РЕПУБЛИКА СРБИЈА

НАРОДНА СКУПШТИНА

ЧЕТРНАЕСТО

ВАНРЕДНО ЗАСЕДАЊE

21. јул 2015. године

(Седница је почела у 13.05 часова. Председава Маја Гојковић, председник Народне скупштине.)

\*

\* \*

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

На основу службене евиденције о присутности народних посланика констатујем да седници присуствује 138 народних посланика.

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

Констатујем да је применом електронског система за гласање утврђено да је у сали присутно 158 народних посланика и да постоје услови за рад Народне скупштине.

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

Реч има народни посланик Енис Имамовић. Изволите.

ЕНИС ИМАМОВИЋ: Хвала, уважена председавајућа. Користим право да од Повереника за заштиту информација од јавног значаја, у складу са његовим овлашћењима, затражим званичне извештаје о случају оружаног упада у службене просторије СДА Санџака и покушаја убиства председника странке др Сулејмана Угљанина који је тада био министар у Влади Републике Србије, а случај се десио 17. јануара 2009. године.

Небројено пута досад смо покушавали, што на седницама Владе, што путем Народне скупштине преко посланичких питања, да дођемо до ових информација. Међутим, до данас, након пуних шест година од овог злочина, ми и даље немамо одговор на питање: Ко су наоружана лица која су упала у службене просторије једне парламентарне странке. Ко су налогодавци овог злочина? Ко су све лица која су пуцала у председника једне парламентарне странке и тадашњег министра у Влади Републике Србије, најпре бацањем тешких предмета на главу, а потом и са више хитаца из више комада ватреног оружја, а све то у службеним просторијама наше странке?

И поред обавезе да ми као народном посланику у року доставе одговоре, до данас ни ја као народни посланик ни др Угљанин као министар нисмо добили одговоре ни на једно од ових питања. Чак је и један од одговора на питање др Угљанина дао бивши премијер и министар полиције, када је рекао да и он сам већ две године покушава да дође до ових извештаја, међутим неуспешно.

Сматрам да је важно да обавестим и Повереника и јавност да је СДА Санџака од Општинског суда у Новом Пазару добила пресуду да је овим упадом повређено право државине, односно право неповредивости стана над овим просторијама, а информацију о свему томе сам тражио, као што смо рекли, од бившег премијера, министра полиције, од садашњег премијера Александра Вучића и садашњег министра полиције Небојше Стефановића.

Уместо одговора на посланичко питање, од министра Стефановића сам добио неки цензурисан документ, који је он потписао и насловио као обавештење, у коме он игнорише сва питања која сам поставио и доставља ми делове неког наводног полицијског извештаја, који је очигледно писан са намером да након пуних шест година прикрије детаље овог злочина, да сакрије извршиоце, налогодавце и њихове помагаче, којих очигледно, судећи према свему овоме, али и према овом извештају, има и у полицији, али и у другим државним органима.

У обавештењу које је потписао министар Стефановић уопште се не говори о догађајима унутар службених просторија наше странке, па се чак ни не констатује да је било пуцања у министра, већ се само каже да је нађено неколико чаура. Међутим, није речено како су те чауре ту доспеле.

Очигледно је да се овде ради о једној злонамерној и врло опасној замени теза, јер се у овом извештају полиције не спомињу ниједном речју напади и пуцњи на једног министра у Влади, на председника и руководство СДА Санџака, нити се у извештају спомиње једно једино име ухапшених људи, директних извршиоца ових злочина, па чак ни иницијали људи за које је утврђено да су пуцали.

Из свега овога се јасно види да се ради о добро смишљеном и организованом криминалном делу и да недвосмислено постоји спрега између извршилаца, налогодаваца и појединих државних органа. Несхватљиво је то да је након пуних шест година просто немогуће доћи до одговора ко је упао у наше службене просторије и ко је покушао убиство министра у Влади ове државе и чланова руководства једне парламентарне странке у овом парламенту у којем ми данас седимо.

Због свега овога сматрам да је изузетно важно да све ове информације везано за овај злочин буду доступне јавности, како би се спречило да се нешто слично опет понови. Овде се ради о нападу на једну парламентарну странку и покушај убиства једног мањинског министра у Влади ове државе. Информације о овом случају се не смеју крити ни шест минута, а камоли шест година, као што је то овде случај.

И опет понављам, уколико се настави ова пракса, да државни органи опструишу правду, ми ћемо бити принуђени да се обратимо и међународним институцијама. Хвала.

ПРЕДСЕДНИК: Хвала. Реч има народна посланица Олена Папуга. Изволите.

ОЛЕНА ПАПУГА: Хвала, председнице. Питање постављам министру унутрашњих послова Небојши Стефановићу. Моје питање се односи на полагање Б и Ф“категорије. Питам – да ли ће се мењати Закон о безбедности саобраћаја на путевима, или ће се можда донети нека уредба да би се олакшало младим људима који живе на селу полагање возачког испита за тракторе, односно за Ф категорију?

У мањим местима у Војводини, а мислим да је тако и у осталим деловима Србије, немају све ауто-школе у одређеним општинама на одређеним територијама могућност да се полаже за трактор, односно за Ф категорију, тако да неки млади људи који хоће да положе за вожњу трактора, ту Ф категорију, морају да путују и сто километара да би на неки начин положили возачки испит и да би могли да управљају тракторима, односно да би стекли ту Ф категорију.

Некада, у старом закону о безбедности саобраћаја на путевима, ко је положио Б категорију могао је да управља и тракторима, што је било добро. Једноставно, полагали су се тестови, полагала се пробна вожња, прва помоћ и шта све иде, и могли су људи да управљају и тракторима ако су већ положили Б категорију. Сада, по новом закону, то није могуће. Кажем, отежавајућа околност је што немају све ауто-школе могућност да се изврши обука за Ф категорију. Путовање пуно кошта у неке друге општине.

Треће, зашто млади људи који, ето, хоће да живе на селу а положе ту Б категорију једноставно не могу да управљају тракторима? Зашто мора поново да се полаже прва помоћ? Зар пружање прве помоћи на путевима није исто и ако већ има положену Б категорију? Али то мора поново да се полаже и у стицању Ф категорије. Поново млади људи или они који хоће да полажу за трактор морају да иду по лекарско уверење. Да ли особа која већ има положену Б категорију и има лекарско уверење да је способна да управља моторним возилом из те категорије Б мора поново да иде по лекарско уверење да би то приложила и код полагања Ф категорије, односно за тракторе?

Дакле, то је по мени један додатак више младим људима на ионако осиромашени паорски буџет и, једноставно, мислим да то није добро. Ако Влада Републике Србије у свом експозеу, у свом неком програму има тај задатак да оживи села, да на неки начин натера младе људе да се врате на села или да живе на селима, зашто не да могућност да се уз ту положену Б категорију могу возити трактори? Сада постоји могућност да се може возити нека дозвољена маса. Дозвољена маса превозног средства не може бити већа од три и по хиљаде килограма. Кажу да су то багери, а не знам ко на селу вози багер.

Тако да питам Владу и питам министра унутрашњих послова – да ли можда размишља о могућности да се уведе опет та могућност која је некада постојала, да се уз Б категорију уврсти и Ф категорија, односно управљање тракторима?

ПРЕДСЕДНИК: Народни посланик Александар Чотрић.

АЛЕКСАНДАР ЧОТРИЋ: Поштована госпођо председнице, даме и господо народне посланице и народни посланици, истражни и судски поступци који се воде у Немачкој и Белгији у вези са убиствима политичких емиграната из тадашње Југославије, Енвера Хадрија 1990. године у Бриселу и Стјепана Ђурековића 1983. године у Минхену, указују да земље ЕУ настоје да буду расветљена убиства која је починила тајна југословенска полиција. Мислим да и ми у нашој земљи, у настојању да испунимо услове да постанемо пуноправна чланица ЕУ, морамо да отворимо досијее тајних служби безбедности, да у овом дому донесемо декларацију о осуди злочина комунистичког тоталитарног режима.

Зато постављам питање Министарству унутрашњих послова – да ли су отворени истражни и судски поступци – ако јесу, у којој су фази – у вези са убиствима неколико десетина српских политичких емиграната која су почињена од 50-их па све до краја 90-их година углавном у земљама западне Европе где су се налазили политички емигранти из Србије? То су углавном били држављани наше земље или грађани српског порекла.

Дакле, интересује ме конкретан одговор МУП-а да ли има било каква сазнања о убиству потпуковника Синише Оцокољића, који је био командант Млавског корпуса, који је киднапован у Аустрији 16. октобра 1954. године. Тајно је пребачен у нашу земљу и убијен је у Београду у затвору а да му није ни било суђено.

Капетан Андрија Андра Лончарић, који је био официр за везу између генерала Драгољуба Михаиловића и југословенске владе у Каиру, издржао је казну затвора од 14 година у нашој земљи, затим је емигрирао. Убијен је у Паризу 6. марта 1969. године и ово убиство до данас није расветљено.

Затим, поручник Бора Благојевић, који је био командант Штабне чете Дринског корпуса. После рата је живео у Белгији, у Бриселу. Био је власник ресторана. Убијен је испред свог стана 8. марта 1975. године. Да напоменем да је Бора Благојевић био одликован Карађорђевом звездом с мачевима, Сребрном и Златном медаљом Милоша Обилића за храброст. Ни ово убиство није расветљено.

Петар Валић је био новинар. Током Другог светског рата био је уредник дневног листа „Видовдан“ који је издавала Шумадијска група Корпуса Југословенске војске у отаџбини и био је уредник листа „Опленац“ који је издавала Горска гарда, затим листа „Шумадија“ Шумадијске групе Корпуса. Он је у емиграцији наставио да се бави уредничким послом и новинарством и убијен је 13. маја 1976. године у Бриселу.

Такође, убијен је и Миодраг Бошковић, припадник Равногорског покрета. После рата се у Бриселу, такође у Белгији, бавио привредом и угоститељством. Он је убијен у свом хотелу 6. августа 1976. године, а са њим је живот изгубио и студент Урош Милићевић.

Богдан Мамула, који је био припадник Организације српских четника „Равна гора“, убијен је у ноћи између 17. и 18. августа 1977. године у Герију, у држави Индијана у САД, и то приликом повратка кући.

Раде Панић, припадник Организације српских четника „Равна гора“, убијен је 28. августа 1977. године у Торонту, у Канади. Од те исте експлозије погинули су и Петар Буњевац и Петар Кљајић.

Ратко Обрадовић је убијен 17. априла 1967. године у Минхену. Био је припадник Југословенског покрета „Збор“, као и Јаков Љотић, који је убијен такође у Минхену 8. јула 1974. године.

Драгиша Кашиковић је био књижевник, сликар, преводилац, био је главни уредник листа „Слобода“, листа српске народне одбране за САД. Убијен је 19. августа 1977. године у Чикагу, у редакцији листа. Са њим је живот изгубила и његова поћерка Иванка Милошевић, која је имала само девет година. Ни ово убиство до данас није расветљено, а основано се сумња да су га починили припадници југословенске комунистичке полиције. Хвала.

ПРЕДСЕДНИК: Време. Хвала.

Реч има народни посланик др Благоје Брадић.

БЛАГОЈЕ БРАДИЋ: Захваљујем, госпођо председавајућа. Уважене колегинице и колеге, поштовани грађани Србије, моје питање прво упућујем председнику Владе господину Александру Вучићу.

О чему се ради? Пре пар месеци поднео сам предлог измене Закона о здравственом осигурању, где сам предложио да се у делу који се тиче стоматологије и стоматолошке здравствене заштите измени члан Закона и омогући свим грађанима Србије осигураницима Републичког фонда за здравствено осигурање да имају, као некад што су имали, право на бесплатну поправку зуба и лечење свих обољења везаног апарата уста и зуба на терет Републичког фонда за здравствено осигурање.

Знате да то сада није случај, да радно способно становништво плаћа код приватника поправке зуба, док одређене категорије, труднице, пацијенти за палијативно збрињавање, да сад не набрајам, имају право да те услуге добију преко Републичког фонда за здравствено осигурање.

Један од основних разлога који ми је дао наду да ће републичка скупштина прихватити мој предлог, нормално и Влада Републике Србије, јесте што буџет Републичког фонда за здравствено осигурање који у делу стоматологије има нераспоређених преко 340 милиона динара, значи, подмирење свих уговора са установама примарног здравства где имате стоматолошку и здравствену службу, постоји вишак од 340 милиона динара, бар што се тиче позиције Републичког фонда за здравствено осигурање који плаћа све оно што ради државно здравство у Републици Србији.

Друго уверавање је било, ако се сећате, пре више од годину дана када смо 2% доприноса са позиције Републичког фонда за здравствено осигурање пребацили на Пензиони фонд уз образложење тадашњег министра финансија и председника Владе да постоји велика уштеда на позицији Републичког фонда за здравствено осигурање и да се тај новац пребаци на Пензиони фонд и да неће бити никаквих проблема у лечењу пацијената у Србији што се тиче финансирања. То ми је био још један аргумент да ће скупштинска већина и Влада прихватити мој предлог.

Замислите, пре пар дана сам добио мишљење Владе које каже, да вам не читам цео текст, да је идеја добра, да то треба да се уради, али да тренутно није изводљиво јер не постоје слободна средства. Питам сад председника Владе, господина Александра Вучића – да ли има новаца у буџету или нема новаца?

Гледајући папире и оно што су свакодневне изјаве у медијима и оно што пише у буџету Републичког фонда за здравствено осигурање, постоји нераспоређених 340 милиона динара. Знамо сви да ребаланс у Републичком фонду није био до сада. Питам – због чега се тај новац не активира ако сви овде у овој сали желимо добробит грађанима Србије, а ово је један од битних фактора? Знамо у каквом су стању уста у зуби грађана Србије јер је велика криза, људи немају новаца за финансирање приватних стоматолога како би сређивали зубе. Молим господина Вучића да ми одговори – да ли новаца има или нема у буџету?

