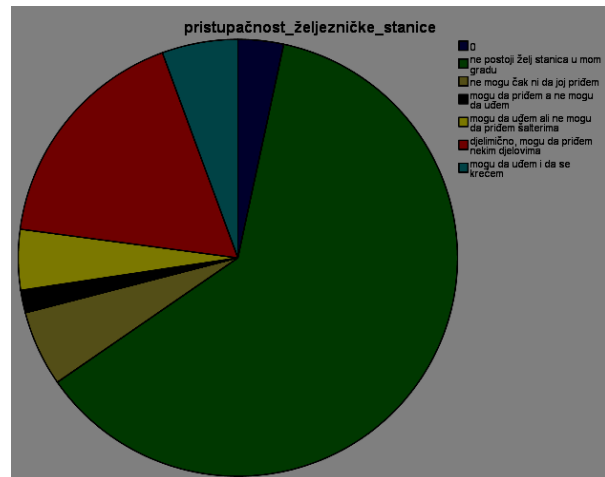
Svaki peti ispitanik, koji je za to imao potrebu je najmanje tri puta bio spriječen da se parkira na najbližem parking mjestu od strane predstavnika javnih vlasti. Na pitanje da li im se dogodilo da im komunalni policajac ne dozvoli da se parkiraju na najbližem parking mjestu, 11,7% je odgovorilo da im se to dogodilo više od tri puta, 1,7% da jeste tri puta, 2,2% da jeste dva puta, 2,8% da jeste jednom, 26.8% da nije nijednom i 52 % da nisu imali potrebe za parking mjestima.



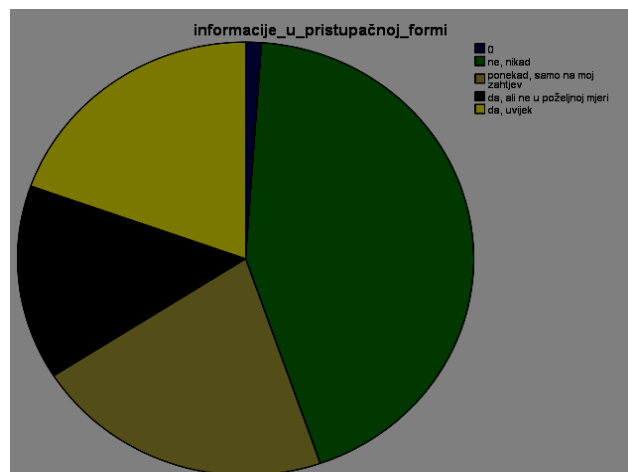
Na pitanje kakva je pristupačnost autobuske stanice u njihovom gradu, 6,1% ispitanika je odgovorilo da ne mogu ni da joj priđu, 4,5% da mogu da priđu, ali ne mogu da uđu, 9,5% da mogu samo da uđu, ali ne mogu da priđu bitnim djelovima, 42, 5% da mogu samo da uđu i priđu nekim djelovim, a 34,1% da mogu da uđu i da se kreću kroz sve djelove stanice koji su im potrebni. **Čak 65% ispitanika ne mogu u potpunosti koristiti autobusku stanicu u svom gradu.** Sa druge strane, na pitanje da li zbog nepristupačnosti neke druge autobuske stanice nisu mogli da dobiju uslugu prevoza, 73,7% odgovorilo je da im se to nikako nije desilo, 5% da im se desilo jednom, 6% da im se desilo dva puta, 2,2% da im se desilo tri puta, a 15,6% da im se desilo više od tri puta. **Četvrtina ispitanika nisu mogli da ostvare pravo na javni autobuski prevoz zbog nepristupačnosti autobuske stanice u gradovima van njihovog prebivališta.**



