РЕПУБЛИКА СРБИЈА

НАРОДНА СКУПШТИНА

ШЕСТО ВАНРЕДНО ЗАСЕДАЊЕ

10. фебруар 2015. године

(Први дан рада)

 (Седница је почела у 10.05 часова. Председава Маја Гојковић, председник Народне скупштине.)

\*

\* \*

 ПРЕДСЕДНИК: Поштоване даме и господо народни посланици, отварам седницу Шестог ванредног заседања Народне скупштине Републике Србије у 2015. години.

 На основу службене евиденције о присутности народних посланика, констатујем да седници присуствује 115 народних посланика.

 Ради утврђивања броја народних посланика присутних у сали, молим вас да убаците своје идентификационе картице у посланичке јединице електронског система за гласање.

 Констатујем да је применом електронског система за гласање утврђено да је у сали присутно 130 народних посланика, односно да је присутна већина од укупног броја народних посланика и да постоје услови за рад Народне скупштине, у смислу члана 88. став 5. Пословника Народне скупштине.

 Да ли неко од председника односно овлашћених представника посланичких група жели да затражи обавештење или објашњење у складу са чланом 287. Пословника?

 Реч има Драган Јовановић.

 ДРАГАН ЈОВАНОВИЋ: Уважена председнице, драге колеге народни посланици, ја бих само замолио за мало пажње.

 Оно што бих желео да питам Владу Србије, односно Министарство за рад, борачка и социјална питања и Министарство здравља, јесте једно питање које сам већ постављао овде, пре пар месеци, на пленуму, а тиче се здравственог осигурања земљорадника.

 Тада сам добио одговор да ће се до Нове године формирати одређена комисија испред два министарства која ће изаћи са предлогом решења за огроман број породица земљорадника у Србији, које немају никакву могућност да у 2015. години овере здравствену књижицу.

 Због грађана који гледају овај пренос, а и због колега народних посланика, само да кажем у пар реченица. Нажалост, земљорадници су отприлике једини грађани другог реда у Србији, јер су једини тренутно у ситуацији да ако желе да овере здравствену књижицу за себе или за неког члана породице, морају најпре да плате сва дуговања из претходних година. Питам све нас, да ли је то нормално – ако неко треба да овери књижицу за себе или за своје дете, да се најпре условљава да плати затезне камате из 2010, 2011, 2012, 2013. или 2014. године?

 Сматрам то дубоко непоштеним, некоректним и мислим да је крајње време да ресорна министарства изађу са јасним предлогом на који начин ће решити ове муке ако сви знамо да је 2014. година била за пољопривреднике изузетно лоша, да смо имали све елементарне непогоде, да ти људи, нажалост, стопе за здравствено и социјално осигурање плаћају 96.000 динара на годишњем нивоу, да је исто обавеза и за пољопривредника који има 50 ари, односно пола хектара земље, и нпр. 200 хектара земље. Сматрам да би ту морала да се уведе одређена скала, да се на јасан начин дефинишу обавезе, да мањи пољопривредници имају мање обавезе, а, наравно, да они који имају преко 100 хектара имају и више плаћања.

 Важно је да се ово питање стално потеже, јер су пољопривредници, нарочито сточари, ових дана у изузетно тешкој ситуацији због цена меса на тржишту. Ту се изјашњавао Одбор за пољопривреду Скупштине Србије; позвали смо на одговорност, пре свега, министра трговине за тренутну ситуацију на тржишту, пре свега, што се тиче живе ваге товљеника.

 То су све ствари које доводе до тога да ми у другом месецу 2015. године морамо да молимо и апелујемо на надлежна министарства да се људима помогне да бар могу да остваре своје основно осигурање, а то је здравствено осигурање. И, да им се омогући, ако не може да буде отпис из претходних година, да се бар тај дуг замрзне и да се да људима могућност да у једној или две рате уплате осигурање за текућу 2015. годину и да на тај начин реше своје и обавезе својих породица.

 Још једно питање које имам, пре свега за Министарство здравља, то је – да ли ће се у току 2015. године, узајамним признањем здравственог осигурања са Швајцарском Конфедерацијом, решити осигурање пензионера, јер имамо велики број пензионера који су стекли то право у Швајцарској као гастарбајтери? Они данас живе у свим општинама и градовима у Србији и, нажалост, да би стекли здравствено осигурање, морају да издвајају око 10,6% од својих пензија. Оно што је важно, то грађани треба да знају, јесте да људи који су стекли пензију у Аустрији или Немачкој, због узајамне усаглашености између Србије и ових земаља, не морају да плаћају никакве додатне дажбине нити осигурања за своје пензије; то се, нажалост, односи само на Швајцарску или нпр. САД.

 Пошто долазим из Тополе, у којој је велики број швајцарских пензионера, ја бих замолио ресорно министарство да се о овоме поведе рачуна и да се што пре са Швајцарском реше ова питања. Хвала.

 ПРЕДСЕДНИК: Реч има др Муамер Бачевац. Изволите.

 МУАМЕР БАЧЕВАЦ: Уважена председнице, уважене колеге посланици, заступници интереса грађана Србије, замољен сам од стране групе интелектуалаца и књижевника из Новог Пазара да подсетим на један трагичан догађај у коме је живот изгубио један диван човек, који је задужио комплетну културну јавност ове државе. Реч је о Хусеину Дердемезу, учитељу, који је цео свој радни век провео образујући се, али и преносећи знање у једном сеоском месту, у једном селу у општини Сјеница, које се зове Баре. Он је упамћен не само као учитељ, већ као неко ко је сакупио, како они кажу, највећи број народних умотворина, анегдота, лепих прича са терена у последњих сто година.

 Морам да кажем да је то човек који је задужио крај. Посебно је обележио и задужио бошњачки културни етос, али задужио је и српску традицију. Морам да вам кажем да се захваљујући њему данас читају, данас постоје и данас се зна за неке од најлепших приповести о Светом Сави, који је, знате и сами, живео и рођен на том терену.

 Оно што је изузетно битно јесте да, поред тог грандиозног учинка на заједничком културном бићу и заједничкој културној оставштини, он није остао неплодан; написао је неколико збирки приповедака и песама изузетно великог квалитета и лепоте.

 Нажалост, морам да кажем да је он 2011. године у трагичној пљачки свога дома тешко повређен и да је изгубио живот, а да до дан-данас није нађен пљачкаш и убица.

 О вредности његовог рада и његовом значају за културу ове државе говори и чињеница да се на државном универзитету у Новом Пазару раде две докторске студије на тему његовог доприноса и његовог књижевног и стваралачког, прикупљачког опуса.

 Желим, стога, да упитам Министарство унутрашњих послова докле је стигла ова истрага? И, да замолим министра Стефановића, у чију искреност и способност дубоко верујем, да се лично ангажује да се овај случај што пре разреши.

 Људи који су задужили ову земљу и све нас не смеју остати заборављени. Неправде начињене овим људима имају посебну тежину и посебно горак укус остављају у нашим устима. Давно је речено да се очи жртава неће затворити док се не оствари правда.

 ПРЕДСЕДНИК: Хвала. Реч има народни посланик Жика Гојковић. Изволите.

 ЖИКА ГОЈКОВИЋ: Хвала, госпођо председнице. Даме и господо, колеге посланици, прво питање постављам Министарству финансија. То је заједничко питање и заједнички предлог невладине организације Траг фондација и 114 удружења. Предлог је следећи: да се Законом о порезу на добит правних лица измени члан 15. став 1. Закона како би се изједначили пружаоци социјалних услуга (мислим на институције и удружења) и како би се овај закон ускладио са Законом о социјалној заштити, са којим је у колизији.

 Наиме, према Закону о социјалној заштити, изједначени су пружаоци социјалних услуга, док према овом другом закону они не уживају једнака права; постоји права колизија када су у питању удружења и институције које пружају социјалну заштиту. Ова иницијатива подразумевала би у исто време и измену члана 44. истог закона, која би повећала вишак прихода над расходима који је остварен на тржишту са 400.000 на 600.000 динара.

 Имајући у виду да Закон о порезима на имовину још није био на дневном реду заседања Скупштине, ово је добра прилика да се о овом предлогу озбиљно размисли.

 Моје питање је: да ли оваква иницијатива може да прође и да ли Министарство финансија размишља озбиљно о овом предлогу, и када бисмо могли да имамо одговор на овај пропуст који смо имали до сада?

 Друго питање бих могао да поставим у исто време Министарству финансија и Министарству привреде, али ипак је најближе ресорном министарству, Министарству културе и информисања, и зато га постављам господину Тасовцу и надлежном министарству: шта се дешава са имовинско-правним статусом војвођанског „Дневника“ и да ли ће се овај проблем решавати у пакету са „Политиком“, којом се бави, да кажем, посебна комисија?

 Питање „Дневника“ као гласила и бренда је од исте, покрајинске, важности као што је „Политике“ на нивоу Републике. Као неко ко долази из Војводине не могу а да се не сетим колику је важност „Дневник“ некада имао, бар када су у питању Војвођани, имајући у виду да је ово после „Политике“ најстарији штампани медиј у земљи.

 Искористио бих још време које ми је преостало; надам се да ће ово посланици, моје колеге, а и сви други функционери, озбиљно схватити. Живимо у изузетно тешким временима, у временима када готово сваки дан на насловној страни у медијима имамо децу која чекају помоћ да би могла да преживе и да остану жива. Нажалост, сведоци смо разних тешких прича и разних тешких догађаја у прошлости који су узнемирили све нас који живимо у овој земљи. Због тога бих желео да позовем све своје колеге, своје пријатеље и све оне који су јавне личности, који у политици имају могућности да помогну, да учине један мали корак, који је мали за све нас, али велик за оне којима би та помоћ могла да буде значајна некада.

 Мали корак се састоји у томе да сви заједно, својим личним примером, покажемо колико су нам важна наша деца и да завештамо органе и на тај начин покажемо колико стварно мислимо о својим породицама, о деци и, на крају крајева, о својој држави. Мислим да је то најмање што можемо учинити, а сигуран сам да ће сваки грађанин то ценити, без обзира на то из које политичке странке долазимо. Хвала.

 ПРЕДСЕДНИК: Хвала. Реч има др Јанко Веселиновић. Изволите.

 ЈАНКО ВЕСЕЛИНОВИЋ: Хвала. Поштована председнице Народне скупштине, даме и господо народни посланици, имам једно питање за председника Владе Републике Србије господина Вучића, односно министра финансија Републике Србије. То је питање које постављам у име грађана Републике Србије.

 Пре неки дан објављена је анализа Кејто института из Вашингтона по којој је Србија на листи најсиромашнијих земаља света на седмом месту, дакле, међу седам најсиромашнијих земаља света. Испред нас су, рецимо: Венецуела (где више није Уго Чавез на власти), Аргентина, Сирија (у којој се ратује), Украјина, Иран и Сао Томе и Принсипе. Дакле, сиромашнија смо земља готово од свих европских земаља, односно њени грађани, и једна од најсиромашнијих земаља света.

 Питам председника Владе Републике Србије господина Вучића, имајући у виду да не живимо, грађани Србије, на ружичастим телевизијама, већ у окружењу у коме живот, просечна потрошачка корпа кошта, по последњим подацима Министарства трговине, туризма и телекомуникација, 66.119 динара... Дакле, сваком грађанину Републике Србије је потребно, да би прехранио своју трочлану породицу, 66.119 динара, а просечна плата (ово су подаци из месеца новембра), према подацима истог министарства, у Републици Србији је 44.206 динара.

 Питам председника Владе Републике Србије господина Вучића како да једна породица која прима просечну плату од 44.206 динара – а сада ћу питати грађане Србије колико је њих који примају такву плату – из ког извора да надокнади ове 22.000 које им недостају да би прехранили своју породицу? То питам нарочито из разлога што је једна и по плата потребна за потрошачку корпу, према подацима Министарства за трговину.

 Међутим, милион и педесет хиљада пензионера, то је податак који је дао господин Вучић, прима пензију мању од 25.000. Питам господина Вучића, како мисли да милион и педесет хиљада пензионера, којима су потребне четири пензије да би прехранили своју породицу, преживе од 1. до 30?

 Посебно питам председника Владе господина Вучића и министра финансија како мисле да радници који примају плату од 20.000 до 30.000, а таквих је по неким проценама 60% у Србији, прехране своје породице када им месечно недостаје 30.000? Ко ће им тих 30.000 дати и како ће они дочекати крај месеца са својим породицама?

 Питам министра финансија и председника Владе да ли знају колико кошта литра јогурта? Литра млека кошта 107 динара. Да ли знају колико кошта паковање пелена? Ја ћу им рећи – 1.690 динара. Питам министра финансија и председника Владе да ли знају колико паковања пелена треба једној породици од 1. до 30? Питам председника Владе да ли зна колико кошта килограм шареног пасуља? Килограм белог пасуља кошта 339 динара.

 Нека ми он каже како једна породица са платом од двадесет или тридесет хиљада, и да има две такве плате, може да састави 1. са 30. у месецу? Шта мисли да предузме? На који начин мисли да у наредном периоду води ову владу како не бисмо преживљавали?

 ПРЕДСЕДНИК: Хвала. Да ли се још неко јавља за реч за питања? (Да.) Реч има народни посланик Шаип Камбери.

 ШАИП КАМБЕРИ: Поштована госпођо председнице, даме и господо народни посланици, једно од питања која са разлогом забрињавају све припаднике националних мањина, а верујем и Владу Републике Србије, јесте изражен степен етничке дистанце између већинског српског народа и мањинских заједница.

 Социјална дистанца, која се дефинише као мера блискости или удаљености појединца или појединаца у односу на неку друштвену или етничку групацију, зависи од емотивне компоненте етничких ставова, за које се сматра да утичу на јављање предрасуда.

 У свом трећем извештају за Србију, Саветодавни комитет Оквирне конвенције посебно истиче: „Међуетнички односи између појединаца у Србији су такође значајан предмет забринутости Саветодавног комитета. Последице распада Југославије и крвави сукоби који су се тим поводом догодили створили су снажан и, нажалост, упоран осећај етничке удаљености међу различитим националним групама. Саветодавни комитет забринуто примећује да ксенофобија и верска нетолеранција остају релативно распрострањене. Највећи степен етничке дистанце се изражава према етничким Албанцима, Хрватима, Ромима и Бошњацима.“

 Социјална дистанца, као променљива категорија која је често под утицајем средстава масовног комуницирања, али и других чинилаца, сигуран сам, није се смањила ни данас, посебно не према Албанцима према којима се велики број средстава масовне комуникације, али често и изјаве високих државних функционера, односе у склопу већ познатих предрасуда и стереотипа.

 Етничка дистанца, између осталих чинилаца, представља огромну препреку афирмацији и остварењу индивидуалних и колективних права. Зато моје питање за Владу Републике Србије гласи: да ли Влада Републике Србије већ има или ће сачинити посебну стратегију за смањење етничке дистанце?

 Моје друго питање је за министра просвете: када ће бити објављен конкурс за пријем просветног инспектора са знањем албанског језика за школски округ Лесковац, с обзиром на то да је претходни просветни инспектор пензионисан у мају 2014. године? Само да подсетим, министар је лично овде испред нас обећао да ће то питање решити почетком школске године, што је значило у септембру 2014. године. Сада је фебруар 2015. године, а то питање није решено.

 Моје треће питање се односи на министра унутрашњих послова. Двадесетог јануара 2013. године жандармерија је уклонила и конфисковала споменик погинулим борцима бивше ОВПМБ постављен испред зграде СО Прешево. Разлог овакве акције, како је тада званично пренесено, јесте неспровођење административних процедура. С обзиром на то да сам споменик није предмет кривичног дела, већ, како се каже, неспровођења административних процедура, он се неоправдано држи на нама непознатој локацији. Моје питање министру полиције гласи: када ће МУП вратити одузети споменик општини Прешево како би се створили услови да се спроведу административне процедуре и легализује постављање тог споменика? Хвала.

 ПРЕДСЕДНИК: Хвала. Ви не можете, ви сте овластили, господине Стефановићу, ево овде има, по Пословнику, Ивана Јовановића. Извињавам се, ово је ваш потпис. Нема грешке овде, има време када сте предали на писарницу, 10. фебруар; овлашћен народни посланик Иван Јовановић, постављаће питање на седници Народне скупштине, дана 10. фебруара 2015. године. И ви сте потписали, господине Стефановићу.

 Ко се још јавио за постављање питања? Реч има народни посланик Синиша Максимовић. Изволите.

 СИНИША МАКСИМОВИЋ: Поштована председнице Народне скупштине, уважене колеге народни посланици, обраћам се министру здравља доктору Златибору Лончару, са питањем које се односи на државне апотеке из плана мреже и њихов опстанак у тренутно тешким околностима, које су генерисане вођењем нове политике Републичког фонда за здравствено осигурање. Наиме, ради се о томе да је доведена у питање одрживост државних апотека и социјално одговорне мреже апотека, а то ћу појаснити у излагању.

 У Расинском округу, средини из које долазим, који чини шест општина (Крушевац, Александровац, Брус, Ћићевац, Варварин и Трстеник), фармацеутску здравствену заштиту становницима пружа Здравствена установа „Апотека Крушевац“. Она је, као и већина осталих државних апотека, негујући принципе максималне социјалне и друштвене одговорности, развила широку мрежу апотека, огранака и станица у градовима и селима, у исто време радећи на унапређењу квалитета, на опште задовољство становништва.

 Здравствена установа „Апотека Крушевац“ континуирано унапређује све нивое квалитета услуга на подручју читавог Расинског округа, како техничке, тако и струковне. Корисници услуга су ову установу препознали као лидера у фармацеутској здравственој заштити и препознали су њен квалитет, који се сваке године оцењује највећим могућим оценама. Здравствена установа „Апотека Крушевац“ своју пословну политику базира на принципу друштвене одговорности, а то значи пре свега социјалну одговорност. Ова установа спроводи политику апсолутне доступности, благовремености и равноправности у свих шест општина Расинског округа, како у селу, тако у граду.

 Државне апотекарске установе се самофинансирају. Једини извор прихода који имају од Републичког фонда за здравствено осигурање, за зараде запослених и покриће свих осталих материјалних трошкова, јесте маржа за издате лекове и помагала на рецепт. Маржа износи 12% од цене лекова за лекове и 4% од цене помагала за помагала. Овако мала маржа покрива мањи део трошкова. Наводим пример „Апотеке Крушевац“: за 2015. годину планирана и остварљива маржа испланираних средстава РФЗО-а покриваће само 45% основних трошкова.

 До сада је максимално очувана примарна фармацеутска мисија, али због дуже кризе у фармацеутском сектору, која је пре свега генерисана одлукама Републичког фонда за здравствено осигурање, пословање државних апотекарских установа у Србији је јако угрожено.

 С обзиром на то да знамо да се свакога дана отвара све више приватних апотека – ми нисмо против тога, насупрот, али приватне апотеке се углавном отварају на најударнијим местима и немају никакву другу одговорност сем профита – позивам приватне апотеке да се укључе у ову друштвену, социјалну одговорност, како би и оне учествовале, да сви грађани у Републици Србији могу да добијају лекове тамо где живе, тј. тамо где постоје здравствене амбуланте.

 Држава мора свим грађанима да обезбеди исти ниво здравствене заштите, и кроз обезбеђење лекова и кроз обезбеђење лекарских и здравствених услуга.

 Питам министра здравља – да ли Министарство има план за даље функционисање апотекарских установа у Србији, а у интересу свих грађана? Хвала вам.

 ПРЕДСЕДНИК: Реч има народни посланик Иван Јовановић.

 ИВАН ЈОВАНОВИЋ: Поштована председавајућа, даме и господо народни посланици, упућујем питање Влади Републике Србије, а тиче се пољопривреде.

 Када смо усвајали буџет за 2015. годину, подстицаји за пољопривреду су смањени за неких шест милијарди. У то време је министарка пољопривреде тврдила како то ни на који начин неће утицати на пољопривреднике, да ће они бити подржани од државе и да никако неће бити угрожена њихова делатност и њихови приходи. Данас видимо да је пољопривреда у изузетно тешком положају, а широм Србије пољопривредници су очајни и жале се на другу фазу својеврсног државног удара на њихов стандард.

 Откупна цена млека у Србији је смањена од четири до седам динара и пољопривредници не могу да исплате кредите које су узели да би подигли ту производњу. Пољопривредници немају коме да се обрате, пошто је очигледно, за њих, да се министарка пољопривреде не меша у свој посао.

 Из тог разлога, желим да поставим питање Влади Републике Србије шта ће учинити да заштити пољопривреднике од нелојалног увозничког лобија, од конкуренције коју не могу да испрате? Шта ће учинити да спречи да картели угасе пољопривредну производњу у Србији?

 Ако знамо да су пољопривредници под неповољним, зеленашким кредитима банака узели новац да би подигли своју производњу, врло је тешко да, са оваквим откупним ценама млека, отплате те кредите и да им остане за живот.

 Није откупна цена млека једини проблем. Данас је цена стоке на изузетно ниском нивоу. Свиње се у Србији продају за мање од 100 динара, или нико неће да их купи. То је још један проблем, јер пољопривредници, и да хоће да угасе своју производњу, за стоку коју желе да распродају због ниских откупних цена не могу да добију новац којим би могли да обезбеде отплату кредита и да обезбеде да опстану у овако тешкој економској ситуацији.

 Шта ће Влада Републике Србије учинити за пољопривреднике у Србији? На који начин планира да спречи увознички лоби и картеле који постоје у пољопривредној производњи у Србији да потпуно униште српског сељака и пољопривредну производњу у нашој земљи? Да ли се планира откуп преко Робних резерви? Да ли има било каквог плана за наше грађане који се баве пољопривредом?

 Друго питање тиче се, такође, Владе Републике Србије. Данас се отвара афера о именовању стрица министра Селаковића у „Железницама Србије“. Питање за Владу: како је могуће да се то дешава ако Влада спроводи реформе? Како је могуће да се то дешава у фирми која има проблематичну јавну набавку, то смо јуче видели на Одбору за финансије, која се тиче Прокопа? Да ли Влада зна шта се дешава у њеним јавним предузећима? Да ли нови послови постоје само за функционере владајућих странака, њихове рођаке и партијске активисте? Хвала.

 ПРЕДСЕДНИК: Захваљујем. Реч има др Александар Мартиновић. Изволите.

 АЛЕКСАНДАР МАРТИНОВИЋ: Даме и господо народни посланици, поштована председнице Народне скупштине, у име Посланичке групе СНС хтео бих да поставим питање министру унутрашњих послова господину Небојши Стефановићу. Докле се стигло са утврђивањем чињеница и околности везаних за бројне малверзације и кривична дела која су извршена на територији АП Војводине, пре свега у Развојној банци Војводине, у Фонду за капитална улагања Војводине, у Фонду за развој АП Војводине и у Покрајинском секретаријату за науку и технолошки развој?

 Српска напредна странка је у више наврата износила сазнања која имамо о томе да су грађани Војводине од 2000. године, а нарочито од 2004. године наовамо, систематски опљачкани од стране једне политичке гарнитуре која у континуитету влада Војводином већ петнаест година.

 Данас је било речи о томе колико кошта пасуљ, колико износи потрошачка корпа. И СНС ово питање поставља да би се коначно утврдило да је тешка економска и финансијска ситуација, која, нажалост, постоји данас у Србији, па и у Војводини као саставном делу Србије, у ствари последица једна невероватне бахатости, једне невероватне политике пљачке сопствених грађана, која је извршена и која се у Војводини врши и дан-данас, у континуитету пуних петнаест година.

 Неколико пута смо причали о томе овде у Народној скупштини. Министар унутрашњих послова је о томе говорио, потврдио је у неколико наврата наша сазнања да су се заиста дешавала бројна кршења закона, бројна кршења Закона о јавним набавкама, да су уговори склапани фиктивно, да су се узимале провизије, да радови који су били предвиђени уговором нису извршени или су извршени после рока.

 Причали смо о томе да су поједине банке које су формиране од стране Покрајинске владе, на челу са Бојаном Пајтићем, као што је, на пример, „Тесла банка“ у Загребу, служиле искључиво у сврху прања новца; да је једна особа била истовремено и председник надзорног одбора Развојне банке Војводине и члан управе „Тесла банке“ у Загребу; да су поједини тајкуни у Војводини и ван Војводине имали малтене ексклузивно право да обављају грађевинске радове на територији АП Војводине и када је у питању нискоградња и када је у питању високоградња. Свим тим радњама, свим тим незаконитостима грађани Војводине су систематски опљачкани.

 У највећој мери, последица таквог понашања је тешка економска и финансијска ситуација у којој се наша држава налази, у којој се налази наша привреда, па и привреда у АП Војводини.

 Наше питање је упућено министру унутрашњих послова – докле се стигло са утврђивањем свих тих чињеница и околности? Докле се стигло са проналажењем оних који су одговорни за, у историји незапамћено, пљачкање грађана АП Војводине, које се нажалост дешава и дан-данас и које је у ствари и довело Владу Републике Србије у ситуацију да мора да предузима болне и тешке резове који тренутно погађају све грађане Србије, а који су последица једне пљачкашке, потпуно промашене економске и финансијске политике која се водила у Србији од 2000. године, а на делу је у АП Војводини, ево, већ пуних петнаест година? Хвала.

 ПРЕДСЕДНИК: Захваљујем. Настављамо са радом. Обавештавам вас да су спречени седници да присуствују следећи народни посланици: Гордана Чомић, Драган Шутановац, Сузана Спасојевић, Дубравка Филиповски, Мирослав Маркићевић, Злата Ђерић, проф. др Бранко Ђуровић и Олена Папуга.

 Сагласно члану 86. став 2. Пословника Народне скупштине, обавештавам вас да сам ову седницу сазвала у року краћем од рока утврђеног у члану 86. став 1. Пословника Народне скупштине због потребе да Народна скупштина што пре размотри предлоге аката из дневног реда одређеног у захтеву Владе за одржавање ванредног заседања.

 Достављени су вам: записник Дванаесте седнице Другог редовног заседања Народне скупштине Републике Србије у 2014. години, као и записници седница Првог, Другог и Трећег ванредног заседања Народне скупштине Републике Србије у 2015. години.

 Пошто данашњој седници присуствује већина од укупног броја народних посланика, констатујем да постоји кворум за усвајање записника са наведених седница.

 Обавештавам вас да је провером у служби за послове Одбора за административно-буџетска и мандатно-имунитетска питања утврђено да том одбору нико од народних посланика није доставио у писаном облику примедбе на наведене записнике.

 Прелазимо на одлучивање.

 Стављам на гласање записник Дванаесте седнице Другог редовног заседања Народне скупштине Републике Србије у 2014. години, одржане 26, 28. и 29 децембра 2014. године.

 За 129, против нико, уздржаних нема, није гласало 20, од укупног присутних 149 народних посланика.

 Констатујем да је Народна скупштина већином гласова усвојила записник Дванаесте седнице Другог редовног заседања Народне скупштине Републике Србије у 2014. години.

 Стављам на гласање записник седнице Првог ванредног заседања Народне скупштине Републике Србије у 2015. години, одржане 15. и 19. јануара 2015. године.

 За 131, против нико, уздржаних нема, није гласало 19, од укупног присутних 150 народних посланика.

