

ОБРАЗЛОЖЕЊЕ

I. УСТАВНИ ОСНОВ ЗА ДОНОШЕЊЕ ЗАКОНА

Уставни основ за доношење Закона о безбедности пловидбе и лукама на унутрашњим водама садржан је у члану 97. став 1. тачка 13. Устава Републике Србије („Службени гласник РС”, број 98/2006) којим је прописано да Република Србија уређује и обезбеђује режим и безбедност у свим врстама саобраћаја.

II. РАЗЛОЗИ ЗА ДОНОШЕЊЕ ЗАКОНА

Законом о поморској и унутрашњој пловидби („Службени лист СРЈ”, бр. 12/98, 44/99, 74/99, 73/00 и „Службени гласник РС”, бр. 85/05 – др. закон и 101/05 – др. закон) уређена је материја која је била у надлежности бивше СРЈ, а односи се на безбедност пловидбе на мору и унутрашњим водама СРЈ, пловне путеве на обалном мору и на унутрашњим водама СРЈ, државну припадност, идентификацију и упис брода, инспекцијски надзор, основе својинскоправних односа у погледу бродова, бродара, облигационоправне односе који се односе на бродове, пловидбене незгоде, поступак извршења и обезбеђења на бродовима, те меродавно право и надлежност судова у СРЈ за спорове са елементом иностраности.

Законом о унутрашњој пловидби („Службени гласник СРС”, број 54/90 и „Службени гласник РС”, бр. 53/93 – др. закон, 67/93 – др. закон, 48/94- др. закон и 101/05 – др. закон) уређена је материја која је у надлежности Републике Србије, а иста се односи на унутрашњи пловидбени превоз, безбедност пловидбе, услове и начин коришћења, одржавања и заштите унутрашњих пловних путева, пристаништа, зимовника и сидришта, чамце и пловећа постројења, поступања у случају пловидбеног удеса и инспекцијски надзор.

У Републици Србији оба закона су у примени.

Уставним законом за спровођење Устава Републике Србије („Службени гласник РС”, број 98/2006) предвиђена је обавеза усклађивања закона са Уставом Републике Србије.

Након распада бивше државе и преузимања надлежности из области водног саобраћаја од стране Републике Србије несумњиво се јавља потреба за уређењем материје у области пловидбе у складу са насталом ситуацијом и са потребама Републике Србије у овој области.

Имајући у виду комплексност и обим материје пловидбеног права, као и досадашњи начин уређивања, досадашња правна техника усвајања кодекса у области пловидбеног права замењена је новом номотехником која подразумева раздвајање материје унутрашње и поморске пловидбе, као и раздвајање материје на јавноправни и приватноправни део.

Предложени Нацрт закона о безбедности пловидбе и лукама на унутрашњим водама садржи нова решења у складу са променама насталим у друштвеним, економским и својинскоправним односима успостављеним Уставом Републике Србије и донетим системским законима. Последице, Нацртом закона уређује се безбедност пловидбе на унутрашњим водама Републике Србије, водни путеви и

пловидба, способност пловила за пловидбу, посада, трагање и спасавање, луке и пристаништа, надзор и друга питања која се односе на пловидбу.

Остала материја која је уређена Законом о поморској и унутрашњој пловидби и Законом о унутрашњој пловидби, уредиће се посебним законима о правном статусу пловила која вију заставу Републике Србије, као и процесна питања њиховог уписа у уписнике пловила (бродова и чамаца), затим стварноправне и облигационоправне односе, превоз у унутрашњој пловидби, услови за стицање одобрења за обављање послова возара, одговорност бродовласника и возара, поморску пловидбу, питање побољшања капацитета флоте, као и друге елементе из области пловидбеног права.

Оно што се истиче као први и најзначајнији разлог за доношење предметног Нацрта закона дефинисан је у смислу уношења свих релевантних секундарних извора комунитарног права у домаће законодавство, чиме се постиже пуна компатибилност законодавног система Републике Србије са правом ЕУ. Сам Нацрт закона уноси у домаће законодавство 8 директива, уредби и саопштења ЕУ.

Приликом рада на Нацрту закона узимане су у обзир резолуције и споразуми Економске комисије Уједињених нација за Европу (у даљем тексту: UNECE), а нарочито Европски правилник о унутрашњим водним путевима (у даљем тексту: CEVNI), донет под окриљем UNECE-а. Узете су у обзир и међународне конвенције из области унутрашњег водног транспорта (Конвенција о режиму пловидбе Дунавом, Оквирни споразум за слив реке Саве, као и поједине одредбе Мајнхамске конвенције). Надаље, у Нацрт закона унете су и одредбе међународних конвенција донетих под окриљем UNECE-а, те одредбе конвенција донетих под окриљем Међународне организације рада (МОП) које се односе на чланове посаде. Такође, узета су у обзир решења прихваћена у законодавству у првом реду суседних дунавских прибрежних земаља попут Аустрије, Мађарске, Бугарске, Хрватске али и неких рајнских прибрежних земаља попут Холандије. Нацрт закон о безбедности пловидбе и лукама на унутрашњим водама садржи и неке до сада важеће одредбе Закона о поморској и унутрашњој пловидби за које није било потребно да се мењају.