Друго питање постављам господину Александру Вучићу, председнику Владе, и министру здравља. У медијима слушамо да је стање у српском здравству идеално, да се свакодневно реновирају одељења у здравственим установама широм Србије, у државном здравству, да се купују нови апарати, да се смањују листе чекања. Оно што ме је нагнало да поставим питање овде у овом високом дому председнику Владе и министру здравља су свакодневни контакти пацијената нишког клиничког центра, а верујем да је и у другим градовима слична ситуација, да постоји несташица лекова и санитетског материјала и да су пацијенти принуђени сами да купују лекове и санитетски материјал како би им се пружила медицинска услуга. Подсећам вас да је Законом о здравственој заштити забрањено да лекари из плана мреже примају санитетски материјал и лекове донесене са стране мимо тендера и јавних набавки у клиничком центру јер се не зна да ли је то с истеклим роком, како је чувано и сада да не објашњавам оно што је свима вама добро познато.

Питам председника Владе – да ли је тачно да у здравственим установама, ово што кажу пацијенти, није уредно снабдевање, да је проблем у централним тендерима и да је проблем у скраћењу листа чекања, нарочито за онколошке болеснике, јер обећање је било да ће те листе бити смањене? Листе су, кажу људи, све дуже и дуже, апарата је све мање и мање. Ја вам се захваљујем.

ПРЕДСЕДНИК: Хвала. Реч има народни посланик Гордана Чомић. Изволите.

ГОРДАНА ЧОМИЋ: Захваљујем. Питање у истоветном тексту постављам министру Жељку Сертићу, министру Душану Вујовићу и гувернерки Народне банке Србије Јоргованки Табаковић. Питање је једноставно и надам се да ћу имати врло кратак одговор, а гласи – да ли је обавезна употреба печата за фирме, предузетнике, правна лица у платном промету и у другим ситуацијама када предузетник, фирма употребљава своја документа?

Може да се одговори са да или са не, а разлог зашто постављам ово питање је ситуација коју предузетници разних структура имају при обављању платног промета и при контакту са разним службама из администрације, из државне управе, где се некима тражи печат неизоставно, некима не.

У чему је, изгледа, проблем? У Закону о привредним друштвима у члану 25. јасно се каже да друштво није дужно да употребљава печат у пословним писмима и другим документима друштва ако законом није другачије одређено. У Закону о платном промету Народна банка каже да се начин на који се утврђују обавезе и процедуре за рачун за обављање платног промета утврђују одлуком.

Народна банка је донела одлуку која – у тачки 13. Одлуке Народне банке Србије, која гласи, са рубрумом „Отварање и гашење рачуна код банке“ – Народна банка у Закону из 2009. године, док је Закон о привредним друштвима из 2012. године, каже – захтев правних и физичких лица која обављају делатност за отварање рачуна код банке садржи: назив подносиоца захтева, место седишта, адресу, телефон, предмет пословања – делатност, матични број подносиоца захтева, печат и потпис лица овлашћеног за заступање.

И последњи документ, због којег је у мом питању и министар Душан Вујовић, јесте постојање објашњења, његовог, којим је Министарство финансија обавестило Пореску управу да печат фирме није обавезан.

Молим да, ако може, седну заједно и да ми одговоре да ли је важно шта пише у Одлуци ако у Закону о привредним друштвима каже да се употреба печата прописује законом, да ли ће статус предузетника, власника фирми, малих и средњих предузећа, правних лица пред банкама и пред државом зависити од тога да ли нека банка тумачи одлуку Народне банке, или нека друга банка тумачи закон. И, да ли можемо сви заједно да једном засвагда, поготово што је истовремено сада – и нека, добро је што је тако – у току процес и плаћања рачуна без отварања текућих рачуна?

Дакле, имамо једну потпуну нелогичност у правилима пословања која се постављају пред предузетнике. С једне стране имаћемо плаћање без текућег рачуна, а с друге стране имамо предузетнике којима се тражи печат зато што тако пише у Одлуци Народне банке.

Ако смо сви на речима за помоћ предузетницима, за пријатељску атмосферу, за пријатељско окружење за све оне који хоће да се баве приватним бизнисом, молим министра Вујовића, министра Сертића и гувернерку Табаковић да седну и да се договоре треба ли печат или не треба печат. Ако треба да се мења одлука, нека је мења Народна банка, ако треба да се мења закон, нека се појаве пред Скупштином, али да једном покажемо да разумемо коју муку има предузетник који чита један пропис, а у банци или у Пореској управи доживљава нешто сасвим друго. Мислим да би заједнички договор троје надлежних за употребу печата био од користи за све нас. Хвала вам.

ПРЕДСЕДНИК: Реч има народни посланик Александар Марковић. Изволите.

АЛЕКСАНДАР МАРКОВИЋ: Хвала уважена председавајућа. Уважени господине министре са сарадницима, даме и господо народни посланици, моје данашње питање упућено је Министарству за државну управу и локалну самоуправу, али и Министарству правде јер третира, између осталог, и Одлуку Управног суда.

Моје питање гласи – ко ће и на који начин одговарати и ко ће надокнадити материјалну штету грађанима Врачара због незаконите одлуке Скупштине ГО Врачар? Да ли је то председник Скупштине ГО Врачар Александар Ивановић, да ли председница општине госпођа Тијана Драгојевић или бивши председник општине Врачар господин Бранимир Кузмановић, који је инсистирао на оваквој одлуци?

Наиме, 30. јуна ове године, упркос на више начина испољених упозорења, Скупштина ГО Врачар је донела незакониту одлуку, коју је Управни суд поништио и наложио нову седницу на којој ће бити донета одлука у складу са законом. Ова нова седница ће проузроковати значајне а непотребне трошкове за грађане Врачара и питање је ко ће сносити консеквенце за овакво бахато понашање власти на Врачару.

Као шеф одборничке групе СНС у Скупштини ГО Врачар поднео сам жалбу Управном суду који је моју жалбу усвојио а решење Скупштине ГО Врачар поништио оцењујући да није у складу са законом. Ово је још један у низу примера каква је природа власти ДС на Врачару, како челници општине Врачар доживљавају власт у овој општини и на који начин они уопште схватају појам општинске управе.

Мислим да то није само питање једне градске општине, мислим да то није само питање једног града, једне локалне самоуправе, мислим да је то случају у сваком месту где власт врши оно што је остало од ДС. Њима је важно, и то су показали небројано пута, искључиво да нађу начин како ће по сваку цену да опстану на власти не бирајући средства и потпуно занемарујући интересе грађана.

Подсетићу на још нешто. Подсетићу да је доскорашњи председник ГО Врачар Бранимир Кузмановић био принуђен да поднесе оставку због препоруке надлежног органа, дакле због препоруке Агенције за борбу против корупције, јер се нашао у сукобу интереса, што је недвосмислено утврђено, односно доказано. Подсетићу на читав низ других афера које су годинама потресале ову београдску општину, али и дан-данас потресају. Подсетићу на извештај ДРИ који је показао огроман број пропуста и неправилности у раду ове градске општине, а, узгред, очекујемо ускоро и информацију о томе докле се стигло и какав је исход кривичне пријаве коју је поднела, поновићу, ДРИ, као и више прекршајних пријава поднетих од стране истог органа.

Овом приликом подсетићу и на још неке злоупотребе, као на пример злоупотребе приликом постављења помоћника председника ГО Врачар када је утврђено да је у једној календарској години именовано чак 16 различитих особа на функцију помоћника председника ГО Врачар, чиме је значајно оштећен и буџет ГО Врачар.

Дакле, то није све. Подсетићу да криминално стање у јавним предузећима и установама чији је оснивач Скупштина општине Врачар, подсетићу на бахато понашање општинске власти, на све оно што се дешава у периоду од две седнице Скупштине ГО Врачар.

Добра вест за грађане Врачара је да смо близу, рекао бих, на корак од локалних избора који ће бити у децембру ове године и да ће грађани коначно имати прилику да адекватно казне бахату и неодговорну власт ДС на Врачару. Хвала вам.

ПРЕДСЕДНИК: Хвала.

Пошто се више нико не јавља за реч, настављамо са радом.

Обавештавамо вас да су спречени да седници присуствују следећи народни посланици: Драган Шутановац, Јована Јовановић, Весна Мартиновић, Милена Ћорилић, Бранко Ружић, Ђорђе Чабаркапа, Аида Ћоровић и проф. др Весна Бесаровић.

Сагласно члану 86. став 2. Пословника Народне скупштине, обавештавам вас да је ова седница сазвана у року краћем од рока утврђеног у члану 86. став 1. Пословника због потребе да се размотре предлози аката из дневног реда који је утврђен на захтев Владе за одржавање ванредног заседања.

Достављени су вам записници седница Једанаестог и Дванаестог ванредног заседања, као и Четврте посебне седнице Народне скупштине Републике Србије у 2015. години.

Прелазимо на одлучивање.

Стављам на гласање Записник са седнице Једанаестог ванредног заседања Народне скупштине Републике Србије у 2015. години, одржане 26. и 29. јуна 2015. године.

Закључујем гласање и саопштавам: за 154, против и уздржаних нема, није гласало 29, од укупно 183 присутна народна посланика. Констатујем да је Скупштина усвојила Записник седнице Једанаестог ванредног заседања Народне скупштине Републике Србије у 2015. години.

Стављам на гласање Записник са седнице Дванаестог ванредног заседања Народне скупштине Републике Србије у 2015. години, одржане 2, 6. и 7. јула 2015. године. Молим вас да гласате.

Закључујем гласање и саопштавам: за 158, против и уздржаних нема, нису гласала 23, од укупно присутног 181 народног посланика. Констатујем да је Скупштина усвојила Записник седнице Дванаестог ванредног заседања Народне скупштине Републике Србије у 2015. години.

Стављам на гласање Записник Четврте посебне седнице Народне скупштине Републике Србије у 2015. години, одржане 13. јула 2015. године.

Закључујем гласање и саопштавам: за 160, против и уздржаних нема, није гласао 21, од укупно присутног 181 народног посланика. Констатујем да је Скупштина усвојила Записник Четврте посебне седнице Народне скупштине Републике Србије у 2015. години.

Поштоване даме и господо посланици, уз сазив седнице Четрнаестог ванредног заседања Народне скупштине, која је сазвана на захтев Владе, сагласно члану 106. став 3. Устава и члана 48. став 3. Закона о Народној скупштини и чланом 249. Пословника, достављен вам је и захтев за одржавање ванредног заседања, са одређеним дневним редом.

Као што сте могли да видите, одређен је следећи дневни ред

Д н е в н и р е д:

1. Предлог закона о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају,

2. Предлог закона о изменама Закона о облигационим и основама својинско-правних односа у ваздушном саобраћају,

3. Предлог закона о потврђивању Споразума о ваздушном саобраћају између Владе Републике Србије и Владе САД,

4. Предлог закона о потврђивању уговора између Републике Србије и Републике Турске о изручењу,

5. Предлог Закона о потврђивању Уговора између Републике Србије и Републике Турске о узајамној правној помоћи у кривичним стварима,

6. Предлог закона о потврђивању Уговора између Републике Србије и Републике Турске о узајамној правној помоћи у грађанским и трговачким стварима,

7. Предлог одлуке о избору републичког јавног тужиоца.

Реч има народни посланик Владимир Павићевић. Изволите.

ВЛАДИМИР ПАВИЋЕВИЋ: Даме и господо народни посланици, поштована госпођо Михајловић, поштоване гошће и гости из Министарства, поштована председнице Народне скупштине госпођо Гојковић, ја сматрам да је повређен члан 87. нашег Пословника Народне скупштине, госпођо Гојковић, у чијем ставу 1. пише – седнице Народне скупштине, по правилу, одржавају се уторком, средом и четвртком од 10.00 до 18.00 часова, са паузом од једног часа.

Госпођо Гојковић, наша седница Народне скупштине данас почиње, као што сви сведочимо овде, у 13.00 сати, поштована господо, мимо овог правила које је записано у члану 87. Пословника Народне скупштине. Сматрам да је била дужност и председнице Гојковић да нас обавести данас овде зашто наша скупштина данас није почела да ради, госпођо Гојковић, у 10.00 сати, као што пише у члану 87. Пословника Народне скупштине, него почињемо, поштована господо, са закашњењем од три сата. Нужно је било, ја мислим, да се да образложење зашто данас каснимо три сата.

Поштована господо, госпођо Гојковић, мислим да је веома важно да се и овим поводом подсетимо да је наша Народна скупштина централна политичка институција у нашем уставном систему, да грађани очекују да ми овде, народни посланици, будемо пример, госпођо Гојковић, у поштовању онога што називамо правилима, у поштовању закона, да други људи, када посматрају наш рад овде, кажу – види како се у Скупштини придржавају правила, а не уместо тога да прекршимо једно правило и да, узгред, госпођо Гојковић, не добијемо образложење зашто је то било неопходно.

ПРЕДСЕДНИК: Хвала. Драгоцено је било да чујемо ваше мишљење. Значи, пише – по правилу. То је једно, по правилу. Друго је – од 10.00 часова. Значи, 13.00 часова се потпуно уклапа. А нисмо каснили, него је заказана за 13.00 часова, ради прецизности. Значи, почели смо скоро на време, са четири или пет минута закашњења. Члан 87. ничим није повређен, а сада ћемо и продужити рад ускоро, па неће бити до 18.00 часова, него ће бити дуже. Хоћемо гласати за повреду? (Не.)

Реч има народни посланик Зоран Бабић, повреда Пословника.

ЗОРАН БАБИЋ: Повреда Пословника, члан 107. став 1, госпођо председнице, и нећу тражити да се о тој повреди Пословника гласа, само што ћу се сложити са претходним говорником да је Народна скупштина Републике Србије централна политичка институција и да је треба поштовати, поштовати присуством, али и поштовати онда када нисмо присутни, да се јавимо председници Народне скупштине да нисмо у могућности да присуствујемо седницама Народне скупштине.