 Констатујем да је Народна скупштина већином гласова усвојила записник Првог ванредног заседања Народне скупштине Републике Србије у 2015. години.

 Стављам на гласање записник седнице Другог ванредног заседања Народне скупштине Републике Србије у 2015. години, одржане 19. и 21. јануара 2015. године.

 За 130, против нико, уздржаних нема, није гласало 20, од укупног присутних 150 народних посланика.

 Констатујем да је Народна скупштина већином гласова усвојила записник Другог ванредног заседања Народне скупштине Републике Србије у 2015. години.

 Стављам на гласање записник седнице Трећег ванредног заседања Народне скупштине Републике Србије у 2015. години, одржане 22. и 23. јануара 2015. године.

 За 138, против нико, уздржаних нема, није гласао 21, од укупног присутних 149 народних посланика.

 Констатујем да је Народна скупштина већином гласова усвојила записник Трећег ванредног заседања Народне скупштине Републике Србије у 2015. години.

 Поштоване даме и господо народни посланици, уз сазив Шестог ванредног заседања Народне скупштине Републике Србије у 2015. години, које је сазвано на захтев Владе сагласно члану 106. став 3. Устава Републике Србије, члану 48. став 3. Закона о Народној скупштини и члану 249. Пословника Народне скупштине, достављен вам је захтев за одржавање ванредног заседања у 2015. години, са одређеним дневним редом садржаним у том захтеву.

 Као што сте могли да видите, за Шесто ванредно заседање Народне скупштине у 2015. години одређен је следећи

Д н е в н и р е д:

 1. Предлог закона о изменама и допунама Закона о поморској пловидби,

 2. Предлог закона о изменама и допунама Закона о пловидби и лукама на унутрашњим водама,

 3. Предлог закона о измени и допуни Закона о државној припадности и упису пловила.

 Народни посланик др Владимир Орлић предложио је Скупштини да се обави заједнички начелни претрес о Предлогу закона о изменама и допунама Закона о поморској пловидби, Предлогу закона о изменама и допунама Закона о пловидби и лукама на унутрашњим водама и Предлогу закона о измени и допуни Закона о државној припадности и упису пловила.

 Народни посланик др Владимир Орлић не жели реч.

 Стављам на гласање овај предлог.

 За 130, против нико, уздржаних нема, није гласало 20, од укупног присутних 150 народних посланика.

 Констатујем да је Народна скупштина већином гласова прихватила овај предлог.

 Прелазимо на рад по дневном реду.

 Прелазимо на заједнички начелни претрес 1–3. тачке дневног реда – ПРЕДЛОГ ЗАКОНА О ИЗМЕНАМА И ДОПУНАМА ЗАКОНА О ПОМОРСКОЈ ПЛОВИДБИ, ПРЕДЛОГ ЗАКОНА О ИЗМЕНАМА И ДОПУНАМА ЗАКОНА О ПЛОВИДБИ И ЛУКАМА НА УНУТРАШЊИМ ВОДАМА И ПРЕДЛОГ ЗАКОНА О ИЗМЕНИ И ДОПУНИ ЗАКОНА О ДРЖАВНОЈ ПРИПАДНОСТИ И УПИСУ ПЛОВИЛА

 Сагласно члану 90. став 1. Пословника Народне скупштине, обавештавам вас да сам позвала да данашњој седници присуствују: проф. др Зорана Михајловић, потпредседник Владе и министар грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, Миодраг Поледица, државни секретар у Министарству грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, Дејан Трифуновић, државни секретар у Министарству грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, Лепосава Сојић, помоћник министра грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре и Вељко Ковачевић, саветник у Министарству грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре.

 Молим посланичке групе, уколико то већ нису учиниле, да одмах поднесу пријаве за реч, са редоследом народних посланика.

 Сагласно члану 157. став 2. Пословника Народне скупштине, отварам заједнички начелни претрес о Предлогу закона о изменама и допунама Закона о поморској пловидби, Предлогу закона о изменама и допунама Закона о пловидби и лукама на унутрашњим водама и Предлогу закона о измени и допуни Закона о државној припадности и упису пловила.

 Реч има народни посланик Владимир Павићевић, повреда Пословника.

 ВЛАДИМИР ПАВИЋЕВИЋ: Даме и господо народни посланици, поштована председнице Народне скупштине госпођо Гојковић, поштована госпођо Михајловић и поштовани гости из Министарства, сматрам да су повређени чланови Пословника 27–31. који се тичу делања председнице Народне скупштине.

 Сматрам да су ови чланови повређени тиме што је данас, петнаести пут заредом, народном посланику Зорану Живковићу онемогућено да уђе у велику салу, поштована господо, упркос томе што се редовно пријавио за учешће у расправи како би допринео томе да наш дијалог овде буде квалитетнији, да усвојимо, поштована господо народни посланици, најбоље могуће законе у нашој Народној скупштини.

 Предлажем, поштована председнице Народне скупштине, да у складу са својим овлашћењима, а у име заштите владавине права и уставности, омогућите народном посланику Зорану Живковићу учешће у данашњој расправи.

 Поштована господо и поштована председнице Народне скупштине, мера удаљења са седница Скупштине и скупштинских тела свакога ко оштро критикује напредњачку власт постала је овде пракса. Ево, имамо јучерашњи пример да је са седнице Одбора за финансије, републички буџет и контролу трошења јавних средстава удаљен грађански надзорник господин Добрашиновић зато што је указивао на ненаменско трошење јавних средстава.

 Сматрам, поштована председнице Народне скупштине, да је неопходно да управо ви реагујете на овакву непримерену праксу. За почетак, тиме што ћете народном посланику Зорану Живковићу омогућити да остварује своје дужности у нашој Народној скупштини данас. Хвала.

 ПРЕДСЕДНИК: Нећу вам одговорити на ово лицитирање о повреди Пословника, јер повреда Пословника мора непосредно да буде учињена. Казна се односи на нешто што је изречено пре, мислим, петнаест радних дана, али ви сте то навели у свом говору. Институција повреде Пословника је на неки начин злоупотребљена, али ја вам нећу одговорити на то.

 Да ли желите да гласамо? (Не.) Реч има Маријан Ристичевић.

 МАРИЈАН РИСТИЧЕВИЋ: Даме и господо народни посланици, по петнаести пут слушамо исту рекламацију. Ја рекламирам чл. 103, 107. и 113. Пословника Народне скупштине.

 Као посланик, ја сам против драконских мера које су прописане чланом 113. Значи, залажем се за то да убудуће такве драконске казне не постоје – да посланик који је удаљен са седнице буде кажњен са 20 дана рада на седницама Народне скупштине РС; могу да подржим и став о слободи изражавања, али морам да кажем да је овај пословник, који је донет пре пет година, донела партија на чијој је листи господин Павићевић изабран.

 Мислим да је нарушио достојанство тиме што спочитава нама да смо прекршили слободу изражавања, да смо драконски деловали због псовки које су упућене на седници, а при том заборавља да је изабран на листи партије која је донела овај пословник. Стога, мислим да је нарушено достојанство Народне скупштине. Тим пре што господин Павићевић врло добро зна да је партија која је доносила овај пословник тада мислила, ваљда, да ће владати довека и удаљавала је целе посланичке групе са седница Народне скупштине.

 Не могу да верујем да господин Павићевић хоће да нам каже да је он изабран на листи партије која сузбија слободу изражавања у дужем року и да је изабран на листи партије која само у свом називу носи име – демократска. Хвала.

 ПРЕДСЕДНИК: Да ли желите да гласамо због повреде? (Не.)

 Да ли представник предлагача проф. др Зорана Михајловић жели реч? Реч има Зорана Михајловић.

 ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Поштовани народни посланици, испред вас се налазе три закона о изменама и допунама закона, што о пловидби и лукама на унутрашњим водама, поморској пловидби и о државној припадности и упису пловила.

 Оно што желим посебно да истакнем, и данас ћемо разговарати, а и када буду били амандмани, у појединостима, јесте да водни саобраћај у Србији данас у односу на укупан саобраћај заузима само 4,7% транспорта. То је нешто што ми као држава треба да поправимо и, сасвим сигурно, тај удео повећамо, због тога што је то неколико пута мање него у земљама ЕУ, а да не говорим о неким земљама као што је Холандија где је тај удео готово 40%. Велике су могућности Србије у том смислу.

 Оно што посебно издваја ове измене и допуне три закона јесте да оне нису усклађене само са европским директивама, него су усклађене, посебно измене и допуне Закона о поморској пловидби, са конвенцијом Међународне организације рада, због чега је, између осталог, Србија добила одређене похвале.

 Прве измене и допуне закона тичу се тзв. лучких концесија. Ми смо земља која данас мора да каже да наше луке нису нити технолошки, нити техничко-технолошки спремне, да тако кажем, да буду део европског тржишта због тога што је инфраструктура у тим лукама стара преко 30 година. Даћу вам један пример: само дизалице у неким лукама су старе и преко 50 година. Због тога врло често бродари одлазе у неке друге државе, због тога што не желе да троше ни новац ни своје време. Свакако је потребна модернизација лука, пристаништа, потребна је модернија и боља флота да бисмо могли да будемо раме уз раме са осталим државама.

 Такође је потребно да учинимо све, и због тога постоји Стратегија развоја водног саобраћаја коју је ова влада донела, да искористимо тзв. Коридор 7, односно Дунавски коридор.

 Србија има одличан положај, стратешки положај, који, у сваком смислу својих инфраструктура, било да говоримо о транспортним инфраструктурама или неким другим, мора да искористи. Све што доносимо у том смислу, од стратегија, акционих планова или измена и допуна закона, тиче се управо тога да искористимо наш положај, да подигнемо нашу инфраструктуру, а самим тим да подигнемо привредни развој и да будемо довољно препознатљиви да можемо да будемо конкурентни као држава.

 Свима желим успешну расправу и, наравно, успешне амандмане.

 Верујем да ћете такође приметити, рецимо, за овај први закон, измене и допуне Закона о пловидби и лукама, поред великог броја подзаконских аката који треба да се ураде, могу да кажем да је половина тих подзаконских аката већ направљена. То је пракса мог министарства – када даје законе или измене и допуне закона, не иде само са тим, него иде већ са делом припремљених подзаконских аката како би ти закони што пре заиста могли у реалности да се примењују. Хвала лепо.

 ПРЕДСЕДНИК: Да ли известиоци надлежних одбора желе рече? (Да.) Реч има др Владимир Орлић.

 ВЛАДИМИР ОРЛИЋ: Захваљујем. Даме и господо, извештавам о ставу скупштинског Одбора за просторно планирање, саобраћај, инфраструктуру и телекомуникације, који је на данашњој седници, у присуству представника предлагача, разматрао садржаје сва три законска предлога која се данас налазе на дневном реду.

 Представљена су, и то детаљно, сва три законска предлога. У широј расправи која је уследила након разматрања предложених циљева и постављених оквира за резултате који се очекују од примене, уз предложене резултате, односно очекиване циљеве, разматрани су додатно и амандмани. Констатовано је да је одређени број њих усвојен и констатовано је, увидом у садржај тих амандмана, да се они листом односе на оно што је акцентовано као основни квалитет самих законских решења, а то су, пре свега, усаглашавање са изванредним међународним стандардима и, на другом месту, али не мање важно, усаглашавање са домаћим законима. И један и други аспект само су додатно проширени.

 У том смислу, након одговора на питања и окончања дискусије, сви представници Одбора, без изузетка, гласањем су изразили подршку предложеним законским решењима. Хвала најлепше.

 ПРЕДСЕДНИК: Да ли се председници, односно представници посланичких група јављају за реч? Реч има Драган Јовановић.

 ДРАГАН ЈОВАНОВИЋ: Уважена председнице, госпођо министарка, даме и господо народни посланици, Посланичка група Нове Србије ће у дану за гласање подржати измене и допуне сва три закона.

 Оно што бих у своје лично име и у име своје посланичке групе истакао као пар сугестија јесу питања за уважену министарку и то ћу данас изнети.

 Најпре, о закону о изменама Закона о поморској пловидби ја сам јутрос на ресорном одбору за инфраструктуру, који је мој уважени колега помињао, изнео одређене примедбе, које просто морам да изнесем и вама. Очекујем од вас, пре свега, коректне одговоре на постављена питања.

 Што се тиче измена и допуна Закона о поморској пловидби, најважнија ствар у овом закону коју мењамо јесте да изађемо у сусрет људима који раде на прекоокеанским бродовима (процена је да их има око 5.000 и да се након усвајања овог закона, када овај закон ступи на снагу, тај број може повећати на 7.000), да буду изједначени са својим колегама из земаља које већ имају усвојене и ратификоване овакве законе.

 Да појасним грађанима који ово гледају шта ово конкретно значи. Мислим да сви у овој сали познајемо некога ко ради на прекоокеанском броду. Оно што је моја бојазан јесте... Ти људи треба од матичне државе Србије да добију тзв. идентификационе картице. Те идентификационе картице су једна врста пасоша. То сам и на Одбору изразио као велику бојазан, буни ме то што је рок за усвајање ових измена, где се помињу и идентификационе картице, померен на 1. јануар 2018. године. Мислим да су већ поднети амандмани у овом смислу.

 И, мислим да би требало, уважена министарко, да поведете рачуна. Најпре, ми овај закон усвајамо по хитном поступку, измене Закона. По хитном поступку усвајамо измене Закона које ће ступити на снагу 1. јануара 2018. године. Оно што сте у предлогу измена дали као образложење јесте да је потребно да се Лучка капетанија Београд технички припреми да може да издаје ове тзв. идентификационе картице. Конкретно, због колега посланика, то је једна врста пасоша. Сада се у пракси дешава да наши људи који раде као техничко особље или конобари на бродовима, када брод дође у одређену луку, без тих картица не могу да изађу са брода, него, за разлику од својих колега, остају на броду.

 Други проблем је што су многе земље донеле посебне законе у борби против тероризма и стварно наши људи бивају, ни криви ни дужни, на одређен начин шиканирани зато што су из Србије и зато што ми не можемо већ годинама да уведемо ове тзв. идентификационе картице, које би у ствари биле пасош сваког од тих људи који су нека врста морнара на прекоокеанским бродовима.

 Образложење које сам добио од ваших сарадника је да Лучка капетанија Београд, која ова документа треба да издаје, није технички опремљена.

 Подсетио бих и вас и колеге народне посланике да смо ми овде доносили разноразне законе, и о заштити паса луталица, и о свим осталим; за шта се све није нашао новац у овој земљи. Ако већ МУП Србије издаје ове нове, тзв. биометријске пасоше (а ово је једна врста пасоша), не видим зашто не бисмо могли од МУП-а и од некога да бар овај рок скратимо на годину дана?

 Сматрам да је ово стварно неправедно и да би овај рок, уз помоћ Министарства и надлежних служби, морао бити скраћен, да се овим људима помогне. Образложење да ће нешто ступити на снагу 1. јануара 2018. године... Ради се, још једном да поновим, о пет хиљада људи (данас, 2015. године), а та се цифра може, евентуално, повећати до седам хиљада људи. Мислим да то није неки велики број и да можемо овим људима да изађемо у сусрет. Пошто је начелна расправа, биће прилике да у појединостима говоримо још о овој теми.

 Што се тиче измена и допуна другог закона, то је Закон о пловидби и лукама на унутрашњим водама, рекао бих одређене ствари које се тичу, пре свега, надлежности.

 Мени, уважена министарко, једна ствар, морам да кажем, није јасна. Ми стално у овом парламенту говоримо о агенцијама и о томе како имамо превелики број агенција, како су се те агенције намножиле за време претходне власти као печурке после кише, а када доносимо нове законе или измене и допуне постојећих закона, увек се појављују нове агенције и увек те агенције имају толико велика овлашћења да је то више неиздрживо.

 Ако сада поново имамо агенцију за управљање лукама, која има, по мени, чак већа овлашћења него што има ресорно министарство, ми се просто питамо да ли је могла да се формира одређена дирекција, да ли је могло само Министарство да контролише рад лука? Имамо различита искуства. Имамо земље које су континенталне (као што је Мађарска) и оне које имају излаз на море (као што је Хрватска), које су ову надлежност доставиле или, да кажемо, делегирале лучким капетанијама, да оне управљају, а ми тако олако формирамо стално некакве нове агенције. Сматрам да сви скупа треба добро да размислимо о овом питању.

 Наравно, Министарство ће имати уплива што се тиче персоналних решења у агенцијама, али сматрам, ако већ се није ишло директно на лучке капетаније, да је могло да се изнађе решење да то буде дирекција или да остане у саставу самог Министарства и да једноставно немамо агенцију.

 Што се тиче лука, ту бих да се још мало задржим. Сви смо свесни проблема које смо имали у приватизацији у досадашњем периоду. Мислим да и грађани Србије добро знају да ми имамо већ шест лука које су приватизоване. Неке од њих су биле и медијски пуно испраћене, као што је Лука Београд.

 Мене интересује, желео бих да знам шта се дешава дефинитивно са земљиштем, односно шта се дешава са затеченим стањем у лукама код нових власника? Затим, интересује ме какав ће бити однос државе према две преостале луке које нису приватизоване, то су Лука Прахово и Лука Нови Сад?

 Ово су одређене ствари које се, кажем, тичу живота самих тих лука. Свесни смо сви да луке имају и врло атрактивно земљиште. Још једном помињем Луку Београд, која је због тога била на суду. Чак се и Уставни суд у току 2013. године изјашњавао поводом земљишта Луке Београд.

 Оно што желим, на самом крају, посебно да апострофирам и напоменем јесте рад инспекцијских органа. На Одбору за инфраструктуру су моје колеге посланици приметили да имамо доста лош рад инспекцијских органа Министарства, а то се односи на тзв. недозвољена претоварна места. Сви ми заједно треба да порадимо на томе, да спречимо шверц који се дешава на рекама у Србији. Ако погледате само Дрину, видећете шта се дешава у току дана и ноћи, колико стоке се шверцује преко Дрине. Да не говоримо шта се све раније радило с нафтом и нафтним дериватима. Због тога бих замолио уважену министарку да поведе рачуна и да се, просто, инспекцијски надзор појача.

 С друге стране, нешто што морам да приметим везано је за образложења која се пишу када се нама народним посланицима достављају измене и допуне закона. Овде имате доста преписивања из године у годину и рокова који се дају. На пример, у изменама Закона о пловидби и лукама на унутрашњим водама, у једном делу, код рокова, каже: „Одлука о висини и начину плаћања лучких и пристанишних накнада (Агенција за управљање лукама, рок за усвајање је 1. 12. 2014. године)“, а ми основни закон усвајамо у фебруару 2015. године!

 Због тога бих искрено замолио, пре свега, стручне службе ресорних министарстава да на овакав начин оваква документа не преписују из године у годину, јер овај закон је усвојен 2011. године, измене су усвојене 2013. године, поново имамо измене 2015. године, стално се некакви рокови продужавају, а образложења се преписују. Чак, када их преписују, не исправљају ни датуме, него је остао крајњи рок 1. децембар 2014. године.

 Још једном, уз ове примедбе, за које очекујем да ће Министарство, кроз амандмане и усвајање амандмана, имати разумевања, за ове рокове, подвлачим да ће Посланичка група Нове Србије у дану за гласање подржати ове измене закона, уз наду да се ипак неће чекати одређени рокови, да дође јануар 2018. године, и да ће они ступити на снагу пуно раније. Хвала.

 ПРЕДСЕДНИК: Захваљујем. Реч има народни посланик Олгица Батић. Изволите.

 ОЛГИЦА БАТИЋ: Хвала, поштована председнице. Уважена госпођо Михајловић, представници Министарства, данас расправљамо о три предлога закона: Предлогу закона и изменама и допунама Закона о поморској пловидби, Предлогу закона о изменама и допунама Закона о пловидби и лукама на унутрашњим водама и Предлогу закона о изменама и допунама Закона о државној припадности и упису пловила.

 Када говоримо о првопредложеном законском решењу, дакле, Предлогу закона о изменама и допунама Закона о поморској пловидби, првенствено се уочава потреба (то је, чини ми се, врло добро и примећено) да се заправо материја коју исти уређује уподобљава оваквим предложеним решењем првенствено са одређеним међународним конвенцијама, али, исто тако, и са домаћим позитивноправним прописима, ту првенствено мислим на Закон о прекршајима, који је ступио на правну снагу 1. марта 2014. године, посредством којих ће бити олакшана и омогућена једна ефикасна контрола над спровођењем одредаба закона о коме данас, као првопредложеном, расправљамо. Такође, врши се усклађивање са важећим Законом о путним исправама.

 Морам се сагласити да у погледу проблематике, првенствено мислим на рок издавања идентификационих картица помораца... Ту сам сагласна са својим претходником, уваженим колегом Јовановићем, и исто сматрам да је овај рок могао бити краћи. Такође, одређене примедбе које је колега Јовановић изнео, сматрам да стоје, тако да на овом месту нећу понављати оно што је изречено.

 Наиме, иако сам назив законског текста увек указује на материју и предмет који се тим законским решењем уређују, онда би лаичка јавност могла закључити да нама заправо Закон о поморској пловидби и не треба, из једноставног разлога што Србија нема море. Али, у ширем смислу, наравно, тако нешто није тачно, јер поморско право није грана права која просто обухвата само норме којима се регулише правни статус мора, већ регулише и бројне односе који се јављају на мору, али и у вези са морем, као и све друге пратеће активности. Поморско право као такво у ужем смислу заправо представља грану права, нешто што регулише односе међу самим државама, и то првенствено по питању правног статуса морских простора или, рецимо, вођења рата на мору (наравно, додаћу - не дај Боже) који представља део међународног јавног права.

 Поморска пловидба, по својој суштини, могло би се рећи у својој бити, јесте првенствено трговинска делатност и мислим да је то апсолутно неспорно. Међутим, бројни прописи, првенствено бројне одредбе из области управног права, које се исто тако тичу поморске пловидбе, завређују, чини ми се, изузетну пажњу и неопходно им је посветити простора, јер без њих се не може схватити ни целина функционисања поморскоправне материје.

 Наравно, сам предмет регулисања овог питања јесу правне норме које регулишу пловидбу морем, у првом реду у сврху превоза људи и роба, али и далеко шире. Наиме, ради се о бројним правним односима и правним институтима који су превасходно имовинског карактера, нормама управног права којима се регулише индивидуализација морског брода, његова безбедност, како са становништва градње, тако и са становништва експлоатације, и укупна безбедност пловидбе, да тако кажем, у најширем могућем смислу те речи.

 Посебну пажњу (овде, наравно, правим овакав увод) завређује и стварноправни, али исто тако и облигациони део који одавде произилази. Као предмет имовинског дела ове правне материје у погледу стварноправног дела, мислим пре свега на својинска и сусвојинска права, али исто тако и на заложна права на броду, док се облигациони део бави регулисањем уговора и вануговорних односа који уопште настају у поморској пловидби.

 Сама унификација поморског права, коју засигурно карактерише универзалност и партикуларност, али и аутономност, развијала се крајње неуједначено. Оно што је готово приметно и може се рећи да представља својеврсни парадокс јесте да су, потпуно супротно очекивањима, првобитно решавана нека питања из поморскоправне и имовинске материје, а тек се онда прешло на регулисање статуса морског простора.

 Уколико по овом питању посматрамо напоре међународне заједнице, а до данашњег дана их је било изузетно много по питању уређења ове материје, то је засигурно резултирало првенствено једним свеобухватним кодификаторским радом, пре свега уобличеним као Конвенција УН о праву мора из 1982. године.

 У току 19. века, нарочито након стварања националних држава, у Европи је донето једно целовито поморско законодавство. Међу европским државама, у том смислу, наравно, водећа је била Француска, која је већ 1807. године, чини ми се, донела свој Трговачки законик чија друга књига регулише поморско право, а тиме и поморску пловидбу, оно о чему ми данас расправљамо. То након ње чини и Немачка, која уређује ову материју такође у свом Трговачком законику из 1861. године, који је иновиран 1897. године. Та два закона извршила су заправо пресудан, кључан утицај по питању регулисања поморске пловидбе на све друге европске земље.

 У контексту измена и допуна Закона о поморској пловидби о којима данас расправљамо, чини ми се да је био видан утицај (исправите ме уколико грешим), а можда и више од утицаја, Поморског законика Републике Хрватске, па је видно да су нека његова решења потпуно ископирана. Наравно, кажем, исправите ме ако грешим, али то је по мени и добро, јер сматрам и увек истичем да је јако добро копирати оно што представља добра законска решења. У неким деловима промењена је само једна реч или је замењена одређена терминологија.

 Тако, рецимо, поменути хрватски Поморски законик... На пример, у члану 1. којим се мења члан 4. тачка 42) гласи: „Призната организација је организација која испуњава услове прописане посебним прописом и која је овлашћена од стране министарства надлежног за послове саобраћаја за обављање статутарне сертификације поморских бродова која обухвата обављање прегледа и издавање прописаних исправа“. Заправо, целокупна дефиниција признате организације идентична је већ споменутом решењу у хрватском Поморском законику, с тим што се у овим изменама и допунама јавља термин „поморски бродови“, док је у хрватском Поморском законику употребљен термин „поморски објекат“, што лично сматрам исправнијим решењем и свеобухватнијим уколико се, рецимо, пође од неке баналне ствари, на пример, ако узмемо у обзир дефиницију пловила које је технички пловни објекат.

 Свакако се у разлозима за доношење оваквог једног законског текста наводи Конвенција о раду помораца. Засигурно је да се овим изменама усаглашавају одредбе којима се уређује и рад лица млађих од 18 година и обавеза бродара да закључе полису осигурања, односно да положе неко друго јемство, а све ради покрића потраживања по различитим основама, да их сада не бих посебно наводила.

 Иако се у већ споменутим разлозима за доношење наводе међународне конвенције, па се тако поред Конвенције о раду помораца наводи и Конвенција о идентификационој картици помораца (коју сам поменула, споран је тај рок издавања идентификационе картице помораца), а будући да се сви међународни извори поморског права доносе у форми међународних конвенција, те их можемо поделити на изворе у области безбедности пловидбе и на изворе у области поморског приватног права, у том смислу, неопходно је истаћи да је свакако најважнија међународна конвенција из области безбедности пловидбе Конвенција о заштити људских живота на мору, позната као СОЛАС конвенција.

 Наравно, повод за њено доношење није нимало леп, као што, претпостављам, неки од нас знају. То је била катастрофа брода „Титаник“ из 1912. године, да би већ следеће, 1913. године била донета прва Конвенција о заштити људских живота на мору, позната као „Титаник конвенција“. Али, услед избијања Првог светског рата, таква конвенција никада није ступила на снагу. Онда имамо СОЛАС конвенцију, која се по први пут, као један опсежан и потпуно сажет међународни документ, доноси у Лондону 1929. године, а данас је на снази СОЛАС конвенција из 1974. године, наравно, са протоколима из 1978. и 1988. године и, по правилу, са бројним амандманима и бројним анексима.