Нацртом закона спроводи се енонсијација законитости, односно даља законска разрада чланова 97. и 183. Устава Републике Србије који говоре о изворним и повереним надлежностима Републике Србије односно Аутономне покрајине. Такође, Нацртом закона врши се разграничење надлежности предвиђено чланом 177. Устава на начин којим се принцип супсидијерности спроводи на сврсисходан начин.

С тим у вези, имајући у виду да се стварни обим надлежности Аутономних покрајина наведених у члану 183. став 2. тачка 2) Устава прецизира законима који се доносе у свакој од наведених области, Нацрт закона врши јасно разграничење надлежности у области безбедности пловидбе, коришћења, одржавања, обележавања и заштите водних путева, пристаништа, зимовника, сидришта, поступања у случају пловидбених незгода те вршења инспекцијског надзора наведених у чл. 30. и 31. Закона о утврђивању надлежности Аутономне покрајине Војводине („Службени гласник РС“, бр. 99/2009). Утврђивање питања од републичког, покрајинског и локалног значаја, захтевано чланом 177. став 2. Устава, извршено је применом начела супсидијарности те начела пловидбеног

права по којима су наведени послови који се врше на међународним и међудржавним водним путевима у надлежности Републике Србије, док су послови из члана 30. Закона о утврђивању надлежности Аутономне покрајине Војводине изворна надлежност АП Војводине уколико се врше на државним водним путевима. Применом истих начела, вршење инспекцијских послова на државним водним путевима поверени су АП Војводини док је вршење инспекцијских послова на међународним и међудржавним водним путевима у надлежности Републике Србије.

Правни статус лука у Републици Србији уређен је у складу са савременим приступом управљања лукама који је данас у свету општеприхваћен а који се базира на темељном принципу да су луке и пристаништа добра од општег интереса и да се као таква њихова лучка подручја налазе у јавној својини из чега произилази диференцијација управљања на јавноправно, односно административно управљање лукама изражено кроз тзв. Лучку управу коју оснива држава, и на утврђивање правног положаја лучких оператера као субјеката који су носиоци привредних активности у луци. Такође, учињен је напор да се својински односи везани за луке и лучка подручја уреде узимајући у обзир одредбе Закона о средствима у својини Републике Србије, Закона о концесијама, Закона о планирању и изградњи и Нацрта закона о јавној својини и другим имовинским правима Републике Србије, Аутономне покрајине и јединице локалне самоуправе, предложеног од стране Министарства финансија.

III. ОБЈАШЊЕЊЕ ОСНОВНИХ ПРАВНИХ ИНСТИТУТА И ПОЈЕДИНАЧНИХ РЕШЕЊА

Уводне одредбе Нацрта закона

У уводним одредбама, поред домена примене Нацрта закона, на шта је указано у разлогима за доношење закона, у члану 3. одређују се водни путеви Републике Србије на које се одредбе Нацрта закона примењују. Надаље, истиче се значај развоја водног саобраћаја, као и лука и пристаништа за Републику Србију која утврђује националну политику у том домену (члан 4.), стратегију развоја водног транспорта, краткорочне, средњорочне и дугорочне планове развоја водних путева, лука и пристаништа те обавезе планирања трошкова за ове сврхе уз усклађивање истих са обавезама које проистичу из Закона о водама („Службени гласник РС“, бр. 46/91, 53/93, 67/93, 48/94, 54/96 и 101/05) (члан 5.) У овом делу утврђује се да се Нацрт закона не примењује на ратна пловила уколико то није изричито предвиђено овим Нацртом закона те се поред законских норми утврђује и примена обичаја у унутрашњој пловидби. Тај принцип је општеприхваћен у пловидби, у коме велики значај имају тзв. лучке узансе, које су врста локалних обичаја.

Дефиниције употребљене у Нацрту закона

Чланом 8. Нацрта закона прецизно су одређени (дефинисани) изрази употребљени у тексту Нацрта закона. Због самог карактера и обимности те разноликости материје Нацрта закона, ради се о бројним дефиницијама (члан 8. садржи 72 дефинисана израза).