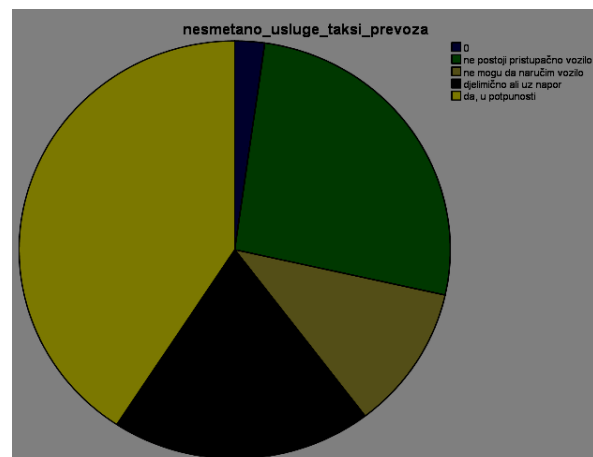
Na pitanje o pristupačnosti željezničke stanice čak 62% ispitanika je odgovorilo da ne postoji željeznička stanica u njihovom gradu, 5,6% da ne mogu čak ni da joj priđu, 1,7% da mogu da priđu, a ne mogu da uđu, 4,5% da mogu da uđu, ali ne mogu da priđu šalterima, 17,3% da mogu da uđu i priđu nekim djelovima, a 5,6% da mogu da uđu i da se kreću. **Samo svaki sedmi ispitanik može nesmetano da koristi željezničku stanicu u svom gradu.** Sa druge strane, skoro petina ispitanika je bila spriječena da dobije uslugu prevoza zbog nepristupačnosti neke druge željezničke stanice. Na ovo pitanje 78,2% ispitanika je odgovorilo da im se to nijednom nije desilo, 7,8% da im se desilo jednom, 2,2% da im se desilo dva puta, 1,7% da im se desilo tri puta i 7,8% da im se desilo više od tri puta.



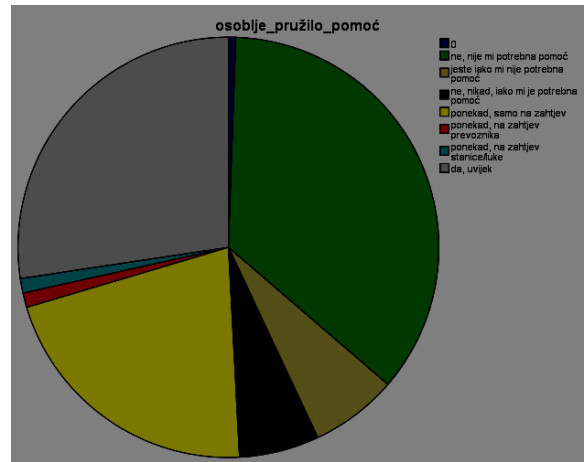
**Oko 80% ispitanika je imalo prepreka u ostvarivanju prava na pristup informacijama o prevozu u pristupačnoj formi.** Na pitanje da li su im informacije o prevozu davane u pristupačnoj formi, 43,6% ispitanika je odgovorilo da nije nikad, 21,2% da su im takve informacije davane ponekad, samo na njihov zahtjev, 14,5% da jesu, ali ne u poželjnoj mjeri, a 19,6% da jesu uvijek.



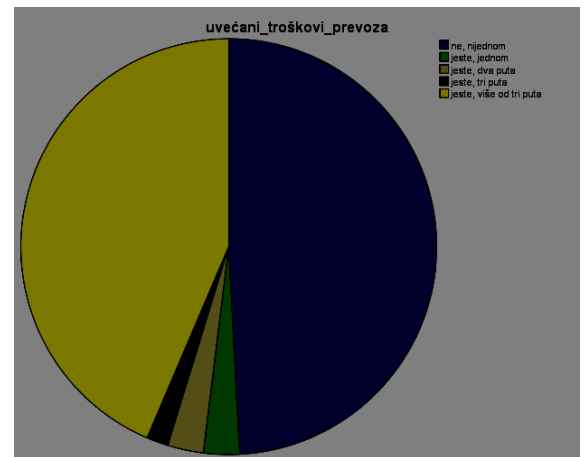
Na pitanje da li mogu nesmetano i samostalno koristiti usluge auto-taksi prevoza, 26,3% ispitanika je odgovorilo da ne postoji pristupačno vozilo, 11,2% da ne mogu da naruče vozilo koje im odgovara, 19,6% da koriste, ali uz napor pri ulasku i izlasku iz vozila i 40,8% da ih mogu koristiti u potpunosti. **Oko 60% ispitanika nisu mogli ostvariti pravo na dostojanstveno korišćenje auto-taksi prevoza.**