 Године 1977. у нашој земљи (тадашњој нашој земљи, пошто смо их много променили до ове садашње) донет је Закон о поморској и унутрашњој пловидби. Тим законом је заправо у потпуности кодификована ова материја о којој данас расправљамо, јер се пошло од једног једноставног, рекла бих потпуно логичног, закључка да је потребно извршити јединствено регулисање поморског права и права унутрашње пловидбе. То сматрам увек далеко бољим приступом него да се поморска и унутрашња пловидба регулишу одвојено, али ми смо, ето, показали да смо махери да спајамо неспојиво, као што је, рецимо, планирање и изградња (о чему сам говорила када сте прошли пут били овде), а тамо где је потребна кодификација ми из неког разлога то уређујемо потпуно одвојеним законским решењима.

 Оно што је интересантно јесте да се поменути закон из наше тадашње државе, из 1977. године, примењивао на нашој територији све до распада Југославије, а при том није имао никакве измене и допуне. Пардон, није извршена ниједна измена, извршена је само једна допуна, и то 1985. године.

 Овим изменама и допунама даје се могућност домаћим држављанима који раде као поморци на бродовима страних застава да наставе потпуно несметано и неометано свој рад на њима. То се остварује и посредством уношења одредаба Конвенције о идентификационој картици помораца у предложени законски текст.

 Оно што је чињеница, засигурно је да су наши држављани суочени са бројним проблемима, а које ви наводите у разлозима за доношење овог закона и објашњењима, и то првенствено са проблемима забране привременог изласка на копно у лукама држава које траже да поморци имају споменуту идентификациону картицу помораца, која је издата у складу са наведеном конвенцијом. Тиме се, по спорном питању, наравно, регулише и питање забране трансфера и засигурно потпуно оправдано мења члан 84. оваквим предложеним решењем.

 У сваком случају, лично сам става да ово представља добро законско решење када говоримо о поморској пловидби, с тим што стоје све оне недоумице и проблематика коју је мој колега Јовановић изнео. Надам се да ће амандманом бар нешто бити отклоњено. У прилог томе да ово представља добро законско решење говори и чињеница да сам испред Демохришћанске странке Србије поднела само један амандман, што није својствено мени.

 Дакле, у дану за гласање посланички клуб СПО – ДХСС гласаће за предлог закона о поморској пловидби.

 Кратко ћу се осврнути на преостала два предлога закона. Дакле, када је у питању Предлог закона о изменама и допунама Закона о државној припадности и упису пловила, који се тиче измена и допуна формално три члана, али суштински се ради о изменама свега два члана, чињеница је да се њима врши усклађивање, такође, са домаћим позитивноправним законодавством тако што се његове одредбе сада једноставно уподобљавају одредбама Закона о прекршајима, као што се то исто чини и у првопоменутом закону о поморској пловидби.

 Овде се потпуније одређује ситуација када поморцима који раде на поморским бродовима који су уписани у Међународни уписник поморских бродова, а који при том не улазе на територију наше земље, није потребно одобрење за боравак (што представља добро решење), као ни дозвола за рад. Наравно, све у складу са поменутим позитивноправним прописима.

 Наравно, и овај предлог закона Посланичка група СПО – ДХСС подржаће у дану за гласање.

 Најзад, у овој обједињеној расправи имамо и Предлог закона о изменама и допунама Закона о пловидби и лукама на унутрашњим водама, којим се такође врши уподобљавање одредаба са важећим Законом о прекршајима. То се најуочљивије огледа по питању брисања члана којим се уређује поступање Комисије за прекршаје у пловидби у првом степену.

 Појединим предложеним одредбама врше се измене и допуне и тиме чини уподобљавање са одредбама Закона о транспорту опасног терета. Потпуно пригодно се, такође, допуњује текст предложеним изменама, све у складу са Европским споразумом о међународном превозу опасног терета на унутрашњим пловидбеним путевима, који је наша земља ратификовала. Тако поред ових захтева који су прописани техничким правилима за статутарну сертификацију бродова унутрашње пловидбе, бродови за превоз опасног терета морају сада да испуњавају захтеве утврђене правилима за класификацију признатих класификационих друштава.

 Добро је и предложено решење које предвиђа смањење броја лучких накнада. Сада их има само две; то је ради обављања свакодневне делатности и свакодневних активности, док и оваква одредба једног дана не буде излишна и превазиђена. Надам се да ће то бити ускоро, када се буде усвајао закон којим ће се уређивати материја плаћања накнаде за коришћење јавних добара.

 Давање лучких концесија такође сматрам добро предложеним решењем. Заправо, извршено је једно потпуно нормирање материје њиховог давања, у складу са важећим Законом о јавно-приватном партнерству и концесијама.

 Иако се овде заправо ради о великом броју измена и допуна, када говоримо о овом предлогу закона и Предлогу закона о поморској пловидби, мислим да је овакво предлагање и да су овакве измене и допуне биле целисходне и неопходне, првенствено да би одражавале стварне потребе које сада постоје (јер нека законска решења и бројне законске одредбе једноставно су биле превазиђене, време их је већ демантовало), али и да би биле усклађене са другим важећим законима који су на правној снази у нашој земљи.

 Наравно, у расправи у појединостима бићемо у могућности да размотримо све поднете амандмане, а заиста има доста квалитетних амандмана који завређују не само пажњу, већ и могућност њиховог детаљног разматрања ради усвајања, како би били имплементирани у предложена законска решења у циљу што квалитетнијег нормирања материје коју уређује Предлог закона о изменама и допунама Закона о пловидби и лукама на унутрашњим водама, као и првопредложени закон о поморској пловидби.

 У погледу овог закона, испред Демохришћанске странке Србије предала сам један амандман, што ми није својствено. Тако да, засигурно, из мог угла ово представља добра решења, с обзиром на мањак амандмана у овој расправи. Тај амандман сам предала првенствено зато што је он одраз једног техничког карактера. Првенствено се морамо руководити номотехником, која мора бити на завидном нивоу по питању сваког предложеног законског решења.

 На крају крајева, као што сам већ споменула, мислим да ћемо бројна питања о којима се може расправљати размотрити када будемо имали расправу у појединостима, по амандманима.

 У сваком случају, у дану за гласање Посланичка група СПО – ДХСС подржаће и гласаће за сва предложена законска решења о којима данас расправљамо. Хвала вам.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ (Верољуб Арсић): Реч има министар Зорана Михајловић. Изволите.

 ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Прво желим да вам се захвалим на свим вашим сугестијама и мишљењу. Будући да је и претходни колега, односно посланик Јовановић, поменуо управо идентификационе картице, а и ви, у том смислу, само неколико појашњења.

 Дакле, поморци сада користе и користиће свој пасош увек када путују, а идентификациона картица ће се користити само онда када треба да изађу у некој од држава, и то у оквиру лучког подручја. Слажем се са вама да рок јесте дуг, али будући да то треба да нас кошта (дакле, та идентификациона картица је само за могућност да изађу унутар одређеног лучког подручја), по првим проценама, између три и четири милиона евра, ми нисмо били у могућности да то финансирамо. То је један од основних разлога зашто смо ставили тај рок, мада се слажем са вама да још једанпут треба размислити да ли је то адекватан рок.

 Друго, разговарали смо са Министарством унутрашњих послова, али када је урађена економска и финансијска анализа испоставило се да много више кошта да они мењају свој софтвер и убацују и овај део, него да ми будемо опремљени како бисмо дали идентификационе картице. То је био разлог зашто нисмо са МУП-ом ово урадили.

 Још једна мала допуна, везано за одредбе и законе, да закони личе једни на друге. Морам да признам да је већина ствари преузета из међународних конвенција или директно из директива и у том смислу су неки појмови слични или исти, да тако кажем. Наравно, слажем се да ћемо о појединостима разговарати, нарочито што се тиче овог датума, 2018. година, да ли је адекватан. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Реч има народни посланик Бранка Бошњак. Изволите.

 БРАНКА БОШЊАК: Поштовани председавајући, поштована госпођо министарка, уважене колегинице и колеге народни посланици, данас разматрамо три закона из области пловидбе: закон о изменама и допунама Закона о пловидби и лукама на унутрашњим водама, измене Закона о поморској пловидби и измене Закона о државној припадности и упису пловила.

 Заједничко за све ове законе је њихово усклађивање са другим донетим законима из области поморског и речног саобраћаја, усклађивање са Законом о планирању и изградњи, Законом о путним исправама и другим законима; такође, усклађивање са прихваћеним међународним обавезама. Обезбеђују већи ниво заштите помораца и, што је најважније, заштиту животне средине. Такође, уређују пловне путеве, пловидбу и, наравно, пратеће објекте уз воде.

 Шта ново доносе измене Закона о поморској пловидби? На броду није дозвољено запошљавање лица млађих од 18 година уколико ти послови угрожавају њихово здравље.

 Бродар је дужан да за своје запослене закључи осигурање за случај повреде или смрти. Бродар мора обезбедити здравствене прегледе за поморце по ИСО стандардима.

 Члан посаде може бити лице са исправом о идентитету, исправом о образовању и здравственом статусу. Поморске књижице не могу служити као пасош, како су већ рекле и колеге пре мене, и уводе се биометријске идентификационе картице.

 Наравно да је међу законима о којима данас говоримо најзначајнији Закон о пловидби и лукама на унутрашњим водама, с обзиром на то да Србија има две велике међународне пловне реке. Дунав, од својих 1.508 пловних километара, кроз Србију тече са својих 588, а Сава је пловна 593 км (од тога, 207 км је кроз Србију). Наравно, бројне притоке такође су делимично пловне.

 Постојећи Закон о пловидби и лукама због тога треба усагласити са ратификованим споразумима, усагласити са новодонетим законима. Треба спровести процедуру за нова улагања, а под тим подразумевам могућност концесија или неко приватно и јавно партнерство.

 Измене постојећег закона могу се сврстати у неколико категорија: део закона који дефинише и уређује просторне елементе коришћења водотокова и обала, унапређење закона у области контроле исправности пловила (значи, технички делови закона), дефинисање надлежности над процедурама, прецизно дефинисање појма лука и лучких садржаја. Закон реафирмише значај Стратегије развоја водног саобраћаја и, наравно, кроз Акциони план гарантује овог пута и спровођење те стратегије.

 Свој допринос данашњој дискусији желела бих да дам у области која је најсроднија мојој професији, а то су просторни планови, урбанистички планови који дефинишу ову материју и који се баве овом материјом, наравно и процедуре изградње, реконструкције на објектима који су пратећи објекти уз пловне путеве.

 На самом почетку желим да отворим једну дилему и да поставим питање зашто су редефинисани појмови „лука“ и „пристаниште“, те ћу цитирати Закон који у свом члану појмовник у тачки 22) каже: „Лука је водни и са водом повезани простор који је изграђен и опремљен за пријем домаћих бродова и бродова стране заставе, њихово укрцавање и искрцавање, складиштење ... укрцавање и искрцавање путника...“. У тачки 45) за појам „пристаниште“ каже: „Пристаниште је водни и са водом повезани простор који је изграђен и опремљен за пријем домаћих бродова“, ово не стоји, али ја сад кажем – искључиво домаћих бродова, „њихово укрцавање и искрцавање, као и по потреби складиштења...“, и, наравно, односи се и на укрцавање и искрцавање путника.

 Ово даље значи да луке могу бити националне и међународне, а пристаништа, по овој дефиницији, остају искључиво домаћа, односно примају домаће бродове. Питање је да ли ово даље значи да постојећа пристаништа треба да добију статус луке или пак да се нешто мења у дефиницији тих појмова?

 Ми знамо да Београд има једну луку, која искључиво има тај привредни значај; има једно пристаниште, то је Савско пристаниште, код Бетон хале, ту пристају свакодневно међународни бродови. То пристаниште је у последњих неколико година изузетно лепо опремљено, чак је добило и нека међународна признања за садржаје и за то како изгледа. Да ли ће то пристаниште бити преименовано у луку или ће се ти бродови изместити, међународни, или ће се, пак, до изградње неке нове међународне луке која прима и те међународне бродове нешто десити, ја по читању овог закона то нисам схватила.

 У Апатину такође постоји једно пристаниште. У реду, оно може бити по свом значају и дефиницији лука. Нови Сад има три пристаништа. Хоће ли нешто од тога бити сада лука? Доњи Милановац такође има једно пристаниште.

 Још мало београдске статистике. Београд има око 40 марина, зимовника, привезишта, сидришта, није баш тачно по дефиницији шта је који од ових објеката; наравно, број им се мења (35–45) пошто се нека свакодневно гасе, нека нова се отварају. У Београду има око 150–180 ресторана-сплавова, има око две хиљаде кућица на води, од чега је хиљаду званично пријављено. Када кажем „око“, то је због тога што нису сви уредно пријављени. Број пловила се креће између седам и осам хиљада; пријављено је око 4.000. Наравно, због плаћања пореза, велики број тих пловила није уредно пријављен.

 Овај закон, надам се, уредиће комплетно ову материју. Наравно да без прецизне и тачне статистике не можемо уредити ни своје пловне путеве ни приобаље.

 Што се тиче саме планске документације, желим да кажем да је Генералним планом Београда предвиђено да се постојећа лука на Дунаву, дорћолска, задржи, наравно у смањеном обиму. Она остаје као привредна лука и њено залеђе је редефинисано и пренамењено у пословно-стамбени садржај, што је, наравно, са свим еколошким и економским оправдањима логично.

 Нова локација за луку је овим планом предвиђена на левој обали Дунава, испод Панчевачког моста, низводно, наравно у близини, у зони Панчева. Хтела бих да питам... За ту зону је Грађевинска дирекција Београда поручила и израђен је генерални пројекат. Тај генерални пројекат је завршен пре четири-пет година. Он се налази у министарству и никада није урађена ревизија тог генералног пројекта; за њега постоји чак и студија оправданости. Он је у сваком смислу и урбанистички дефинисан, а и оправдан. Оно што је такође важно, већина тог земљишта је у власништву града. Мислим да су створени неки предуслови да се даље искоракне у том смислу.

 Такође, желим да још мало отворим једну дилему. Агенција за управљање лукама је у последњих пар месеци кроз јавну дебату иницирала изградњу нове луке у зони кинеског моста. За ту локацију не постоје никакви урбанистички плански предуслови; значи, ни просторни планови ни планови нижег реда га нису дефинисали. Мислим да би требало такође добро преиспитати ову иницијативу, с обзиром на вероватне проблеме са инфраструктуром, превасходно мислим на одсуство железничког саобраћаја.

 Такође, не знам зашто се стало са израдом плана, детаљног регулационог плана Савског пристаништа, како год се оно звало у будућности, зоне Бетон хале и пристаништа за туристичке бродове. Мислим да је тај план био скоро завршен и чини ми се да би дао допринос комплетној овој материји коју регулишемо данашњим законима.

 Оно што је такође добро јесте да је за ту зону био расписан међународни урбанистичко-архитектонски конкурс; добили смо два изузетно атрактивна првонаграђена решења: једног домаћег архитекте, једног јапанског архитекте. Кренуло се са имплементацијом тих пројеката и мислим да... Ето, замолила бих и вас, госпођо министарка, да дате свој допринос да се и ту нешто мало искоракне.

 Следеће, мислим да постоји одлука министарства о изградњи још једног међународног пристаништа. Та одлука је по старој номенклатури и зове се међународно пристаниште, мислим да се ради о Земуну. Такође бих, ето, волела да видим, да знам и шта ће да се дешава у складу с овим новим законом и са том локацијом.

 Једним планом детаљне регулације је предвиђено пристаниште у Гроцкој. Мислим да је због трасе страних туристичких бродова замишљено да ту пристају и они, те ту такође треба преиспитати статус да ли је то лука, пристаниште или у пристаниште могу да пристану и страни бродови.

 Што се тиче материје која третира изградњу и реконструкцију објеката у водотоковима и пратећих објеката на обалама, овај закон је дао још један битан допринос тиме што је повећао надлежности лучке капетаније и Дирекције за водне путеве. У поступку прибављања услова при пројектовању и изградњи, лучка капетанија издаје наутичке услове за тај пројекат, а Дирекција издаје услове за водене путеве. Наравно, при изради документације, пре добијања грађевинске дозволе, и лучка капетанија у оквиру своје надлежности и Дирекција дају сагласност за пројекат, што мислим да ће додатно повећати, унети ред како у изради документације, тако и у градњи.

 Мислим да, у сваком случају, свака додатна контрола побољшава и успоставља, да кажем, нове вредности, што поштовања закона, што чувања природе и окружења.

 На самом крају желим да кажем да ће Социјалдемократска партија Србије подржати ове законе зато што свако усаглашавање са међународним прописима Србију приближава Европи, евроинтеграцијама превасходно, зато што уводи ред у коришћење вода Србије, зато што унапређује еколошку свест, зато што се стварају предуслови за шири привредни развој, туризам, размену роба, бродоградњу, хидроградњу, а посебно зато што ови закони афирмишу социјалну и друштвену одговорност према поморцима. Хвала вам на пажњи.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем. Реч има министар др Зорана Михајловић. Изволите.

 ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Хвала вам. Само неколико објашњења. Да кренемо од појма, појмови су били дефинисани Законом из 1973. године, а онда је 2004. године Конференција УН за трговину и развој усвојила међународне дефиниције и те међународне дефиниције налазе се сада у овом закону.

 Луке су отворене за међународне бродове, пристаништа за домаће. Пристаништа су ту, у ствари, да као терминали, много мање у односу на луке као инфраструктурни пројекат, ту су пре свега да подстакну домаћу привреду.

 Што се тиче наутичког туризма, то је било занимљиво пред крај што сте помињали, овим законом је то враћено (некада је било) у надлежност локалних самоуправа управо због тога што мислимо да је много једноставније да се оне тиме баве него да се то ради са нивоа самог Министарства.

 Везано за просторне планове, техничку документацију и све ово што сте помињали, па, има пуно и за и против када посматрамо економски и финансијски. Биће прилике, када будемо говорили о амандманима, односно о овим законима у појединостима, па ћемо изложити све, и за Крњачу и за све. Дакле, шта је то, шта је за, а шта је против и колико новца треба да се издвоји, да ли треба можда чак да се измешта пут да би се правила лука у Крњачи, да се прави нови мост итд. Постоје анализе које се раде. Нису донете одлуке дефинитивне. Није ништа одлучено, није ништа одређено. То су теме о којима се само разговара. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем. Реч има народни посланик Стефана Миладиновић. Изволите.

 СТЕФАНА МИЛАДИНОВИЋ: Хвала вам, председавајући. Уважена министарка, гости из Министарства, поштоване колеге, овај сет од три закона који се односи на питање поморске пловидбе, на пловидбу и луке на нашим водама, као и на државну припадност и упис пловила, представља целину којом се мењају постојећи прописи.

 Када смо доносили ове законе, пошли смо од чињенице да Србија, иако није поморска земља, има своја поморска пловила, али и да има пловне унутрашње и међународне воде путем којих се одвија значајан део домаћег и међународног транспорта.

 Подсетићу да је Закон о пловидби и лукама на унутрашњим водама донет 2010. године, Закон о поморској пловидби 2011. године, а Закон о државној припадности и упису пловила 2013. године. Ово су били нови прописи у нашем правном систему тада. Доневши ове законе, Република Србија је по први пут регулисала ова питања у складу са међународним конвенцијама и другим међународним актима из ове области.

 Измене и допуне сва три закона данас представљају даље усаглашавање нашег законодавства са међународним документима, али и разрешавају бројне проблеме који су уочени током примене ових закона.

 О предностима водног саобраћаја не треба посебно да се говори, али треба ипак подвући да овај вид привредне делатности представља огромну развојну шансу Србије.

 Прво бих се осврнула на Закон о поморској пловидби који смо, као сам рекла, усвојили 2011. године, након ратификације Конвенције о раду помораца коју је 2006. године донела Међународна организација рада. Напоменула бих, а разумећете ме, да је овај закон усвојен у време када је наш уважени колега и друг Милутин Мркоњић био министар, који је као експерт друмског саобраћаја препознао потребу за регулисањем ове области и дао пуну подршку стручном тиму из Министарства саобраћаја у оно време за припрему пионирских законских решења.

 Усвајање овог закона тада је пратила велика полемика, посебно питање шта ће држави која нема излаз на море Закон о поморској пловидби. Како Република Србија има своја пловила на међународним водама и своје посаде, које чине како наши држављани, тако и странци, Законом о поморској пловидби је први пут уређена ова област, а нашим држављанима обезбеђена правна сигурност.

 Данас је пред нама неколико конкретних измена и допуна овог закона који ће, пре свега, обезбедити бољи радни статус наших помораца. Утврђује се обавеза бродара да закључује полису осигурања или да се обезбеди друго финансијско јемство ради покрића финансијских потраживања за случај повреде на раду или смрти поморца. Прецизније се уређује поступак признавања овлашћења оспособљености помораца, али регулише се и рад на пловилима за лица млађа од 18 година.

 Имајући у виду тежину и ризике послова који се обављају на броду за време пловидбе, значајна новина је увођење обавезе домаћег послодавца да финансира здравствени преглед поморца који се врши пре ступања на дужност на броду. Такође, уводи се и обавеза лиценцирања лекара који ће вршити ове прегледе.

 Услед потребе усклађивања овог закона са Законом о путним исправама, прописано је да се поморска књижица више не може користити као путна исправа, али ће служити као главна исправа којом се доказује оспособљеност поморца, његово здравствено стање, својство у коме служи на броду као члан посаде, као и само време трајање запослења на броду.

 Желела бих овом приликом да истакнем одредбу која је изузетно важна, поменули сте је и ви, министарка, а тиче се наших помораца. У Предлог закона унете су одредбе о идентификационој карти поморца као документу који морају имати сви поморци у складу са Конвенцијом број 185, коју су ратификовале најзначајније поморске силе. У многим државама, поморцима који не поседују ове идентификационе карте забрањује се привремени излазак на копно у лукама у којима пристају бродови. Овом изменом ћемо олакшати рад нашим држављанима који су као поморци до сада имали проблема због непоседовања овог документа.

 Предлогом закона о изменама и допунама Закона о државној припадности и упису пловила предвиђене су свега две измене. Прва измена односи се на укидање законске обавезе да се страним поморцима који раде на бродовима под српском заставом издаје одобрење за боравак. Такође, неће бити потребно ни издавање посебне дозволе за рад странаца, што је била обавеза у складу са прописима којима се уређује боравак и рад странаца.

 Ову измену законодавац предлаже уз образложење да страни поморци који раде на нашим бродовима не улазе на територију Републике Србије, те им није потребно издавати дозволе, нити дозволе за привремени боравак.

 Друга измена јесте последица усклађивања овог закона са Законом о прекршајима, а односи се на укидање Комисије за прекршаје у пловидби која је радила у склопу Министарства саобраћаја. Наиме, Законом о прекршајима је овај поступак пренет на прекршајне судове, те нема потребе да ово питање буде регулисано овим законом.

 Предлогом закона о изменама и допунама Закона о пловидби и лукама на унутрашњим водама наставља се процес усклађивања домаћег законодавства и праксе са транспортном политиком ЕУ у области водног саобраћаја, који је економски ефикаснији, еколошки прихватљивији вид саобраћаја.

 Социјалистичка партија Србије жели да поздрави значајан труд и настојање Министарства да у што краћем року сачини веома важан закон који ће бити основ за нове значајне помаке у области водног саобраћаја и развоја лучке делатности. Поједина решења јесу произашла из примене закона у пракси, односно проблема који су настали у његовој примени, а дате су и смернице развоја за помак ка њиховом решавању. Свакако, стратешка опредељења Србије на путу европских интеграција одредила су оквире целокупног законског решења.

 Говорећи о овом закону не можемо а да не говоримо и о међународном аспекту наших пловних путева и лука и њиховом значају за међународни водни саобраћај. Према подацима Дунавске комисије, на нашој највећој међународној реци, Дунаву, Србија има 11 лука од међународног значаја. То су: Апатин, Богојево, Бачка Паланка, Нови Сад, Београд, Панчево, Смедерево и Прахово. На Сави, највеће луке су у Шапцу и Сремској Митровици, а на Тиси у Сенти. Све ове луке, осим лука Нови Сад и Прахово, приватизоване су у последњих десет-дванаест година.

 Нажалост, све наше луке прилично су технолошки застареле, иако суштински имају велики потенцијал и могу да, уз модернизацију, дају велики економски ефекат за државу. Република Србија у својим планским документима предвиђа улагања у наредних десет година од око 290.000.000 евра, посебно на паневропском пловном коридору (Коридор 7, односно Дунав).

 Верујем да ће Србија као кандидат за чланицу ЕУ моћи да обезбеди пројекте којима ће моћи да аплицира за ова средства, јер ЕУ планира да у наредним годинама издвоји за девет водних коридора широм Европе скоро 260 милијарди евра. Зато је веома важно да се унутрашњи пловни путеви као део међународних пловних путева ставе у такав законски оквир који омогућава рационално, законито и за државу исплативо коришћење.

 Држава треба да обезбеди контролни механизам који онемогућава злоупотребу државне имовине, али и да обезбеди правну сигурност оних који су купили луке. У том смислу, желим да поздравим позитиван тренд који законодавац нуди у Предлогу овог закона. Крајњи циљ јесте свакако развијенији и економски за нас бољи водни саобраћај, а у вези с тим и развој лучке делатности на унутрашњим пловним путевима.

 Као што сам у уводном делу рекла, овај закон је релативно скоро донет и, као сваки пионирски подухват у законодавном смислу, у првим годинама примене показује недостатке и потребу за изменама неких неефикасних решења.

 Законом се предлаже промена класификације лука, с циљем да луке које су данас отворене за међународни саобраћај задрже могућност да и даље остану отворене за бродове свих застава, али да се истовремено домаће законодавство хармонизује са захтевима Уредбе ЕУ о смерницама за развој трансевропских транспортних мрежа.

 Досадашња класификација на луке отворене за међународни саобраћај и луке отворене за домаћи саобраћај замењује се класификацијом на луке од међународног значаја, националне луке од покрајинског значаја и националне луке од значаја за локалну самоуправу. Овде треба истаћи да ће све три категорије лука моћи бити отворене за међународни саобраћај, уз одређене услове.

 Предлогом закона прописују се строжи инфраструктурни и други захтеви које ће морати луке да испуне како би биле класификоване као луке од међународног значаја.

 Једна од важних новина овог закона јесте одредба о тзв. финансијској транспарентности лука. Овим решењем предвиђа се обавеза свих субјеката у лучком сектору који наплаћују било какву услугу да крајњим корисницима услуга докажу да су предвиђени износи заиста оправдани.

 Предлагач закона предвидео је процедуру која до данас није примењивана у нашем правном систему и надамо се да ће и друга министарства почети са увођењем ове праксе.

 Предлогом закона смањен је број лучких накнада, што свакако представља повољно решење за привреду, при чему је важно нагласити да је овај предлог закона у потпуности усклађен са Законом о буџетском систему, имајући у виду да садржи одредбе које прописују да ће део закона којим се уређују лучке накнаде престати да се примењује након усвајања закона којим ће се уредити плаћање накнада за коришћење јавних добара.

 Предлагач је извршио и одређене измене закона које се односе на садржине техничких правила. Изменама и допунама, између осталог, уређује се начин истицања баждарске ознаке, обавезно ношење копија бродских исправа и књига на потисницама и тегљеницама, као и важење привременог сведочанства о способности плутајућег објекта за премештање у сврху посебног превоза.