Одредбе о безбедности пловидбе

Други део Нацрта закона односи се на безбедност пловидбе и има 6 глава. Прва глава садржи заједничке одредбе, друга глава одредбе о водним путевима, трећа глава регулише пловидбу и пилотажу, четврта глава спречавање загађења са пловила, пета глава трагање и спасавање и шеста глава вађење потонуле ствари. Заједничким одредбама утврђује се да безбедност пловидбе подразумева скуп услова, правила, техничких правила и мера које морају испуњавати пловила и посада, водни путеви, луке и пристаништа, којима се обезбеђује безбедна пловидба. Затим, регулише се да су послови безбедности пловидбе управни, инспекцијски, технички и други стручни послови.

У члану 11. Нацрта Закона одређени су органи надлежни за послове безбедности пловидбе, како управне тако и техничке и друге стручне послове, а у члану 12. основне обавезе учесника пловидбе и надлежних органа у односу на поштовање безбедносних прописа и њихова основна права, посебно апострофирајући надлежности лучких капетанија као подручних органа министарства.

Водни путеви и Агенција за водне путеве

У делу Нацрта закона о водним путевима и пловидби регулисани су: планови развоја водних путева, категоризација водних путева са становишта њиховог међународног и међудржавног режима пловидбе и органа који то утврђује (члан 18.), објекти безбедности пловидбе (члан 19.), одржавање водних путева, давање сагласности и одобрења уз изрицање забране за угрожавање пловног пута на било који начин и давање дозвола у вези са изградњом објеката на водном путу (чланови 23), укључујући постављање каблова, цевовода и других објеката те отварање скелских прелаза на заједничком водном путу (члан 26.) и техничко одржавање водних путева (члан 27. и 28.).

Овим делом Нацрта закона прописане су надлежности Агенције за водне путева „Пловпут“ (у даљем тексту: Агенција), и њено одређење као јавне агенције(члан 29.).

У одредбе које се односе на безбедност пловидбе спада регулисање одржавања спортских такмичења и приредби на водним путевима (чл. 33, 34. и 35.) хидрографска делатност (члан 36.), одређивање зимовника, склоништа и сидришта (чл. 44, 45 и 46.)

Пловидба и пилотажа

Трећа глава садржи одредбе о пловидби и пилотажи на водним путевима Републике Србије уз одређење да услове за пловидбу и правила пловидбе прописује Влада.

Нацрт закона утврђује право пловидбе водним путевима за страна пловила, режим пловидбе који важи за стране јахте, чамце и друга пловила намењена за спорт и разоноду на међудржавним и државним водним путевима, каботажу на водним путевима Републике Србије, режим пловидбе страних ратних и јавних пловила на водним путевима Републике Србије и регулисање режима упловљавања пловила из иностранства у водне путеве Републике Србије (члан 53.).

Каботажа је уврштена у овај део Нацрта закона иако је мешовити правни институт који би се могао посматрати са становишта приватног права, међутим већ у овом Нацрту закона желело се истаћи да бродари чланица Европске уније (у даљњем тексту: ЕУ) нису ограничени у вршењу превоза између домаћих лука правилом о каботажи (члан 50.) На тај начин заокружена су права односно повластице за пловила ЕУ, с тим да је у прелазне и завршне одредбе унета норма која прописује да одредбе члана 50. ступају на снагу по пријему Републике Србије у пуноправно чланство ЕУ (члан 296.).

Члан 54. Нацрта закона посебно наглашава да је страном пловило на унутрашњим водама Републике Србије дужно да вије заставу своје државне припадности као и заставу Републике Србије.

Глава Нацрта закона која се односи на пловибу садржи и посебне наслове о општој обавези опрезности приликом пловидбе, превозу опасне робе, питању вангабаритних предмета на пловилу, заштити знакова, ознака и других објеката на водном путу, обавези ослобађања пловног пута, поступку са пловилима у распреми и давању одобрења за отварање скелских прелаза.

Посебну целину у оквиру норми о безбедности пловидбе представља пилотажа (чл. 64. – 68.) као институт давања стручних савета заповеднику пловила од стране стручног лица (лоцмана) у погледу вођења пловила када то захтева безбедност пловидбе на водним путевима и лукама и пристаништима Републике Србије. Нацрт закона установљава ексклузивно право пилотаже за физичка и правна лица која су држављани Републике Србије. Утврђује право министарства да пропише обавезну пилотажу на деловима водних путева и у појединим лукама те искључује овакву обавезу за српска ратна пловила. Надаље, прописује право и обавезу коришћења пилотаже под једнаким условима, а посебно у односу на плаћање накнаде за пилотажу за страна и домаћа пловила, али под условом узајамности (члан 67.). Посебна је и законска норма, која је иначе општеприхваћена у међународном пловидбеном праву, да пилотажа не ослобађа заповедника пловила дужности да управља пловидбом и маневрисањем пловилом и одговорности која из тога настаје.