Прошле недеље је била седница Народне скупштине и прошле недеље смо радили у пуном сазиву и пуном капацитету, и малопре, када се јавио господин Павићевић, ја сам очекивао да ће упутити извињење, јер за своје одсуствовање са Народне скупштине бар је могао да обавести председницу да ће одсуствовати, бар је могао да нас обавести да ће се одмарати док смо ми овде радили, али уместо извињења, сада му не одговара што почињемо у 13.00 часова, а радићемо док не завршимо.

Због тога мислим да је Народну скупштину неопходно поштовати марљивим радом и односом према послу који нам је поверен, али тако што ће се поштовати Пословник од првог до последњег члана, а један од тих чланова одређује да се јавимо када нисмо у могућности да присуствујемо седници Народне скупштине.

То господин Павићевић прошле недеље није урадио и сада у најмању руку што могу да очекујем јесте да се јави по Пословнику или по неком другом основу и да нам на име тога упути извињење, а не да нам чита овде због чега се ради од 13.00 часова, а радићемо док не завршимо, као што ћемо радити и гласати и о његовим амандманима и онда када он није присутан у сали.

ПРЕДСЕДНИК: Хвала. Значи, не гласамо? (Не.) Хвала.

Повреда Пословника, Владимир Павићевић.

ВЛАДИМИР ПАВИЋЕВИЋ: Даме и господо народни посланици, поштована госпођо Михајловић, поштоване гошће и гости из Министарства, поштована председнице Народне скупштине госпођо Гојковић, ја сада рекламирам повреду члана 103. нашег пословника, којим се дефинише право народног посланика да усмено укаже на повреду у поступању председника Народне скупштине.

Госпођо Гојковић, господин Бабић се сада пријавио по повреди Пословника, рекламирао члан 107. и није објаснио како је повређен Пословник Народне скупштине, него је, госпођо Гојковић, мени замерио што се вама нисам јавио за одсуствовање прошле недеље.

Две ствари морам да кажем вама, госпођо Гојковић, и свим народним посланицима. Ја сам се уредно пријавио, поштована господо, прошле недеље да ћу бити одсутан са прошле седнице и овде је прочитано да ћу ја бити одсутан са седнице, поштована господо, и то може овде да се провери, грађани који су слушали пренос, сигурно су чули да ја нећу бити ту, поштована господо, а очигледно да господин Бабић није био овде и није слушао и сада говори нешто што није истина.

Друга ствар, госпођо Гојковић, ја сам прошле недеље био у Немачкој, учествовао као члан једне делегације у потписивању Споразума, поштована господо, између Универзитета у Констанцу, на којем је једну годину студирао и др Зоран Ђинђић, и Универзитета у Београду, Факултета политичких наука, којим се обезбеђује, поштована господо, да сваке године осам наших студената Факултета политичких наука може, без улагања једног динара и једног цента, један цео семестар да проведе на Универзитету у Констанцу, да се усавршавају, да уче и да се врате у своју земљу да наставе студирање, поштована господо.

(Председник: Посланиче, хвала вам, ово нема везе са повредом Пословника.)

То сам ја радио у Немачкој целу недељу.

ПРЕДСЕДНИК: Хвала, хвала. Надам се да смо завршили. Јесмо. Хоћемо да гласамо?

(Владимир Павићевић: Да.)

Да. Хвала.

Поштовани посланици, сагласно члану 27. и члану 87, ставови 2. и 3. Пословника, обавештавам вас да ће Народна скупштина данас радити и после 18 часова, због потребе да донесемо акте из дневног реда ове седнице.

Народни посланик Зоран Бабић предложио је да се у складу са одредбама Пословника обави заједнички начелни и јединствени претрес о Предлогу закона о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају, Предлогу закона о изменама Закона о облигационим и основама својинско-правних односа у ваздушном саобраћају и Предлогу закона о потврђивању Споразума о ваздушном саобраћају између Владе Републике Србије и Владе Сједињених Америчких Држава и заједнички јединствени претрес о Предлогу закона о потврђивању Уговора између Републике Србије и Републике Турске о изручењу, Предлогу закона о потврђивању Уговора између Републике Србије и Републике Турске о узајамној правној помоћи у кривичним стварима и Предлогу закона о потврђивању Уговора између Републике Србије и Републике Турске о узајамној правној помоћи у грађанским и трговачким стварима.

Да ли народни посланик Зоран Бабић жели реч поводом овога? (Не.) Хвала.

Стављам на гласање овај предлог. Молим да се изјаснимо.

Закључујем гласање и саопштавам: за 148, против и уздржаних нема, није гласало 33, од укупно присутног 181 народног посланика. Констатујем да је Народна скупштина већином гласова прихватила овај предлог и прелазимо на рад по дневном реду.

Прелазимо на тачке 1, 2. и 3. дневног реда – ПРЕДЛОЗИ ЗАКОНА О ИСТРАЖИВАЊУ НЕСРЕЋА У ВАЗДУШНОМ, ЖЕЛЕЗНИЧКОМ И ВОДНОМ САОБРАЋАЈУ, ИЗМЕНАМА ЗАКОНА О ОБЛИГАЦИОНИМ И ОСНОВАМА СВОЈИНСКО-ПРАВНИХ ОДНОСА У ВАЗДУШНОМ САОБРАЋАЈУ И ПОТВРЂИВАЊУ СПОРАЗУМА О ВАЗДУШНОМ САОБРАЋАЈУ ИЗМЕЂУ СРБИЈЕ И САД (заједнички начелни и јединствени претрес)

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, Зоран Илић, Нена Томовић и Лепосава Сојић, вршиоци дужности помоћника министра грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, и Мирјана Чизмаров, директор Директората цивилног ваздухопловства Републике Србије.

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

Сагласно члану 157. став 2. и члану 170. став 1. Пословника Народне скупштине, отварам заједнички начелни и јединствени претрес о Предлогу закона о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају, Предлогу закона о изменама Закона о облигационим и основама својинско-правних односа у ваздушном саобраћају и Предлог закона о потврђивању Споразума о ваздушном саобраћају између Владе Републике Србије и Владе Сједињених Америчких Држава.

Да ли представник предлагача проф. др Зорана Михајловић жели реч? (Да.) Изволите.

ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Захваљујем. Поштована председнице, драге посланице и посланици, испред вас су данас три важна закона; један је Споразум о ваздушном саобраћају са САД. Усвајањем оваквог једног споразума у парламенту ми заиста стичемо право да обезбедимо директне летове на релацији Србија–САД. Последњи такав лет је био маја 1992. године. Био је још један покушај 2003. године, али тај систем није на најбољи начин успостављен, тако да је Споразум о ваздушном саобраћају са САД добар споразум, и надам се да ћемо у расправи то и потврдити, не само привредно и економски, него пре свега и политички.

Други закон испред вас јесте закон о изменама Закона о облигационим и својинско-правним односима у ваздушном саобраћају, којим смо покушали да још боље утврдимо терминологију из постојећег закона, који има око 180 чланова. Овде се мења 11 чланова, у овој измени, да се, наравно, ускладимо додатно са директивама ЕУ, а све у циљу да права путника увек буду на првом месту и да то буде приоритет и у овом закону. Директорат јесте тело које је надлежно за спровођење овог закона.

Трећи, веома важан закон, први пут у Србији, јесте Предлог закона о истраживању несрећа у железничком, ваздушном и водном саобраћају. Питање истраживања несрећа у ова три вида саобраћаја можемо пронаћи у неколико закона. Ово је први пут да је то сада обједињено у једном закону и надам се да ће у једној квалитетној расправи коју ћемо имати посланици овај предлог закона прихватити.

Између осталог, прихватањем оваквог предлога закона, који можемо заједно овде унапредити, завршава се и прва фаза споразума о јединственом ваздушном подручју. На тај начин Србија је једина земља у региону која ће ту своју прву фазу испунити, јер је то споразум који се успоставља између ЕУ и земаља региона.

Оно што је значајно за овај закон, што бих ја посебно нагласила, јесте циљ зашто то радимо једним законом и шта се то све успоставља овим законом. Пре свега, овај предлог закона треба да нам омогући да утврдимо јасне узроке када дође до несрећа, било да су то несреће у ваздушном, железничком или водном саобраћају, да на основу тога утврдимо и одређене препоруке шта је то све потребно урадити како до таквих несрећа више не би дошло, односно како бисмо повећали безбедност пре свега путника, а са друге стране, како бисмо свакако утицали и на смањење одређених трошкова.

За вашу информацију, последње три и по године било је укупно 2.180 разних догађаја, незгода или удеса, страдало је 150 људи када говоримо о ова три вида саобраћаја, а највећи ударац, наравно, за све нас јесте губитак људског живота, али додатно уз то јесу и одређени трошкови који се јављају, а то је губитак за Србију за ове три и по године у износу од 271 милион евра.

Усвајањем овог закона успоставиће се центар за истраживање несрећа и удеса, који ће објединити истраживање за сва три вида саобраћаја (дакле, као што сам рекла, и за ваздушни и водни саобраћај и за железнички). У неким земљама ЕУ постоје посебни центри за истраживање несрећа за сваки од ових видова. Ми смо се водили идејом да можемо да будемо довољно економични и ефикасни, да можемо да дамо резултат и ако имамо један центар, тако да је предлогом закона предвиђено формирање једног центра за истраживање несрећа и удеса.

Надам се да ћемо данас и, наравно, кроз амандмане, ако је могуће, још и унапредити овај закон. Претпостављам да ћемо и у начелу и по амандманима разговарати о детаљима закона, али се исто тако надам да ће посланици у ова наредна два дана имати прилике да се не само још детаљније упознају са законом, добију одговоре од свих нас и, након тога, наравно, ове законе надам се да ће посланици усвојити. Хвала.

ПРЕДСЕДНИК: Да ли известиоци надлежних одбора желе реч? (Не.)

Да ли се јавља неко од овлашћених, од шефова посланичких група или да пређем на листу?

Реч има Мирко Чикириз.

МИРКО ЧИКИРИЗ: Хвала, председавајућа.

Госпођо министре, СПО ће гласати за закон о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају и за споразум о изменама Закона о основама својинско-правних односа у ваздушном саобраћају и за потврђивање Споразума о ваздушном саобраћају између Владе Републике Србије и Владе САД, наравно са ДХСС, са којима чинимо заједнички посланички клуб.

Оно што сам ја желео да истакнем, поред тога што се Споразумом са САД промовише право путника као право број један и развија се даља тржишна утакмица и надметање авио-превозника, онда надметање у давању што квалитетнијих услуга са што нижим ценама, без дискриминације, без доминантног, односно монополског положаја, развијање нових, конкурентних цена и услуга и највиши степен безбедности превоза путника, то су све некако главни темељни принципи СПО што се тиче многих области, јер сматрамо да без свих ових чинилаца, без јаке тржишне конкуренције и уз монополски положај не можемо доћи до ових жељених ефеката.

Оно што сте ви наговестили у једној реченици, то је да овај споразум има и добар политички призвук. Српски покрет обнове је апсолутно свестан чињенице, без обзира на то што се у великој мери као политичка странка залажемо за што тешње односе са Руском Федерацијом и што апсолутно респектујемо ту историјску и сваку везаност Србије и Руске Федерације, такође апсолутно разумемо однос снага у свету.

Због тога смо, када су у питању САД, свесни свих оних рана, пре свега због НАТО бомбардовања 1999. године, које су још увек свеже у нашем народу. С друге стране, апсолутно смо свесни чињенице да морамо окренути једну нову страницу, да је Република Србија окренула нову страницу у развоју односа између наше земље и САД, што је, у сваком случају, резултирало и добрим односима ове владе са владом САД и веома успешном посетом премијера Вучића САД.

Мени је једна изјава коју је премијер дао након те посете апсолутно оптимистична и кључна. Ми немамо више САД као противника у свету. Имамо један благ поветарац са њихове стране, што је, с обзиром на скорашње догађање и наша скорашња искуства сигурно нешто што је добро и СПО у потпуности подржава такву и спољну политику и све споразуме који се закључују на нивоу влада две државе.

Што се тиче измена Закона о основама својинско-правних односа у ваздушном саобраћају, опет долазимо до нечег сличног. Путник је тај који се ставља на прво место у ваздушном саобраћају. До сада су та права путника била предвиђена на тај начин да путници имају минимум права на накнаду штете и помоћ у случају ускраћивања укрцавања и отказивања летова, кашњења летова, али не и права на накнаду штете у случају кашњења лета.

И да је у питању приватно путовање и да је у питању туристичко путовање, путник у сваком случају трпи штету, али посебна штета коју путници трпе у ваздушном саобраћају јесте у случају отказивања летова неизвршавање одређених послова и велика штета коју претрпе путници као физичка лица или њихова предузећа, компаније које они заступају, одлагање или губитак битног посла. Због тога сматрамо да је измена ових одредби веома битна.

Мислим да је добро и што се у ваздушном саобраћају повећавају права лица са инвалидитетом и са смањеном покретљивошћу, јер је то посебно осетљива категорија лица, коју и овај закон није заборавио. Без обзира на то што су то и директиве ЕУ и усклађивање са прописима ЕУ, мислим да и без те врсте усаглашавања држава треба да одговори захтевима тих лица у најпозитивнијем смислу.

Оно што је такође добро јесте да се у регистар уписује узимање у закуп ваздухоплова, јер не заборавимо да су ваздухоплови врло опасна покретна средства, која завршавају бројне послове али која у случају настанка неких штетних догађаја могу произвести велику штету по имовину и по људске животе. Због тога је неопходно да у регистар где се уписују сва својинска права, поред права својине буду уписана и права закупа.

Долазимо до закона о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају. Верујем да сви они који се нису на тај начин бавили саобраћајем сматрају да овај закон није нешто посебно битан, и формирање тог центра, који је формиран само за област ваздухопловног саобраћаја. Будући да сам десет година радио у осигурању и пратио настанак саобраћајних незгода у свим видовима саобраћаја и штете које су више него велике у таквим случајевима, апсолутно сам свестан шта значи постојање једног оваквог центра. Због чега? Рецимо, у земљама ЕУ губитак једног људског живота, поред немерљивог губитка, јер највећи губитак је губитак људског живота, кошта осигуравајуће компаније и државу, здравство, све службе које имају своје материјалне трошкове око милион евра.