 У вези с овим, желимо да подржимо напоре Министарства и његове Управе за утврђивање способности бродова за пловидбу у погледу доношења подзаконског акта о техничким правилима за статусну сертификацију бродова унутрашње пловидбе. Усвајање овог правилника јесте кључни допринос усклађивању домаћег законодавства са неким од најважнијих прописа ЕУ, тачније са једном од најкомплекснијих директива ЕУ уопште. Будући да се у овој области још од 1988. године ништа није мењало, овај правилник умногоме ће утицати на повећање безбедности пловидбе.

 На крају бих поменула измену једног члана, која на прво читање не оставља утисак суштинске измене. Наиме, у члану 171. лучку капетанију замењује Министарство, у погледу спровођења поступака испитивања пловидбених незгода са смртним исходом или тешким телесним повредама. Без обзира на разлог измене у конкретном случају, било да је у питању реорганизација Министарства или неки други разлог, мишљења сам да се овим решењем може допринети унапређењу безбедности пловидбе. Надам се да ће у наредном периоду и за остале видове саобраћаја, било да је железнички, авио-саобраћај, а посебно друмски саобраћај, бити могуће предвидети сличну праксу у вези са испитивањем незгода.

 Социјалисти поздрављају напоре у погледу спровођења и унапређења свих законских решења која за циљ имају безбедност и ефикасност. Зато смо као посланичка група и поднели неколико амандмана, о којима ћемо дискутовати у расправи у појединостима. У име Социјалистичке партије Србије, као овлашћени представник вам кажем да ћемо у дану за гласање подржати сва три предлога закона. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем. Реч има народни посланик проф. др Јанко Веселиновић. Изволите.

 ЈАНКО ВЕСЕЛИНОВИЋ: Хвала, поштовани председавајући. Драго ми је да сте и ви добили прилику да водите седницу Народне скупштине. Надамо се да ће се нешто променити у раду.

 Поздрављам министарку Михајловић, која данас није нешто богзна како расположена, али надам се да ћемо сазнати разлог кроз ову расправу, који би то проблем могао бити који мучи ваше министарство.

 Ви сте, уважена министарко, пред нас ставили три закона: Предлог закона о изменама и допуна Закона о пловидби и лукама на унутрашњим водама, Предлог закона о изменама и допунама Закона о поморској пловидби и Предлог закона о измени и допуни Закона о државној припадности и упису пловила. Као и увек до сада, ви сте ове законе доставили по хитном поступку.

 Могао би се сваки грађанин Србије питати чему журба са овим законима?

 Наравно, без обзира на то што Србија нема море, она је дужна да уреди нека питања која се тичу њених грађана који плове на бродовима других земаља и бродовима у власништву Србије и да уреди пловидбу на домаћим пловним путевима. Али, признаћете да то није за хитан поступак.

 Могао бих да прихватим да би за хитан поступак могло бити нешто што данас... Ево, добио сам од грађана питање, информацију, како хоћете, породице са троје или четворо деце, остали су без струје зато што нису могли да плате комуналне обавезе…(Искључен микрофон.)

 (Председавајући: Молим вас, господине Веселиновићу, да се вратите теми дневног реда. Институт посланичких питања је био пре неких пар сати. Тада сте могли да поставите то питање. Сада вас молим да се вратите теми дневног реда. Изволите.)

 ЈАНКО ВЕСЕЛИНОВИЋ: Ја сам вас, господине Арсићу, тек похвалио, а ви сте се одмах покварили. Ради се о следећем. Господине Арсићу, објашњавам разлог због чега Посланичка група СДС сматра да ови закони није требало да уђу у процедуру по хитном поступку. Не мислим да су Закон о поморској пловидби и ови други закони такве природе да захтевају хитност, поготово што ћу сада навести и разлоге који експлицитно говоре да се ради само о навици Владе, лошој навици, и жељи, чини ми се, намери да посланике остави без довољно могућности да на адекватан начин анализирају те законе.

 Ево и зашто. Рецимо, неке одредбе Закона о поморској пловидби, одредбе члана 15, ступају на снагу тек када Србија уђе у ЕУ. Зар мислите да ће се то десити у року од 15 дана? Вама је требало петнаестак дана да сачекамо редовну процедуру. Рекли су нам – неће за пет година. Неке одредбе члана 20. овог закона ступају на снагу 1. јануара 2018. године.

 Као што сам питао министре пре вас овде, питам и вас – чему журба, чему преша, што каже народ, да у процедуру ставите законе по хитном поступку ако сте могли да омогућите нормалну припрему посланицима за ове законе? Они нису неважни. Ми не кажемо да су они неважни. Ми смо се потрудили, ишчитавајући свако слово, сваку тачку и зарез, да припремимо амандмане на ове законе. Припремили смо тридесетак амандмана, али бисмо се сигурно квалитетније и ми припремили за расправу о амандманима и законима у начелу да смо за то имали колико-толико пристојно време. Још једном вас питам, чему то?

 Истина, укинута је пракса, то коинцидира са избором новог директора „Службеног гласника“ из ваших редова, да закон ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у „Службеном гласнику“. Међутим, свакако је важно шта у овим законима пише. Врло је битно да видимо да ли су ови закони имплементирали само Конвенцију о раду помораца коју је донела Међународна организација рада, коју смо ратификовали 18. октобра 2011. године.

 Следеће питање је: због чега ту конвенцију нисте имплементирали у наш правни систем? (Искључен микрофон.)

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Господине Веселиновићу, морам да вас прекинем, у једном делу, ја се извињавам, чисто због квалитета ваше дискусије. Закон о допунама Закона о поморској пловидби упућен је у скупштинску процедуру 31. 12. 2014. године. Закон о изменама и допунама Закона о пловидби и лукама на унутрашњим водама упућен је у скупштинску процедуру 8. децембра 2014. године и скинут је хитан поступак са њега, Народна скупштина је скинула хитан поступак. Предлог закона о измени и допуни Закона о државној припадности и упису пловила је по редовном поступку. Значи, сви закони су барем преко месец дана у процедури. Они су поднети, и Скупштина је решила да не буду у хитном поступку.

 Изволите, наставите.

 ЈАНКО ВЕСЕЛИНОВИЋ: Дакле, на законима пише да су они по хитном поступку, а ми смо сазив за седницу добили два или три дана пре одржавања седнице. Дакле, како смо ми могли знати да ће та седница бити одржана и због чега бисмо ми законе који су по хитном поступку посматрали на начин сем да су по хитном поступку? Ми нисмо добили обавештење да је са њих скинута ознака да су по хитном поступку. Пише на њима да су по хитном поступку.

 Но, ово нема везе с тим. Дакле, господине Арсићу, госпођо министарко, Конвенција о раду помораца, коју је донела Међународна организација рада, усвојена је, односно ратификована 2011. године код нас. Ми смо Закон којим имплементирамо ту конвенцију новелирали 2013. године. Због чега, министарко, нисте у те новеле закона унели одредбе Конвенција која је већ била ратификована, него то чините, не знам, годину-две дана касније? Дакле, имали сте могућност да већ тада уградите те одредбе Конвенције у овај закон. То само показује колико, што бисмо рекли, лева не зна шта ради десна, и због чега имамо веома често измене и допуне законе који су скоро били у процедури.

 Осим тога, у овим законима, ово су опште примедбе, на једном месту каже да није потребно обезбедити финансијска средства, док се на другом месту каже да ће примене овог Закона о поморској пловидби изазвати трошкове Народне банке Србије, Завода за израду новчаница и кованог новца (колико знам, Народна банка Србије је државна институција, да ли ће имати трошкове Министарство или НБС, то је сасвим свеједно), те да ће створити трошкове здравственим установама због увођења ИСО система управљања квалитетом. Дакле, шта је истина? Да ли ће овај закон конкретно створити обавезу или неће створити обавезу?

 Оно што је такође битно да знамо, претходна говорница је рекла да зна нешто о томе да ли ће Лука Београд бити на једном или на другом месту. То је за примену овог закона веома битно. Ми, као посланици, ево, ја конкретно, не знам да ли је питање Луке Београд решено и да ли се и у којој мери ови закони односе на Луку Београд? Какве ће импликације имати на Луку Београд и какве импликације има Лука Београд на овај закон?

 Дакле, у којој је категорији власништво Луке, у којој је категорији земљиште Луке, грађевинско, простор где треба да буде Лука или нешто треће? На који начин се овај закон, односно ови закони, пре свега закон који се односи на луке, рефлектује на Луку Београд, можемо рећи и Луку Нови Сад, али пре свега на Луку Београд? И, да ли је овај закон на неки начин, у одређеним деловима, када није усклађивање са међународним конвенцијама, проистекао из чињенице да имамо једну врло, врло специфичну ситуацију са Луком Београд, највећом луком у Србији, где имамо на челу човека, власника који је требало да буде директор Железница? Дакле, има везе са влашћу. Дакле, може се десити, можемо претпоставити ми из опозиције, вероватно се и неко из власти пита, да ли је господин Беко на неки начин утицао на писање овог закона?

 Наравно, госпођо министарко, веома је важно и за ове законе да ли ћемо ми имати нове пловне путеве. Ја вас, министарко, ево, пред народним посланицима, пред грађанима Србије питам – да ли сте ви лично и да ли је Влада Србије одустала од изградње још једног пловног пута на који би се односио овај закон, а то је канал Дунав–Морава–Вардар до Егејског мора, за који је Влада Србије платила израду елабората? Истина, никада није господин Бачевић доставио Поверенику за информације од јавног значаја и заштиту података о личности информације везане за тај елаборат. Да ли су у том елаборату предвиђене неке нове луке у Србији и да ли ће се овај закон примењивати на њих? Да ли чињеница што је господин Бачевић сада амбасадор у Кини значи да је Влада Србије, пошто се то, колико сам разумео, требало финансирати средствима кинеске државе...

 Дакле, да ли ви остајете код тог пројекта за изградњу канала Дунав–Морава–Вардар до Егејског мора? Да ли је то пројекат и ове владе? Ако јесте, онда то треба да знамо. Овај закон ће се примењивати и на тај пловни пут. Ако није, молим вас да кажете да није и да кажете да је то једно од изборних обећања која Српска напредна странка није реализовала. А можда је то пресудило што ви данас седите ту?

 Дакле, молим вас да дате јасан одговор. Ћутање ће значити да сте остали код последње изјаве господина Бачевића да ће градити канал до Егејског мора…

 (Владимир Ђукановић: Тема.)

 Молим вас, господине Арсићу, да ли можете да посланике позиције…

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Господине Веселиновићу, ја молим колеге посланике да не добацују, а вас молим да се вратите теми дневног реда. Слушамо вас већ више од једанаест минута и волео бих да макар један минут посветите закону.

 ЈАНКО ВЕСЕЛИНОВИЋ: Господине Арсићу, ради се о закону који се тиче лука на пловним путевима и врло је важно шта ће бити, који ће субјекти да примењују те законе и на које ће се објекте примењивати ти закони, јер ће ту бити нових лука уколико буде нових канала. Ја само питам око садржине и предмета, али…

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Господине Веселиновићу, постављате питања на која знате одговор. Значи, закон се примењује на све постојеће објекте и примењиваће се на нове који се изграде. Нећемо ваљда да пишемо нови закон?

 ЈАНКО ВЕСЕЛИНОВИЋ: Господине Арсићу, молим вас да чујем одговор од министарке да ли ће се тај пловни пут градити и када ће почети изградња канала до Егејског мора који сте обећали у кампањи 2012. године?

 Госпођо министарко, ако немате одговор на ово питање, а тиче се закона и тиче се пловних путева, господине Арсићу, јер Дунав тренутно није плован у пуном капацитету... А ви знате због чега је тако – зато што нисте завршили Жежељев мост и зато што Дунавом могу да плове само бродови одређеног газа, одређене висине. Обећали сте ми, госпођо министарко, пре седам-осам месеци да ћемо заједно бити на наставку почетка изградње тог моста. Јутрос сам прошао поред тог моста, тамо се ништа не дешава, тамо пропада део моста који је донет.

 Враћам се на сам закон, у пуном смислу, како сам добио инструкцију од господина Арсића. Међутим, сматрам да сам сасвим био у теми, господине Арсићу.

 Када је у питању Агенција за управљање лукама, из делатности ове агенције нама се чини, министарко, да она више није агенција како је препозната код нас у правном систему, која је независна, већ више представља орган управе. Зашто? Зато што обавља неке послове који су више у надлежности државних и управних тела, дакле стручне, развојне послове, закључује уговоре о концесијама, одлучује о лучким концесијама, обавља послове који су пар екселанс послови државне управе. Због тога сматрамо да се на ову агенцију тешко могу применити правила која се примењују на агенције које су независне, које нису државни органи.

 Имам питање, оно је мене више заинтригирало, пошто нисам могао да дођем до начина, односно математике, како сте дошли до износа од 5.186.000 евра када су у питању послови који се објављују на сајту Агенције? Није ми сасвим јасно, углавном су ту неке округле цифре. Не знам коју сте методологију користили.

 С друге стране, било би добро да знамо одговор на питање да ли је један од разлога због којих се овај Закон о пловидби и лукама на унутрашњим водама доноси тај да би се практично исправила грешка која је донета Одлуком о висини лучких такси. Држава је донела Одлуку о висини лучких такси, која није могла да се примењује иако је ступила на снагу 1. 7. 2014. године. Те таксе нису примењиване јер су луке тврдиле, и показало се, по свему судећи, да су биле у праву, да држава не може да наплаћује таксе јер су то локални приходи. Да ли ви кроз одредбе овог закона исправљате и ту грешку, која је по свему судећи једна од многих грешака Владе Републике Србије?

 С друге стране, постоји озбиљан проблем, и чини ми се да он ни овде није на адекватан начин санкционисан, а тиче се санкционисања бродара који направе прекршаје, чак и кривична дела, на пловним путевима. Не зна се ко је надлежан за та дела. Јер, може се десити да они нигде не пристају, да направе прекршај на пловном путу. До сада је било проблема у надлежности за такве прекршаје. Немам увид да је тај проблем који сам у ранијим анализама ових закона, рекао бих сукоба појединих закона, видео, да је то питање овде решено, а није небитно питање.

 На крају, госпођо министарко, пошто је Србија више на копну него на мору и на водама, реците ми, молим вас, да ли је коридор према Црној Гори у опасности, да ли је кинески партнер одустао од тог посла, и да ли ће то бити још једна од обећаних а неиспуњених ваших жеља?

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Реч има др Зорана Михајловић.

 ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Овако, иако није тема, да вам одговорим да се не бринете за концесију. Немојте да се бринете за Коридор 11, он ће се градити. Неће се градити кроз кредите, како сте ви градили путеве, већ ће се градити са модерним начином финансирања, а то је концесија. Немојте да бринете. То ће бити и бићете информисани, као што увек и јесте, као што добијете одговор на свако ваше посланичко питање.

 Неколико ствари сте поставили као питање и покушаћу да вам одговорим. Ако то не буде довољно, одговорићу још једном, ако треба и писмено.

 Дакле, идемо прво са Агенцијом. Агенција јесте регулаторно тело и задржала је ту своју улогу. Основана је 2010. године. Када говорите о концесијама, ми апсолутно ништа нисмо мењали у односу на Закон о приватно-јавном партнерству. Дакле, Агенција спроводи поступак, али није Агенција та која било шта ради у супротности са Законом о приватно-јавном партнерству. Када питате за тај износ, 5,18 милиона евра итд., то је прописано директивом; дакле, ништа нисмо измишљали.

 Али, пре него што кренем даље, морам да вам кажем, ко год да вас је спремао, да ли сте то ви или неко од ваших колега, није вас добро спремио, зато што постоји пуно празнина и рупа у ономе што сте сада рекли. Пробаћу да вам објасним.

 Не знам да ли ваше колеге знају, не знам да ли ви знате, али закони се не праве за појединце. Можда сте ви у неком претходном периоду законе правили за појединце, имали смо прилике то да видимо, зато и исправљамо.

 (Јанко Веселиновић: Као што сте ви за Јоргованку Табаковић.)

 Извињавам се, ако могу да кажем. Ја вас нисам прекидала.

 (Председавајући: Господине Веселиновићу, молим вас да не добацујете.)

 Дакле, не прави се закон за појединце, не прави се закон за једну луку, не прави се закон за такве ствари. Закон се прави за све луке, закон се прави за све грађане Србије, за све оне који ће улагати или неће улагати. Никако то да схватите за свих ових осам месеци колико сте у овом парламенту, говорим са овом владом сада. То је прва и врло важна ствар, поготово када питате о лукама.

 Друга важна ствар, амандмане које сте дали ћемо са дужном пажњом погледати. Уколико можемо са тим амандманима, а сматрамо да су у складу са законом, ми ћемо све што можемо усвојити. Али све што сам чула од вас, поред овога о Агенцији где сам одговорила конкретно, апсолутно нигде нема суштинске замерке ни на једну измену и допуну ниједног од ових закона. Кажите ми, који су то суштински проблеми?

 Поменули сте Конвенцију. Немате информацију за Конвенцију. Да, Конвенција јесте ратификована 2011. године, али било је амандмана 2013. године. Ми усвајамо кроз ове измене и допуне закона чак и те амандмане. Одмах да вам кажем, Међународна организација рада је похвалила рад овог министарства, то сам и на почетку рекла, баш зато што је применило и амандмане на ту конвенцију. Према томе, када желите нешто да кажете, онда се у потпуности информишите о томе. Верујте, нисте у праву.

 Вратићу се на почетак. Рекли сте, хитност поступка. Председавајући је објаснио, али ћу још једанпут да поновим, пракса овог министарства јесте или да буду јавне расправе или да има довољно времена да сви посланици могу да погледају закон. Сами сте скинули ознаку хитности и било је довољно времена да погледате измене и допуне закона, да не говоримо да једна измена и допуна закона има измену у два члана. Извините, ако не можете за два месеца да погледате та два члана, не знам шта да кажем.

 У сваком случају, верујем да ће ове измене и допуне закона допринети да направимо корак напред када говоримо о водном саобраћају у Србији. Спремни смо да чујемо примедбе, суштинске примедбе, и да те примедбе кроз амандмане, уколико јесу такве, у сваком смислу усвојимо. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Реч има народни посланик Зоран Бабић, реплика.

 ЗОРАН БАБИЋ: Само ћу се у једној реченици сложити са колегом Веселиновићем, од целог излагања, а то је реченица да лева не зна шта ради десна. То се овај пут односи на господина Веселиновића и његову посланичку групу. Зашто? Зато што је десетак минута потрошио објашњавајући зашто хитан поступак. Захваљујем вам се, господине Арсићу, на том кратком курсу који сте одржали господину Веселиновићу где је могао да види да ниједан од ова три закона није по хитном поступку.

 Међутим, оно што је такође потврда да лева не зна шта ради десна јесте представљање да је Социјалдемократска странка предала тридесетак амандмана. Или господин Веселиновић лево не зна шта је десно, или је намерно покушао да превари Народну скупштину. Није предала тридесетак амандмана, него целих четрнаест амандмана. Још једна неистина.

 С друге стране, оно што би желео да питам, пошто је ту представљено нешто око „Луке Београд“, питање блискости власника „Луке Београд“ – извините, а ко је продао „Луку Београд“? За време којих влада је „Лука Београд“ променила своју власничку структуру? За време ове владе, за време Владе Александра Вучића и СНС?

 За пола године је наплаћено четири пута више пореза него што сте ви наплатили за четири године. Па, ко је ту онда успешнији? Онај ко је променио, онај ко је жмурио пред наплатом пореза или онај ко је наплатио порезе и оно што припада држави четири пута више за пола године него што сте ви урадили за све четири године ваше владе, господине Веселиновићу?

 Хајде, саберите то, хајде, направите ту математику, пошто видим да се представљате као стручњак за право, који не зна да један закон важи подједнако за све, као што је госпођа Михајловић, министар, и рекла. Али је овде представио себе као стручњака за расположење. Знате, расположенији смо. Расположенији смо у односу на време…

 (Председавајући: Време.)

 … и какве сте нам јавне финансије поставили. Расположенији смо зато што се бринемо о грађанима Републике Србије, зато што се бринемо о оздрављењу јавних финансија, зато што наша земља прави кораке напред у уређењу и на европском путу. Све оно против чега сте се ви залагали и против чега сте радили.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем, господине Бабићу. Право на реплику, др Јанко Веселиновић.

 ЈАНКО ВЕСЕЛИНОВИЋ: У суштини, када је у питању господин Бабић, ја сам одавно одустао да реплицирам, јер никада се његове реплике нису односиле на садржину онога о чему се расправља, већ је увек причао о прошлом времену, а ми смо у презенту. Презент је такав да ви, госпођо Михајловић, доносите баш законе који не делују erga omnes, што је опште правило у нормирању.

 Први закон који је ваша, односно претходна влада донела јесте закон који је могао да се зове закон о Јоргованки Табаковић. Последњи закон који сте донели, пре десетак, петнаест дана, јесте закон о тужиоцу за ратне злочине, који је практично донет за једну особу. Ја се слажем да то није у складу са општим правним начелима ни у праву које постоји у већини земља ЕУ, ни у англосаксонском праву. Дакле, закони треба да делују према свима, али ми такве законе, нажалост, веома ретко доносимо, па сам ја због тога данас помислио да се можда овај закон доноси и због „Луке Београд“. Нисте ми дали одговор.

 С друге стране, када су у питању конкретне примедбе на овај закон, госпођо Михајловић, ви знате да се о конкретним примедбама говори у дану када се расправља о амандману. Ми смо поднели више амандмана. На неке смо поднели и додатне исправке којим смо поправили те амандмане. Ми смо, с друге стране…

 (Председавајући: Време, господине Веселиновићу.)

 … врло детаљно погледали ове законе. Завршавам. Не стоји да нас је неко лоше припремио због тога што су све примедбе на месту и видећете када будемо расправљали.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем. Право на реплику, народни посланик Зоран Бабић.

 ЗОРАН БАБИЋ: Иако господин Веселиновић покушава да не прича о прошлости, опет се дохватио прошлости, и у претходном излагању и у овом излагању, и поводом Жежељевог моста, али и закона који смо ономад донели.

 Могу само да питам, када смо опет код тог Жежељевог моста, а што га ви не завршисте? Зашто сте га ви зауставили, зашто сте ви изградњу Жежељевог моста зауставили? Сада питате ову владу – зашто то нисте урадили преко ноћи, зашто то нисте урадили одмах? Зашто сте ви зауставили? Зашто ви нисте завршили тај Жежељев мост?

 С друге стране, ни у једном једином тексту, ни у једном једином слову закона се не помиње тужилац за ратне злочине, господин Вукчевић. Али ћу вас подсетити, ма колико ви игнорисали реформу правосуђа из 2008. године, тај понос и дику бившег режима Бориса Тадића, Јанка Веселиновића, шта је са тим? Да ли је неко дао подршку или је неко рекао да је та реформа правосуђа добра, јер је она била чисто персонална? Смењују се тужиоци и судије који нису ваши, доводе се страначке судије и тужиоци. Шта ћемо са тим?

 Шта је са законима које је тада Народна скупштина усвајала? Да вас подсетим, законе не усваја не знам ко, законе усваја Скупштина Републике Србије. То је бар по Уставу. Да ли је могуће да доктор правних наука не познаје Устав Републике Србије, Устав своје земље?

 Ни у једном једином слову закона које је донела Народна скупштина Републике Србије на предлог Владе СНС и Александра Вучића нема спомињања и не ради се парцијално, ни персонално, по било коме. Закони су општи акти који важе подједнако за све. Али, ако би требало да неко ћути о реформи правосуђа, која је један континуиран процес, то би требало да ради посланичка група господина Јанка Веселиновића зато што нико,…

 (Председавајући: Време.)

 …. ни у домаћој ни у међународној јавности, није имао ни једну једину реч хвале за поступак прављења политичког, страначког тужилаштва и страначког правосуђа, као што је то урађено од 2008. до 2012. године.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Право на реплику, др Јанко Веселиновић.

 ЈАНКО ВЕСЕЛИНОВИЋ: Ја ћу гледати да овом репликом завршим реплике, ако је то могуће.

 Дакле, никада у историји Србије правосуђе није стајало четири месеца, као за време Владе Александра Вучића. Никада више проблема није било у деловању правне државе него за време Владе Александра Вучића.

 Господин Бабић добро зна да је обнова Жежељевог моста почела за време Владе када је на челу државе био председник Борис Тадић. Господин Бабић добро зна да је градња Жежељевог моста обустављена за време Владе Александра Вучића и господина Николића.

 Господин Бабић зна вероватно и да је садашњост врло, врло, врло лоша за његову странку и за његову владу и због тога неће о њој да прича, зато што је по индексу сиромашности Србија на седмом месту у свету, иза Венецуеле, Аргентине, Сирије, Украјине, Сао Томе и Принсипеа, дакле, земаља у којима се води рат или у којима су постојали неки ненародни или недемократски режими.

 Зна господин Бабић да од једне или две плате у Србији, које су двадесет или тридесет хиљада, не може да се преживи један месец. И зна да је чиста неистина када неко каже да грађани Србије примају 49.000, јер се зна да 60% грађана Србије прима плату између 20.000 и 30.000, а милион и педесет хиљада пензионера прима пензију мању од 25.000. Са тим не може да се купи потрошачка корпа од 66.000 динара.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем, господине Веселиновићу. Драго ми је да сте рекли да је у Србији демократски режим.

 Реч има министар др Зорана Михајловић.

 ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Све што сте рекли, није истина. Све што се рекли, није истина. И, уопште се тако понашате. То што говорите, када сте говорили о овим законима и ово што сада говорите, поготово када говорите о Жежељевом мосту, апсолутно није истина.

 На крају крајева, грађани Србије који ово гледају... Због тога се јављам, не због вас, не да вама објашњавам.

 Дакле, то што сте рекли није истина. Жежељев мост стоји због вас. Због вас стоји. То, да ли сте се ви нешто делили и имате две странке и тако даље... Извините, због Демократске странке стоји Жежељев мост. Почео је са Тадићем, тако је. Начин на који сте уговарали послове, начин на који сте радили је био срамотан начин. Због тог срамотног начина Жежељевог моста тада, пре неколико година, када је ваш председник СДС (или како вам се већ зове странка зове, извињавам се ако сам погрешила у називу)... Дакле, због вас данас имамо проблема са реализацијом Жежељевог моста.

 Као што сам вам рекла за Коридор 11, да ће бити завршен, биће завршен и Жежељев мост. Али, то неће бити заслуга Тадића и ваших људи, него ће то бити заслуга Александра Вучића и ове владе. Да, господине. Није зауставио Александар Вучић, него је зауставио Тадић. И, није Александар Вучић направио проблеме о којима ви говорите, јер ми проблеме решавамо. То је разлика између нас и вас.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем. Право на реплику, Зоран Бабић, и завршавамо са кругом реплика. Изволите.

 ЗОРАН БАБИЋ: Када смо код обећања, да ли то беше онај исти Борис Тадић који је осам година био председник државе, који је у једној предизборној кампањи, сећам се, сећате се и ви, сигурно, госпођо Михајловић, изашао на Ибарску магистралу, на Коридор 11, па је рекао онако славодобитно – ево, ту је „хајвеј“? Сутрадан је од „хајвеја“ остао „хај“, само довиђења, без пута.