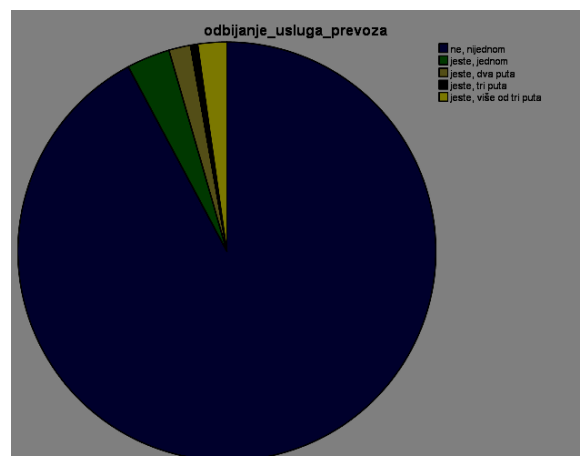
Na pitanje da li im je osoblje prevoznika i/ili saobraćajnih terminala pružilo pomoć pri ulasku i izlasku, 35,8% je odgovorilo da im nije potrebna pomoć, 6,7% da jeste, iako im nije potrebna pomoć, 6,1% da nije nikad, iako im je potrebna pomoć, 21,2% da im je pomoć pružena ponekad na njihov zahtjev, 1,1% da im se desilo na zahtjev prevoznika, 1,1% da im se desilo na zahtjev stanice/luke i 27,4% da im je pomoć uvijek pružena. **Više od polovine ispitanika ima potrebu za pomoć prilikom korišćenja javnog prevoza**, što može biti posljedica nepristupačnosti prevoznih sredstava i saobraćajnih terminala.



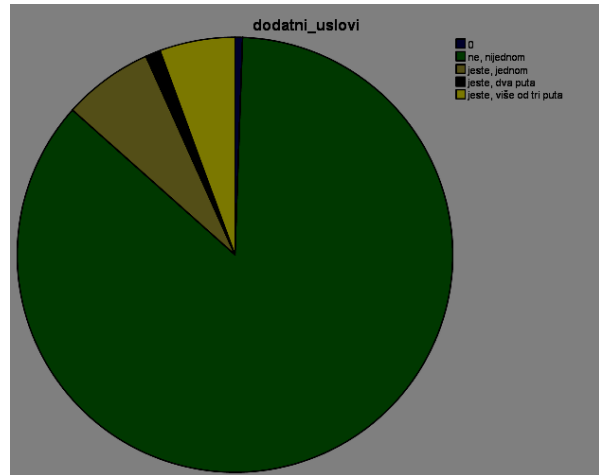
**Skoro polovina ispitanika je morala da za istu uslugu prevoza potroši više novca nego osobe bez invaliditeta više od tri puta u posljednjih pet godina.** Na pitanje da li im se desilo da imaju uvećane troškove prevoza zbog invaliditeta, 49,2% je odgovorilo "ne, nijednom", 2,8% da jeste jednom, 2,8% da jeste dva puta, 1,7% da jeste tri puta i 43,6% da jeste više od tri puta.



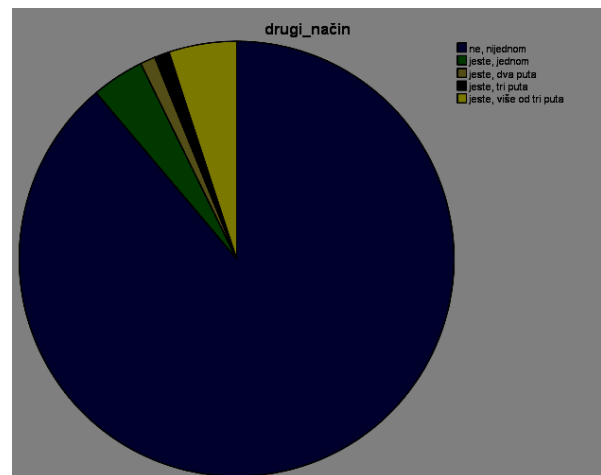
**Oko 8% ispitanika su bili u potpunosti spriječeni da ostvare pravo na uslugu prevoza.** Na pitanje da li im se desilo da je neko u posljednjih pet godina da neko odbio da im pruži uslugu prevoza, 92,2% je odgovorilo da im se to nijednom nije desilo, 3,4% da im se desilo jednom, 1,7% da im se desilo dva puta, 6% da im se desilo tri puta i 2,2% da im se desilo više od tri puta.