Све норме из области безбедности пловидбе које су утврђење овим Нацртом у свему су усаглашене са секундарним изворима комунитарног права (*Aquie Communitaire*), те конвенцијама, резолуцијама и споразумима UNECE-а, као и Регионалним договором о радиотелефонској служби на унутрашњим пловним

путевима – RAINWAT, усвојеном у Базелу 2000. године („Службени Лист СРЈ-Међународни уговори“, број 11/01).

Спречавање загађења са пловила

Глава IV Нацрта закона регулише спречавање загађења са пловила. Основ за нормирање овог главе Нацрта закона представљају Протокол о спречавању загађења воде услед пловидбе, донетом од стране Међународне комисије за слив реке Саве, Резолуција бр. 21 UNECE о спречавању загађења унутрашњих водних путева са пловила и CEVNI.

Трагање и спасавање и вађење потонулих ствари

Глава V односи се на трагање и спасавање, а Глава VI на вађење потонулих ствари на унутрашњим водама. Прописује се обавеза трагања и спасавања угрожених лица на унутрашњим водама као и да право спасавања насуканих или оштећених пловила на унутрашњим водама које је посада напустила, као и ствари са тих пловила могу да врше само правна или физичка лица са седиштем у Републици Србији или држављани Републике Србије, а страна правна и физичка лица само по одлуци министарства надлежног за послове саобраћаја(члан 78.). Вађење потонулих ствари регулисано је на начин да се прописује обавеза вађења, уколико уједно није спасавање, посебно ако потонула ствар представља или може да представља опасност или сметњу за безбедну пловидбу (члан 83.). Вађење треба да изврши власник ствари, а уколико он то не учини у прописаном року онда се ствар вади по службеној дужности али на трошак власника, с тиме да ако власник остане непознат трошкови вађење или чување потонуле ствари обезбеђују се из буџета односно у поступку продаје извађене ствари (члан 87.). Коначна одредба је да све потонуле ствари које нису извађене у року од 10 година постају имовина Републике Србије (члан 88.).

Брод и посада

Трећим делом Нацрта закона регулишу се брод и посада. У Глави I овог дела Нацрта закона утврђују се правила о способности брода за пловидбу и технички надзор над том способношћу. Уводи се Техничко надзорно тело као орган који врши технички надзор како бродова у градњи тако и постојећих бродова (члан 96.) уз упућујућу норму на подзаконски акт којим ће се регулисати техничка правила за статутарну сертификацију бродова унутрашње пловидбе (члан 95.). Питање правног статуса Техничког надзорног тела, с обзиром на сложеност постојеће ситуације у којој још увек постоји и ради Савезна јавна установа Југословенски регистар бродова унутрашње пловидбе „Југорегистар“, Нацрт закона предвиђа његово постепено статусно усклађивање. Наиме, члан 99. Нацрта закона прописује да је Техничко надзорно тело орган управе у саставу министарства надлежног за послове саобраћаја, основан за обављање стручних и техничких послова у области утврђивања способности бродова за пловидбу. Чланом 291. Нацрта закона прописано је да одредбе члана 99. ступају на снагу

даном пријема Републике Србије у пуноправно чланство ЕУ, а до тада послове из његовог делокруга обављаће Савезна јавна установа Југословенски регистар бродова унутрашње пловидбе из Београда која се оснива као посебна организација за обављање стручних и техничких послова у области утврђивања способности бродова за пловидбу у року од три месеца од дана ступања на снагу овог Нацрта закона. Посебне одредбе у овом делу Нацрта закона односе се на баждарење брода и бродске књиге и исправе. Посебним одредбама регулише се правни статус чамаца и пловећих тела. Глава I трећег дела Нацрта закона усклађена је са Директивом 2006/87/ЕЗ и Међународном конвенцијом о баждарењу бродова унутрашње пловидбе из 1966. године усвојене од стране UNECE-а.

Глава II регулише правни статус посаде бродова унутрашње пловидбе и дефинише да су то лица укrcана за извршење послова на броду и уписана у попис посаде (члан 134.). Регулише се начин за утврђивање минималног број чланова који је потребан за безбедну пловидбу (члан 135.), обавеза поседовања одговарајућег овлашћења за вршење послова на броду као и начин за стицање звања полагањем одговарајућег испита, обавеза да постоји програм и начин полагања стручних испита за звања о чему одговарајуће прописе доноси Министарство (члан 136.). Овим се даје законска основа за уношење, путем подзаконских аката, у домаће законодавство секундарних извора комунитарног права којим се регулише ова материја. То се пре свега односи на Директиву 96/58/ЕЗ али и Резолуцију бр. 31. UNECE-а о минималним условима за стицање звања заповедника у унутрашњој пловидби и Главу 23. Резолуције 61. UNECE-а, те препоруке Дунавске комисије и Одлуку бр. 32 Међународне комисије за слив реке Саве.