 Да ли је то исти онај господин Тадић, којег је господин Веселиновић подржавао, као што га и сада подржава, који је обећао 200.000 нових радних места 2008. године? Знате зашто су грађани сиромашни? Не зато што су остали без тих 200.000 обећаних радних места, него зато што је још 400.000 људи преко тога несретним, пљачкашким, криминалним приватизацијама остало без посла.

 Да ли је то исти онај Борис Тадић који је квалитет асфалта на обилазници око Београда, јако добро се сећам, испитивао ручно? Пазите, то је маркетиншки било тако добро, да се председник државе сагне па да онако ручно испитује квалитет асфалта. Ручно је мазио асфалт, а шта је било испод, колика је била дебљина тог асфалта, шта је била подлога, колико проблема имамо због тога, због лоше уговорених послова, због лоше урађених подлога?

 Шта је сада, за време Владе Александра Вучића, за време вођења на овај начин, као што ради госпођа Михајловић, колико је урађено ауто-пута, колико је урађено Коридора 10, колико је урађено Коридора 11? Ми се налазимо у самом европском врху што се тиче израде ауто-путева, по дужини и квалитету.

 Сиромаштво. Где сте нас ви довели, господине Веселиновићу? Чиме се ви хвалите, господине Веселиновићу? Са колико људи који су остали без посла пљачкашким приватизацијама, сиромаштвом?

 (Председавајући: Молим вас, господине Бабићу, без личног обраћања.)

 Ако је било тако добро до 2012. године, зашто сте изгубили изборе?

 (Председавајући: Време, господине Бабићу.)

 И ви нишаните некога, и ви некога показујете, да ли треба да седи овде у Народној скупштини или не треба, са листама које не можете ни да предате зато што људи на локалу неће ни на вашу листу, а камоли да гласају за вас. Ставите мало прст на чело и почните да се понашате као одговоран човек.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем, господине Бабићу. Господине Веселиновићу, по ком основу?

 (Јанко Веселиновић: Помињали су и председника странке и мене.)

 Господине Веселиновићу, прво морам да вам кажем да сте ви својим излагањем испровоцирали један низ реплика. На то се јавила и министарка, јавио се колега Бабић, имали сте и ви право да им одговорите, они вама, и мислим да је време завршимо са тим и да наставимо даље са радом.

 (Јанко Веселиновић: Њихових пет, а моје две. Дајте ми још једну.)

 Господин Бабић је на ваше излагање имао три реплике, ви сте му два пута одговорили, рачунајте да му је прва реплика коју је рекао био одговор на ваше излагање. Исто се дешава и са министром Зораном Михајловић. Значи, потпуно сте равноправни били.

 Потпуно сам сигуран да ћете ви, као вешт и искусан посланик, већ наћи начин да се у наставку дискусије јавите и да наставите.

 (Јанко Веселиновић: Не желим да кршим Пословник.)

 Верујте, не кршим га ни ја у овом случају. Добили сте само одговоре на питања која сте поставили. А ви и господин Бабић само сте измењали међусобно оптужбе. Тако, ако хоћете, можемо да наставимо цео дан, али нема сврхе онда бити на овој седници. Да оставимо вас и господина Бабића да решите тај проблем.

 (Јанко Веселиновић: Дозволите да будемо равноправни.)

 Идемо даље. Питам, да ли још неко од председника, односно овлашћених представника посланичких група жели реч? Реч има народни посланик Александар Марковић. Изволите.

 АЛЕКСАНДАР МАРКОВИЋ: Хвала, уважени председавајући. Поштована министарка госпођо Михајловић, поштовани представници Министарства, госпођо Сојић, господине Ковачевићу, даме и господо народни посланици, нажалост, очигледно је да постоје неки посланици неких странака бившег режима који се воде оном народном – ја закон нисам читао, али закон је такав и такав. Али, то је нешто што говори о њима, не бих трошио време на то.

 Пред нама су три важна закона: дакле, Предлог закона о изменама и допунама Закона о пловидби и лукама на унутрашњим водама, Предлог закона о изменама и допунама Закона о поморској пловидби и измене Закона о државној припадности и упису пловила.

 Предлогом закона о изменама и допунама Закона о пловидби и лукама на унутрашњим водама наставља се процес усклађивања домаћег законодавства и праксе са транспортном политиком ЕУ у области водног транспорта.

 Транспоновање прописа ЕУ у домаће законодавство и њихова примена у овој грани саобраћаја показало се као изузетно тежак процес у нашој земљи. Овде превасходно мислим на сектор лучких услуга Републике Србије, где је у периоду од 2001. до 2006. године спроведен потпуно непримерен процес приватизације лучких предузећа у коме су луке као јавна добра третирана као и свако друго предузеће у приватизацији, чиме је направљен један од најнегативнијих преседана у целокупном упоредном праву.

 Проблеми настали тако спроведеном приватизацијом почели су делимично да се решавају 2010. године усвајањем Закона о пловидби и лукама на унутрашњим водама. Међутим, бројна питања остала су нерешена у том закону, што је проузроковало застој у даљем развоју лучког сектора Републике Србије.

 С тим у вези, овим предлогом закона предлаже се промена класификације лука са циљем да луке које су данас отворене за међународни саобраћај задрже могућност да то и даље остану, дакле, да и даље остану отворене за бродове свих застава света, али и да се истовремено домаће законодавство хармонизује са захтевима Уредбе ЕУ 1315/2013 о смерницама за развој трансевропских транспортних мрежа.

 Последично, предложено је напуштање досадашње класификације на луке отворене за међународни саобраћај и луке отворене за домаћи саобраћај. Иста се замењује класификацијом на луке од међународног значаја, националне луке од покрајинског значаја и националне луке од локалног значаја, односно од значаја за локалну самоуправу, при чему ће све три категорије лука бити отворене за међународни саобраћај. Захтеве Уредбе 1315/2013 о минималној количини од 500.000 тона претовара, као и строже инфраструктурне и друге захтеве мораће да испуне луке које ће бити класификоване као луке од међународног значаја.

 Надаље, овим предлогом закона направљен је први корак у циљу усаглашавања националног законодавства са одредбама Директиве ЕУ 2014/23 о додељивању концесионих уговора у делу који се односи на додељивање лучких концесија.

 С тим у вези, извршена је подела на две врсте лучких концесија, и то лучке концесије за услуге, када се концесија даје за обављање лучке услуге, и лучке концесије за јавне радове, када се концесија даје за изградњу лучких грађевина и објеката. У складу са одредбама Директиве 2014/23, Предлогом закона прописана је процењена вредност услуга, односно јавних радова која обавезује Агенцију за управљање лукама на покретање поступка додавања лучке концесије (то је оних помињаних 5.186.000 евра).

 Користим ову прилику да укажем на то да је Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, које је припремило овај предлог закона, показало да уме да слуша и разуме захтеве који долазе од стране привреде.

 С тим у вези, значајно је истаћи да је овим предлогом закона смањен број лучких накнада, и то само на две накнаде, које се наплаћују у дневном пословању, уместо досадашње четири. Поред ове две накнаде, лучки оператери који ће тек ући на тржиште лучких услуга Републике Србије плаћаће накнаду за оперативну употребу луке као добра у општој употреби. Лежарину, као посебну врсту лучке накнаде, плаћаће само бродови који користе оперативну обалу луке у неку другу сврху, осим ако је то случај са претоваром терета.

 Такође, Предлогом закона прецизиран је поступак за утврђивање лучких подручја, лука и пристаништа. С тим у вези, институт проглашења лучког подручја, те могућност проширивања лучких подручја у већини лука, која је препозната Стратегијом развоја водног саобраћаја од 2015. до 2025. године, коју је Влада недавно усвојила (31. децембра 2014. године), отварају могућност за улазак нових лучких оператера на домаће тржиште.

 Овде је интересантно указати и на то да је лучки сектор Републике Србије изузетно интересантан за све светске лучке оператере. С тим у вези, са пажњом смо пратили информације о потенцијално великом улагању кинеског конзорцијума лучких оператера, финансијских институција и консултаната у изградњу нове луке у Београду. У медијима се као нова локација спомињала позиција код Пупиновог моста. Такође, у медијима смо могли да видимо да постоји заинтересованост великих лучких оператера из држава чланица ЕУ, као и Уједињених Арапских Емирата за улазак на домаће тржиште лучких услуга.

 У циљу прецизирања појединих одредаба Предлога закона, Посланичка група СНС је поднела неколико амандмана на Предлог закона. Верујемо да ће исти бити прихваћени од стране представника предлагача зато што имају за циљ побољшање ових законских предлога.

 У односу на Предлог закона о изменама и допунама Закона о поморској пловидби, основни разлог за доношење овог предлога закона јесте наставак усклађивања домаћег законодавства са Конвенцијом о раду помораца како би се решио проблем са којим се суочавају домаћи држављани који раде као поморци.

 Наиме, последњих година наши држављани се суочавају са проблемом да приликом пристајања поморских бродова на којима раде не могу да привремено напусте брод и изађу на копно, као остали поморци, јер не поседују идентификациону карту помораца, у складу са наведеном конвенцијом. Овим предлогом закона овај недостатак ће коначно бити отклоњен, те ће држављани Републике Србије уживати иста права као поморци из осталих земаља.

 Коначно, Предлогом закона о измени и допуни Закона о државној припадности и упису пловила извршено је усаглашавање са Законом о прекршајима, те је уређена једна специфична ситуација у односу на рад помораца на домаћем поморском броду. Наиме, како ови бродови никада не улазе на територију Србије, прописано је да тим поморцима није потребно одобрење за боравак, у складу са Законом о странцима, као ни дозвола за рад, у складу са Законом о запошљавању странаца.

 Желео бих да се још мало задржим на једном документу који се зове Стратегија развоја водног саобраћаја Републике Србије од 2015. до 2025. године, који је недавно, како смо и рекли, усвојила Влада Републике Србије. Стратегија развоја водног саобраћаја је обиман и свеобухватан документ, који представља шансу коју Србија може и мора да искористи да оснажи све своје привредне и инфраструктурне капацитете у области водног саобраћаја; између осталог, и уз помоћ опредељених финансијских средстава Европске уније. Следећи корак, уз Стратегију развоја водног транспорта, јесте доношење пратећег акционог плана, који има задатак да препозна конкретне мере за даље унапређење ових циљева.

 Из свих ових разлога, Посланичка група СНС снажно подржава предложена решења и у дану за гласање ће гласати за ове законске предлоге. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем. Поштовани народни посланици, сагласно члану 27. и члану 87. ст. 2. и 3. Пословника Народне скупштине, обавештавам вас да ће Народна скупштина данас радити и после 18 часова због потребе да Народна скупштина што пре донесе законе из дневног реда.

 Такође, поштовани народни посланици, у складу са чланом 87. став 1. Пословника Народне скупштине, сада одређујем паузу. Са радом настављамо у 14 часова.

 (После паузе – 14.00)

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ (Игор Бечић): Настављамо са радом. По редоследу народних посланика према пријавама за реч, реч има народни посланик Звонимир Стевић, а нека се припреми народни посланик Благоје Брадић. Изволите, господине Стевићу.

 ЗВОНИМИР СТЕВИЋ: Поштовани потпредседниче, поштована министарка, даме и господо народни посланици, разлози за измене и допуне Закона о пловидби и лукама на унутрашњим водама настали су због потребе да се првенствено отклоне сви недостаци који су уочени током примене Закона у пракси, непрецизност, двосмисленост; у неким случајевима недостајале су адекватне одредбе како би се закон у потпуности могао примењивати.

 Поред тога, било је неопходно да се Предлог закона усклади са Законом о прекршајима, Законом о транспорту опасног терета, Законом о јавно-приватном партнерству и концесијама, као и Законом о јавним набавкама.

 Последњи, али не мање значајан елемент јесу и наше међународне обавезе које се огледају кроз ратификовање Европског споразума о међународном превозу опасног терета на унутрашњим пловним путевима, Европског споразума о главним унутрашњим водним путевима од међународног значаја, као и Уредбе ЕУ 1315, која је донета 2013. године, о трансевропској транспортној мрежи.

 Колико је значајан Предлог закона о изменама и допунама Закона о пловидби и лукама на унутрашњим водама, желео бих да покажем кроз следеће чињенице.

 Наиме, кроз Србију пролазе два европска саобраћајна коридора: копнени Коридор 10 и Коридор 11, који повезује десет европских земаља које излазе на пловни део реке Дунав. Од границе са Мађарском до Београда Дунав тече практично паралелно са трасом европског ауто-пута и железничком пругом, што тај простор чини изузетно вредним и значајним са привредног и сваког другог становишта. То потврђује и чињеница да су у периоду од 2001. до 2009. на простору уз Дунав и у његовим рубним деловима страни инвеститори инвестирали више од две трећине свих страних инвестиција у Србији.

 Србија има повољне економске и географске карактеристике за теретни, путнички, туристички и водни саобраћај. Потенцијали унутрашњих пловних путева (реке и канали) са укупном дужином од 1.677 километара, значајни су, а по густини од 21,7 километара на 1.000 километара квадратних су изнад ЕУ, где је 27 километара на 1.000 километара квадратних. Међутим, потенцијали унутрашњих пловних путева су неискоришћени.

 Пловне путеве Србије чине: Дунав (588 километара), Сава (207 километара), Тиса (164 километра), Бегеј (77 километара), Тамиш (41 километар) и хидросистем Дунав–Тиса–Дунав (600 километара). Стање унутрашњих пловних путева и пратеће инфраструктуре је незадовољавајући и потребна су знатна улагања у њену рехабилитацију.

 Река Дунав представља значајан паневропски Коридор 7 и стратешку везу са Европом и Евроазијом, која може и треба да подстакне развој трговине, туризма и услуга у Србији. Од укупне пловне дужине Дунава (2.580 километара), 22,8% се налази на територији Србије. Циљеви развоја овог коридора дефинисани су Меморандумом о разумевању и развоју паневропског Коридора 7, чији су потписници Немачка, Словачка, Аустрија, Мађарска, Хрватска, Југославија, Румунија, Бугарска, Молдавија, Украјина и Европска комисија.

 Река Сава је пловна целим својим током кроз Србију, у дужини од 207 километара. Оквирни споразум о басену реке Саве потписан је 2004. године између Србије и Црне Горе, Босне и Херцеговине, Хрватске и Словеније, а почео је да се примењује 2005. године. Тако је Сава добила статус међународне пловне реке. Деоница од Београда до Сиска укључена је у европску мрежу унутрашњих пловних путева међународног значаја и тренутно има трећу класу пловности. За реку овог значаја, минимална је четврта класа. Успостављањем несметане безбедне пловидбе на Сави подстакла би се регионална сарадња и развој, као и повезивање преко Дунава са мрежом европских пловних саобраћајница. Сада се река налази у тзв. природном режиму. Међутим, за одржавање и унапређење сигнализације потребне су знатне инвестиције.

 Река Тиса протиче кроз Србију дужином од 164 километра и улива се у Дунав код Сланкамена. Споразумом о пловидби Тисом, закљученим са Мађарском 1955. године, омогућена је слободна пловидба под једнаким условима, а Тиса је проглашена међудржавном реком.

 Хидросистем Дунав–Тиса–Дунав је вишенаменски водопривредни систем, чија је главна функција наводњавање и одводњавање, али постоје и услови за пловидбу. Састоји се од 12 пловних канала Бачке и Баната, укупне пловне дужине од 600 километара, који су сврстани у четири категорије пловних путева. Овај систем представља једну од највећих каналских пловидбених мрежа у Европи, која поред пловних канала обухвата и каналисане реке Бегеј и Тамиш. На каналима Дунав–Тиса–Дунав изграђено је 16 бродских преводница, од којих 12 могу да приме пловила од хиљаду тона носивости, а четири до 500 тона носивости.

 Неки од разлога релативно слабог коришћења канала Дунав–Тиса–Дунав за пловидбу јесу: недовољна ширина канала, недостатак маркирања и навигационих знакова, подводна и обалска вегетација итд. Домаћа пловила углавном транспортују робу у једном смеру и на малим растојањима, при чему плаћају таксе за коришћење канала, док је за прелазак страних бродова потребна дозвола министарства задуженог за саобраћај.

 Свака од ових набројаних река има и своје луке. На реци Дунав има осам лука од међународног значаја, и то: Апатин, Богојево, Бачка Паланка, Нови Сад, Београд, Панчево, Смедерево и Прахово. Највеће луке на Сави су Шабац и Сремска Митровица, а на реци Тиси Сента. По капацитетима и обиму промета, најважније луке су Београд, Панчево, Смедерево и Прахово, а само Београд и Панчево имају контејнерске терминале.

 Заједничка карактеристика свих наших лука јесте мала искоришћеност постојећих капацитета, а то је у просеку око 30%. За тако малу искоришћеност има више разлога, а основни су: смањена индустријска производња у Србији, слаба технолошка опремљеност лука, неизграђени технолошки системи за комбиновани и интермодални транспорт и слично.

 У циљу боље транспортне и енергетске ефикасности, смањења трошкова у репроциклусу и побољшања екологије, треба радити на изградњи логистичких центара који би обједињавали све видове транспорта.

 Надаље, наше луке су неуређене и неопремљене за туристичке бродове, а марине за јахтинг туризам нису ни изграђене. Сматрам да би било неопходно у наредном периоду радити на развоју те гране наше водне привреде.

 Да бисмо што више развијали и унапредили нашу водну привреду, неопходно је помоћи предузећима која се том делатношћу баве. Предузећа у Србији која се баве водним транспортом имају 396 пловних средстава, што чини капацитет од 403.853 тоне. Преко 77% чине пловила за превоз расутих терета, а остало су пловила за превоз течних терета. Речна флота је доста стара, технолошки заостала. Са оваквом флотом, Србија партиципира у укупној дунавској флоти свега са 10%.

 Путнички водни саобраћај у Србији има углавном транзитно-туристички карактер; организују га туристичке агенције, претежно из Немачке и Аустрије, у виду крстарења ка Црном мору. Ова врста саобраћаја има стални тренд раста и представља важну улогу у развоју трговине и туризма.

 Иако имамо све ове предности, како природне тако и географске, сматрам да је неопходно и додатно унапредити, и зато охрабрујемо Министарство саобраћаја да учини све како бисмо у потпуности искористили овај потенцијал у пуном развоју наше земље.

 Поштовани народни посланици, што се тиче конкретно измена и допуна Закона, ја бих се у овом обраћању усредсредио на кључне измене и допуне. Конкретно, изменама и допунама прописује се: 1) сагласности које издају Агенција за управљање лукама и Министарство приликом израде техничке документације за изградњу лука и пристаништа; 2) када лучка капетанија издаје одобрење за упловљавање страног брода у бродоградилиште; 3) бродови који су повучени из употребе се морају уклонити са обале по налогу лучке капетаније; 4) да Управа за утврђивање способности бродова за пловидбу издаје одобрење домаћим произвођачима опреме за бродове на основу подзаконског акта који доноси министар; 5) да Управа за утврђивање способности бродова за пловидбу води евиденцију о издатим исправама, која ће бити доступна на интернет страници.

 Оно што бих посебно истакао је члан 66, којим је извршено усклађивање одредаба Закона са Законом о потврђивању Европског споразума о главним унутрашњим водним путевима од међународног значаја и Уредбом ЕУ 1315 која је донета 2013. године, пре свега у смислу промена класификације луке отворене за међународни саобраћај и луке отворене за домаћи саобраћај, која се замењује класификацијом на луке од националног значаја и на луке од покрајинског значаја, односно значаја за локалну самоуправу, при чему ће обе врсте лука бити отворене за међународни саобраћај.

 Захтеве Европског споразума о главним унутрашњим водним путевима од међународног значаја и Уредбе 1315/2013, о минималној количини од 500.000 тона претовара, као и строже инфраструктурне и друге захтеве, мораће да испуне луке од националног значаја, и само ће оне имати приступ Кохезионом и другим фондовима ЕУ, јер ће испуњавати захтеве прописане Уредбом 1315 од 2013. године.

 Такође, истакао бих чланове 86. и 87, којима је извршено детаљно нормирање материје давања лучких концесија, у складу са одредбама Закона о јавно-приватном партнерству и концесијама и Закона о јавним набавкама. Извршена је подела на две врсте лучких концесија, и то: концесије за услуге, када се концесија даје за обављање лучке услуге, и концесије за јавне радове, када се концесија даје за изградњу лучких грађевина и објеката.

 У складу са захтевима учесника на тржишту, смањен је број лучких надокнада и то само на две надокнаде, које се наплаћују у дневном пословању, а то су: 1) накнада за оперативну употребу луке, односно пристаништа, која се плаћа за добијено одобрење за обављање лучке делатности и коју плаћају лучки оператери који тек улазе на тржиште лучких услуга Републике Србије након претходно спроведеног поступка за јавно прикупљање понуда; 2) лежарина, која се плаћа само ако брод користи оперативну обалу у неку другу сврху осим за претовар терета.

 Не мање је важно и то да поред захтева прописаних техничким правилима за статутарну сертификацију бродова унутрашње пловидбе, бродови за превоз опасног терета, као и други бродови за које је то прописано међународним споразумом, морају да испуњавају захтеве утврђене правилима за класификацију признатих класификационих друштава.

 У делу којим се уређује способност брода за пловидбу извршене су одређене допуне чланова Закона којима се, између осталог, уређује начин истицања баждарске ознаке, обавезно ношење копија бродских исправа и књига на потисницама и тегљеницама, као и важење привременог сведочанства о способности плутајућег објекта за премештање у сврху посебног превоза.

 Због свега наведеног, Посланичка група СПС ће у дану за гласање подржати сва три законска пројекта и гласати за исте. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем. Реч има народни посланик Благоје Брадић, а нека се припреми народни посланик Владимир Орлић. Изволите, др Брадић.

 БЛАГОЈЕ БРАДИЋ: Захваљујем, господине председавајући. госпођо министарка, уважени гости, поштоване колегинице и колеге народни посланици, поштовани грађани Србије, пре него што у овој начелној расправи будем рекао нешто о ова три закона о којима расправљамо, а то су Предлог закона о изменама и допунама Закона о пловидби и лукама на унутрашњим водама, затим, Предлог закона о измени и допуни Закона о државној припадности и упису пловила и, трећи закон, Предлог закона о изменама и допунама Закона о поморској пловидби, поштовани грађани, ја бих да вам објасним у пар речи о чему се водила тако жучна расправа око времена заказивања ове седнице.

 Дакле, основна замерка коју смо ми као опозициони посланици имали према скупштинској већини и председавајућима јесте да је ова седница заказана супротно члану 86. Пословника о раду Народне скупштине који каже, а да би вам било јасније ја ћу вам га прочитати: „Седницу Народне скупштине сазива председник Народне скупштине писаним путем, по правилу, најмање седам дана пре дана одређеног за почетак седнице. Седница Народне скупштине може се сазвати и у року краћем од рока из става 1. овог члана, при чему је председник Народне скупштине дужан да на почетку седнице образложи такав поступак. Сазив за седницу Народне скупштине садржи дан, час и место одржавања седнице и предлог дневног реда. Председник Народне скупштине може да одложи час, односно дан почетка седнице Народне скупштине, о чему благовремено обавештава народне посланике, с тим што је дужан да на почетку седнице образложи такав поступак.“

 Прочитао сам читав овај члан да не би било да читам само оно што одговара опозицији, а не оно што пише у Пословнику о раду Народне скупштине.

 Председавајућа је имала право, и скупштинска већина, да закаже почетак седнице у периоду краћем од седам дана, али ми мислимо да овакве законе и овако озбиљне теме захтевају мало више времена како бисмо могли да квалитетније о њима дискутујемо.

 Сугестија предлагача, госпође министарке, председавајућег и колега из скупштинске већине који су се јављали била је да је то ушло у процедуру пре два-три месеца. Само желим да напоменем да оног тренутка када се сазове седница предлагач може да повуче, да допуни, да измени предлог закона. Због тога мислимо да би требало да имамо тих седам дана, који ће користити и скупштинској већини и нама из опозиције да квалитетније сагледамо предложене законе.

 Само ћу у начелу у пар речи, пошто је било доста приче о овом сету три закона, да кажем нешто о Предлогу закона о изменама и допунама Закона о поморској пловидби.

 Па, ми мислимо да Предлог закона представља усклађивање одређених института са Конвенцијом о раду помораца, коју је донела Међународна организација рада и коју смо ми ратификовали 18. октобра 2011. године.

 Рећи ћу вам прво неке позитивне сугестије и оно што су запажања која смо имали у вези с овим законом у протекла три дана, колико смо имали на располагању.

 Предлогом закона усаглашава се домаће законодавство тако што се уређује рад лица млађих од 18 година; обавеза бродара да закључи полису осигурања за случај смрти или повреде на раду поморца, што мислимо да је изузетно добро и то треба подржати; обавеза домаћег послодавца да омогући и плати здравствени преглед и периодични преглед поморца. Мислим да и то треба сви да подржимо и да је то добро у овом предлогу закона.

 Затим, лиценцирају се лекари специјалисти који ће вршити специјалистичке прегледе људи који раде у овој специфичној грани привреде; лиценцирање здравствених установа које ће примати такве осигуранике, да не кажем пацијенте, на преглед и одржавање тих ИСО стандарда које морају да усвоје здравствене установе да би могле да врше такве систематске прегледе.

 Даље, у закон се уводе одредбе Конвенције о идентификационој картици помораца, број 185, по МОР-у, и то поморска књижица као јавна исправа којом се доказује способност поморца, здравствено стање, својство члана посаде као и трајање запослења на броду. Овим се отклањају проблеми наших помораца као, на пример, забрана привременог изласка на копно, проблеми забране трансфера, односно транзитног преласка без визе у случају репатријације преко државе која захтева поседовање визе у пасошу за такву врсту преласка. Осим тога, уводи се биометријска идентификациона карта поморца којом се доказује идентитет и српско држављанство.

 Детаљно се уређује поступак признавања овлашћења за рад поморца.

 Затим, Закон се усаглашава са Законом о прекршајима, који је, сада је то врло интересантно, ступио на снагу 1. марта 2014. године. У пар наврата се у образложењу ових предлога закона (пошто немам много времена, не желим сада то да читам да вас не бих замарао) позива на то да је неопходно хитно доношење ових закона због усаглашавања са Законом о прекршајима, који је ступио на снагу 1. марта 2014. године.

 Ја вас подсећам, сада је фебруар месец 2015. године. И, могу само да питам госпођу министарку шта се чекало до фебруара месеца 2015. године? Ако је то хитно и ако је потребно, зашто није до сада урађено? Ако је нечији пропуст, ја бих вас замолио да нам кажете, да поделите то са нама овде, чији је то пропуст и како сте ви то као ресорно задужен министар санкционисали?

 Сада, да вам поставим неколико питања из ове области. Због чега одредбе цитираних конвенција нису уграђене у овај закон раније? Наиме, Закон о поморској пловидби донет је 2011. године, а новелиран 2013. године. То је прво питање.