**Oko 15% je moralo da ispuni neke od uslova, koji se ne traže od osoba bez invaliditeta kako bi ostvarili pravo na uslugu prevoza.** Na pitanje da li su im zbog invaliditeta traženi neki dodatni uslovi, 86% je odgovorilo da im se to nijednom nije desilo, 6,7% da im se desilo jednom, 1,1% da im se desilo dva puta, a 5,6% da im se desilo više od tri puta.



Na pitanje da li im je na bilo koji drugi način otežano korišćenje javnog prevoza, jer su OSI, 88,8% je odgovorilo da im se to nijednom nije desilo, 3,9% da im se desilo jednom, po 1,1% da im se desilo dva i tri puta i 5% da jeste više od tri puta. **Više od 10% ispitanika nije na ravnopravnoj osnovi i na dostojanstven način moglo da koristi usluge javnog prevoza, upravo zbog svog invaliditeta.**



Shodno rezultatima istraživanja se jasno vidi da se **Konvencija UN-a o pravima OSI ne primjenjuje neposredno na oblast saobraćaja, iako je to ustavna obaveza svih javnih i privatnih subjekata u Crnoj Gori. Štaviše, OSI često ne mogu ostvariti ni ona prava, koja im garantuje crnogorski pravni okvir.**

## VI ZAKLJUČCI I PREPORUKE

Na osnovu svega izloženog mogu se izvesti sljedeći zaključci i preporuke:

- S obzirom da se Konvencija UN-a o pravima OSI ne primjenjuje neposredno na oblast saobraćaja, iako je to ustavna obaveza, potrebno je edukovati predstavnike nadležnih institucija u ovoj oblasti na lokalnom i nacionalnom nivou o standardima nediskriminacije OSI u oblasti saobraćaja garantovanih Konvencijom;
- Preuzeti punu odgovornost od strane nadležnih organa za neposrednu primjenu člana 5, 9 i 21 Konvencije UN-a o pravima OSI do pune harmonizacije domaćeg zakonodavstva s odredbama ovog međunarodnog ugovora;
- Izmijeniti član 13 Zakona o zabrani diskriminacije lica sa invaliditetom, u smislu da primjena istog nije vezana za zakone iz oblasti saobraćaja i da se prepozna više oblika diskriminacije po osnovu invaliditeta, kako u oblasti javnog, tako i u oblasti privatnog prevoza;
- Konstantno raditi na harmonizaciji zakona, podzakonskih akata i propisa na lokalnom nivou u oblasti saobraćaja s Konvencijom;
- Nacionalnim i lokalnim propisima predvidjeti minimalan procenat pristupačnih prevoznih sredstava, kao uslov za izdavanje licenci za prevoznika u javnom saobraćaju;
- Zakonski obavezati prevoznike u javnom saobraćaju da pružaju finansijske povlastice za prevoz pratioca OSI;
- Predvidjeti minimalan broj pristupačnih vozila za obuku vozača, kao uslov za izdavanje licence auto-školama;
- Konstantno raditi na omogućavanju nesmetanog pristupa i kretanja OSI u saobraćajnim terminalima i javnim površinama;
- Pružati finansijsku podršku organizacijama OSI za obezbjeđivanje pristupačnog prevoza „od vrata do vrata“ na lokalnom nivou i u međugradskom saobraćaju;
- Omogućiti pristup OSI informacijama o saobraćajnim uslugama u pristupačnoj formi po njihovom izboru i bez dodatne naknade;
- Uključiti predstavnike organizacija OSI u prilagođavanje postojećih usluga javnog prevoza OSI, naročito u oblasti vazdušnog saobraćaja;
- Edukovati osoblje saobraćajnih terminala i prevoznika o aspektima pristupačnosti za OSI i adekvatno ophođenje prema ovoj grupi u saobraćaju;
- Sprovoditi redovne kampanje informisanja i podizanja svijesti javnosti o značaju pristupačnih parking mjesta za OSI i adekvatnom ponašanju prema OSI pješacima u saobraćaju.