Нацрт закона регулише овлашћења за вршење послова на броду као и обавезу чланова посаде да поседују бродарску књижицу. Регулишу се трошкови репатријације чланова посаде приликом искрцаја (члан 141.), повреде дужности на броду а посебно оне које се односи на стање опијености, те немогућности обављања послова у стању премора и сл. (члан 144.)

Ова Глава Нацрта закона посебно регулише правни статус заповедника, његова овлашћења, права и дужности које се по класичној теорији правног положаја заповедника деле на: дужности заповедника у односу на безбедност пловидбе брода, затим на дужности као представника бродара на броду и коначно представника државе чију заставу брод вије, што има свој пуни израз у законским нормама којима се ова материја регулише (чл. 146. – 168.).

Лучке капетаније, RIS, VTS и сигурносна заштита бродова, објеката безбедности пловидбе и лука на унутрашњим водама

Четврти део Нацрта закона односи се на лучке капетаније, RIS, VTS и сигурносну заштиту бродова, објеката безбедности пловидбе и лука на унутрашњим водама.

Лучке капетаније

Нацрт закона одређује лучке капетаније као подручне органе министарства, које обављају управне, инспекцијске и друге техничке и стручне послове којима се осигурава безбедност пловидбе на подручју које прописује министарство (члан 170.) те се утврђују инспекцијски и управни послови у оквиру надлежности лучких капетанија (члан 171.). Одређује се да радом лучке капетаније руководи лучки капетан (члан 172.). Нацрт закона предвиђа да лучке капетаније могу имати испоставе изван свог седишта (члан 176.). Посебно је предвиђено да се на радна места лучког капетана, шефа испоставе и инспектора безбедности пловидбе и других стручних радних места у капетанијама и испоставама могу да постављају само лица која имају прописано образовање и која испуњавају друге услове које прописује министарство (члан 173.). Такође, прописана је обавеза ношења службеног одела и поседовања службених легитимација које службеници морају обавезно да носе приликом обављања својих послова као и да службено одело и ознаке на службеном оделу прописује министарство (члан 174.).

RIS и VTS сервиси

Нацрт закона прописује Речне информационе сервисе (RIS). Ова материја по први пут је нормирана у домаћем законодавству и базира се на Директиви 2005/44/ЕЗ и Уредби 414/2007/ЕЗ те Резолуцији бр. 57 UNECE. Сагласно Закону о министарствима („Службени гласник РС“, број 65/08) успостављање и развој RIS-а у надлежности је Дирекције за унутрашње пловне путеве „Пловпут“ па је тако у Нацрту закона и постављена организациона структура и управљање RIS-ом (у смислу Уредбе 414/2007/ЕЗ будућа Агенција за водне путеве има статус „RIS authority“ – RIS надлежни орган). Нацрт закона садржи одредбе о услугама које пружа РИС, корисницима РИС-а, делатностима RIS-а и информацијама које пружа RIS центар, које се, сагласно прихваћеним међународним стандардима, деле на информације о пловном путу (FI), тактичке саобраћајне информације (TTI) и стратешке саобраћајне информације (STI) (члан 182.). Нацрт закон уређује питање опреме RIS-а (члан 184.), прикупљање и обраду података као и њихову заштиту (185.), те правни значај ових информација, посебно у евентуалном судском поступку (члан 187.). Положај министарства у односу на РИС уређен је на начин и сагласно Уредби 414/2007/ЕЗ на начин да министарство врши надзор над RIS-ом и даје сагласност на предлоге планова развоја RIS-а које доноси Агенција (у смислу Директиве 2005/44/ЕЗ и 414/2007/ЕЗ Министарство има статус „competent authority“ – надлежни државни орган). Финансијска средства за рад RIS-а обезбеђују се у државном буџету, од наплате услуга RIS-а и из других извора а вишак прихода на расходима користи се за развој RIS-а. Нацрт закона садржи одредбу о доношењу одговарајућих подзаконских аката о начину организације RIS центара, техничкој спецификацији за опрему и услуге, начин и надлежност издавања типског одобрења, као и све остало у вези управљања RIS-ом (члан 180.), чиме се у потпуности примењује Директива 2005/44/ЕЗ и Уредба 414/2007/ЕЗ.