 Зашто није спроведена јавна расправа? Ви као предлагач наводите да није било те обавезе јер се Предлогом закона не мењају битно одредбе важећег закона. Са тиме се не слажемо. Није тачно, ми мислимо да се уводе нови институти; уређују се процедуре и органи; додатно се проширује корпус права и обавеза помораца, којих сада у земљи Србији има, по неким подацима, око пет хиљада; затим, обавезе здравствених установа, Лучке капетаније Београд, много питања из ове области решиће се, као што сте ви и напоменули, уредбом Владе Републике Србије.

 Неприхватљиво је ваше образложење, говорим о оном делу који се односи на хитност, јер само један члан овог предлога закона се односи на Закон о прекршајима, тако да то, по мени, није био разлог да ви у свим овим законима... По објашњењу председавајућег, 10. или 15. децембра је одлуком Скупштине скинута хитност (о томе је малопре било полемике), а ви сте на вашим документима дали да се доносе по хитном поступку. Због тога је и овај мој коментар.

 Још важније од претходног, а везано за хитан поступак, то је одредба члана 15 – обавештење Европске комисије о оспособљености треће државе примењује се даном приступања Србије ЕУ, тако да то искључује хитност. А члан 16. став 6, увођење ИСО стандарда за здравствене прегледе помораца, и члан 20, премештај помораца из ноћног у дневни рад на основу специјалистичких прегледа, примењују се од 1. јануара 2018. године.

 Што се тиче овог закона, замолио бих вас да дате тих пар одговора.

 Сада бих рекао пар речи о Предлогу закона о изменама и допунама Закона о пловидби и лукама на унутрашњим водама. Мислимо да су многа решења у овом закону који сте предложили, тј. измени Закона, недоречена и контрадикторна. На пример, одредбе предлога о Стратегији развоја водног саобраћаја. Није јасно у тој одредби ко врши надзор над спровођењем Стратегије и акционог плана који проистиче из Стратегије и који ћете донети. Не постоји рок за доношење акционог плана. Он је битан јер без рокова, који могу да буду пролонгирани ако нису прецизирани, Стратегија је неупотребљива и губи смисао.

 Даље, према надлежностима и делокругу рада Агенције за управљање лукама, Агенцију не можемо сматрати јавном агенцијом у смислу Закона о јавним агенцијама. Наиме, Агенција је та која одлучује о лучким концесијама, закључује уговоре о концесијама, издаје одобрења за обављање лучке делатности, утврђује висину концесионе накнаде итд., што су, по нама, послови државне управе, а не агенције, више би одговарало да то врши државна управа. У том смислу смо покушали амандманима, госпођо министар, да дефинишемо правну супстанцу Агенције, па се надам да ћете обратити пажњу на те амандмане и да ћете, ако се нешто уклапа у вашу политичку визију решавања овог проблема, да прихватите.

 Мислимо да је Предлог закона недоречен у смислу надлежности управног одбора Агенције. Нарочито, недостатак је да није уредио начин и услов за избор директора Агенције, нити његове надлежности, што мислимо да је требало да буде прецизирано у овом закону. Ту смо дали пар амандмана да, уз сарадњу са скупштинском већином, покушамо да уредимо боље тај део закона.

 Давање лучких концесија, несумњиво је да су то правни послови велике вредности. Ту видимо недостатак закона у погледу степена контроле Агенције. Наиме, Предлог закона предвиђа да средњорочни план лучких концесија Агенција доставља тек на захтев Министарства. Значи, нема обавезујуће ограничење, тј. упутство. Ми сматрамо да овај средњорочни план мора обавезно да се доставља Влади како би Влада имала перманентну контролу рада Агенције, која има велика овлашћења и доноси врло битне одлуке и врло скупе, нарочито код издавања врло скупих концесија; по овоме, колико сам ја прочитао, то је преко пет милиона и сто шездесет и нешто хиљада евра, ви ме исправите ако грешим.

 То је, отприлике, оно што сам имао у начелу да кажем о овом сету предлога закона.

 Још нешто да вас питам, ви сте остали дужни малопре одговор на једно питање. Није конкретно у вези с овим законима, али се тиче лука. Колега Јанковић је питао да ли ће бити реализован најављивани пројекат пловности Дунав–Морава–Вардар–Солун (то је Егејско море). Питам из простог разлога што би тај канал као пловни пут пролазио поред Ниша, многе Нишлије имају имовину у приобаљу реке Мораве, да би људи знали како да се поставе према будућој инвестицији. Јер, то је, признаћете и сложићете се са мном, изузетно велика инвестиција и изузетно велики грађевински подухват. Јесте да мало треба да се копа узбрдо и јесте да имамо мало воде, али вероватно људи који су то смислили имају решења, па бих вас молио да ми одговорите, а то интересује грађане Ниша, да ли је то извесно? Ако јесте, за када је планиран почетак радова? Логично је да то није нешто што се ради годину-две, вероватно је то захтевно, вишедеценијски посао, јер је огроман грађевински посао. Захваљујем.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем, господине Брадићу. Реч има потпредседник Владе др Зорана Михајловић. Изволите.

 ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Сада ми је јасно, или је колега Јанко Веселиновић преписивао од вас, или сте ви преписивали од њега, нешто је сигурно. Или сте заједно припремали, пошто нигде ништа конкретно, нигде суштинске дилеме или питања, опет исте ствари.

 Да поновимо, овако, хитност поступка – нисте ви имали три дана да гледате овај закон, да би грађани Србије то знали. Овај закон је 15. децембра, један, други и трећи, дакле, измене и допуне закона су 15. децембра прошле године предате парламенту Србије. Тачно, писало је – хитност. Управо сте ви склонили ту реч „хитност“. Од 15. децембра па до данашњег дана, данас је фебруар, имали сте времена да погледате закон, и један и други и трећи. Наглашавам да један од тих закона има промену само у два члана. Верујем да сте имали довољно времена да се упознате са законом.

 Затим, да поновимо што се тиче конвенција. Конвенција је донета 2006. године, ратификована 2011. године. Зашто није од 2011. године до данас стављена? Због тога што имате промену, односно амандмане 2013. године, који су такође укључени у измене и допуне овог закона. Понављам још једном, дакле, српска влада је од Међународне организације рада за то похваљена, јер је једна од ретких држава које су најновије измене ставиле у измене и допуне Закона.

 Да се вратим на Стратегију. Чини ми се да Стратегију нисте прочитали, јер да сте прочитали Стратегију водног саобраћаја, онда бисте видели да тамо врло јасно пише и ко врши надзор, и на који начин и који је поступак. Дакле, и Министарство, и Влада и формирањем одбора. Такође бисте прочитали да постоји акциони план који се ради. Све што ради, ово министарство не ради као што су радиле неке претходне владе, да донесе закон па да један закон стоји годину, две, три без својих аката или без својих акционих планова, стратегија, него то радимо заједно и упоредо.

 Говорите о Агенцији, да нема надзора. Тај надзор је троструки, опет нисте обратили пажњу. Дакле, прво Министарство саобраћаја, инфраструктуре и грађевинарства врши надзор над делатношћу, Министарство финансија над финансијским пословањем, Министарство рада над спровођењем Закона о раду и над канцеларијским пословањем. Дакле, троструки је надзор над радом Агенције. Када помињете директора Агенције, онда постоји други закон који регулише питање избора директора Агенције, а не овај закон, односно измене и допуне ових закона који су испред вас.

 У једном тренутку сте рекли, записала сам то – политичка визија закона. Морам да кажем да не разумем баш шта је то политичка визија закона. Овај закон се доноси да Србији буде боље. Ови закони, измене закона се доносе због тога да повећамо учешће водног транспорта у укупном транспорту. Ови закони се доносе због тога да нам омогуће да будемо усклађени са свим европским директивама како бисмо могли да користимо све путеве, пре свега Коридор 7, на коме се врло мало радило. Дакле, ови закони нису политички закони. Ови закони су заиста закони који треба да донесу добро Србији и привредном расту Србије.

 Када помињете тај канал и бригу о грађанима Ниша, ваша брига о грађанима Ниша и свим грађанима била је позната у претходном периоду. Не брините, нико неће бити поплављен. Дакле, о томе који су приоритетни пројекти врло јасно можете да видите не само у извештајима Владе, у извештајима овог министарства; ми радимо тренутно на приоритетним пројектима.

 Једна мала допуна коју је ваш колега поменуо, то је да је Влада Србије платила израду студије изводљивости, што није тачан податак. Студија изводљивости урађена је без накнаде за тај канал који ви помињете. Само да се зна.

 Мислим да сам поновила још једанпут све оно што је и ваш колега питао, што сам већ једном одговорила и што сте ви сада такође питали.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем се потпредседници Михајловић. Господине Брадићу, мислите ли да имате право на реплику?

 (Благоје Брадић: Госпођа министарка се обраћала све време мени.)

 Али, питам вас, како сте то знали у првој секунди јављања госпође Михајловић, јер сте одмах притиснули и јавили се за реч? Значи, ви сте знали у првој секунди да ћете имати право на реплику.

 (Благоје Брадић: Чим се обраћала, обраћала се мени.)

 Госпођа Михајловић је сада завршила, а ви сте се већ у првој секунди јавили за реплику. Како сте знали да ће госпођа Михајловић да се обрати вама? И, није се обратила негативно, тако да немате права на реплику.

 Реч има народни посланик др Владимир Орлић.

 ВЛАДИМИР ОРЛИЋ: Захваљујем. Даме и господо народни посланици, користим прилику да овим путем још једном изразим подршку Српске напредне странке предложеним законским решењима и, с обзиром на то да је данас много тога речено, да у свега пар речи још једном подвучем добре стране које ова предложена решења, предлози за три закона који су пред нама, садрже.

 На првом месту, када је реч о Закону о пловидби и лукама на унутрашњим водама, овај, као и преостала два закона, предложеним решењима уноси додатни квалитет у смислу новог реда, што је увек и у свакој прилици за похвалу; давање ефикасних одговора на питања која су пре свега питања проблема присутних у пракси; разрешење одређених питања и недоумица; дакле, ред, ефикасност огледају се и у основној мотивацији, која се састоји како у усаглашавању са домаћим законима, тако и са најбољим светским стандардима које тренутно можемо пронаћи.

 Када је реч о овом другом, односи се, пре свега, на уредбе, директиве, добре препоруке. Разговарали смо већ данас у овој сали о томе, по питању Уредбе ЕУ 1315. Реч је о увођењу нове, модерне класификације лука. У овој сали смо и по питању других закона, других области, сродних овој или не, увек изражавали своју подршку свим решењима која су у духу времена и која чине ову државу и ово друштво модерним. Тако је и овај пут.

 Када је реч о ефикасности и постојању доброг слуха, у том смислу упућујем комплименте Министарству за људе који су професионално ангажовани у предметној области.

 Похваљујем и чињеницу да смо смањили број накнада, што је увек добра интенција, увек добра пракса и нешто што ће увек наићи на подршку из наших редова.

 По питању истог закона, такође поздрављам предложена решења која се тичу процедура за утврђивање лучких подручја и пристаништа, као добар одговор на потребе праксе.

 Такође, било је данас речи на ту тему у овој сали, ова решења представљају добар одговор за интересовање (о ком је разговарало наше друштво, о ком су писали наши медији) потенцијалних нових актера у сфери лучких оператера, како, примера ради, кинеског конзорцијума лучких оператера, тако и ангажованих актера у овој области из европских земаља, тако и оних који долазе из УАЕ. Више него врло добар одговор на потенцијално интересовање и потенцијално отварање нових значајних активности у овој сфери на територији Републике Србије.

 Користим прилику да још једном упутим захвалност за добро разумевање за све предложене амандмане које је испред наше посланичке групе формулисала и поднела колегиница Ракић.

 Када говоримо о успостављању добрих стандарда, како међународних, тако и усаглашавања са домаћим законима, били смо у прилици да у пратећим материјалима нађемо доказе да заиста стоје тврдње да се овим изменама и допунама врши усаглашавање са домаћим законима, како са помињаним законом који се тиче транспорта опасних материја тако и са законом који се тиче прекршаја.

 Али, амандманским решењима и са законима које смо имали прилику, част и задовољство да заједнички разматрамо пре само два месеца... Примера ради, подсећам на више него плодотворну дискусију када је реч о проблематици планирања. На овај начин, разговарали смо тада и о обједињеној процедури, пронашли смо добар пут да све оно добро што произилази из решења о којима смо већ разговарали на неком другом нивоу, не тако давно, пронађе своје место и у овој проблематици.

 Када је реч о усаглашавању са домаћим законима, овај мотив можемо пронаћи и у образложењу за предложена решења по питању закона о измени и допуни Закона о државној припадности и упису пловила. Поред њега, додатно, још једна похвала са моје стране за решења која су, конкретно, у овом законском предлогу усмерена на релаксацију формалних обавеза, поново за људе који су професионално ангажовани као актери у овој предметној области. Дакле, још једном, нова ефикасност.

 Исту врсту мотивације били смо у прилици да пронађемо и у решењима која су предложена у закону који се тиче поморске пловидбе – међународни стандарди, добра регулатива.

 Били смо у прилици да чујемо и коментаре везане за Конвенцију Међународне организације рада, али још једном напомињем на овом месту – добри одговори на питања практичних потреба људи који су непосредни актери. А овде се, када говоримо о поморцима, мисли на њихове потребе у сфери осигурања, на њихове потребе у сфери здравствене заштите. И једно и друго, сложићемо се, уверен сам, само и искључиво су ствари за похвалу.

 На самом крају, даме и господо, с обзиром на то да смо постигли врло добар консензус по питању свега доброг и корисног што произилази из ових решења, и по овом последњем закону такође захваљујем за добро разумевање с обзиром на то да су амандмани колегинице Ракић такође били усмерени ка давању нашег доприноса за даље и шире усаглашавање са високим стандардима.

 Мислим да не постоји баш ниједан разлог да не постигнемо разумевање и заједнички позитиван, охрабрујући приступ, који ће подржати сва ова решења када дођемо до дана за гласање.

 У још свега реченици или две осврнуо бих се на оно што смо данас били у прилици да чујемо на тему евентуалних замерки, како овим законима тако и динамици по којој су се нашли у овој сали данас.

 Мислим да смо већ довољно рекли, више него довољно, по питању датума када су ови закони стигли у Народну скупштину Републике Србије: 8, 23, односно 31. децембар. Не морамо на то више трошити енергију.

 Али, подсећам, чак и оне колеге који су се у досадашњој расправи током овог дана изјаснили као они који не подржавају ове законе и ова решења и који су се, под један, у тим својим критикама обазирали на време посвећено припреми и расправи, да су управо употребили речи – зашто ова решења нису била реализована раније.

 Дакле, ако у исто време имамо замерку у смислу да се превише жури и позивамо да се ипак пожури мало више, верујем да ћемо се разумети да ту заправо претераног мотива за критику нема, до једног логичног односа некога ко тренутно не чини владајућу већину, некога ко не партиципира, не учествује у раду Владе и самим тим осећа потребу да ипак критикује, јер је то нека природна позиција, са реалним стањем и реалним мишљењем које може да има о овим законима и њиховим решењима.

 Када је реч о трошковима, било је данас дискусије (чини ми се, пре неких сат или два) на тему онога што је приказано у пратећим материјалима. Позвао бих на прецизност и добро разумевање свега онога што смо били у прилици да прочитамо у образложењима која прате ове законе.

 Дакле, када се каже да не постоје трошкови за државу и систем, не треба тражити контрааргументе у слободном тумачењу онога што се даље приказује. У том смислу, указујем на пратећи материјал и на трошкове који су констатовани као извесни трошкови за грађане, не за државу, не за систем, а везано за издавање неких нових докумената. Помињана је Народна банка, па бих ту да искористим прилику да позовем на прецизност, уколико погледамо на који начин и којим речима – само и искључиво кроз констатацију да она као институција поседује одговарајуће техничке могућности да задовољи високе стандарде, највиши могући квалитет и захтеве везане за персонализацију тих личних докумената. То су, даме и господо, ствари којима ми као друштво можемо да се поносимо, да имамо институцију која је у стању да такве стандарде задовољи. О трошковима ту није било ни речи.

 Све у свему узев, када се подвуче црта, верујем да ћемо, без обзира на то како се начелно изјаснили, да ли подржавамо ова законска решења или не, ипак у дану за гласање показати да немамо ама баш ништа против – мали плеоназам – напротив, да их сматрамо више него корисним, сви заједно. Захваљујем.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем, господине Орлићу. Реч има Иван Јовановић, а нека се припреми Никола Јоловић. Изволите, господине Јовановићу.

 ИВАН ЈОВАНОВИЋ: Поштовани председавајући, поштована министарка, даме и господо народни посланици, на почетку, поред ове хитности у процедури која je, верујем, могла да буде избегнута, постоје многи други закони који су важнији данас за грађане Србије, хтео бих да похвалим Министарство, нарочито када се ради о Закону о упису пловила и Закону о поморској пловидби, пошто се овим изменама наше законодавство усаглашава са Законом о прекршајима и међународним конвенцијама чији смо обвезници.

 У том смислу, као члан Одбора за привреду у прошлом сазиву имао сам похвале на рачун министарке што се тиче усаглашавања закона у том сектору, али нисам имао похвале када је у питању била примена. То је оно што мислим да је највећи проблем генерално државе Србије, зато што ми доносимо превише закона који се уопште или само делимично примењују. То је, по мени, велики проблем, који тишти и грађане Србије, и надам се да ове измене које данас доносимо неће остати у том смислу мртво слово на папиру.

 Код овог трећег закона који говори о пловидби и лукама на унутрашњим водама, чини ми се да је добро и за државу Србију и за грађане што је престало да се говори о чувеној студији за канал Дунав – Егејско море, и то више није тема на нивоу вица, пошто су престале три године бесмислене приче о некаквом каналу који може допринети феноменалном развоју Србије и привредном расту. Мислим да је време да се окренемо реалним темама.

 Када у образложењу кажете да је добро да Агенција више није на терету буџета и да 150.000.000 више није нешто што директно уплаћују грађани Србије, ја сматрам да је то у реду само ако ће сада учесници, корисници и привреда која се бави пловним путевима и унутрашњим водама имати корист и бенефит од тих измена, јер, ако не остваре приходе макар у том нивоу, веће, у којем ми њима припремамо нове намете, онда нисмо постигли успех. Ако не остваримо раст у овом сектору какав остварујемо по питању нових трошкова које им намећемо, онда нисмо остварили успех. Ако не остваримо нови квалитет у том смислу, нисмо остварили успех.

 Волео бих да ми кажете да ли сте обавили неко истраживање, да ли је спремна нека нова интервенција државе, нека инвестиција која ће погурати овај сектор, омогућити реалан раст и да ли имамо нешто ново осим пуке регулације? Јер, сведоци смо да претходних година непрекидно доносимо нову регулацију, коју не примењујемо, а онда сама држава не употребљава финансијске и друге инструменте да ту регулацију активира. Сама регулација, ради сопственог постојања, ничему не служи. Ако нешто регулишемо, а то даље иде у рецесију и нема никакав раст, онда ништа нисмо урадили.

 Мислим да треба да наставите на овај начин да усаглашавате регулативу, али вас молим да и ви и остали министри Владе Републике Србије одговарате на питања народних посланика, јер све ређе се одговара на та питања, а та питања управо служе томе да се закони које ми овде доносимо примењују у корист грађана Републике Србије. Ја се захваљујем.

 ПРЕДСЕДНИК: Реч има др Зорана Михајловић.

 ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Ево, само неколико ствари. Да кренем од краја – одговори на питања, може само да се деси да евентуално нешто још увек није дошло, иначе Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре заиста одговара на сва питања. Ако случајно нешто нисмо одговорили, најлепше вас молим да поновите. Дакле, увек смо одговорили на свако питање.

 Потпуно сте у праву да све измене и допуне закона које радимо радимо због тога да бисмо побољшали привредни амбијент. Једна од одредаба Закона обавезала је Агенцију да је, од свих средстава која скупи, дужна да то уложи управо у развој и лучку инфраструктуру. Дакле, не може тек тако новац који је скупила путем накнада да инвестира где она хоће, него само у развој и лучку инфраструктуру. У том смислу, верујем да то јесте боље него што је било.

 Наравно, такође се слажем с тим да је врло важно како се закон примењује, да је врло важно да се стално врши мониторинг и контрола. Због тога имамо инспекцију. Она, према овом закону а и осталим законима које доносимо, има сада много веће ингеренције него што је имала раније. То је наша, да тако кажем, „ударна песница“ када говоримо о примени закона. Инспекције морају да раде свој посао, а ми их имамо довољно да могу да ураде у том смислу свој посао. Толико.

 ПРЕДСЕДНИК: Хвала. Реч има народни посланик Никола Јоловић.

 НИКОЛА ЈОЛОВИЋ: Уважена председнице, уважена министарко, колеге народни посланици и грађани Републике Србије, пред нама је Предлог закона о изменама и допунама Закона о поморској пловидби. Република Србија је свакако држава која нема море, али то не значи да не може да има и поморце и бродове трговачке морнарице који носе нашу државну заставу.

 Велике и значајне поморске земље, као што су Португалија или Шпанија, и такозване треће државе, односно државе које нису чланице Европске уније овој области, као једној делатности на којој су се државе стварале, шириле и развијале и која је била окосница економске и војне моћи, дале су место које јој припада и дефинисале су је законима који обликују све елементе и могућности пловидбе. Исти су у потпуности усаглашени са одговарајућим одлукама, повељама и конвенцијама ЕУ, или у међусобним уговорима са трећим државама, и то од мора и под морем, преко свих врста пловила, до односа између држава који се остварују контактима брода и бродске посаде, како у лукама тако и на морима.

 Занимљива је дефиниција поморске пловидбе: Поморска пловидба јесте пловидба која се обавља на мору и рекама до границе до које су оне пловне са морске стране. Јасно је да поморску пловидбу могу обављати пловни објекти који испуњавају одговарајуће услове за пловидбу. Из наведеног произилази да наша држава може имати пловне објекте и посаду која обавља поморску пловидбу, а наши поморци могу бити и чланови посада бродова који нису означени нашом заставом.

 Досадашњи Закон о поморској пловидби, објављен у „Службеном гласнику РС“ број 87/11 и 104/13, у оквиру уводних одредаба је у члану 1. дефинисао следеће: „Овим законом уређују се услови и начин за безбедну пловидбу на мору поморских бродова који носе заставу Републике Србије и других пловила уписаних у један од домаћих уписника, њихова способност за пловидбу, посада, заштита мора од загађења са бродова, надзор и друга питања која се односе на безбедност поморске пловидбе.“

 Следећи речено, уз уважавање циљева и политике коју води лидер СНС и премијер Србије Александар Вучић, а то је развој државе и улазак у ЕУ, који се у домену законодавства постиже анализом и усаглашавањем норми, правила и закона са законодавством ЕУ, нормално, уз уважавање наших специфичности, држава Србија, ради усаглашавања и олакшавања рада наших помораца (којих, да подсетим, у овом тренутку има више од 5.000), треба да усвоји и овај закон о изменама и допунама Закона о поморској пловидби.

 Ценећи чињеницу да је Конвенција Међународне организације рада о исправама помораца број 108 усвојена 1958. године и да је иста садржана у постојећем закону из 2011. године, а да је Међународна организација рада усвојила 2006. године Конвенцију о раду помораца, коју је до данас ратификовало 38 држава чланица Међународне организације рада и која је ступила на снагу јуна 2012. године, овим законом се врши даље усаглашавање домаћег законодавства са одговарајућим одредбама Конвенције о раду помораца којима се уређује рад лица млађих од 18 година и обавеза бродара да закључи полису осигурања или друго финансијско јемство у циљу потраживања за случај смрти или повреде на раду помораца.

 Народна скупштина Републике Србије је усвојила Закон о изменама и допунама Закона о путним исправама, а овим предлогом предвиђено је усаглашавање са одредбама овог закона, те прописивање да поморске књижице не могу да се користе као путне исправе. Да би се домаћим држављанима који раде као поморци омогућило да несметано наставе са обављањем послова на бродовима страних застава и уједно превазиђу проблеме забране трансфера у случају репатријације или забране привременог изласка на копно, овим законом се у домаће законодавство уносе одредбе Конвенције о карти помораца, имајући у виду да су Конвенцију о идентификационим картама помораца ратификовале утицајне поморске обалне државе.

 Коначно, Предлогом закона предвиђено је усаглашавање са одредбама Закона о прекршајима, који је усвојен у марту 2014. године, што је уједно и основ за доношење овог закона по хитном поступку.

 Набројао сам најзначајније промене у односу на постојећа законска решења, али посебно желим да истакнем чињеницу да се овим изменама стварају неопходни предуслови за успешнији и квалитетнији рад помораца, јер се њиховим усвајањем добијају коначни бенефити. Под бенефитима подразумевам формирање електронске базе података о поморцима, чиме се онемогућава црно тржиште у овој делатности.

 Уједно, наши поморци, на основу доказа и издатих сертификата, постају једнаки такмаци са свим другим поморцима света у конкурисању за поморске послове. То ће свакако утицати на повећано ангажовање и процена је да ће број помораца са 5.000 порасти на 7.000 људи. Њихове новчане дознаке породицама у Србији ће порасти, чиме долази и до пораста стандарда и БДП-а. Дефинишу се организације које могу вршити оспособљавање помораца и правила њиховог рада, те обавеза да се са сваким поморцем потпише уговор о раду.

 Можда је најзначајније то што ће се увести потпуни ред у осигурање помораца, посебно ценећи чињеницу о броју и врсти поморских несрећа и професионалним обољењима помораца. Здравствена заштита се подиже на значајно већи ниво и прецизно се дефинише рад са особама млађим од 18 година.

 Нормално је да се делови овог закона који дефинишу поморску идентификациону картицу не могу применити одмах, због техничке неприпремљености органа који ће им издавати исту, па ће се они примењивати од 1. 1. 2018. године. Министарство ће аплицирати за средства из расположивих фондова ЕУ у циљу техничког опремања и оспособљавања администрације за издавање ових исправа. Након усвајања овог предлога закона, морају се донети у Министарству грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре одговарајући правилници.

 Због значаја правила из поморске пловидбе, цитираћу члан 3. актуелног закона: „На односе који нису уређени овим законом и другим прописима који су донети на основу овог закона, примењују се обичаји у поморској пловидби.“

 Наиме, обичаји имају велики значај и многи од њих су постали саставни део првоформираног бонтона. Пример је улазак или излазак брода у луку, дефинисан правилима избегавања судара на мору којима је одређено да увек предност има онај брод који се налази у луци, јер му је изузетно смањен маневарски простор. Тако, и у правилима финог и прихватљивог понашања, предност увек има онај ко излази из просторије у односу на оног ко за исто време жели да уђе у ту просторију.

 Дакле, на основу изнетог образложења сматрам да су понуђена решења у Предлогу закона о изменама и допунама Закона о поморској пловидби веома квалитетна, а неопходна са аспекта усаглашености са нормама и законима ЕУ. Сматрам да имамо само бенефите, а да не постоје никакве препреке за усвајање овог предлога закона. У дану за гласање СНС ће гласати за ове законе. Хвала.

 ПРЕДСЕДНИК: Реч има Мирјана Ђоковић, а нека се припреми Зоран Бојанић.

 МИРЈАНА ЂОКОВИЋ: Поштована председнице, поштована министарко са сарадницима, уважене колеге, данас су пред нама врло важна три сродна закона.