## O ORGANIZACIJAMA

### NVO „SJEVERNA ZEMLJA“

NVO Sjeverna zemlja – North land je organizacija koja je osnovana 2010. godine sa misijom da radi na zaštiti prirode i unapređenju životne sredine, podstakne poljoprivredni razvoj uz primjenu znanja, i tako omogućiti održivi razvoj Crne Gore i svih njenih građana. U dostizanju ovoga posvetili su se saradnji sa svim bitnim društvenim akterima, kako bi osnažili saradnju sa istim i tako došli do cilja – do Crne Gore kao ekološke države.

Osnovni programski ciljevi Organizacije su:

- Zaštita životne sredine,
- Poljoprivreda, ruralni razvoj i turizam,
- Obrazovanja i kultura,
- Regionalni razvoj i razvoj klastera,
- Mladi i omladinske politike,
- Socijalna zaštita i humanitarne djelatnosti,
- Zadovoljavanje potreba lica sa invaliditetom,
- Razvoj ljudskih i manjinskih prava,
- Socijalno preduzetništvo,
- Evropske integracije,
- Bezbjednost u saobraćaju

Tokom svog cjelokupnog rada, NVO „Sjeverna zemlja“ je realizovala niz projekata i akcija koji su kao direktne ciljne grupe imali: učenike osnovnih i srednjih škola, predstavnike javne uprave i nevladinog sektora, seosko stanovništvo i OSI. Imajući u vidu da su svaka akcija/projekat bili medijski ispraćeni, smatraju da su im kao indirektna ciljna grupa bili svi stanovnici opština sjeveroistoka Crne Gore (Berane, Andrijevića, Petnjica, Gusinje, Plav i Rožaje). U tim opštinama su uspostavili dobru saradnju sa predstavnicima lokalnih samouprava.

Projekti, koji su podrazumijevali podršku za OSI, a čiji je nosilac ili partner u organizaciji bila Organizacija su:

- ❖ Projekat: „Mala škola ugostiteljstva“, koji je sprovodila Opština Berane, a partneri na projektu su bili JU SS „Vukadin Vukadinović“, zatim NVO „Ljepša budućnost“, „Korak nade“ i „Sjeverna zemlja“. Projekat je finansirao Zavod za zapošljavanje Crne Gore u sklopu profesionalne rehabilitacije i aktivne politike zapošljavanja osoba sa invaliditetom
- ❖ Projekat : Zajedno do zelenih Berana, Donator: Opština Berane

- ❖ Projekat „Kada znaš, možeš lako do EU“ koji je podržan od strane Ministarstva javne uprave, sredstvima za 2018. godinu, i realizovao se u partnerstvu sa NVO „Ekvivalent“ iz Podgorice.
- ❖ Projekat „Ravnopravnost u saobraćaju – Aktivniji i dostojanstveniji život lica sa invaliditetom“, koji je finasiran od Ministarstva za ljudska i manjinska prava za 2019 i realizovao se u partnerstvu sa NVO „Ekvivalent“ iz Podgorice.
- ❖ Projekat „Osnaživanjem i edukacijom u borbi protiv diskriminacije“ koji je podržan od strane Ministarstva javne uprave, sredstvima za 2018. godinu, na kom je vodeći aplikant bila NVO „Ekvivalent“ iz Podgorice.

## **NVO „EKVIVALENT“**

NVO Ekvivalent je osnovan 2016. godine sa sjedištem u Podgorici od strane dugogodišnjih aktivista civilnog sektora u oblasti zaštite ljudskih prava OSI. Osnivači NVO Ekvivalenta (Feđa Mašić, student završne godine Elektrotehničkog fakulteta, Milorad Hajrović, diplomirani pravnik i Velibor Bošković, diplomirani pravnik) su svoje stečeno iskustvo u dugogodišnjem radu u nevladinom sektoru u dijelu razvijanja projekata za nacionalne i inostrane donatore, finansijskom poslovanju, pružanju pravnog savjetovanja licima sa invaliditetom, razvoju ljudskih resursa, zaštiti i očuvanju životne sredine, razvoju socijalnog preduzetništva i promociji održivog razvoja, usadili u osnove NVO Ekvivalenta.