Поред RIS-а ова глава Нацрта закона односи се на Сервис за управљање бродским саобраћајем (VTS сервис) у оквиру којег лучке капетаније, у подручјима

где то безбедност саобраћаја захтева, пружају услуге сервиса за управљање бродским саобраћајем (члан 188.). VTS сервис установљава Министарство, установљава зоне и надлежне лучке капетаније које пружају ову врсту услуга и одређује врсту и ниво услуга које се пружају, прописује стандарде за опрему сервиса, обезбеђује такву опрему и одговарајући стручни кадар (члан 197.). VTS сервис, сагласно Нацрту закона и Уредби 414/2007/ЕЗ, Резолуцији бр. 58 UNECE, пружа две врсте услуга и то услугу информационог сервиса и сервиса за праћење водног транспорта које су дефинисане Нацртом закона. Коришћење сервиса, односно учешће у VTS сервису је обавезно у подручјима која министарство због безбедности пловидбе одреди као подручја обавезне примене (члан 195.). С обзиром да се ради о новини у праћењу и регулисању водног транспорта било је потребно прописати стандардно правило пловидбеног права да коришћење услуга VTS сервиса не ослобађа заповедника његове одговорности за безбедну пловидбу и маневрисање пловилом. Организација VTS центара и друга питања од значаја за њихов рад прописује министарство одговарајућим подзаконским актом.

Сигурносна заштита бродова, објеката безбедности пловидбе и лука на унутрашњим водама

Четврта глава Нацрта закона односи се и на заштиту водних путева, бродова и лука од штетних радњи које угрожавају њихову сигурност. Овај део одредби Нацрта закона је у складу са Нацртом Прилога IV на Европски споразум о унутрашњим водним путевима од међународног значаја (AGN). И поред чињенице да овај прилог још није усвојен али имајући у виду укупне међународне прилике, тенденције Европске комисије за усвајањем оваквих мера, као и полазећи од ISPS Кода, који је саставни део Међународне конвенције о заштити људског живота на мору (SOLAS конвенције) коју је Република Србија ратификовала, а који прописује ову материју у односу на поморске луке, сматрало се да Нацртом закона треба предвидети обавезу свих учесника унутрашњег водног транспорта да утврде своје сигурносне планове и обезбеде минималне заштитне мере у овој области која треба да пружи заштиту од нарасталих претњи тероризмом, криминалних делатности са посебним освртом на међуграничне криминалне активности, шверц и сл. Такве планове посебно морају да доносе Агенција и Лучка управа када су у питању водни путеви и луке а давање сагласности на предложене сигурносне планове је у надлежности министарства надлежном за послове саобраћаја и министарства надлежном за послове унутрашњих послова.

Луке и пристаништа

Петим делом Нацрта закона регулисане су луке и пристаништа. Сагласно одредбама неколико системских закона, луке и пристаништа у Републици Србији регулишу се као добра од општег интереса, а за луке отворене за јавни саобраћај утврђује се да су од државног интереса у смислу члана 5. овог Нацрта закона.

У Глави I Нацрта закона утврђују се услови које свака лука мора да испуњава за безбедан прихват пловила и обављање лучких делатности (члан 204.) као и подела лука отворених за јавни саобраћај на луке отворене за међународни и

лука отворених за домаћи саобраћај (члан 205.). Нацртом закона се одређује да услове које морају да испуњавају луке отворене за јавни саобраћај прописује Влада, а за остале луке и пристаништа прописује министарство (члан 206.). Посебно је регулисан статус пловила који могу да упловљавају у луке отворене за међународни саобраћај. Регулише се подела на лучку инфраструктуру и супраструктуру (члан 209.), затим лучко подручје у оквиру којег се лучко земљиште и лучка инфраструктура утврђују као ствари у јавној својини с тиме што се изузетно предвиђа да инфраструктура у лукама отвореним за јавни саобраћај може бити у својини оператера који су то право стекли у процесу својинске трансформације, а што се утврђује на основу уговора о приватизацији, као и да на некретнинама у саставу лучког подручја која нису у јавној својини Република Србија има право прече куповине (члан 210.).

Глава II регулише лучке делатности, а Глава III Лучку управу која се по први пут уводи у наш правни систем јер се управљање лукама означава као делатност од јавног интереса, а која се обавља преко Лучке управе. Нацрт закона утврђује лучку управу као јавну агенцију коју оснива Влада, као и послове које врши (члан 225.). У Глави IV прописују се лучке и пристанишне таксе и накнаде (чл. 228. – 233.).

Лучка управа уводи се овим Нацртом закона у наш правни систем као данас општеприхваћени субјекти јавног права за управљање лукама које већ дуго без изузетка постоје у свим земљама са развијеним сектором водног транспорта у свету и то како за поморске луке тако и за луке на унутрашњим водама.