 Када говоримо о Закону о поморској пловидби, овим Предлогом закона врши се даље усаглашавање домаћег законодавства са одговарајућим одредбама ИЛО конвенције о раду помораца којима се уређује рад лица млађих од 18 година и обавеза бродара да закључи полису осигурања или пак друго финансијско јемство у циљу покрића потраживања за случај смрти или повреде поморца на раду.

 Када је реч о поморским књижицама, мислим да је данас о томе било заиста доста речи, доста је колега апсолвирало ту тему. Поморска књижица више неће служити као доказ о држављанству и као путна исправа, већ се предлаже увођење у правни систем идентификационих карата помораца, које садрже биометријски податак заснован на отиску прста, као јавних исправа, тако да се на тај начин доказује идентитет, у складу са одредбама Конвенције.

 Ступање на снагу овог дела закона утицаће на повећање интересовања држављана Републике Србије за ову професију. Тренутно, пет хиљада људи ради на поморским бродовима стране заставе. Сматрамо да ће ова законска усклађивања утицати да се број српских помораца повећа на седам хиљада, али и да ће привући и стране бродовласнике да део своје флоте ставе под српску заставу.

 Овај предлог закона предвиђа да се уговори о раду са поморцима региструју код Лучке капетаније Београд.

 Предлог закона предвиђа да специјалисти медицине рада који обављају здравствене прегледе помораца морају да имају потпуну професионалну независност у доношењу здравствене процене приликом обављања здравственог прегледа како би се донела најсигурнија одлука о способности одређеног лица да обавља послове на мору.

 Колико ће износити трошкови за добијање ових карата за идентификацију? Сада није могуће да се предвиди тај износ, али зна се поуздано да то неће бити више од нивоа цене коју грађани плаћају за издавање возачких дозвола.

 Последице доношења овог закона у потпуности ће оправдати трошкове које ће да створе за грађане.

 Поред усвајања одређених подзаконских аката, спровођење овог закона захтеваће и одређена финансијска средства за техничко опремање Лучке капетаније Београд. Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре ће аплицирати за средства из расположивих европских фондова како би се постигли технички капацитети Лучке капетаније Београд за несметано спровођење одредаба овог закона.

 Када је реч о другом закону, Закону о пловидби и лукама на унутрашњим водама, он ће свакако имати позитиван утицај на већину учесника у унутрашњем водном транспорту.

 По овом предлогу закона, проширена су овлашћења инспектора безбедности пловидбе у односу на контролу и спречавање претоварних делатности од стране привредних друштава која нису стекла одобрење за обављање лучке делатности.

 Предвиђеним системом проширивања лучких подручја луке ће постати центри развоја ширег привредног подручја, чиме ће доћи и до нових инвестиција, а самим тим и до отварања нових радних места. Сваки лучки оператер, кроз систем лучких концесија, јачаће и саму лучку инфраструктуру.

 Овај закон на одређени начин превазилази проблеме који се тичу власништва над лучким земљиштем, где су поједини лучки оператери стекли право коришћења кроз процес приватизације, али на том земљишту нису ништа изградили. Ту држава поново располаже лучким земљиштем, без икаквог правног терета, а лучким оператерима се отвара могућност да изграде планиране лучке објекте и тако стекну одређене приходе.

 Овај закон предвидео је поступак финансијске транспарентности у оквиру које Агенција за управљање лукама и лучки оператери достављају корисницима лука информације о свим елементима на основу којих се утврђује систем обрачуна или, пак, висина лучких накнада.

 Овај закон детаљније разрађује одредбе о распреми бродова, с циљем увођења реда у коришћење обала и водног простора на територијама јединица локалне самоуправе. Стога ће поједине локалне самоуправе бити у обавези да уклоне своје бродове са садашњих локација на локације где је дозвољена распрема бродова.

 У наредном периоду планирана је набавка дванаест чамаца за инспекцијски надзор, као и набавка службених аутомобила за дванаест лучких капетанија.

 Држава ће преко Агенције за управљање лукама инвестирати у лучку инфраструктуру и на тај начин ће подизати ниво услуге од стране лучких оператера.

 Све ће то имати позитиван утицај на повећање ценовне конкурентности лучких услуга. Тако ће се смањити време задржавања транспортних јединица у лукама, смањиће се транспортни трошкови, а све ће то, свакако, позитивно утицати и на крајњу цену робе. Примена овог закона имаће ефеката на стварање нових привредних субјеката на тржишту и тржишну конкуренцију.

 Током примене овог закона потребно је усвојити следеће подзаконске акте – ја ћу навести само неке од њих, а како сте, министре, данас рекли, већ су неки и усвојени – Стратегија развоја водног саобраћаја од 2015. до 2025. године, акциони план за спровођење утврђених приоритета развоја водног саобраћаја, средњорочни план давања лучких концесија и Одлука о висини и начину плаћања лучких и пристанишних накнада.

 Трећи, Закон о државној припадности и упису пловила има за циљ усаглашавање одредаба овог закона са Законом о прекршајима, тако да се вођење прекршајног поступка преноси на прекршајне судове.

 Хтела бих само да наведем један пример добре праксе, језера Међувршје, које се налази на неколико километара од Чачка ка Ужицу, у српској Светој гори. Око 400 чамаца се налази на простору тог језера. Специфичност овог подручја је то што је реч о заштићеном подручју. Туристичка организација Чачка поседује два катамарана за пловидбу, и један велики брод који је у власништву предузећа „Морава“ Чачак. Реч је о подручју специфичних одлика и на том језеру је забрањена вожња глисера због буке и заштићених врста на том локалитету. Права туристичка атракција за туристе који обилазе овчарско-кабларске манастире је вожња овим пловним средствима, али је постигнуто и сасвим довољно поштовање законских одредаба. Хвала.

 ПРЕДСЕДНИК: Хвала. Реч има народни посланик Зоран Бојанић, а нека се припреми Ирена Алексић.

 ЗОРАН БОЈАНИЋ: Хвала, уважена председнице. Госпођо министарко, саветниче, колегинице и колеге, пред нама се налази сет предлога закона о изменама и допунама закона из области поморства и пловидбе. Бићу врло кратак, с обзиром на то да смо доста тога чули данас и доста тога је позитивно изречено о сва три предлога закона.

 Рећи ћу пар речи о Закону о изменама и допунама Закона о државној припадности, који има само три члана. Његове измене и допуне су проузроковане, пре свега, потребом усклађивања овог закона са одредбама Закона о прекршајима, и то у делу који се тиче поступања Комисије за прекршаје у пловидби у првом степену, којим се бришу овлашћења исте за вођење прекршајног поступка, те се на тај начин она и укида.

 Одредбама члана 54. закона се ближе одређује да при запошљавању странаца који поседују сва потребна документа у складу са Законом о поморској пловидби није потребно одобрење за боравак у складу са законом којим је дефинисан боравак и кретање странаца, као ни дозвола за рад по Закону о запошљавању странаца.

 Следећи предлог закона је закон о изменама и допунама Закона о поморској пловидби, којим се пре свега врши усклађивање домаћег законодавства са одредбама Конвенције о раду помораца, коју је ова скупштина ратификовала 2011. године, као и још 37 земаља.

 Приоритет је да се овим предлогом реше проблеми српских држављана, помораца, на које они наилазе у свакодневном раду и да се ближе дефинишу и ускладе одредбе које се тичу рада особа млађих од 18 година; обавезе бродара да закључе полисе осигурања за случај повреда или смрти поморца; обавезе нашег послодавца да обезбеди периодичне здравствене прегледе помораца; обавезе здравственог прегледа пре ступања на брод, а све о трошку послодавца. Ово повлачи и обавезу здравствене установе да лиценцира лекаре који обављају специјалистичке прегледе помораца.

 Предлогом закона ближе се уређује изглед и облик поморске књижице, који су прописани Конвенцијом о идентификационој картици помораца Међународне организације рада, како би наши поморци несметано обављали своје послове под заставама страних држава, тј. да не би долазили у ситуацију да им се забрани привремени излазак на копно тамо где се захтева да поморац поседује и идентификациону карту поморца, као и у случају промене брода и трансфера преко територија држава које захтевају поседовање виза у путној исправи. Када поморац не поседује идентификациону карту, он онда мора поседовати визу, што ствара велике проблеме.

 Предлогом закона поморска књижица се дефинише као јавна исправа поморца којом се, између осталог, доказује оспособљеност, здравствено стање, идентитет и наше држављанство.

 Оно што је поменуто код претходног предлога закона, и овде је извршено усклађивање са Законом о прекршајима.

 На крају, треба истаћи да ће се одређене одредбе Предлога закона (члан 15) које се тичу овлашћења за рад помораца, овлашћења о оспособљености примењивати од тренутка пријема Србије у ЕУ.

 И, на самом крају, Предлог закона о изменама и допунама Закона о пловидби и лукама на унутрашњим водама. Рећи ћу само то да је пре свега извршено усклађивање закона са Законом о прекршајима, Законом о планирању и изградњи и Законом о транспорту опасног терета; у делу утврђивања способности бродова за пловидбу, усклађивање наших прописа са Европским споразумом о међународном превозу опасног терета на унутрашњим пловним путевима и Европским споразумом о главним унутрашњим водним путевима од међународног значаја, те Уредбом о трансевропској транспортној мрежи. Хвала лепо.

 ПРЕДСЕДНИК: Хвала. Реч има народни посланик Ирена Алексић. Нека се припреми Ивана Стојиљковић.

 ИРЕНА АЛЕКСИЋ: Захваљујем. Поштована председнице, поштована министарко са сарадницима, уважене колеге народни посланици и посланице, данас дискутујемо о три изузетно битна закона. Пре него што нешто више кажем појединачно о њима, желела бих пре свега да истакнем да ће све предвиђене измене и допуне у значајној мери унапредити квалитет сва три закона и, што је можда најбитније од свега, да ће унапредити њихову ефикасну примену у пракси, што и јесте поента свега.

 Када су у питању измене и допуне Предлога закона о поморској пловидби, оно што је можда најбитније и што су све моје колеге до сада истакле, то је да је врло детаљно и врло прецизно објашњен поступак издавања поморских идентификационих картица. Са том праксом већ увелико су почеле многе државе које излазе на море, како оне државе које су ратификовале Конвенцију о идентификационим картицама, тако и оне државе које су почеле са њеном практичном применом и пре ратификације Конвенције, као што су Кина, Јапан, САД, Велика Британија и друге.

 Оно што је циљ ове измене јесте да се помогне нашим поморцима који раде на страним бродовима, да им се помогне на тај начин да се више не суочавају са проблемима са којима су се до сада суочавали. Ти проблеми огледају се пре свега у забрани привременог изласка на копно у лукама где се захтева поседовање идентификационе картице; затим, проблеми када постоји потреба за ванредном променом брода, као и у многим другим ситуацијама које могу да се јаве приликом пловидбе.

 Конкретно, изменом члана 84. у значајној мери унапређује се положај помораца, што ће, наравно, резултирати већим интересовањем младих људи за ову професију; надамо се, самим тим, и повећањем броја помораца, који сада износи око 5.000, на неких 7.000 помораца.

 Оно што бих посебно похвалила јесте то што се предвиђеним изменама и допунама, рекла бих, максимално водило рачуна да се права и интереси помораца чувају на најбољи могући начин, можда баш имајући у виду то да ово није обична професија, већ да је ово професија високог ризика.

 Тако ће убудуће, у циљу тога, баш чувања њихових интереса, домаћи послодавац бити у обавези да региструје уговор о раду помораца код Лучке капетаније Београд. Такође, предвиђено је обавезно социјално осигурање. Значи, на сваки начин се водило рачуна да се помогне вршењу контроле да ли се све обавезе које су законом прописане измирују када су поморци у питању.

 Оно што ће свакако олакшати контролу и оживљавање закона у пракси јесте то што је предвиђено да се, када овај закон буде ступио на снагу, усвоји низ подзаконских аката, који су врло прецизно и детаљно објашњени.

 Што се тиче Предлога закона о изменама и допунама Закона о пловидби и лукама на унутрашњим водама, нарочито се предвиђене измене и допуне позитивно одражавају на рад лука.

 Оно што бих посебно нагласила јесте да ће од сада све луке бити отворене за међународни саобраћај. Мислим да значај тога не треба посебно објашњавати.

 Затим, напушта се досадашња класификација лука. Више се луке неће делити на луке које су отворене за домаћи саобраћај и на луке које су отворене за међународни саобраћај. Сада ће постојати само луке од међународног значаја и од покрајинског значаја. Још једном наглашавам, и једне и друге луке биће отворене за међународни саобраћај. Једина разлика биће у томе што ће само луке од међународног значаја имати приступ фондовима ЕУ.

 Оно што је можда најбитније и што бих посебно истакла када су измене и допуне овог закона у питању јесте то што ће се правно регулисати једна веома битна област, односно увешће се владавина права у једну јаку битну област, тј. субјекти који су до сада несметано обављали лучку делатност без дозволе, да при том ни најмањи интерес нема буџет Републике Србије (а и те како нефер конкуренцију представљају ти субјекти за друге субјекте који редовно измирују све своје законске обавезе), од сада ће морати да поднесу захтев да регулишу свој правни статус.

 Како би то заиста и заживело у пракси, предвиђено је проширење овлашћења инспектора безбедности пловидбе. Како је више него познато да ти људи заиста раде у отежаним условима, предвиђено је да се у наредних пет година, уколико се не варам, обезбеди дванаест чамаца како би се тим људима омогућило да несметано и ефикасно обављају свој посао.

 Затим, предложеним изменама и допунама смањује се број лучких накнада на две. Сада ће сва средства која се скупе путем лучких накнада бити уложена у лучку инфраструктуру, што је, ако узмемо у обзир у каквом стању се налази већина лука у Србији, и те како потребно. Значи, сада ће држава Србија, преко Агенције за управљање лукама, коначно бити у могућности да улаже у своје луке. Наравно, добијањем неких савремених, добро опремљених, модерних лука, сви ће бити на добитку. Самим тим што ће се средства транспорта много краће задржавати у лукама, смањиће се и бројни други трошкови; конкретно, смањиће се индиректни транспортни трошкови. Све то заједно и те како ће позитивно утицати на крајњу цену робе, што и јесте циљ.

 Такође, предложеним изменама и допунама побољшаће се и унапредити тржишна конкуренција.

 Свеопште узев, сматрам да су све предложене измене и допуне крајње квалитетне и да ће на најбољи могући начин унапредити ову област, која је иначе од великог значаја за нашу државу, те да ће у дану за гласање, наравно, добити пуну подршку Српске напредне странке. Захваљујем.

 ПРЕДСЕДНИК: Хвала. Реч има Ивана Стојиљковић, а нека се припреми Миланка Јевтовић Вукојичић.

 ИВАНА СТОЈИЉКОВИЋ: Захваљујем. Поштована министарко и гости, даме и господо народни посланици, пред нама су данас, чули смо већ више пута, јако битна три закона. Пре свега, сва три су усмерена на јачање нашег водног саобраћаја, на јачање Коридора 7, односно Дунавског коридора и, уједно, јачање нашег привредног потенцијала, где ће речне луке представљати привредне центре.

 Што се првог закона тиче, закона о изменама и допунама Закона о пловидби и лукама на унутрашњим водама, ту је најзначајнија измена лучке концесије, као што смо чули. Још неке од битних измена су и да ће лучке капетаније давати сагласност за пристајање бродова ван граничног места. Ово ће управо спречити нелегалан истовар робе. Томе ће допринос дати и овлашћени инспектори, који ће се бавити безбедношћу пловидбе, тако да се инспекторатима појачава надлежност и у том смислу ће дати свој допринос.

 Такође, уводи се и лиценцирани специјалиста медицине, зато што се сматра да је специјалиста медицине јако битан за ову струку јер поморци имају врло специфичне услове рада и због тога морају специјалисти да воде рачуна о њиховом здрављу. Сматра се да су они здравствено поприлично ризична категорија.

 Посебно желим лично да скренем пажњу на значај заштите животне средине, која се регулише члановима 24. и 25, односно допунама ових чланова које кажу да се допуњује члан закона у смислу увођења обавезе заповедника пловила да обавести лучку капетанију о испуштању штетних материја. Чланом 25. је прописано да бродови за превоз опасног терета, као и друге врсте бродова, у складу са одредбама међународних споразума, поред захтева прописаних техничким правилима, морају да испуњавају захтеве утврђене правилима за класификацију признатих класификационих друштава.

 Ово је јако битно зато што треба знати да се годишње само у Дунав излије око стотину тона нафтних деривата. Нажалост, ту су и бројни акциденти. Пре годину дана преврнуо се брод у Луци Београд са око 850 тона руде пирит. То су локални акциденти, који доводе до загађења и помора флоре и фауне. Зато је велики значај заштите животне средине и одрживог коришћења нашег водног потенцијала, а ови закони то посебно регулишу. Такође, не треба заборавити да имамо око 600 км водног пута, тако да је тај посао значајан.

 Што се тиче Закона о поморској пловидби, више пута смо рекли да иако немамо море ипак морамо да имамо овакав закон зато што имамо око пет хиљада помораца који раде на страним бродовима, иако стручњаци кажу да је број помораца вероватно и двоструко већи зато што већина њих одлази на рад и без дозволе Лучке капетаније у Београду, односно у директном контакту са бродовласницима. Данас се све већи број младих људи у потрази за плаћенијим послом, за сигурним финансијама или због жеље за путовањем одлучује за рад на прекоокеанским бродовима. Да би они могли да раде, управо мора да постоји овакав закон. Циљ је унапређење и заштита права помораца.

 Међу најбитнијим изменама је, као што смо чули, обавеза бродара да поморцима обезбеди осигурање у случају несреће, да домаћи послодавац обезбеди основни здравствени преглед приликом ступања у службу на брод, али и све остале повремене прегледе по потреби. Затим, раније је прецизирана обавезна лиценцирана здравствена установа, а, као што сам већ поменула, сада ће постојати и лекар специјалиста који ће бити овлашћен за овакве врсте прегледа.

 Само бих напоменула да се, према анализама Светске здравствене организације, као што сам већ рекла, поморци сврставају у здравствено прилично ризичне категорије: постоји могућност да доживе неку незгоду, постоје и тзв. модерни пирати, и честе су депресије које их прате због специфичних услова рада на броду.

 Такође, предвиђено је усаглашавање са Законом о путним исправама. Већ смо чули да ће постојати од сада идентификационе картице помораца и да ће управо оне служити да се докаже идентитет и држављанство.

 Поред многих других одредаба које се мењају и које смо данас чули у расправи, ова три закона и ове одредбе пре свега јачају водни саобраћај, јачају привреду у нашој земљи и јасно штите животну средину у Србији. Зато ће СНС подржати ова три предлога закона у дану за гласање. Захваљујем.

 ПРЕДСЕДНИК: Хвала. Реч има Миланка Јевтовић Вукојичић, а нека се припреми Марко Атлагић.

 МИЛАНКА ЈЕВТОВИЋ ВУКОЈИЧИЋ: Поштована председнице Скупштине, поштована министарка са сарадницима, колеге посланици и посланице, поштовани грађани Србије, пред нама се налази сет закона који се односе на водни саобраћај на унутрашњим водама, али и на саобраћај који се односи на прекоокеанске бродове.

 Оно што пре свега желим да нагласим, то је да су измене и допуне ових закона целисходне, да су апсолутно усаглашене са законском регулативом Републике Србије, пре свега са Законом о прекршајима, али, такође, да су усаглашене и са признатим међународним конвенцијама које се односе пре свега на међународни саобраћај, односно на прекоокеански саобраћај.

 Оно што посебно желим да истакнем, то је да су ове измене и допуне закона апсолутно у складу и са уоченим недостацима у досадашњој примени закона, те да је у циљу отклањања тих недостатака дошло до ових измена и допуна.

 Што се тиче закона о изменама и допунама Закона о пловидби и лукама на унутрашњим водама, хтела бих да нагласим пре свега улогу Агенције за управљање лукама, и то у том смислу да се сада на један транспарентан начин утврђују надлежности ове агенције. Пре свега, утврђује се надлежност ове агенције када је у питању сачињавање средњорочног плана за давање концесије. Тај средњорочни план за давање концесије мора да има и тачан приказ економских ефеката, односно мора да из тога произилази шта је оно што ће средњорочним давањем у концесију држава Србија добити, односно шта ће то значити за економски напредак наше земље. Такође, сем средњорочног плана давања концесија, Агенција за управљање лукама је дужна да изради на крају календарске године за идућу календарску годину и годишњи план за давање концесија, који ће такође имати прецизан и јасан економски ефекат давања концесија.

 Иначе, што се тиче давања самих концесија, концесије могу да се дају за лучке услуге (оне обухватају наутичке услуге) са роком од пет година, за транспортне услуге са роком од 15 година и за јавне радове, односно за изградњу лучке инфраструктуре са роком до 30 година. Посебно желим да истакнем да Агенција за управљање лукама и те како има сарадњу са лучким оператерима и лучким концесионарима и прати шта лучки концесионари испуњавају од уговора који су потписали.

 У овом предлогу закона види се јако чврста веза, односно обавезе и дужности Агенције за управљање лукама када је у питању њено извештавање према Министарству привреде и Министарству финансија, као и обавезе Агенције за управљање лукама да са концесионаром који не испуњава услове, а тичу се градње инфраструктурних објеката, може да раскине уговор ако те рокове не поштује, без обавезе да му надокнади трошкове радова који су већ учињени.

 Што се тиче измена и допуна Закона о поморској пловидби, он је значајан са неколико аспеката. Први аспект са којег је значајан, то је радноправни статус помораца. Наиме, Република Србија нема море, али Република Србија има преко пет хиљада помораца који плове на прекоокеанским бродовима. Ти поморци значајна средства донирају својим породицама, односно шаљу својим породицама које живе у Републици Србији. Утврђивање њиховог радноправног статуса и те како је значајно, а то се кроз измене и допуне овог закона постиже на тај начин што је домаћи послодавац дужан да уговор о раду достави лучкој капетанији; такође, дужан је да пријави и централном регистру социјалног осигурања, што свакако доприноси побољшању радноправног, економског и социјалног статуса помораца.

 Члан 84. детаљно и прецизно регулише издавање поморских идентификационих картица и јасно одређује шта треба да садржи поморска књижица, а то је, између осталог: степен оспособљености поморца, здравствени статус поморца, позиција, односно радно место на које се он укрцава на брод, трајање запослења на броду. Поморска радна књижица неће више служити као путна исправа када је снабдевена визом.

 Наравно да за издавање поморске идентификационе картице требају значајна средства, али у овом делу желим да похвалим Министарство грађевине и саобраћаја, односно ваше министарство, госпођо министар, због тога што ћете аплицирати код фондова ЕУ како би се побољшала техничко-технолошка опремљеност и како би само администрирање трајало што краће, наравно у корист помораца.

 Што се тиче здравствене оспособљености помораца, морам да истакнем да су ту лиценцирани специјалисти медицине рада, који су прошли додатну обуку која се тиче процене здравствене способности помораца. У том смислу, јако је важно да они буду професионални и независни, јер поморци морају да буду апсолутно психофизички здрави и не смеју да имају ниједно законско ограничење када се укрцавају на брод.

 Оно што такође представља додатну сигурност за наше поморце, то је обавезна полиса осигурања. Знамо да су поморци изложени разноразним, великим ризицима на броду; полиса осигурања или друго финансијско јемство и те како је значајно са аспекта заштите помораца у случају повреда, несрећа итд.

 Сва три закона имају значајан аспект што се тиче економског развоја, јер водни саобраћај на унутрашњим водама и те како је значајан замајац за економски развој земље. Закони су значајни и с аспекта усаглашавања са међународним конвенцијама што се тиче помораца. И даље треба радити, заједно са Министарством рада, на још већем и снажнијем побољшавању њиховог радноправног и другог статуса, с обзиром на посао којим се баве.

 Српска напредна странка ће у дану за гласање подржати сва три закона.

 ПРЕДСЕДНИК: Реч има Марко Алтагић, а нека се припреми Милорад Цветановић.

 МАРКО АТЛАГИЋ: Уважена председнице, поштоване даме и господо народни посланици, поштована потпредседнице Владе и министарко са сарадницима, дозволите да на почетку, поштована министарко, изразим велико задовољство што сте ви као министарка у претходне три године један од оних министара из Владе Републике Србије који често бораве у овом високом дому, што говори о вашем преданом раду и о министарству које водите, као и читавој Влади Републике Србије. На томе вам изражавам дубоку захвалност.

 Поштовани грађани Србије, поштовани народни посланици, овај сет закона има своје упориште у експозеу председника Владе Републике Србије господина Александра Вучића, који је поднео нама народним посланицима у овом високом дому 27. априла 2014. године. Дозволите да вас подсетим, за оне који су заборавили, то је најопсежнији, најпрецизнији и најконкретнији експозе од свих претходних експозеа (њих 72) које су председници влада подносили овој Народној скупштини од 1805. године, дакле, од времена првог председавајућег, односно председника проте Матеје Ненадовића, до данас.

 Поштовани народни посланици, ови закони имају своје упориште и у Стратегији развоја водног саобраћаја коју је начинило наше министарство и усвојила Влада Републике Србије. Управо ови закони које данас претресамо представљају реализацију зацртаних закона из експозеа председника Владе у циљу јачања реформи, које су тешке, које су болне, али које представљају, заиста, алфу и омегу за будућност наше земље и модернизацију Србије, за коју смо сви, на крају, као грађани гласали.

 Поштована председавајућа, председнице, поштована министарко, поштовани народни посланици, добро је што је Народна скупштина Републике Србије 2011. године усвојила Закон о потврђивању Конвенције Међународне организације рада о поморству. Ту конвенцију је осим Србије ратификовало, као што су колегинице и колеге рекле, 37 држава. Врло добро је то што је Конвенција ступила на снагу јуна 2012. године.

 Исто тако, одлично је што Република Србија овим предлогом закона врши даље усаглашавање нашег српског законодавства са одређеним одредбама Конвенције о раду помораца. Одредбама овог закона уређује се рад особа млађих од 18 година живота. Добро је што се овим законом уређују и обавезе бродара да закључе полису осигурања или неко друго финансијско јемство у циљу покривања потраживања у случају смрти или повреде на раду помораца. Одлично је што је одредбама овог закона уведена обавеза домаћег послодавца да о свом трошку осигура члана посаде да пре ступања на дужност на брод обави здравствени преглед. Поштована господо, не само то, него и да на основу резултата тог прегледа о свом трошку омогући периодичне здравствене прегледе.

 Добро је што овај предлог закона даље прецизира да се, поред здравствене установе, врши лиценцирање лекара специјалиста који су овлашћени да врше здравствене прегледе помораца, те обавезу здравствених установа да уведу одржив систем управљања квалитетом.

 Добро је што се овим законом о поморској пловидби омогућава да наши држављани, тј. држављани Републике Србије, који раде као поморци несметано наставе са обављањем послова на бродовима страних застава.

 Добро је, даме и господо, што се овим законом у домаће, српско законодавство уносе одредбе Конвенције о идентификационој карти помораца Међународне организације рада бр. 185, јер је усвајањем Закона о изменама и допунама Закона о путним исправама одређено да се поморске књижице не могу користи као путне исправе.