Значи, поред губитка људског живота, који сте ви, министре, потенцирали као највећи губитак, огромни губици могу настати у случају превоза робе велике вредности, а и железнички и речни или поморски саобраћај и ваздухопловни саобраћај често се баве превозом робе веома велике вредности. Затим, то су превозна средства која нису јефтина. Не постоји јефтин ваздухоплов, нити јефтин брод, нити јефтина локомотива са вучним средствима, која ето тек тако учествују у саобраћају.

Због тога је добро што је формирано једно овакво тело. У потпуности сам разумео да оно треба да има пре свега превентивну функцију, јер улагање у превенцију, ви сте овде дали економску анализу колико то све кошта, што се тиче запослења шест стручњака који ће бити запослени у 2016. години, али светске анализе показују да је свако улагање у ову врсту превентиве вишеструко исплативо. Један динар улагања у превенцију често вам може донети и десет динара што се тиче онога што сте спречили да настане као саобраћајна незгода.

Због тога и због чињенице да ће ово тело давати наредбе, препоруке, обавештавати све домаће организације, од министарства и све друге релевантне, па и међународне организације које се баве овом проблематиком, ова област је заиста веома, веома битна.

Друго, оно што не оптерећује истражитеље и стручњаке који утврђују узроке настанка ових незгода, то је да они нису оптерећени ни резултатом истраге коју спроводе државни органи у смислу утврђивања кривице и казнених одредби, то је једна друга врста истраге, и интерних истрага које спроводе одговарајуће организације, компаније или неке друге организације.

Због те врсте неоптерећености, због чињенице да могу и самом министарству дати препоруке како да се набоље промени одређени закон, како да се промене подзаконски акти, шта је то што конкретно може бити препрека, рецимо, ако се тиче пловидбе Дунавом, без обзира на то што постоје мапиране те тзв. црне тачке или опасне тачке итд., све је то променљиво. Данас не постоје неке црне тачке, али сутра се могу појавити итд. Значи, ту треба изменити доста прописа, односно све је то жива материја која се мења из дана у дан, из године у годину.

Због тога сматрамо да ће тај минимум улагања који ће држава из буџета имати у постојање једног оваквог центра апсолутно имати своје оправдање кроз рад једног центра. Сигуран сам да би само превентивно спречавање настанка једне врсте од ове три незгоде апсолутно оправдало улагање свих средстава не само на годишњем, него на вишегодишњем нивоу, што се тиче зарада запослених.

Оно што је такође добро, да се формирају радне групе и да стручно особље из центра има могућност да ангажује и друге стручњаке из различитих области, који ће се бавити и истрагама ових незгода и превенцијом, око спречавања будућих незгода.

Трећа ствар, та врста безбедносних препорука које даје центар су веома битне, од њих ће имати користи и Министарство и правна лица која се баве овом врстом превоза и физичка лица. Због свих тих разлога, који су по нашем мишљењу кључни разлози, СПО и ДХСС ће у дану за гласање подржати све ове законе. Хвала.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ(Константин Арсеновић): Изволите.

Реч има народна посланица Гордана Чомић.

ГОРДАНА ЧОМИЋ: Захваљујем. Три предлога закона која су у расправи, Предлог закона о истраживања несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају, Предлог закона о изменама Закона о облигационим и основама својинско-правних односа у ваздушном саобраћају и Предлог закона о потврђивању Споразума о ваздушном саобраћају између Владе Републике Србије и Владе САД су такви да је најлакше дати свој глас Споразуму о ваздушном саобраћају између Владе Србије и Владе САД, уз подсећање да је сличан споразум био на снази током 2003. и 2004. године и да је добро да се већ претходни договори између Стејт департмента и Владе окончају и заокруже да би се омогућили како редовни цивилни летови, сарадња са авио-компанијама, тако надамо се и добрих сатница за путнике који путују пословно или туристички, приватно, како хоћете, и за предузетнике који ће наћи интересе у томе да смо постали потписници оваквог споразума.

Код измена Закона о облигационим и основама својинско-правних односа такође је релативно лако гласати за. Основни закон, донет 2011. године, представљао је потпуну новину у правном систему Србије и био је представљен, и требало је у примени да значи гаранцију путницима на сва непословна, неправедна, мимо правила и закона понашања од стране, пре свега, авио-превозника.

И примена овог закона показала је да у неким случајевима путници који су оштећени тиме што без икакве претходне најаве авион на неком од летова за које је купљена карта необјашњиво касни, до губитка конекције ако путник са картом који има трансфер на аеродромима, до оштећења имовине, недоличног понашања особља авио-превозника или забране приступа за поједина лица, дакле то је све овај закон предвидео, да у примени омогући људима да имају заштићена права.

Измене и допуне су релативно мале. Једно једино питање ја имам, које је било постављено на Одбору за европске интеграције, уз неколико амандмана које сам поднела заједно са колегама народним посланицима и на овај закон о облигационим и својинско-правним односима у ваздушном саобраћају, као и на закон о истраживању несрећа, а то је да су, на пример, у ставу 8. члана 1. измена и допуна закона речи „уређује уговор о организацији путовања“ замењене изразом или речима „уређују права и обавезе из пакет аранжмана“.

Ми смо сигурни да то треба да остане у закону, али није то нешто што је опредељујуће да ли се за закон гласа. Важно је да овај закон буде у примени, јер ове измене и допуне које су предложене поједностављују или појашњавају на основу искустава за последње три и по године, колико је закон на снази, шта се дешава са правом путника ком је непословним приступом авио-компаније начињена штета.

Шта се дешава са враћањем трошкова? Шта се дешава са хотелским смештајем, издавањем нове авио-карте, давањем друге руте ако је без своје кривице, односно одговорношћу авио-компаније путник, путница, породица, група, како год, остала без могућности стизања на крајњу дестинацију на време, чиме му/јој је причињена штета, као и обавезе авио-превозника када се позове на ове чланове закона да се обезбеде и оброци и освежење у времену чекања, да се обезбеди хотелски смештај, једно или више ноћења, ако је неопходно да се остане дуже него што је путник планирао и да се обезбеди превоз од аеродрома до места смештаја?

Добро је да гледамо примену ових одредби, да их мењамо у односу на оно шта смо видели у реалности да иде тешко са применом и, најважније од свега, добро је да сви они држављани РС који користе авио-саобраћај имају у овом закону гаранцију да ће сва штета која им је нанета непословним поступањем авио-превозника бити надокнађена по унапред познатој процедуру.

Заиста се надам да ће овај закон рутински бити у процедури, као што је то случај са земљама где постоји већ дуже и где се један број авио-превозника опаметио и не дозвољава себи малтретирање путника.

Нажалост, овај закон не може да утиче на то да се мењају мере безбедности. То нам је донео страх од тероризма, од напада на аеродромима, да људи којима тероризам није ни у примисли пролазе врло често бесмислене, малтретирајуће, споре процедуре безбедносних контрола, али сви знамо да се од тога не може побећи.

Када ме је једном неко питао шта мислим о тероризму, осим што нема дефиниције, ја сам рекла да бих све ухапшене и за утврђено кривично дело оптужене терористе натерала да сваки дан цео дан пролазе сигурносне контроле на аеродромима. Бесконачно. Због тога што се то заиста претворило у својеврсно малтретирање на разним аеродромима по сличним протоколима. Кажем, није у вези са овим законом, али знам случајеве да и ако грешком аеродромских служби, погрешном проценом дође до задржавања путника, по овом закону такође има право на надокнаду штете.

И закон који је нов у нашем правном систему, о истраживању несреће у ваздушном, железничком и водном саобраћају, прво је закон за који бих волела да ниједан од његових чланова не буде никад примењен, јер то значи да се несрећа великог обима, без обзира на то да ли је у питању ваздушни, железнички или водни саобраћај, није ни догодила, што је добра вест за било коју државу, али знамо да се несреће догађају без обзира на то шта им буде узрок.

Искуство и историја и авионских несрећа, и у ваздушном саобраћају, железничком, и у водном вечито кажу да је најчешћи узрок човек, онај који има приступ самом управљању, онај који преноси информације за управљање летелицом, пловилом или возом или онај ко са немаром обавља дужност управљања или преноса информације о току пута који се обавља у ваздушном, железничком или водном саобраћају.

Предлог овог закона није о томе како ћемо спречити да људи греше и да одведу у смрт велики број људи или да направе штету по власника летелице, воза, брода или да направе штету по животну околину, што се исто дешава као озбиљна несрећа, као акцидент у разним случајевима. Дакле, задатак овог закона је, прво, да имамо припремљене све безбедносне процене и све мере за ова три случаја саобраћаја, и у том делу је закон у већини својих чланова потпуно јасан.

Захтева се, наравно, формирање посебне организације и избор директора на предлог председника Владе. То је мало необична мера, али није први пут; појавило се већ раније да се председник Владе ставља да предлаже; немам ништа против; не знам зашто је то логично, али добро. Дакле, формирање посебне организације којом ће руководити директор за којег се унапред зна да мора да има радно искуство у истраживању несрећа и да мора да има, наравно, квалификације да би био предложен.

Имамо неколико амандмана, који могу бити третирани да су битни или небитни, о годинама искуства које има такво лице ког ће председник Владе предложити и о деловима текста у којима стоји нпр. да министар прописује садржај извештаја. Мислимо да не прописује садржај извештаја о несрећи, него форму садржаја, но о томе у расправи у појединостима.

Шта је моје кључно питање било и на Одбору за европске интеграције и овде потпредседници Владе и министарки? Ми уводимо овим законом једно ново тело, условно говорећи тело, знам шта је посебна организација, дакле то су људи за које ће важити Закон о државним службеницима и поступак именовања директора на пет година, и у појединим члановима се назначи да ће бити донети подзаконски акти који кључно треба да буду протоколи о сарадњи.

Пошто мислим да сваки закон о ком ми разговарамо ваља разматрати тако да је примењен, хипотетички, да кажемо – ево, сад је примењен, да видимо шта се дешава. Не волим што је овде пример, рецимо, железничка несрећа, озбиљна, али другачије не умем да читам законе него кроз то какав ће утицај одредба у закону тако како пише извршити на појединог грађанина или грађанку Србије, на групу људи или на део система за који смо сви заједно одговорни, у овом случају је то и полиција и тужилаштво и осигуравајућа друштва и Закон о безбедности и рад Владе, и Закон о Влади и, коначно, ми.

Дакле, догодила се где год хоћете, на локацији икс ипсилон, нећу да именујем локацију да не баксузирам, јер не желим да овај закон буде примењен икада, у 23.53 часа железничка несрећа на територији Србије, међународна је линија, коридор преко Дунава, и то тако да је седам од 12 вагона искочило из шина и дошло је до расипања опасног терета и при томе је дошло до експлозије која је угрозила прве куће у насељу. Дакле, то имамо у 23.53 часа неког дана, који, надам се, никад неће сванути. Оно што мене занима је – шта ради директор, ко кога обавештава, чему он има приступ, кад?

Знам како долази до обавештавања за овакав акцидент и ко је све укључен, за сада, и знам и мањкавости због недостатка међусобне сарадње између различитих служби, дела органа или организација које имају врло сличан домен деловања. Ово ће бити ново тело. Дакле, одговор да ће то бити уређено подзаконским актима није довољан с обзиром на то да ми, народни посланици, немамо приступа подзаконским актима, да имамо искуства са разним владама, да велики број закона никада не буде примењен зато што се не донесе подзаконски акт и имамо проблем са оним што се дешава на терену зато што се не примењују или не постоје подзаконски акти.

Дакле, у закону пише – центар за истраживање несрећа не бави се утврђивањем кривичне одговорности, не бави се прекршајем, не бави се личном одговорношћу; они су задужени да кажу шта се десило, зашто се десило и како се десило. Да би они то могли да кажу, морају да буду на терену. Да би могли да буду на терену, неко то мора да им јави. Они нису интегрисани део ни Центра за ванредне ситуације тренутно, нису интегрисани део ниједног дела МУП, они су посебна организација.

Када и постоји протокол којим ће центру то неко да јави, центар мора да има протокол на који начин ће да сарађује са другима, којима је посао да утврде кривичну одговорност, да прикупе доказе, јер је законом центар овде задужен да прикупља и чува доказе. То мора да се ради у сарадњи. Да не буде спора, нисам против дефинисања центра за истраживање несрећа. Напротив, мислим да их чека велики посао, и да се не догоди ниједна несрећа, у мерама безбедности. Али, ако желим да гласам за закон, желим да чујем од предлагача закона да су предвидели како ће ово ново тело да „легне“ у систем као нова посебна организација.

Низ нових надлежности које се дају директору центра за истраживање и његовим сарадницима јесу надлежности које ће се укрштати са другим органима, који такође излазе на место несреће. Најјаснији део је онај у којем центар за истраживање несрећа обавештава међународне организације. Тај део је најјаснији, али то се дешава већ када он има чиме да га обавести.

Један члан у закону каже да центар у року од седам дана доноси одлуку о томе да ће саставити извештај. Причам о тренутку када се акцидент догодио, било људских жртава или не. Дакле, ако нису укључени од првог тренутка када се акцидент догодио, без обзира на то да ли је у питању железнички, водни или ваздушни саобраћај, када ће бити укључени? Ако ће бити укључени у неком другом тренутку, на основу ког подзаконског акта?

Због тога што у члановима закона који описују надлежности у поступању центра, то може да се тумачи. Моје је искуство да, кад год може да се тумачи, тумачи се на штету, а не на корист. Не знам зашто то тако иде, али ко год је властан да нешто истумачи, истумачиће то погрешно, на штету корисника, односно на штету онога због кога се закон доноси.

Подразумевајући да је објашњено зашто овде нема друмског саобраћаја и да је, наравно, легитимно да у неким земљама имате центре за различите врсте саобраћаја, то је све легитимно, оно што је мени још важно је што се у закону спомињу базе података, а да није јасно ко ће бити задужен да се те базе података формирају, како ће бити формиране базе података, којом врстом подзаконских аката ће бити одређена надлежност за руковање у бази података итд.