Stvaranje uslova za jednake mogućnosti učešća na ravnopravnoj osnovi svim njenim građanima, predstavlja osnovnu ideju koja okuplja aktiviste/kinje NVO Ekvivalenta.

Vizija NVO Ekvivalenta je: Crna Gora kao država jednakih mogućnosti.

Misija NVO Ekvivalenta je: da doprinese unapređenju poštovanja ljudskih prava marginalizovanih društvenih grupa, stvaranju uslova za jednake mogućnosti za sve građane, zaštiti životne sredine i prirodnih resursa i promociji istorijskog, kulturnog i prirodnog blaga Crne Gore kroz sprovođenje istraživanja, različitih vidova edukacija i podrške, monitoringa primjene odgovarajućih propisa i saradnje sa relevantnim domaćim i stranim institucijama i organizacijama.

Ciljevi NVO Ekvivalenta su:

- Promocija civilizacijskih i evropskih vrijednosti;
- Promocija ljudskih prava marginalizovanih grupa sa fokusom na lica sa invaliditetom i unapređenje nivoa kvaliteta njihovog života kroz stvaranje jednakih uslova za njihovo kvalitetno obrazovanje, zdravstvenu zaštitu, zapošljavanje i kulturni i socijalni život ;
- Promocija i zaštita prava djece i mladih bez roditeljskog staranja;
- Promocija zapošljavanja teže zapošljivih društvenih kategorija;

- Podsticanje razvoja socijalnog, održivog i odgovornog turizma u Crnoj Gori u skladu sa standardima Evropske Unije;
- Promocija i unapređenje preduzetništva i preduzetničkih vještina;
- Promocija i razvoj socijalnog preduzetništva;
- Promocija i unapređenje zdravih stilova života;
- Promocija prirodnih resursa Crne Gore i unapređenje nivoa kvaliteta očuvanja i zaštite životne sredine;
- Promocija kulturne i istorijske baštine Crne Gore.

## O AUTORKI

Miroslava-Mima Ivanović je rođena u Kotoru, gdje je završila Osnovnu školu “Narodni heroj Savo Ilić” i Gimnaziju Kotor. Dobitnica je diplome Luča I. Na Pravnom fakultetu Univerziteta Crne Gore u Podgorici završila je osnovne studije pravnih nauka 2012. godine, sa prosječnom ocjenom 9,71 i specijalističke studije 2013. godine, sa prosječnom ocjenom 9,87. Od 7. oktobra do 21. decembra 2018. godine boravila je u Sjedinjenim Američkim Državama, na Univerzitetu Sirakjuz u Njujorku (Disability Law and Policy Program – College of Law), radi postdiplomskog istraživanja o pravima OSI, kao prva Fulbrajt stipendistkinja s invaliditetom iz Crne Gore.



Aktivna je u pokretu za prava OSI u Crnoj Gori od 2007. godine. Od februara 2013. do 2014. godine radila je na mjestu program asistentkinje, a od februara 2014. do jula 2018. godine kao koordinatorica Pravnog programa i antidiskriminacije u Udruženju mladih sa hendikepom Crne Gore (UMHCG). Osnivačica je i izvršna direktorka NVO I MI Boke. Od decembra 2019. godine je članica i zamjenica predsjednice Borda Mreže mladih Evropske mreže za samostalan život (European Network for Independent Life Youth Network Board). Članica je Savjeta za prava lica s invaliditetom i Savjeta za mlade Opštine Kotor.

Učestvovala je u izradi: Lokalnog plana akcije u oblasti invalidnosti Opštine Kotor za period 2010-2015. godine, Zakona o visokom obrazovanju, Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o izboru odbornika i poslanika, Zakona o zabrani diskriminacije lica sa invaliditetom i Strategije o zabrani diskriminacije i promociji jednakosti lica sa invaliditetom za period 2017-2021. godine s Akcionim planom za 2017/2018. godinu. Koautorka je tri studije i jednog sažetka i autorka dvije publikacije i jednog sažetka o različitim pravima OSI.