Нацрт закона посебно се бави проблемом управљања лукама и пристаништима и то како њиховим својинским статусом, где се полази од чињенице да се извршеном приватизацијом не може променити право јавне својине државе, аутономне покрајине односно јединице локалне самоуправе на лучком подручју, те да су све луке без обзира на њихов својински статус, извршену приватизацију и сл., укључене у систем јавног управљања лукама од стране Лучке управе (члан 210.). Последично, рад Лучке управе превасходно се односи на стратешко планирање развоја лука и лучких делатности и управљања лучком инфраструктуром у смислу давања одобрења за рад лучким оператерима. Поред тога послови Лучке управе су и подстицање међулучке и унутарлучке конкуренције и спречавање монопола, заштита лучког подручја од загађења, обављање послова који се односе на ред у луци, послове одржавања пловног пута који представља улаз у луку отворену за међународни саобраћај и заједно са лучким координационим телима планира режим пристајања, уласка и изласка бродова, стајања на сидру, те доношење програма сигурносне заштите лучких објеката и сл. (члан 226.)

Уколико су у питању капитални послови изградње Нацрт закона прописује сходну примену одредби Закона о концесијама („Службени гласник РС“, број. 55/03) (члан 223.)

Полазећи од чињенице да је Законом о својинској трансформацији („Службени лист РС“ бр. 32/97, 10/01 и 38/01), Законом о основама промене власништва друштвеног капитала („Службени лист СРЈ“ 29/96, 29/97, 59/98 и 74/99) и Законом о приватизацији („Службени гласник РС“, бр. 38/01, 18/03, 45/05 и 123/07) спроведена приватизација предузећа која обављају лучке делатности, сам

Нацрт закона нужно има неколико оригиналних законских решења којима се ситуација у овом сектору планира довести у ред. С тим у вези, потребно је нагласити да Нацрт закона не дира у право својине који су садашњи власници лучке делатности стекли у процесу својинске трансформације над лучком супраструктуром (кранови, складишта, хангари и сл.) и евентуално, над деловима лучке инфраструктуре (да ли су делови инфраструктуре приватизовани накнадно се утврђује увидом у уговор о приватизацији). С обзиром на то да постоји могућност да су неки од садашњих власника привредних друштава за вршење лучке делатности стекли право својине над деловима лучке инфраструктуре, а да се наплаћивање лучких такси везује управо за коришћење одређених делова лучке инфраструктуре, предвиђено је да садашњи власници плаћају Лучкој управи годишњи паушални износ у висини од 50% износа које Лучка управа оствари наплатом лучких такси у другој луци истих или сличних претоварних капацитета у којој инфраструктура није прешла у приватну својину (члан 230.). У свим осталим лукама важи стандардан режим лучких такси.

Оно што је, такође, изузетак од стандардног режима који је дефинисан у апсолутној већини земаља и онога што је била једна од основних тенденција Саопштења о европској лучкој политици из 2007. године и предлога Директиве о отварању тржишта за пружање лучких услуга, а који Нацрт закона предвиђа огледа се у томе да, у односу на све друге класичне лучке оператере, власници који су у процесу својинске трансформације стекли право својине над деловима лучке супраструктуре и лучке инфраструктуре (што се утврђује увидом у уговоре о приватизацији) не подлежу режиму добијања одобрења за обављање лучке делатности (имајући у виду њихово право својине). С друге стране, они су дужни да се придржавају лучких тарифа које доноси Лучка управа, да поштују одредбе о реду у луци, учествују у раду лучких координационих тела, да своје пословање усклађују са дефинисаним стратешким опредељењем Републике Србије у односу на развој лука и пристаништа, да не спроводе мере дискриминације бродова било које заставе и др. (члан 213.)

Глава 5. овог дела Нацрта закона односи се на пристаништа која се од лука разликују према обиму лучких делатности и опремљености, а могу се основати као пристаништа за посебне намене и пристаништа за сопствене потребе (члан 234.). Пристаништа за посебне намене (војно пристаниште, индустријско пристаниште, пристаниште за опасне робе, туристичко пристаниште, марина и сл.), уколико испуњавају све прописане услове, могу поднети захтев за добијање статуса лука отворених за међународни саобраћај (члан 239.). Глава 6. овог дела Нацрта закона односи се на ред у луци.