Ако је у питању јавна база података, да ли је то обавеза центра за истраживање или није? Базу за ваздушни води Директорат цивилног ваздухопловства; шта ће бити са базом података за железнички и за водни саобраћај? Понављам, у члану који дефинише када центар обавештава Министарство, каже – мора у року од седам дана од дана доношења одлуке да обавести Министарство и надлежне међународне организације.

Недостаје и тај канал протокола и комуникације између Министарства у целини, знам шта то значи, али и посебне организације. Нажалост, сведочила сам многим непотребним проблемима, зато што се не зна ко коме телефонира и зашто и шта после бива.

Оно што је више по слутњи јасно него што пише у закону је начин финансирања центра, начин финансирања превентиве. Претпостављам да ће такав центар морати да има ангажоване стручњаке из разних области. Да би они били плаћени, то мора бити предвиђено у буџету, али претпостављам да нећемо то смести с ума у буџету за 2016. годину.

Наравно, како је рекао један од најгорих диктатора током 20. века када је говорио о томе како се решавају проблеми – кадрови решавају све. Не волим да цитирам диктаторе. Добацују разна презимена, ко канда је такмичење за диктатора у току. Ради се о давно покојном Џугашвилију; дакле, кадрови решавају све. Знам да Србија располаже кадровима који знају овај посао. Не видим да ће они по природи ствари бити ангажовани у центру, а волела бих да видим и да знамо да су и мере безбедности у сва три вида саобраћаја, у ваздушном, железничком и водном, у сигурним рукама.

Немам разлога да сумњам да је другачије, али имам разлога да вас питам за појашњења када су у питању подзаконски акти када су у питању протоколи унутар Министарства, и посебне организације која ће бити формирана, и директора који ће бити изабран од стране председника Владе, али и протоколи и подзаконски акти, са свим другима који у оквиру својих надлежности учествују или у превенцији несрећа овакве врсте или учествују у санирању када се (дакле, никад не свануо тај дан) догоди некаква несрећа коју сам дала као пример, железничка, на међународној прузи, са акцидентом, са експлозијом, са људским жртвама. Дакле, шта се онда дешава? Како центар за истраживање несрећа ради и на основу којих аката? Хвала вам.

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

ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Захваљујем на сугестијама, а нарочито на питањима која сте поставили. Кренућу од овог последњег закона, Предлога закона о истраживању несрећа, везано управо за центар који треба да се формира. Све до момента док не почне да се примењује овај закон, наравно да сви други закони из области саобраћаја, дакле сад не говорим уопште о законима Министарства унутрашњих послова итд. који се ни у ком смислу не мењају, сада говорим само о законима из области саобраћаја, било из области железнице, било из области унутрашње пловидбе, они се мењају и они ће једног тренутка престати да постоје у том делу који се тиче истраживања несрећа када центар за истраживање несрећа почне да функционише. А он ће почети да функционише кад се заврше управо подзаконска акта о којима ви говорите.

Мој став је ту сличан као и ваш за претходне законе, а то је да подзаконска акта, уколико је могуће, увек треба да буду већ спремна када долази закон у парламент. За закон о планирању и изградњи ми смо успели већ за три месеца да завршимо подзаконска акта, а онда ћемо, без обзира на то што се помињу две године, ми смо се консултовали везано за овај закон и за подзаконска акта крајњи рок је годину дана, зато што су акта врло озбиљна. Ми смо до сада завршили три, у припреми су само три подзаконска акта, а има их десет и нисам сигурна да можемо да стигнемо то да завршимо у наредна још три месеца. Али, дакле, тек тог тренутка можемо да кажемо о закону који се заиста примењује и где центар за истраживање несрећа може да ради свој посао на прави начин.

Међутим, када дође до неке несреће, како сте већ давали пример, хипотетички, тог тренутка оператери, било у железници, било у ваздушном, било у водном саобраћају, обавештавају, поред МУП-а, који иначе обавештавају, и главног истражитеља, и заједно се појављују и делују на терену, односно обезбеђују простор итд. То ће бити до ситних детаља одређено, али само везано за центар за истраживање несрећа.

Оно што је важно и што се често меша, центар за истраживање несрећа није ту да утврђује кривца, није ту да ради посао МУП-а. Центар за истраживање несрећа се бави узроком, шта и због чега се десила одређена несрећа, а на основу тога одређеним препорукама и наредбама шта треба урадити у наредном периоду. Онај други део посла у ствари ради МУП, тужилаштво и већ како то правила налажу.

Са вама се слажем такође у једном, везано за само функционисање центра и кадрове у том центру, и људе који ће радити у центру за истраживање несрећа, да то морају да буду људи од интегритета, са великим искуством, који су у стању да три врло важне области, дакле, унутар центра ће постојати за сваку од области, и за водни и за железнички и за ваздушни саобраћај људи који ће се бавити истраживањем у све три области, али човек који то треба да координира мора да буде човек од интегритета и искуства. Искрено се надам да ћемо таквог именовати.

Још једна важна ствар везано за Министарство, коју сте поменули – извештавање Министарства. Министарство је ту да контролише спровођење закона, пре свега. Друго, центар за истраживање несрећа може у један, два или седам дана да да извештај о узроцима. Дакле, ми нисмо ти који ће излазити на терен и ми нисмо ти (кад кажем ми, мислим на Министарство) који ће се бавити, као што бих рекла да је можда било до сада, него управо стручњаци треба да изађу и дају нам праву информацију.

Ако сам нешто овде прескочила, питаћете ме поново па ћемо објашњавати.

Везано за Споразум са САД, само да јавност зна и да ви знате, 2001. године Србија је изгубила тзв. категорију један. Без категорије један није могуће ни размишљати о директним летовима између Србије и САД, односно категорија један значи да смо ми земља која је безбедна, која је технички опремљена да можемо да обављамо такву врсту летова.

Споразум је преговаран готово 10 година. Дакле, дуго се преговарало. Ситуација која је била 2003. године је следећа. „Јат ервејз“ је тада имао одређене договоре са „Узбекистан ервејзом“ и тако смо у ствари летели нешто мање од годину дана за Америку; дакле, не одавде.

Везано такође за Закон о облигацијама, односно о својинским односима у ваздушном саобраћају, помињали смо пакет, уговоре, аранжман итд. Управо покушавамо да се ускладимо са директивама, да се у ширем смислу бавимо правима путника. Ја мислим да ово само може да буде на добробит путника. Сами сте говорили, од почетка пута па до краја пута ми смо сада ту и надлежни смо, кроз Директорат, да тражимо од авио-компаније да измири своје обавезе, односно да изврши накнаду штете.

Извињавам се ако сам нешто прескочила. Хвала.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Хвала.

Реч има народни посланик Александар Сенић.

АЛЕКСАНДАР СЕНИЋ: Захваљујем, господине председавајући. Прво да кажем да ће наша посланичка група Социјалдемократска странка – Заједно за Србију – Зелени Србије гласати за све законе који су на дневном реду, али ми смо приметили доста непрецизности, нарочито у Предлогу закона о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају, и поднели смо скоро 30 амандмана, за које се надам да ћете их размотрити и усвојити, јер је свакако у интересу да донесемо што боље законско решење.

Прво бих причао о ономе што није спорно. Дакле, ми ћемо гласати за потврђивање Споразума о ваздушном саобраћају између Владе Републике Србије и Владе Сједињених Америчких Држава. Оно што бих ја волео да министарка каже, уколико располаже тим информацијама, јесте – када можемо очекивати успостављање авио-саобраћаја са Америком и са којим градовима конкретно?

Када је у питању Предлог закона о изменама Закона о облигационим и основама својинско-правних односа у ваздушном саобраћају, ту смо поднели три амандмана. Један, за који сматрамо да је најважнији, јесте да се у члану 5. у ставу 3. дода да приликом резервације авио-превозилац или организатор путовања, дакле да се додају речи: „или организатор путовања информише путника о поступцима подношења рекламација из ст. 1. и 2. овог члана“.

То смо управо урадили да би измене овог закона биле у складу са постојећим чланом 3. став 1. тачка 30) Закона, где се каже да је резервација исправа којом се потврђује да путник има путну карту или други доказ да је резервација прихваћена и потврђена од стране авио-превозиоца или организатора путовања. Дакле, да би закон био усклађен сам са собом, ми смо поднели тај амандман, а свакако у интересу грађана, тј. потенцијалних путника.

Сада да се вратим на све мањкавости које смо уочили у Предлогу закона о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају. На прво читање ми изгледа као да су три тима или да су три групе писале овај закон и да је он склопљен без њиховог међусобног усаглашавања. Дакле, неки појмови који се односе на ваздушни саобраћај и на водни саобраћај нису у складу са железничким саобраћајем.

Даље, законом се оснива центар за истраживање несрећа у саобраћају и омогућава му се функционална и организациона независност, а ми сматрамо да је неопходно обезбедити финансијску независност. То исто смо предвидели амандманима, а објаснићемо и зашто.

Оно што нам веома смета је то што није предвиђен конкурс за постављање главног истражитеља. Да се не би десило да тамо неки власници печењара и слични кадрови које смо могли да видимо претходних година управљају овако битним областима, ми смо предвидели нашим амандманима да, као што министарка каже, ту буду постављени људи од интегритета и искуства, а то свакако омогућава расписивање конкурса за главног истражитеља, али и за помоћнике главног истражитеља.

Такође, инсистирамо на томе да се штите подаци о личности, као и да се поштује слободан приступ информацијама од јавног значаја. Истрага у оваквим несрећама свакако побуђује велику пажњу јавности и сматрамо да је неопходно да се директно одреди законом да је неопходно поштовање слободног приступа информацијама од јавног значаја.

Да се сада вратим на појмове који су дефинисани у члану 3. Дакле, у члану 3. је дефинисан појам брод и дефинисан појам ваздухоплов, али није дефинисан појам воз. Пошто се закон односи на ваздушни, железнички и водни саобраћај, сматрамо да је неопходно дефинисати и шта је то воз и шта је то вучено возило и шта је вучно возило и шта је маневарски састав. На Одбору сам добио информацију да то није убачено у Предлог закона због тога што је већ дефинисано неким другим законом. Онда нема потребе да се дефинише овим законом ни ваздухоплов, јер је и тај појам такође дефинисан неким другим законима.

Недоследност у дефиницији несреће се огледа у тачки 5, где се каже да је врло озбиљна поморска несрећа поморска несрећа која за последицу има потпуни губитак брода, смрт или озбиљно загађење морске средине настало у вези са радом брода.

Да не бисмо тумачили чија смрт (јер то могу да буду и људи, а могу да буду и животиње, у закону не пише на чију смрт се односи), ми смо предвидели да се односи на смрт једног лица, али такође смо убацили и ускладили са тачком 14, где пише – смрт најмање једног лица или тешке повреде пет или више лица или наношење велике штете железничким возилима, приликом дефиниције озбиљне несреће у железничком саобраћају. Дакле, озбиљна несрећа у железничком саобраћају је добро дефинисана и то је управо доказ онога да су закон писале три групе и да се нису међусобно усклађивале када су направиле заједнички предлог закона.

Дакле, озбиљна несрећа у железничком саобраћају је добро дефинисана и предвиђа да за последицу има смрт најмање једног лица или тешке повреде пет или више лица, док за поморску несрећу пише само – смрт, без икаквог навођења на шта се то односи или на чију смрт се односи.

У члану 5. смо предвидели да је центар самосталан у раду, и функционално, организационо и финансијски независан. Дакле, сматрамо да овај центар једноставно мора бити и финансијски независан, да се не би дешавало да његов рад зависи од политичког утицаја било ког појединца. То се, дакле, изменом тог члана 5, а такође и у члану 8, где се каже да се средства за рад центра обезбеђују из буџета Републике Србије, ми кажемо да се средства обезбеђују у буџету, што значи да мора да постоји посебна апропријација, а не да се средства обезбеде преко неког министарства или неке друге агенције.

У члану 6. је дефинисано да центром руководи главни истражитељ, који има положај директора посебне организације. Главног истражитеља поставља Влада на пет година, на предлог председника Владе. Дакле, понављам, предвидели смо да то буде после спроведеног конкурса, а такође и да помоћнике главног истражитеља поставља Влада на пет година, на предлог председника Владе, али обавезно после спроведеног конкурса.

Што се тиче усклађивања појмова, пошто смо већ рекли да је главни истражитељ заступник и представник овог центра, сматрамо да у члану 9. и у наслову изнад члана 9. не треба да пише „директор“, него „главни истражитељ“, јер он има ту функцију.

Да не би било злоупотребе службених легитимација, а сведоци смо да се у јавности стално потенцира на неким пасошима који су издати на овај или онај начин, предвидели смо да су лица која имају службене легитимације дужна да те службене легитимације врате или да их пониште по престанку обављања функције.

Оно што може да буде такође корисно за јавност је састав мешовите цивилно-војне комисије. Овде је дефинисано када се формира мешовита цивилно-војна комисија и када она истражује удес или озбиљну незгоду. Оно што смо ми предвидели је да, када се деси удес војног ваздухоплова који је превозио цивиле, тј. када такав удес има и цивилне жртве, да је тада такође неопходно да мешовита цивилно-војна комисија истражи такав удес.

Нисмо задовољни ни дефиницијом у члану 22, где је предвиђено како се центар за истраживање несрећа у саобраћају односи са другим истражним органима. Дакле, у ставу 2. је дефинисано да центар може да надлежним правосудним органима, на њихов захтев, пружи техничку помоћ и достави информацију о удесу или озбиљној незгоди, као и извештај о удесу или озбиљној незгоди. Ми сматрамо да је дужан, а не да може, јер то што може значи и да не мора. Ми сматрамо и да је у циљу рада правосудних органа центар дужан да надлежним правосудним органима, на њихов захтев, пружи техничку помоћ и достави информацију о удесу или озбиљној незгоди, као и извештај о удесу или озбиљној незгоди.