Od 2013. godine je pokrenula 10 sudskih postupaka za zaštitu od diskriminacije po osnovu invaliditeta protiv različitih državnih i lokalnih institucija. Polaznica je i predavačica na

mnogim obukama i konferencijama u zemlji i inostranstvu, o pravima OSI, ljudskim pravima uopšte i radu NVO sektora.

Miroslava – Mima je djevojka s invaliditetom (korisnica kolica s oštećenjem vida).

## LITERATURA I REFERENCE:

- ⇒ Istraživanje NVO „Sjeverna Zemlja“ i NVO „Ekvivalent“ o diskriminaciji OSI u oblasti saobraćaja;
- ⇒ Opšti komentar na član 9, Komitet UN za prava OSI;
- ⇒ Pravilnik o bližim uslovima i načinu prilagođavanja objekata za pristup i kretanje lica smanjene pokretljivosti i lica sa invaliditetom ("Službeni list Crne Gore", br. 48/13 od 14.10.2013, 44/15 od 7.8.2015);
- ⇒ Ustav Crne Gore („Službeni list Crne Gore”, br. 1/07 od 25.10.2007. godine, 38/13 od 2.8.2013. godine);
- ⇒ Zakon o bezbjednosti saobraćaja na putevima ("Službeni list Crne Gore", br. 33/12 od 28.6.2012, 58/14 od 29.12.2014, 14/17 od 3.3.2017, 66/19 od 6.12.2019);
- ⇒ Zakon o obligacionim odnosima i osnovama svojinsko-pravnih odnosa u vazdušnom saobraćaju ("Službeni list Crne Gore", br. 18/11 od 1.4.2011, 46/14 od 31.10.2014, 43/18 od 3.7.2018);
- ⇒ Zakon o planiranju prostora i izgradnji objekata ("Službeni list Crne Gore", br. 64/17 od 6.10.2017, 44/18 od 6.7.2018, 63/18 od 28.9.2018, 11/19 od 19.2.2019, 82/20 od 6.8.2020);
- ⇒ Zakon o prevozu u drumskom saobraćaju ("Službeni list Crne Gore", br. 71/17 od 31.10.2017, 67/19 od 11.12.2019);
- ⇒ Zakon o ratifikaciji Konvencije Ujedinjenih Nacija o pravima lica sa invaliditetom sa Opcionim protokolom („Službeni list Crne Gore - Međunarodni ugovori“, br. 2/9 od 27.7.2009. godine);
- ⇒ Zakon o sigurnosti pomorske plovidbe ("Službeni list CG", br. 62/2013, 6/2014, 47/2015, 71/2017, 34/2019 i 77/2020);
- ⇒ Zakon o slobodnom pristupu informacijama ("Službeni list Crne Gore", br. 44/12 od 9.8.2012, 30/17 od 9.5.2017);
- ⇒ Zakon o ugovornim odnosima u željezničkom saobraćaju ("Službeni list Crne Gore", br. 41/10 od 23.7.2010);
- ⇒ Zakon o uređenju prostora i izgradnji objekata ("Službeni list Crne Gore", br. 51/08 od 22.8.2008, 40/10 od 22.7.2010, 34/11 od 12.7.2011, 40/11 od 8.8.2011, 47/11 od 23.9.2011, 35/13 od 23.7.2013, 39/13 od 7.8.2013, 33/14 od 4.8.2014, 64/17 od 6.10.2017, 11/19 od 19.2.2019);
- ⇒ Zakon o zabrani diskriminacije ("Službeni list Crne Gore", br. 46/10 od 6.8.2010, 40/11 od 8.8.2011, 18/14 od 11.4.2014, 42/17 od 30.6.2017);
- ⇒ Zakon o zabrani diskriminacije lica sa invaliditetom ("Službeni list Crne Gore", br. 35/15 od 7.7.2015, 44/15 od 7.8.2015).