Инспекцијски надзор

Шести део Нацрта закона односи се на инспекцијски надзор, односно надзор над безбедношћу пловидбе. Прописује се да се по одредбама Нацрта закона министарство врши надзор врши над спровођењем закона и прописа донетих на основу њега (члан 246.). Послови надзора врше инспектори безбедности пловидбе (члан 247.), утврђују се надлежности инспектора и његова управна овлашћења да издаје наређења и изриче забране у вршењу инспекцијског надзора приликом

прегледа пловила, бродских књига и исправа, књига и исправа других пловила, исправе чланова посаде брода и других пловила, врши надзор лука и пристаништа, претоварних места, марина, купалишта, пловног пута, пловидбе, надзор над изградњом објеката на пловном путу који утичу на безбедност пловидбе. Такође, врши надзор над објектима безбедности пловидбе, загађење животне средине са пловила, превоза путника и ствари као и другу потребну документацију од значаја за инспекцијски надзор. Сви наведени послови надзора прецизирани су одговарајућим одредбама у овом делу Нацрта закона те овлашћења инспектора у вршењу надзора када утврди недостатке посебно у односу на сваку од напред набројаних права на надзор уз изрицање мера за отклањање утврђених недостатака.

Одредбе о меродавном праву, кривична дела, привредни преступи и прекршаји и прелазне и завршне одредбе

У седмом делу садржане су одредбе о меродавном праву. Осми део садржи казнене одредбе којима се прописују кривична дела, привредни преступи и прекршаји за област примене овог Нацрта закона као и орган за вођење прекршајног поступка. Девети и последњи део садржи прелазне и завршне одредбе.

IV. ПРОЦЕНА ФИНАНСИЈСКИХ СРЕДСТАВА ПОТРЕБНИХ ЗА СПРОВОЂЕЊЕ ЗАКОНА

Материја обухваћена овим Нацртом закона у основи није нова што значи да су и до сада за финансирање основних делатности органа и посебних организација, издвајана средства из буџета за рад истих.

Оно што је битно истаћи је да данас Република Србија губи значајне приходе који су последица превазиђеног правног статуса „Југорегистра“, надлежног за утврђивање способности пловила за пловидбу, који и даље ужива статус Савезне јавне установе са потпуно нејасним, или прецизније нетранспарентним начином финансирања и модусом на који би „Југорегистар“ доприносио приливу средстава у буџет. С тим у вези, приликом дефинисања правног статуса данашњег Југорегистра, водило се рачуна на правно обавезујуће одредбе Директиве 2006/87/ЕЕЗ којима је ово питање регулисано. Напушта се монополски положај Југорегистра, с обзиром да ће се у потпуности признавати бродске исправе издате од стране признатих класификационих друштава (Lloyd's, Bureau Veritas и Germanischer Lloyd) док „Југорегистар“ постаје Техничко надзорно тело с правним статусом посебне организације до пријема Републике Србије у пуноправно чланство ЕУ када ће постати орган управе у саставу Министарства надлежног за послове саобраћаја. Сам Југорегистар остварује значајне приходе, те се сматра апсолутно неопходним да држава правилним статусним дефинисањем ове институције приходује значајна средства.

С друге стране, када је у питању Дирекција за унутрашње пловне путеве „Пловпут“, ова дирекција је данас значајан корисник буџетских средстава. Имајући у виду да својом основном делатношћу (одржавања и обележавања међународних и

међудржавних пловних путева као и објеката безбедности пловидбе) “Пловпут” доприноси испуњавању међународноправних обавеза Републике Србије, а која истовремено захтевају значајна финансијска средства. Циљ Нацрта закона је да се кроз будући положај “Пловпута” као јавне агенције, сагласно Закону о јавним агенцијама, значајно релаксира начин финансирања ове институције као и да се поверавањем одређених пројеката, попут РИС-а, омогући да ова институција стиче додатне приходе које ће користити за унапређење своје основне делатности.

Потпуно нови орган је Лучка управа. Имајући у виду да је обим претовара, па самим тим и пројекција прихода који ће се остварити кроз наплату лучких такси, знатно мањи у лукама на унутрашњим водним путевима него у морским лукама, а руковођени идејом креирања финансијски самоодрживог система приликом рада на Нацрту закона преовладало је уверење да ће у смислу оспособљавања Лучке управе за инвестиционе захвате у односу на изградњу и модернизацију лучке инфраструктуре најбоље бити њено успостављање као једне националне Лучке управе. У вези са оснивањем овог иначе посебно значајног и незаобилазног органа за правилну и успешну организацију и надзор над радом лука и пристаништа, појављују се један специфичан проблем. Он се огледа у начину на који је извршена приватизација у лукама Републике Србије па је у том правцу предложен посебан начин финансирања када су у питању луке у којима је извршен процес својинске трансформације (чл. 233.) што може да умањи приходе лучке управе и делимично повећа потребу за буџетским финансирањем.

Додатно финансирање тражиће техничко и кадровско опремања лучких капетанија за пружање услуга VTS сервиса.

V СТУПАЊЕ ЗАКОНА НА СНАГУ

Нацрт закона ступа на снагу на уобичајан начин – осмог дана од дана објављивања у „Службеном гласнику Републике Србије“.