 Поштоване даме и господо, Предлог закона о изменама и допунама Закона о поморској пловидби предвидео је измену члана 84. Закона на начин да се поморска књижица дефинише као јавна исправа којом се доказује оспособљеност поморца за обављање одређених послова на броду, затим, по ком основу је члан посаде укрцан на брод, као и трајање запослења на броду.

 Исто тако, добро је што се овим предлогом закона уводе у правни систем идентификационе картице помораца, које садрже биометријске податке засноване на отиску прста, као јавне исправе којима се доказује не само идентитет већ и српско држављанство, све у складу са одредбама Конвенције.

 Добро је, поштована господо, што се овим законом подстиче привредни развој и раст наше земље, што ће побољшати животни стандард наших грађана.

 На крају, везано за то, један опозициони народни посланик је јутрос у оквиру посланичког питања обмануо грађане Србије, рекао је да је за потрошачку корпу једног грађанина потребно 60.000 динара, што наравно није тачно. Тачно је да се ради о потрошачкој корпи четворочлане породице, а не једног грађанина, чиме је намерно, тврдим намерно, обмануо грађане Републике Србије, што је недостојно једног народног посланика, поготово зато што се ради о универзитетском професору.

 Замолили су ме студенти са тог факултета да демантујем, што овом приликом и чиним, а вама се, господо студенти, најтоплије захваљујем.

 На крају, СНС ће гласати за овај сет закона. Позивам и вас, господо народни посланици из опозиционих клупа (нажалост, нема вас, него петоро, шесторо, извињавам се, што обично чините скоро сваке седнице), да и ви гласате за њих јер ћете тако бар мало покушати, па макар и на тај начин дати мали допринос реформама и модернизацији Србије, за коју се тако здушно залажу председник Владе Александар Вучић и читава Влада Републике Србије, потпомогнута од председника Републике Србије Томислава Николића, већине грађана Републике Србије, а и већине народних посланика у овој скупштини. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ (Верољуб Арсић): Захваљујем. Реч има народни посланик Милорад Цветановић. Изволите.

 МИЛОРАД ЦВЕТАНОВИЋ: Поштовани председавајући, уважена министарко са сарадницима, колеге народни посланици и посланице, говорићу о Предлогу закона о изменама и допунама Закона о поморској пловидби.

 Традиција речног бродарства је у Србији старија од железничког начина превоза робе и људи. За Србију важи стереотип да је земља континенталног менталитета, која никада није имала море ни морнарицу, па према томе ни поморску историју. Међутим, чињеница је да су Срби вековима пловили морима, океанима и језерима широм света.

 Савремено речно бродарство у Србији започело је 1862. године када је указом кнеза Михаила од Русије купљен пароброд „Делиград“, тако назван по Делиградском шанцу у Првом српском устанку. Он је израђен у Француској 1851. године. Имао је носивост од 275 тона и пловио је, срећно и успешно, преко пола века Дунавом, Савом и Тисом.

 Тако и данас светским морима и океанима плове наши поморци под туђим или својим заставама. Има их око пет хиљада, свуда распрострањених и разасутих, са само једном идејом – да нам је море што мирније и хлеб са седам кора што пријатнији. Управо због тих људи, Влада Републике Србије ће овим предлогом закона и његовим изгласавањем у Скупштини Републике Србије успети да омогући несметан боравак наших помораца на бродовима широм света, као и њихово слободно кретање ван пловила на којима су упослени.

 Увођењем поморске идентификационе карте нашим поморцима ће бити омогућено да несметано могу да напусте брод и имају слободан приступ на тло земље у којој су се укотвили. Такође, у случају ванредне ситуације која захтева промену пловила, а при томе се мора прећи преко територије земље у којој су неопходне визе за држављане Републике Србије, идентификациона карта, која ће у себи садржати све релевантне податке власника, израђена по биометријском принципу, омогућиће несметан пролаз преко територије исте државе.

 Несумњиво је да ће се на тај начин сузбити и злоупотребе поморских пасоша, којих је несумњиво било, и то у немалом броју. Опште је познато да је Међународна поморска организација још 2008. године опоменула релевантне институције у нашој земљи о појави лажних поморских докумената и проблему појаве лажних поморских исправа, сведочанстава код држављана Србије укрцаних на поморским бродовима страних компанија, и да је постојала опасност од скидања наше земље са беле листе Међународне поморске организације.

 Увођењем идентификационих картица, које ће иначе израдити НБС, спречиће се евентуална компромитација Републике Србије због наведених појава, фалсификовања поморских књижица и докумената. Сматрам да ће се самим тим значајно повећати број наших помораца упослених у свету. При томе смо и сами сведоци постојања агенција које нуде запослење на крузерима, углавном младим људима ангажованим на пословима угоститељског и аниматорског типа. То ће, у сваком случају, поспешити прилив девизног новца у нашу земљу, а, исто тако, олакшати заинтересованим лицима боравак на територији страних држава. Убудуће ће надлежно министарство водити рачуна о броју издатих поморских књижица и вршити контролу њиховог коришћења и трајања.

 Значајно уређење закона се односи на лица испод 18 година, јер се послодавцу налаже да они не би смели бити упослени уколико услови на пловилу могу битно да наруше њихово здравствено стање. Такође, постоји обавеза послодавца да о свом трошку обезбеди адекватан здравствени преглед при ступању лица на дужност, као и проверу здравствених способности после одређеног временског периода предвиђеног законом.

 Сматрам да је Предлог закона веома афирмативан и да посебну пажњу придаје грађанима Републике Србије упосленим на пловилима широм света, као што у потпуности води рачуна о интересима Републике Србије, а у исто време у целости је компатибилан са законима ЕУ. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем. Реч има народни посланик Владимир Павићевић. Изволите.

 ВЛАДИМИР ПАВИЋЕВИЋ: Даме и господо народни посланици, поштовани потпредседниче Народне скупштине и председавајући господине Арсићу, поштована госпођо Михајловић и поштовани гости из Министарства, ја сматрам, ко год да дође у име Владе у нашу скупштину, а госпођа Михајловић је наша гошћа данас овде, и предложи, као што је госпођа Михајловић овде и урадила, да усагласимо домаће законодавство са Конвенцијом Међународне организације рада о раду помораца, да је то у реду.

 Сагласан сам и да треба да се омогући нашим држављанима да несметано наставе обављање послова на бродовима страних застава, као што сам сагласан, поштована господо, да предлозима закона о пловидби и лукама на унутрашњим водама и државној припадности и упису пловила треба обезбедити усаглашавање са одредбама Закона о прекршајима.

 Али, поштована господо и поштована госпођо Михајловић, пре свега, нисам сагласан и као један од народних посланика овде не пристајем на то да било ко у име Владе Србије, па и госпођа Михајловић, у Народну скупштину шаље предлоге закона који граматички и правописно нису усаглашени са српским језиком, поштована господо.

 Сада се усмеравам и ка народним посланицима, од којих постоје очекивања овде да пажљиво прочитају сваку реченицу сваког предлога закона. Председник Владе господин Вучић (ево, његов потпис се налази на овим предлозима закона који су упућени у Народну скупштину) послао нам је за данашњу расправу текстове који су једним делом граматички и правописно неисправни.

 Ево, поштована господо, да ја то овде и покажем. У разлозима за доношење закона, ево, на пример, овог закона који нам је сада овде први на дневном реду, о допунама Закона о поморској пловидби, четврти параграф, пазите реченицу, поштована господо, каже: „Након усвајања закона о изменама и допунама Закона о путним исправама, овим закона предвиђено је усаглашавање са одредбама овог закона...“. Поштована господо, где је овде неки ред речи? У једној реченици, поштована госпођо Михајловић.

 Или, у следећој реченици, хајде да кажемо да је једна, па, омакне се, али следећа каже: „Како би се домаћим држављанима који раде као поморци омогућило да несметано наставе са обављањем послова на бродовима страних застава, овим закона се у домаће законодавство уносе…“.

 Или, поштована господо, ако хоћемо да заобиђемо овај параграф, да одемо на следећи параграф, јесмо ли ми читали ово овде? Госпођо Михајловић, да ли сте ви прочитали? Не знам да ли је боље да кажете да сте прочитали или да нисте прочитали. Ево, следећи параграф каже, прва реченица: „Предлог закона се детаљније уређује поступак признавања овлашћења за рад помораца.“ Господо, па како? Речи нису усаглашене са речима у једној реченици, поштована господо.

 Госпођо Михајловић, ја предајем на факултету, као и ви. Ја сам за студенте прве године Факултета политичких наука припремио једно упутство за писање есеја – есеј, кратка форма, три странице текста, општи проблем се обрађује. Последњи пасус тим студентима гласи овако – пре предаје рада треба урадити завршне исправке, нпр. да иза запете и тачке постоји размак, да су речи правилно подељене на слогове при преносу у нови ред, да међунаслови не остану да висе на дну странице, да проверите да ли су реченице граматички исправне и јасне. Јер, поштована господо, пропусти овакве врсте остављају утисак неозбиљности и површности у раду.

 Колико год ја био сагласан са делом приступа, о чему сам говорио на почетку, не могу да занемарим ову неусаглашеност са српским језиком, који је нама у Скупштини важан, поштована господо. Колико пута да се подсећамо да нам је Скупштина централна политичка институција? Стално овде говоримо – светилиште политичког живота. Језик мора да буде примерен томе. Ми овде треба да будемо узор у свему грађанима наше Републике, поштована господо, па и у коришћењу језика.

 Госпођо Михајловић, ми смо поднели 16 амандмана. Предлажем да прихватите свих 16. Већином се тичу језика, дакле, не само образложења, него и садржине чланова Предлога закона, не рачунајући овај други; овај други је веома добро написан, о пловидби и лукама на унутрашњим водама. Ту немамо дилеме.

 Поштована госпођо Михајловић, предлажем да прочитате и ово упутство за писање есеја. Припремио сам два примерка. Пошто председник Владе шаље у Скупштину предлоге закона, потписује то, имам један примерак и за председника Владе, и њему да уручите, па да елиминишемо пропусте ове врсте.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Реч има министар др Зорана Михајловић. Изволите.

 ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Поштовани господине Павићевићу, хвала вам на упутствима. Потпуно сте у праву, не може да долази у парламент ништа што је граматички и правописно нетачно. Потпуно сте у праву. И, поред упутства које сте дали, хвала вам на томе, али и поред тога да таквих грешака више не буде, потрудићу се максимално да такве ствари не долазе у парламент.

 Наравно, јако ми је жао ако због тога, због правописних и граматичких грешака које сте сада изнели, не будете гласали за ове измене и допуне закона за које сте у почетку рекли да су одличне и да се са њима слажете. Али овде сте у праву.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем. Реч има народни посланик Зоран Бабић.

 ЗОРАН БАБИЋ: Даме и господо народни посланици, ценим овај напредак господина Павићевића. Надам се да смо заувек оставили иза себе оне тоне амандмана „брише се“ и да смо коначно почели да говоримо о конкретним стварима. Подржавам ту еволуцију у парламентарном раду господина Павићевића. Мислим да је добар и квалитетан. Као што је добар и квалитетан однос Владе Републике Србије, што је и госпођа Михајловић, потпредседник Владе, рекла, да о свим стварима које долазе и које су квалитетне зашто да не расправљамо и зашто о њима да се не гласа. Уз једну малу опаску – очекивао сам од господина Павићевића, као аутохтоног Которанина, да ће више говорити о поморској пловидби него о српском језику. Али, добили смо о српском језику, а мање о поморској пловидби.

 Али да оставимо ту дебату о поморској пловидби некога ко је и пловио и пецао на мору, као што смо видели из неких средстава јавног информисања. Верујем да ће господин Павићевић о томе говорити по амандманима, а мање о српском језику. Захваљујем.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем. Реч има народни посланик Владимир Павићевић, право на реплику.

 ВЛАДИМИР ПАВИЋЕВИЋ: Даме и господо народни посланици, поштовани потпредседниче Народне скупштине и председавајући господине Арсићу, поштована госпођо Михајловић и поштовани гости, ево, две ствари да саопштим овде

 у једној врсти одговора, господине Арсићу, народном посланику господину Зорану Бабићу.

 Прва ствар тиче се амандмана који гласе „брише се“. Као што сам рекао, за ове предлоге закона нисмо спремили ниједан такав амандман. Али, само да подсетим народне посланике, амандмани „брише се“ не тичу се еволуције рада народних посланика, него еволуције рада Владе Републике Србије, поштована господо. Све док Влада Републике Србије по хитном поступку, не уважавајући значај и место Народне скупштине у нашем уставном систему, буде слала законе на непримерен начин, један од могућих одговора једног народног посланика или више нас биће амандман „брише се“, поштовани господине Арсићу.

 Друга ствар, поштована господо, припремио сам се – ево, само да кажем господину Бабићу, господине Арсићу, односно господин Бабић то да чује – посебно сам се припремио за амандманску расправу о Предлогу закона о изменама и допунама Закона о поморској пловидби. Од ових 16 амандмана колико смо поднели на ова три предлога закона, поштована господо, 15 амандмана тиче се управо овог предлога закона.

 Очекујем да ће и господин Бабић и остала господа из Српске напредне странке и других политичких странака овде, па и министарка Михајловић, учествовати веома активно у тој расправи и да ће, поштовани господине Арсићу, госпођа Михајловић прихватити свих 16 амандмана, што ће обезбедити да гласамо за сва три предлога закона, поштована господо.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем, господине Павићевићу. Право на реплику, народни посланик Зоран Бабић. Изволите.

 ЗОРАН БАБИЋ: Таман сам мислио да је похвала уродила плодом, али господин Павићевић је није прихватио. Жао ми је због тога. Подсетићу, као што сте и ви, господине Арсићу, то урадили у преподневном делу седнице, да ниједан од ових закона није по хитном поступку јер је поступак хитности скинут, и да су сви закони ушли у процедуру још крајем 2014. године.

 С друге стране, СНС се темељно припрема за законе и у начелу и у појединостима. Ево, ово је анализа сваког од амандмана које је господин Павићевић поднео. То раде моје колегинице и колеге из Посланичке групе СНС и ја сам им на томе јако захвалан.

 Не знам колико ћемо моћи да дебатујемо и учествујемо у дебати, јер ту ће нам више бити потребан лингвиста, ако ћемо, рецимо, дебатовати да се у члану 4. став 1. после речи „броду“ дода запета. То је један од тих 16 амандмана, тако круцијалних, тако суштинских, тако... за које је потребно заиста велико, велико знање о поморском саобраћају. Признајем, немам великог искуства око тога, али ћемо око ове запете, или зареза, дебатовати већ у четвртак, колико год буде било потребно времена, господине Павићевићу.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем. Право на реплику, др Владимир Павићевић. Изволите.

 ВЛАДИМИР ПАВИЋЕВИЋ: Даме и господо народни посланици, поштовани потпредседниче Народне скупштине и председавајући данас господине Арсићу, поштована госпођо Михајловић и поштовани гости из Министарства, радујем се увек расправама у нашој Народној скупштини. Најгоре је, поштована господо, када дијалога нема, а неки председавајући, а то нисте ви, господине Арсићу, потруде се повремено да нема ни дијалога ни расправе. У четвртак, зато, очекујем да буде жестока расправа и о наших 16 амандмана.

 Друга ствар, морам овде да кажем, господине Арсићу, господину Бабићу, управо због тога што су ови предлози закона, поштована господо, стигли још у децембру, а ми имали довољно времена да то прочитамо, анализирамо, тумачимо, наша реакција, поштована господо, није била – брише се. И за то, ево, госпођа Михајловић, на пример, овде може да заслужи једну похвалу опозиционих посланика.

 Али, подсећам, када буде таквог приступа Владе поново, имајте на уму да је наша могућа реакција амандман – брише се, на сваки члан предлога закона. Зашто, господо? Па, зато што ми овде усвајамо правила која важе за све грађане наше Републике, који треба да буду упознати са тим правилима, са њиховом садржином, а не да скривено прођу кроз Скупштину као кроз неку пречицу овде, поштована господо.

 И, трећа, последња ствар, господине Арсићу, у овој реплици господину Бабићу. Запета је знак интерпункције, колико ја знам. Знакови интерпункције такође се тичу језика, поштована господо. А то да ли ће неки лингвиста бити потребан, па, у Народној скупштини морамо да имамо и лингвисте овде, поштована господо, нарочито да воде рачуна о језику. Ако у Влади имају један немаран став према томе, опозиција ће поправљати и на такав начин законе, поштована господо. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем, господине Павићевићу. Право на реплику, народни посланик Зоран Бабић. Овим завршавамо круг реплика.

 ЗОРАН БАБИЋ: Сагласан сам око похвале надлежног министарства и госпође Михајловић. То је похвала упућена и колективном органу који се зове Влада Републике Србије.

 Сагласан сам око тога, али опет ћемо доћи до нечега о чему ћемо говорити и у четвртак. Ево амандмана на члан 13. Влада је предвидела – није дозвољено запошљавање на броду лица млађег од 18 година итд. Господин Павићевић је предао амандман, са правом, сваки од народних посланика може да преда амандман, то је легално и легитимно, и добро је, који каже – на броду није дозвољено запошљавање лица млађих од 18 година итд.

 Е, сада ћемо ми о једном закону који се тиче пловидбе, који се тиче лука, разговарати о томе да ли је боље „на броду није дозвољено запошљавање“ или „није дозвољено запошљавање на броду“. Где ћемо да сместимо тај брод? На почетак реченице или у средину, као што је предвидео предлагач закона?

 Опет кажем, неко ко је аутохтоно из Котора... Дајте да причамо о јарболима, о веслима, о агрегатима, о моторима, о лукама, о доковима, о моловима, о свему ономе што се тиче овог закона. А то где ћемо то „на броду“, на почетку реченице или после три-четири речи у самој реченици, мислим да је мање битно. Али, подржавам став госпође Михајловић да о свему што је добро и што је добро решење, па макар био зарез или запета, треба расправљати и треба прихватити.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем. Реч има народни посланик Маријан Ристичевић.

 МАРИЈАН РИСТИЧЕВИЋ: Даме и господо народни посланици, поштована министарко, не могу да делим илузију коју поједини посланици имају о дискусији претходног, редовног говорника да ће он гласати за ове законe, јер је познат по томе што не гласа ни за своје предлоге. Ја сам оставио сваку илузију, човек не гласа ни за своје амандмане, ни за своје предлоге, а камоли да гласа за одређени предлог Владе. Уколико то учини, за мене би то било право изненађење.

 Оно што сам приметио јесте да постоје два стандарда код претходног говорника, уваженог доцента, предавача на једном факултету. За похвалу је што је приметио све граматичке грешке. Али, за мало веће граматичке грешке, када сам их нашао у извештају заштитника појединих грађана, он је рекао да то није ништа. Дакле, нашао сам, на четири-пет страница, 32 грешке, колико се сећам, које су биле тако кардиналне да када сам их читао овде, то је изазвало буру смеха. Међутим, он је рекао – ко ради, тај и греши. Тада сам се с тим сложио, али сам рекао да је претерано да на четири странице имате тридесет и нешто грешака.

 Данас, онај који је негирао да граматичке грешке утичу на извештај заштитника појединих грађана и те како има замерке на граматичке грешке, с правом, које су се појавиле као образложење у појединим деловима закона.

 Такође, не делим илузију господина Бабића да ћемо добити нешто добро из Котора. Тамо су углавном јахте наших богаташа, наших тајкуна. Дакле, не верујем да ће они испоручити наше тајкунаше. Пре верујем да су нам изручили проту Велибора Џомића, али ове грешнике неће испоручити. Један свештеник је постао претња за националну безбедност Црне Горе. Они са белосветским заставама, они наши који су се обогатили у време када су сви сиромашили, они не ремете ничију безбедност, ни њихове државе, а, богами, бојим се да ни ми не предузимамо одговарајуће мере да санкционишемо оно што су они урадили у претходном периоду када су очерупали народ до голе коже, неколико пута, да би те јахте стекли.

 Оно што желим да кажем јесте да ће овај закон или неке уредбе морати добро да размотре питање регистрације домаћих бродова. Они се све више региструју у Хрватској, Молдавији, Румунији, Бугарској и Украјини. Од пет земаља, три су европске земље. Тамо сипају гориво, тамо плаћају порез и наша држава губи таксе, губи порезе, губи приходе, губи порез на добит. Верујем да је дошло време да изравнамо те услове регистрације.

 Тако бродови који су били наши, а одједном су због одређених такса постали страни, на одређени начин ремете и амбијент привреди зато што када постану страни бродови, они могу да пристижу само у међународне луке, а у домаћа пристаништа и домаће луке не могу да пристају. Тиме привреди наносе додатне трошкове зато што морају да транспортују робу у међународну луку, јер су наши бродови постали страни и плове под страном заставом. Као пример, навешћу Митровицу – ливница железо које лије мора да носи, пошто Срем нема међународну луку, у Београд, зато што су сви бродови који су били домаћи постали страни и више не пристају у домаћу луку и домаће пристаниште.

 Верујем да се то подзаконским актима да дорадити и да се на одређени начин бродови који су регистровани под страном заставом, а домаћи су... Да се исте онакве олакшице какве емитују суседне земље, емитују и нашим законима или подзаконским актима, тако да ти бродови који су били домаћи поново постану домаћи, да не плове под страном заставом, јер то наноси штету и привреди и буџету Републике Србије.

 Такође, моја замерка је на лимит од 500.000 тона за луку, јер се бојим да у садашњим условима наша привреда то не може да испоштује, да ће доћи до прегруписавања. Тако ће привреда, такође унутрашњим транспортом, уз повећане трошкове, морати да допрема то у, по мени, највише две луке које ће моћи да задовоље тај лимит од 500.000 тона годишње. Бојим се да наша привреда, у овом стању, не може да испоручи толико робе и да увезе толико сировина. Када проради Железара у Смедереву, можда се та ситуација промени набоље.

 Мислим да треба да помажемо привреди што год више можемо.

 Такође, желим да се подзаконским актима мало боље уреди пристанак бродова ван граничног прелаза. Дакле, да привредник може робу која долази из иностранства, пре свега мислим на минерална ђубрива... У овом тренутку Срем нема ниједну међународну луку; сви бродови који су били некад домаћи, који су у домаћа пристаништа и домаће луке довлачили минерално ђубриво, где су одређена складишта, опрема итд., сада то исто треба да чине у Београду и Новом Саду. С обзиром на количине минералног ђубрива које се увозе, тиме праве одређену гужву. Тај истовар ван граничних прелаза треба максимално олакшати. Некада су то радиле лучке капетаније; овога пута ће то радити Агенција. Мислим да треба направити такву врсту подзаконских аката да то буде врло лако остварљиво, исто у интересу наше привреде.

 Што се тиче регистрације пловила, ја бих волео да Влада, не само Министарство, то јесте можда тешко, али, „морем плови једна јахта мала, држава их тајкунима дала“, да се пловила која су ти тајкуни стекли новцем који су зарадили у „грабизацији“, када су радници и сељаци губили све што су имали... Док су једни губили све, они су зарадили све, преко ноћи су зарађивали милионе, постали мултимилионери. Углавном су пословали са државом и на основу послова са одређеним политичарима у то време, дакле са државом, зарадили енорман новац у приватизацији, боље рећи „грабизацији“, стекли огромна материјална богатства. Док су сви други сиромашили, они су се нагло богатили.

 Треба их натерати да макар своје јахте, које су стекли на грбачи сиротиње, региструју под нашом заставом и овде плате порез, јер су их регистровали на разним Девичанским, Сејшелским и белосветским острвима. Изнели су, углавном, и капитал и јахте напоље. Наравно, оне су усидрене тамо негде у Црној Гори и у неком другом, можда још ексклузивнијем, летовалишту током лета. Зими мало зимују у Црној Гори, а остало су обично на Малдивима и на неким таквим егзотичним острвима и дестинацијама.

 Волео бих да се они натерају да на одређен начин поштују државу Србију, јер су од државе Србије добили све, а њој нису вратили готово ништа, сем што су је гурнули у кризу. Не верујем да они могу да извуку Србију из кризе, зато што су се обогатили на српској кризи. Они су Србију увукли у беду и сиромаштво које сада ова влада треба да лечи. Треба наћи начина да их натерамо да регистрацијом тих својих јахти, које су зарадили на начин на који су зарадили, макар делимично врате држави оно што су, с пуним правом могу да кажем, отели. Постали су мултимилионери, изнели су готово сав новац; одређену количину новца уносе тек толико да се шепуре да могу да купе неку естрадну певаљку.

 Ми постајемо таоци тих новокомпонованих богаташа, који ништа не чине да помогну овој земљи, овом народу. Они се дословце иживљавају, док милиони људи једва преживљавају. Мислим да на одређени начин, по питању ових пловила која се региструју, на то треба ставити тачку и на сваки начин их приморати макар да та пловила региструју на државу да бисмо их на одређени начин опоменули да је држава ипак јача, без обзира на то колико они имају пара и на који начин су их стекли. Хвала.

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем. Пошто на листама посланичких група више нема пријављених за реч, пре закључивања заједничког начелног претреса питам да ли реч желе председници, односно представници посланичких група или још неко ко није искористио своје право из члана 96. Пословника?

 Господине Веселиновићу, имате 25 секунди.

 (Јанко Веселиновић: Немогуће. Ручно је вођена евиденција.)

 Није ручно вођена евиденција, него електронски. Овлашћени има 25 секунди. Можете касније од службе да затражите евиденцију да видите о чему се ради, али по овој евиденцији ви имате само 25 секунди. Да ли желите 25 секунди? У реду.

 ЈАНКО ВЕСЕЛИНОВИЋ: Да, прво да вас замолим да проверите евиденцију јер смо ми пратили на екрану време и био сам на неких 12 минута, рецимо. Оставио сам седам минута за крај.

 У ових 15 секунди хоћу рећи да министарка није одговорила ни на једно питање, да је изговорила неистину типа да је Борис Тадић, да је за време његове власти обустављена изградња Жежељевог моста. Он три године није на власти…

 ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем, господине Веселиновићу.

 (Јанко Веселиновић: Морате да проверите време.)

 Проверићу и одмах ћу да вам дам објашњење. Ако се сећате, док сте говорили, ја сам вас прекинуо…

 (Јанко Веселиновић: Није требало да ме прекинете.)

 … и тражио да се поново пријавите. У тренутку када сам вас прекинуо, ви сте имали око четири и по минута, које сте искористили. Када сте поново затражили реч, време које ви видите креће поново од прве секунде, и у збиру та два времена имате деветнаест минута и тридесет пет секунди.

 (Јанко Веселиновић: Значи да није требало да ме прекинете.)

 Господине Веселиновићу, ако пажљивије прочитате Пословник о раду Народне скупштине, председавајући је дужан да опомене народног посланика или има право и да га прекине уколико се не држи теме дневног реда. Мислим да смо то већ, после оволико година, научили.

 Пошто се више нико не јавља за реч, закључујем заједнички начелни претрес о предлозима закона из тачака 1–3. дневног реда.

 Са радом настављамо у четвртак, 12. фебруара, са почетком у 9.00 часова.

 (Седница је прекинута у 16.10 часова.)