Долазимо до поглавља које се тиче извештаја о истрази. Ми сматрамо да је рок од 12 месеци од датума када се догодио удес или озбиљна незгода предугачак за објављивање извештаја. Сматрамо да је шест месеци довољно, с тим што смо предвидели и појам привременог извештаја, да је у случају да је несрећа била толико компликована и да је истрага била толико захтевна онда центар дужан да да привремени извештај у року од шест месеци, а да коначан извештај да у року од 12 месеци, наравно уз образложење зашто није био у могућности да да адекватан извештај у предвиђеном року од шест месеци.

Што се транспарентности рада центра тиче, на више места смо предвидели амандманима да се саопштења, извештаји итд. о раду центра обавезно објављују на интернет страници центра за истраживање несрећа у саобраћају, да бисмо, наравно, повећали транспарентност рада тог центра у највећој могућој мери.

Када је истражни поступак у области железничког саобраћаја у питању, ми кажемо да главни истражитељ има дискреционо право да одлучује да ли ће отворити истрагу осталих несрећа и незгода, а не центар, јер ипак сматрамо да то мора да уради овлашћено лице, а центар као центар не може сам то да уради. Главни истражитељ, дакле, треба да донесе одлуку о томе.

Остаје нејасно када је у питању прослеђивање информација које је потребно послати Министарству и Европској железничкој агенцији у ком року је центар дужан да то учини. Ми смо, наравно, јер у закону није дефинисан рок, дефинисали рок од 15 дана.

Такође, постоји конфузија када је безбедносна истрага у питању, јер у члану 36, где се она дефинише, њен смисао је да се она врши пре незгоде и да има превентивни карактер. Међутим, у члану 38, где су набројане обавезе истраживања, каже се да се после врло озбиљне поморске несреће и поморске несреће мора спровести безбедносна истрага. Ми смо једноставно предвидели да се та реч „безбедносна“ брише, јер безбедносна истрага има за функцију превенцију, и неопходно је те истраге спровести пре несреће, а да се после несреће једноставно спроводи само истрага.

Амандманима смо, с обзиром на то да је предмет овог закона веома деликатан, скратили рокове за доношење подзаконских аката на шест месеци. Ми знамо да је министарка вредна, па, ево постављамо задатак, а видећемо да ли сте у могућности да га остварите. Заиста мислимо да је ово што је наведено у Предлогу закона, рок од две године од дана ступања на снагу овог закона за доношење подзаконских аката, предуг и мислимо да је шест месеци сасвим довољно за доношење подзаконских аката.

Дакле, да поновим, посланичка група СДС – Заједно за Србију – Зелени Србије ће подржати сва три предлога закона, али вас још једном молим да добро анализирате наше предлоге, јер сматрам да је неопходно да донесемо квалитетно законско решење. Захваљујем.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Реч има потпредседник Владе Зорана Михајловић. Изволите.

ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Хвала вам на коментарима. Неколико чињеница које сте споменули сасвим сигурно ћемо кроз амандмане усвојити. На пример, превозник и организатор путовања, ми смо с тим сагласни. Ја сам већ малопре, када сам говорила и одговарала посланици Чомић, рекла да неће бити две године подзаконска акта него ће бити годину дана. Нисам сигурна, потрудићемо се да буде раније, али не можемо ставити шест месеци; већ смо са две године смањили на једну.

Што се тиче финансијске независности центра за истраживање несрећа, управо сматрам да из буџета мора да се определи новац и да је то начин да они буду финансијски независни, а не било који други начин независности, јер би то управо угрозило независност.

Помињали сте именовање директора, односно да неће бити конкурса. Не знам где сте то прочитали. Члан 6. врло јасно каже – лице које се поставља за главног истражитеља мора, поред услова који су прописани законом којим се уређује положај државних службеника, а рад на положају државних службеника уређује се Законом о државним службеницима који претпоставља постојање конкурса, да има и одговарајућу стручност за послове истраживања несрећа и најмање девет година радног искуства у ваздушном или железничком или водном саобраћају. Односи се сада даље и на помоћника итд.

Према томе, нигде не пише да конкурса нема, само да појаснимо то, а ваше питање је, између осталог, било и када ће бити први директни летови за САД. Процена је или крај године или, најкасније, први квартал наредне године. И хвала вам што ћете подржати ова три закона.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Реч има народни посланик Стефана Миладиновић.

СТЕФАНА МИЛАДИНОВИЋ: Хвала, председавајући. Уважена министарка, колеге сарадници из Министарства, народни посланици, пред нама је данас важан пакет закона, будући да расправљамо о пакету закона који регулишу области саобраћаја.

Наравно, изузетно је важан и због развоја саме државе, јер знамо да развој привреде зависи свакако од развоја саобраћаја и саобраћајне инфраструктуре. У том смислу сматрам да је држава дужна да обезбеди све предуслове за развој транспорта, од законодавних, као што сам рекла, до инфраструктурних, затим да пружи подршку свим субјектима у систему транспорта у погледу превенције и, посебно, да пружи подршку у погледу отклањања последица несреће.

Ресор саобраћаја је изузетно комплексан. Он обједињује четири вида саобраћаја, која су сваки за себе, можемо рећи, изузетно сложени системи. За разлику од друмског саобраћаја, који за већину јесте саставни део свакодневног живота, водни, ваздушни и железнички саобраћај за грађане најчешће представљају транспортно средство који користе као путници или су корисници неких других услуга.

Број несрећа, незгода и удеса процентуално је мањи када су у питању ови видови саобраћаја у односу на друмски саобраћај, али последице могу бити далеко веће. Ово је један од заједничких именитеља за ваздушни, водни и железнички саобраћај, па је најлогичније решење управо доношење једног закона који ће на јединствен начин уредити све поступке и процедуре у случају несреће.

Овај закон, можемо рећи, представља својеврсну кодификацију одредаба у поступању у случају саобраћајних несрећа. Досад је истраживање несрећа у ова три вида саобраћаја било регулисано Законом о ваздушном саобраћају, Законом о безбедности и интероперабилности железнице, Законом о пловидби и лукама на унутрашњим водама и Законом о поморској пловидби. Доношењем овог закона ми ћемо уредити област истраживања несрећа, учинити је практичном и ефикасном, повећати безбедност саобраћаја и смањити могућност несрећа и незгода.

Закон директно утиче на субјекте ваздушног, железничког и водног саобраћаја, на саме управљаче инфраструктуре, управљаче саобраћаја, затим на превозиоце, произвођаче средстава саобраћајне опреме, регулаторна тела и, свакако, на кориснике услуга.

Законом се формира центар за истраживање несрећа у саобраћају, који ће представљати, рекли бисмо, кровну институцију која ће на стручан начин вршити истражне поступке у случају несрећа. Ми видимо да циљ оснивања овог центра није само истрага несрећа, већ он индиректно може и превентивно деловати будући да својим радом може утицати и на безбедност транспорта, на основу својих истрага, а потом и препорука које ће давати на основу истрага.

Европска пракса у последњим годинама управо је ове природе. Наиме, оснивају се законима регулаторна тела или посебна тела у оквиру државе која се баве овим истражним поступцима. Један пример из региона јесте Хрватска, која управо има агенцију која покрива истраге из ова три вида саобраћаја.

Нашим центром ће руководити главни истражитељ, који има по једног помоћника за сваки вид саобраћаја. Без обзира на то што је оснивач Влада и што службеници имају статус службеног лица и поседују службену легитимацију, ја бих рекла да овим законом јесте предвиђена независност у њиховом раду и то је изузетно важно за истражне поступке.

Социјалистичка партија Србије подржава сва решења која доприносе општем повећању безбедности и свакако подржавамо оснивање овог центра, ове институције која ће имати вишеструку улогу у систему транспорта. Хтела бих да кажем, јавности ради, да ово није још једна у низу непотребних јавних институција, јавних агенција или регулаторних тела, већ напротив, ово ће бити једно стручно тело које јесте потребно Републици Србији не само за истраживање несрећа већ, као што сам рекла, и за превенцију, а и сам развој транспорта у Србији.

Као што је у закону наведено, овај центар фактички преузима улогу постојећег центра за истраживање несрећа у ваздушном саобраћају, с тим да се његова надлежност и рад проширује и на железнички и водни саобраћај.

Поштована министарка, приликом анализе овог закона наметнула су нам се нека питања у вези са методологијом поступања у случају несрећа и начином доношења Владиног плана хитних мера. Неку сличну дилему је и колегиница Гордана Чомић изнела у свом излагању.

Наиме, о чему се ради? У члану 14. Предлога закона пише да план хитних мера помоћи, који укључује превоз, смештај и медицинску помоћ жртвама и њиховим породицама у случају несреће, доноси Влада. Моје питање је – да ли је предвиђено да Влада донесе овај план на основу препоруке самог центра или да ли можда сматрате да би било добро да центар има задатак да изради евентуално неки протокол по ком би Влада убудуће доносила план хитних мера?

У том смислу предложили смо три амандмана, којима бисмо евентуално на прецизнији начин могли да утврдимо мере поступања надлежних институција али и свих субјеката у случају великих несрећа. Шта се под великим несрећама подразумева, зависи од вида саобраћаја о ком говоримо – да ли је то ваздушни, железнички или водни саобраћај. Ми смо амандманом предложили да центар припреми посебан протокол о поступању у овим случајевима или да центар као стручно тело буде у обавези да даје препоруке Влади у поступку доношења плана хитних мера за конкретне случајеве. О њима ћемо говорити у појединостима.

О Предлогу закона о изменама Закона облигационим и основама својинско-правних односа у ваздушном саобраћају касније ће говорити мој колега Неђо Јовановић, а ја бих се у свом излагању укратко осврнула на закон о потврђивању Споразума о ваздушном саобраћају између Владе Републике Србије и Владе Сједињених Америчких држава.

Ратификацију овог споразума чекамо већ извесно време, и СПС подржаће и овај предлог закона. Ја бих подсетила да 2010. године јесмо усвојили Закон о ваздушном саобраћају, чиме смо практично омогућили нормализацију пословања у области ваздушног саобраћаја и створили предуслове за потписивање оваквих споразума. Трансформација Јата у Ер Србију унапредила је, наравно, и пословање самог аеродрома, чиме је унапређена и безбедност и услужна делатност у авио-саобраћају.

Када смо пре два месеца усвојили измене и допуне Закона о ваздушном саобраћају, спомињали смо и да ћемо, а ви сте као ресорни министар то и обећали, до краја лета ратификовати овај споразум. Тада смо говорили и о томе да последње 23 године није било интерконтиненталних летова између Републике Србије и САД. Први пут су обустављени летови 1992. године због санкција, и ви сте помињали, 2003, 2004. године такође, прво су обновљени а потом је, због недостатака у регулативи и неусклађености српских ваздухопловних стандарда и процедура, била поново прекинута та сарадња.

Овом ратификацијом дајемо основ за отварање, наравно, нових интерконтиненталних летова после, као што сам рекла, 23 године. Ово је вишеструко значајно, посебно за Аеродром „Никола Тесла“ у смислу даљег развоја његове инфраструктуре, превасходно када су у питању прилази за широкотрупне авионе. Наравно, ту је и повећање безбедносних стандарда као и услова за одржавање аеродрома, унапређења рада самих аеродромских служби и, наравно, целокупних аеродромских услуга.

На самом крају бих истакла да је овај споразум који данас ратификујемо изузетно важан не само за Републику Србију већ и за регион Балкана, да у претходном периоду јесу обављене консултације нашег министарства са министарствима бивших чланица СФРЈ и да су све заинтересоване стране желеле да Београд, односно Аеродром „Никола Тесла“ буде напајајући аеродром за Америку и Канаду, односно за амерички континент.

На самом крају желим да истакнем да ћемо гласати за овај предлог закона, не само за овај, већ за сва три предлога закона, и надамо се да ће ови разговори, када је у питању сарадња са министарствима и авио-компанијама из региона, даље бити настављена. Хвала.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Реч има потпредседник Владе Зорана Михајловић. Изволите.

ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Хвала вам лепо. Мислим да је врло важно да овакав ратификован споразум са САД обезбеди могућност да имамо директне летове и због, поред, наравно, свих предности о којима сам говорила, привредних, економских и политичких, али нико у региону нема за сада ту могућност да директно лети у САД, што значи да ће се све сливати практично на територију Србије, односно на наш Аеродром „Никола Тесла“, и то је још једна од директних великих користи које ћемо имати од овог споразума.

Када помињете Нацрт закона о истраживању несрећа, план хитних мера који сте помињали не може бити никакав протокол. Протокол нема обавезујуће дејство. Морају да постоје врло јасне процедуре, поготово што знамо шта је предмет овог закона, и управо Влада Србије треба да их донесе. Наравно да ће на томе радити најбољи стручњаци, и то сте, претпостављам, желели да нагласите, али свакако морају да буду јасне процедуре, а никако протокол.

И помињали сте још нешто код центра за истраживање везано за... Наравно да ће се бавити узроком, али оно што бих ја посебно нагласила, оснивање овог центра треба да нам заиста да много на тему превентиве, зато што превентива јесте основа повећања безбедности путника у сва три вида саобраћаја. Хвала вам.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ (Игор Бечић): Реч има овлашћени представник посланичке групе СНС, народна посланица Катарина Ракић.

КАТАРИНА РАКИЋ: Поштовани председавајући, поштована министарко, даме и господо народни посланици, као што је министарка у свом уводном обраћању рекла, данас се пред нама налазе три веома важна законска предлога.

Што се тиче предлога Закона о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају, пре свега морам да кажем да је разлог за доношење једног оваквог свеобухватног закона потребно како би се сви видови саобраћаја објединили једним законским решењем.

Досада то није био случај. Имали смо, као што смо чули већ од претходних колега, да су биле истраживане несреће само у ваздушном саобраћају, а да су остали видови саобраћаја били регулисани осталим материјалним законима, тако да, што се тиче ваздушног саобраћаја, ова област је била регулисана Законом о ваздушном саобраћају, железнички саобраћај Законом о безбедности и интероперабилности железнице, а што се тиче пловног саобраћаја, био је регулисан Законом о пловидби и лукама на унутрашњим водама, као и Законом о поморској пловидби.

Сада ћемо све ове уредбе објединити у овај предлог закона. Међутим, ја бих се свакако сложила са једном од претходних говорница, која је рекла – дај боже да овај закон никада не применимо.

Међутим, један од примарних разлога за доношење једног оваквог закона јесте свакако унапређење транспортног система у Србији, и то увођењем непристрасне и ефикасне истраге.

Свакако да морамо истрагу која је предвиђена овим законом одвојити од судске истраге, која се пре свега бави кривицом и одговорношћу за случај истраге. Овај закон регулише истрагу која се бави прикупљањем и анализом свих оних података и свих оних фактора који су довели до тога да се несрећа и догоди, тако да овај закон практично треба да одговори на три питања – шта се десило, зашто се десило и да ли се може нешто учинити да се никада више таква несрећа не понови, за разлику од, као што сам већ рекла, судске кривице и оним чиме се бави судска истрага, а то је кривица и одговорност за несрећу која се догодила.

Као што смо већ чули, овим законом се формира јединствено тело за истраживање несрећа и предвиђено је да се то тело зове Центар за истраживање несрећа. Предвиђено је да ово тело буде независно у свом раду. Правни следбеник је Центра за истраживање удеса и озбиљних незгода Републике Србије. Као што сам већ рекла, ово тело се раније бавило истраживањем несрећа само у ваздушном саобраћају.

Овај модел је примењен из разлога што је пример добре праксе у Европској унији и свакако представља и препоруку Европске комисије. Ако се питамо на кога ће овај закон директно утицати, пре свега могу да кажем да ће утицати управо на субјекте ваздушног, водног и железничког саобраћаја, али свакако ће индиректно утицати на све оне који користе: на путнике, шпедитере, транспортере и све друге.

Чули смо да су за спровођење овог закона потребна материјална средства која треба да се планирају неким наредним буџетима. То су средства од оквирно 38 милиона динара. Ја лично не бих читала црну статистику бројних незгода, јер нажалост до сада нисмо имали тело које се бавило оваквим случајевима, али свакако, као што је мој колега Мирко Чикириз рекао, улагање у овакву врсту превентиве свакако ће вишеструко донети користи.

Оно што засад имамо као званичан податак, а то је податак за 2012. годину у Републици Србији, који се односи само на железнички саобраћај, имамо као последицу железничких несрећа да је живот изгубило 35 лица, а да је повређено 61 лице. Говорим о подацима који постоје за 2012. годину, што је у буџету направило „трошак“ од 75 милиона евра. Тако да она цифра коју сам навела, оквирно 38 милиона динара, свакако је драстично мања од цифре коју сам поменула, која се односи на само један вид саобраћаја и за само 2012. годину.

Међутим, свакако је гледано да се трошкови, као што сам већ навела у ком износу, максимално смање и управо на начин што постоји једно тело тиме су и трошкови смањени.

Такође, оно што је интересантно да се помене јесте да смо први у Европи, поред Холандије, Француске и Немачке, увели истрагу у безбедности водног саобраћаја, односно унутрашњој пловидби.

Оно што је битно рећи јесте да је овај закон такође један од закона који иде у корак ка усклађивању прописа са нашим законодавством, са прописима Европске уније, те да ступањем на снагу овог закона престају да важе одредбе закона које сам навела на почетку, а који се тичу уређења истраге која дефинише сам овај закон.

Такође, закон предвиђа да надлежно министарство у року од 12 месеци донесе подзаконска акта, а да Влада усвоји те подзаконске акте најкасније у року од 24 месеца.

Што се тиче почетка рада самог центра, Законом је предвиђено да он почне са радом 1. јануара 2016. године. Такође, јако је битно да се истакне да је и овај закон као и многи законски предлози који су дошли из Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, прошао веома широку јавну расправу, да је пре тога формирана радна група од свих оних који су заинтересовани, који ће користити овај закон, те да је сам нацрт закона дуго био на сајту Министарства, затим регионалних привредних комора као и на сајтовима разних локалних самоуправа.

Рекла сам да је закон прошао веома широку јавну расправу; ево, навешћу градове у којима се јавна расправа по овом закону одвила, то су: Велико Градиште, Зрењанин, Нови Сад, Краљево, Ниш и Београд.

Што се тиче другог предлога закона у оквиру ове обједињене расправе, то је Предлог закона о изменама Закона о облигационим основама својинско-правних односа у ваздушном саобраћају. Свакако да Српска напредна странка жели да настави свој европски пут којим је кренула и ове измене које се данас налазе пред нама су свакако у корак са тим.

Значи, овај предлог доносимо да би се наше законодавство ускладило са законодавством Европске уније. Као што можемо да видимо, Предлог закона о изменама и допунама Закона има 11 чланова, док основни текст има 180 чланова, а свакако се овим одредбама снажније штите права путника и поједностављује процедура.

И трећи предлог закона у овој данашњој обједињеној расправи јесте Споразум о ваздушном саобраћају између Владе Републике Србије и Сједињених Америчких Држава. Овај споразум који је данас пред нама само иде у прилог дискусији коју смо имали пре пар месеци овде у парламенту, када сам говорила о томе да је национална авио-компанија за само годину и по дана од свог формирања постала лидер у региону у области ваздушног саобраћаја.

Као прилог томе, морам да поновим да је Ер Србија за само годину и по дана од свог формирања увећала укупан обим ваздушног саобраћаја за 40%, да је број путника повећала за годину дана 68%, за само годину дана превезено је 2,8 милиона путника, остварен је профит од 2,7 милиона евра, повећан је број директних летова са 27 на 40. Затим, повећана је флота, тренутно имамо 23 авиона (то се у претходних десет година није догодило) и, наравно, Ер Србија је због обима пословања запослила 400 нових радника.

Ово не говорим само ја, ово је рекла и Европска комисија у својим извештајима и рекла је да је Србија предњачила у ваздушном саобраћају у односу на све друге сегменте друштва и делатности. Такође, у прилог овоме говори и то да је Федерална ваздухопловна администрација САД доделила категорију један ваздушном саобраћају Србије, односно Ер Србији, и управо на основу тога данас и имамо на верификовању овај споразум.

Иначе, директан саобраћај са Америком се не одвија још од 1992. године. Као што смо већ чули, предвиђени су први летови за Њујорк, и то до краја ове године или у првом кварталу наредне године.

Без сумње је да ће сви ови законски предлози који су данас пред нама бити од велике користи и од велике помоћи за грађане Србије. Зато вас позивам да у дану за гласање дате пуну подршку свим овим предлозима закона. Хвала.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем, госпођо Ракић.

Да ли још неко од овлашћених представника жели реч? (Не.) Прелазимо на редослед народних посланика према пријавама за реч. Реч им народни посланик др Благоје Брадић. Изволите.

БЛАГОЈЕ БРАДИЋ: Захваљујем, господине председавајући. Уважена госпођо министарко, поштоване колегинице и колеге, уважени грађани, данас разговарамо у обједињеној расправи о три закона. Један је Предлог закона о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају, други је Предлог закона о изменама Закона о облигационим и основама својинско-правних односа у ваздушном саобраћају и трећи је Предлог закона о потврђивању Споразума о ваздушном саобраћају између Владе Републике Србије и Владе САД.

Ова прва два закона су у ствари усклађивање наше законске регулативе са међународном регулативом и ту, сем неких детаља које смо уочили и мислимо да треба другачије да изгледају, о томе ћемо причати у дану за гласање, нема неких озбиљнијих замерки.

Код Закона о истраживању несрећа у саобраћају, зарад грађана, раније је истраживање ваздухопловних несрећа било у надлежности Директората, али то није било у складу са међународном регулативом, која је инсистирала на томе да овај посао пређе на независне и самосталне органе изван Директората и саме Владе. То је постигнуто кроз установу главног истражитеља и овај закон регулише ову тематику.

Оно што мени мало боде очи је потребна стручна спрема и квалификација самог главног истражитеља и његових помоћника. Наиме, за њих је предвиђено радно искуство од девет година, уз три године искуства на пословима истраживања удеса, па некако не могу да се отмем утиску да је закон писан имајући у виду конкретну особу, јер паралелу имамо да у Закону о ваздушном саобраћају за директора и заменика директора Директората предвиђа се радно искуство од десет година, па је мало специфично где баш нађосте девет година. Што није осам, рецимо, што није шест, што није дванаест или десет, него девет, али о том потом; видећемо кад будете извршили ту кадровску листу колико је година имао радног искуства дотични господин или госпођа.

И, као што је рекао колега Сенић, ми смо поднели 21 амандман на овај предлог закона, па се надам да ћемо у дану за гласање успети да вас убедимо да наше амандмане прихватите како би Предлог закона био још квалитетнији.

Када говоримо о Закону о облигационим и основама својинско-правних односа у ваздушном саобраћају, и тај закон је усаглашавање са међународном регулативом, тако да ту не може ништа да се драстично мења.

Оно што мислим да би требало ви као предлагач да размислите још једанпут, то је чињеница да путници који су оштећени... Колеге су доста тога рекле шта је бенефит овог закона – да се смањује могућност малтретирања, лошег односа према путницима, необјашњиво кашњење, губитак везе, конекција, преседања, али оно што ја мислим да би требало ви као предлагач закона да размислите још једанпут, то су рокови које сте дали код путника који имају неку замерку и који се на нешто жале.

По овоме што сте ви дали у Предлогу закона они морају прво да се обрате компанији која им је повредила то право, а та компанија, по мени, има превелик рок од чак 60 дана да одговори на примедбе. Након тога они могу да се жале Директорату у следећих 30 дана. То значи да путник чека свих 90 дана.

Знам да ће бити образложење да то има у међународном нормативу, али ви такође добро знате, пошто често путујете и то је ваш опис посла, да озбиљне компаније то решавају у две-три недеље и да су ти рокови јако кратки и мислим да је сасвим довољно да овај рок од 60 дана буде сведен на 30 дана, да је то обавеза, где је озбиљна авио-компанија, а ми имамо озбиљну авио-компанију на нашој територији. Друге авио-компаније које долазе на Сурчин, тј. на „Николу Теслу“ су исто озбиљне авио-компаније и требало би да законска регулатива иде у сусрет оштећеном путнику, а не капацитетима и вољи авио-компаније.

Мислим да би требало тај рок да сведемо на разумну меру, тј. да рок за жалбу авио-компанији буде до 30 дана, како би могло да се одговори, а Директорату, аналогно томе, требало би исто да се иде на скраћење рока. Суштина тог члана је, мислим да ту делимо заједнички став, да максимално заштитимо путника и да му омогућимо да може благовремено, а не за 90 дана, то је три месеца, тек да добије одговор, па, ако није задовољан, да иде у даљу процедуру коју му дозвољава закон.

На крају моје дискусије бих се осврнуо на Споразум између Владе Републике Србије и Владе САД. Мислим да је то добро. Мислим да је изузетно добро да смо ми добили категорију један, и отварање наше државе и успостављање интерконтиненталних летова је, нормално, на дику и понос сваког од грађана Србије.

Оно што бих ја замолио да ми прокоментаришете, нисмо сви правници, не разумемо се у тумачење тих споразума и уговора међународних, а верујем да интересује грађане Србије, јесте – да ли се овај споразум односи на територију Косова и Метохије, јер знамо да тамо има ваздухопловних субјеката и компанија која тамо послује, па да ли се ово што смо ми потписали и што улазимо у тај однос са САД односи аутоматски и на Косово и Метохију. Захваљујем вам се.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем.

Реч има потпредседник Владе др Зорана Михајловић.

ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Дакле, што се тиче самог споразума и последњег питања, постоји јасна Резолуција 1244 и контрола од стране НАТО-а. Тренутно се мађарска агенција за контролу летења тиме бави. Без обзира на то, дакле, као што сам рекла, велика предност за Србију је да има могућност директног лета за Америку.

Посебно бих се вратила, идем сад овако отпозади, прво везано за закон о облигацијама и својинско-правним односима. Када помињете тих 60 дана, сами сте рекли, то јесу међународне регулативе. То не значи, наравно, да авио-превозници не могу раније да одговоре путнику, јер суштина овог закона и јесте да заштитимо права путника. Дакле, од тога којом брзином ће одговорити зависи, између осталог, и њихов статус у будућем раду, и тако се и види озбиљност авио-превозника.

На крају крајева, код чек-ина постоји обавеза да се сваки путник упозна са својим правима; дакле, јасно је написан протокол који мора да стоји. Тако да, оно што је прихваћено, прихваћено је из европских правила, што не значи да не може да се унапреди, али ја мислим да то сада стоји самим авио-превозницима у задатку.

Даље, везано за нацрт закона о несрећама, када сте помињали девет година за помоћника итд. Закон о државним службеницима, рецимо, за помоћника министра или директора посебних организација управо препоручује девет година.

Када сте помињали 10 година за директора Директората, директор Директората се бира у складу са Законом о раду због специфичности посла. Зато је одређено десет година. У самом нацрту закона о истраживању несрећа детаљније пише, да сад не бих читала цео члан, али детаљније пише – девет година за помоћнике, од чега три године морају да буду на пословима безбедности, у области било водног, железничког или ваздушног саобраћаја. Ја мислим да и девет и десет година у односу на тему која јесте тема овог нацрта закона може само да донесе добро. Хвала.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем.

Реч има народни посланик Зоран Живковић. Изволите.

ЗОРАН ЖИВКОВИЋ: Мислим да грађани и грађанке Србије прво морају да знају да је текст овог закона, закона о истраживању несрећа дошао у овај дом у недељу, субота на недељу или тако нешто. Значи, имали смо само дан или два, и то никако не може да изазове осмех, дан или два да се упознамо са једном важном темом, са системским законом, не изменама, него новим законом од 50 чланова, 120 страница текста стручне материје. Мислим да је то наставак омаловажавања парламента од стране Владе Србије. То није ништа ново, али то не значи да је добро и да треба да се навикнемо на то.

Гласаћемо колега Павићевић и ја за овај закон о облигационим и основама правно-својинских односа, гласаћемо, наравно, за споразум са САД о ваздушном саобраћају и нећемо гласати за овај закон који се бави истраживањем несрећа, из два разлога. Први, зато што је методологија и процедура како је он дошао на дневни ред апсолутно неприхватљива. То сам већ рекао – два дана без било какве озбиљне расправе. Слажем се да ово није тема за јавну расправу, али сигурно је требало да се има више времена да се посланици упознају са овом темом.

Други разлог је што је закон лош и зато што је написан на брзину. Он мора да буде поправљен, пре свега због тога што је тема јако важна. Додатни аргумент за то је то што смо ми имали скоро једну несрећу, хеликоптерску, са седморо мртвих. Скоро, пре 150 дана. И дан-данас не знамо шта се тамо десило. А та несрећа је последица апсолутне бахатости, немара и људи из Владе, и људи којима је посао био да се брину о безбедности тог лета.

Споразум са САД је, наравно, добар. Нема разлога за поништавање историје, пошто је то непоништиво. Историја не може да се обрише. Постоје покушаји, али су неуспешни на дужи рок.

Летови из Београда директно за Њујорк били су од августа 2003. године до јула 2004. године. Укинути су када је промењен директор Јата и неки генијалци који су дошли на то место су укинули лет зато што је био неисплатив. Замислите да лет из Београда за Њујорк може да буде неисплатив. Није летео Јат, Јат је био учесник у том саобраћају, али је то била могућност грађанима Србије да из Београда лете директно, без било каквих компликација и преседања, за Њујорк. Наравно да је добро ако се то врати и нема разлога да поништавамо нешто што се већ десило.

Овај споразум, наравно, сам по себи не гарантује нове летове, али је добар пут ка томе и ја се надам да ће то бити остварено и ту нема никакве сумње.

Што се тиче закона о истрагама, рецимо члан 4. каже, то су већ колеге говориле, да председник Владе предлаже главног инспектора. Мислим да је то потпуно бесмислено. То је непотребно оптерећење председнику Владе, било ком председнику Владе. Који председник Владе има праг површног познавања, а камоли стручности да предложи некога за ту функцију? Ми смо дали амандман који помиње конкурс по највишим међународним стандардима и, госпођо министарка, то што не пише конкурс, то не значи да то значи да ће бити конкурса. Много не пише, не пише ни сладолед са малином, па то не значи да ће бити сладолед са малином у овом закону. Према томе, то мора да се поправи.

Друго, имамо рецимо у члану, не сећам се ком, двадесет и неком, да главни истражитељ има право да не прихвати извештај истражне комисије. По чему то? По ком основу? Па чему онда комисија? Па чему онда ти протоколи и подзаконски акти? Ви нам нудите закон где главни инспектор може да одбије извештај без образложења зашто. То је, рећи ћу вам после, наћи ћу који је то члан, пошто имам још пар секунди само, да кажем још само нешто, тј. да цитирам један извештај, ако ми дозволите још 10 секунди само.

Дешава се 13. марта ове године, у један и осамнаест, два сата после несреће. Човек из Директората позива мајора, који је шеф војне службе за трагање и спасавање, трећи пут га зове и, каже, успева да га пробуди, а тај се јавља, мајор, и каже да нема појма са инцидентом. То је инцидент са хеликоптером, а ово вам је извештај директору Директората од 14. марта ове године. Хвала.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем се, господине Живковићу, 40 секунди је прошло.

Повреда Пословника, народни посланик Владимир Ђукановић.

ВЛАДИМИР ЂУКАНОВИЋ: Члан 107, достојанство парламента, зато што не може овако да се обмањује јавност, а то је, наравно, вређање и парламента и јавности која ово гледа.

Под један, прво се причају свакакве ствари везане за хеликоптерску несрећу. О томе ћемо, наравно, можда и током расправе нешто да кажемо, али друга ствар која је језива, а где је лаж, везана је за авионску линију Београд–Њујорк. Она није ни постојала, него је из Ташкента, одакле је ишао авион, а ми смо били само успутна станица. Нико, значи, ништа није укидао, када није ни постојало.

Према томе, када неко жели да о нечему прича, нема право да овако обмањује јавност, јер је ово јако ружно и ја бих молио да убудуће опоменете оваквог посланика који износи овакве неистине. Хвала вам.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем се, господине Ђукановићу. Прихватам, моја је грешка. Да ли желите да се Скупштина изјасни у дану за гласање? (Не.) Хвала.

(Зоран Живковић: Повреда Пословника.)

Господине Живковићу, врло је јасно да по Пословнику немам могућности на повреду Пословника да…

(Зоран Живковић: Како немам? Апсолутно имам право. Била је увреда. Имамо право. То што нема везе, министарка је рекла у уводном излагању…)

Господине Живковићу, ја вас молим. Ево, покушавам да будем толерантан, да не користим Пословник. Ви сада ово што радите, јасно вам је да кршите Пословник, јер не можете да говорите пре него што вам председавајући да реч. Не знам како према вама да поступим, а да схватите да морате да поштујете Пословник.

Значи, немате могућност у овом случају да искористите повреду Пословника да бисте ви реплицирали господину Ђукановићу, морате то у неком другом тренутку да урадите. Захваљујем се.

Реч има потпредседник Владе др Зорана Михајловић.

ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Захваљујем. Да прво разјаснимо питање летова за САД. Када говоримо о 2003, односно 2004. години, када је то престало, ми говоримо, пре свега, о једном комерцијалном уговору који је постојао између две компаније, компаније Јат ервејз и Узбекистан ервејз. Ми не говоримо о споразуму између две државе, а то су САД и, у овом конкретном случају данас, Србија. И то је огромна разлика.

Дакле, говоримо, такође, о 2003. години, када није постојао такав споразум, а није постојао јер је Србија већ 2001. године изгубила категорију 1 и није могла да лети за САД директно.

Такође, говоримо о тзв. споразуму код-шер. И сами сте климнули главом када сам о томе причала. То значи да се Јат ервејз договорио са Узбекистан ервејзом да унајми 95 седишта од 204 седишта и да на тај начин користи практично другу компанију како би се летело за Њујорк. Значи, то су потпуно, морате да признате, две различите ствари. Овде говоримо о споразуму између две државе, који је после толико година поново потписан и надам се да ће бити и у овој скупштини прихваћен.

Друга ствар коју сте рекли везано за законе, пре свега за Нацрт закона о истраживању несрећа, да кажем да би јавност знала, од 25. новембра прошле године до пре седам дана закон је био оглашен и био је у јавној расправи. Готово да не постоји град у Србији у којем није обављена јавна расправа везано за Нацрт закона о истраживању несрећа. Не само то, разговарало се са свим организацијама, невладиним сектором итд., и све што је могло да се у овај закон угради а да он буде што квалитетнији, ми смо то и направили.

Иначе, тај закон, ви сте рекли 120 и нешто страна, али сам закон који је дошао пред посланике има 29 страна. И ако је омаловажавање парламента то што ћемо овим законом да, надам се, смањимо број несрећа, да смањимо број погинулих, инцидената, односно пре свега незгода и удеса, онда је вероватно тако како ви кажете.

Такође, рекли сте да је закон прављен на брзину. Закон није прављен на брзину. Он се ради већ више од годину дана, што, наравно, потврђују и ове јавне расправе које сам поменула. Хвала лепо.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем, госпођо Михајловић.

(Зоран Живковић: Реплика.)

Господине Живковићу, и поред најбоље намере и жеље да вам дам реплику, пажљиво сам слушао излагање госпође Михајловић. Она је само дала објашњење које је у обавези као представник Владе да да на дискусију која је била. Ни у једном тренутку није у било каквом негативном контексту вас поменула да бих ја имао могућности да вам дам реплику. Захваљујем.

Реч има народни посланик Маријан Ристичевић.

МАРИЈАН РИСТИЧЕВИЋ: Захваљујем. Даме и господо народни посланици, што се тиче предложених закона, наравно да ћу их подржати.

Споразум са САД је за мене битан из разлога што спајамо дијаспору са матицом. Посебно ми је драго због оних у Чикагу. Значи, директни летови који буду према САД ће нам допринети можда чак и да побољшамо наше економско и социјално стање, тим пре што дијаспора, а при томе САД, односно наша дијаспора тамо, која се разликује од ове европске, зато што се у Европу иде на привремени рад, а у Канаду и САД се иде да се и ради и живи, мислим да ће овај споразум допринети да се они понашају на начин на који се понаша наша дијаспора у Европи и да ће убудуће и они само привремено радити у Северној Америци, а да ће користити овај ваздушни саобраћај не само ради девизних дознака, као што је то досада био случај, јер смо од дијаспоре отприлике између четири и пет милијарди долара добијали годишње и велики део тога отпадао је на Северну Америку.

Надам се да ће, сем тих донација, односно трансфера који иду у нашу земљу, убудуће бити инвестиција и да ће међу тим страним инвеститорима бити шансе и да ће наша дијаспора, односно наши људи који су остварили себе и у привредном и у економском погледу у САД и Канади улагати у ову земљу и да на такав начин добијемо можда боље инвеститоре него што су то сада страни инвеститори којима је примамљиво само то што ми имамо јефтину радну снагу и што смо прилагодили Закон о раду у корист капитала да би те инвестиције уопште пристигле у ову државу и ову земљу.

Мислим да ће тај ваздушни саобраћај, који буде оживео на начин који сам већ рекао, умногоме допринети да и наши људи из дијаспоре стекну шансу и привилегију да инвестирају у ову земљу и на такав начин допринесу бржем развоју и изласку из економске кризе, јер уколико ова држава не развије своју економију, у таквом случају ми не можемо да издржимо емитована социјална права. У таквој ситуацији не можемо ни да развијемо наш ваздушни, водни, железнички и путни саобраћај на начин на који бисмо ми то желели.

Једноставно, економија не може да носи такву врсту развоја инфраструктуре, јер у таквим ситуацијама нећемо имати путнике и робу домаћег порекла да превозимо, односно да не превозимо кроз нашу земљу само страну робу, већ да увозимо сировине, а да извозимо готов производ, што сада није случај зато што обично влада филозофија, још увек, коју смо наследили 2000–2012. године, да је боље робу увести него произвести.

Последица свега тога, те филозофије која је дуго владала у нашој земљи и која се тешко окреће у позитивном смеру, јесте да нам је растао само јавни дуг и дуг фирми које су пословале са иностранством, а да се није развијала домаћа економија па смо дошли у позицију да водним саобраћајем, који је, морам рећи, због дотрајалости наших бродова и баржи, постао веома ризичан, извозимо гомиле...

Пошто сам ја пољопривредник као и мој претходни колега..., извозимо гомилу сировина, односно 3,5 милиона тона кукуруза ћемо извести за последњих годину дана, извозимо стотине хиљада производа од соје, извозимо сточно брашно, извозимо то за исхрану туђе стоке, а у контри увозимо месо треће категорије, неко то зове липсотина а неко то зове јестиви отпад, увозимо при томе и гомиле смрзнутог меса којем је у тим земљама већ истекао рок трајања.

То увозимо разноразном врстом саобраћаја, а да при томе извозимо гомилу сировина за исхрану те стоке и онда увозом таквог јестивог отпада и таквог меса сабијамо свој сточни фонд, дакле оно што ми треба да произведемо и сировине које треба да употребимо за развој сопствене индустрије, тиме и унутрашњег саобраћаја, наравно, и спољног саобраћаја приликом извоза. Ми своје сировине користимо да би неко други запослио своје фармере сточаре, да би неко други запослио кланичаре, а при томе наши фармерски услови за тов стоке раде са 30-40% капацитета, а са толико нам ради и кланична индустрија.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Господине Ристичевићу, молио бих вас само да ову вашу дискусију повежете са овим законима који су на дневном реду.

МАРИЈАН РИСТИЧЕВИЋ: Господине Бечићу, ја сам и те како у теми. Управо сам се вратио; дакле, ово је био увод.

При томе, ми треба свој унутрашњи и спољни саобраћај, сву врсту саобраћаја да користимо у своје сврхе. Зато је могућност за саобраћајне незгоде далеко већа када се запуштеним баржама, када се запуштеним бродовима бавимо увозом стране робе сумњивог квалитета (дакле, овог пута сам говорио о месу), а бавимо се превозом својих сировина које се користе за дизање туђе економије, а онда та друга економија уложи новац не само у истраживање саобраћајних несрећа, већ и утроши новац за набављање модернијих средстава превоза, било да су то авиони, било да су ваздухоплови, било да су то барже, односно бродови за утовар робе.

Приликом транспорта велики ризик је и до лука. Дакле, највећа опасност за саобраћајну несрећу је приликом испловљавања и упловљавања бродова или баржи у луке и пристаништа, а најмањи ризик је приликом пловидбе. Дакле, наше луке и пристаништа су у поприлично запуштеном стању. Неке су продате да би се највероватније изграђивали шопинг-молови, и при томе се слабије сервисирала инфраструктура по питању лука и пристаништа.

Навешћу један пример. То су Сремски Карловци, где постоји пристаниште за нафту, где постоји пристаниште за истовар минералног ђубрива и за извоз пшенице и кукуруза, који не може да функционише јер од 2000. до 2012. године није регулисан на прави начин пристан бродова, пристан баржи, који треба да се баве превозом робе, односно увозом сировина и извозом готових производа. При томе, оба пристаништа немају одговарајуће дозволе и мислим да Министарство у наредном периоду, без обзира на пролаз брзе пруге у близини, мора да нађе начина да се то регулише, јер је ризик од таквих неуређених пристаништа и лука веома велики по водни саобраћај.

При томе ћу рећи да сам недавно и сам био тамо и да су, рецимо, Мађари хтели да купују наше блокове и циглу, али да се, рецимо, неколико стотина метара пруге у близини, која води до тих пристаништа, не одржава, која води из циглане у Сремским Карловцима до таквих пристаништа, и Мађари су од такве трговине одустали, али су имали велике разлоге да приликом повратка својих бродова из Констанце користе то пристаниште, да користе тај део пруге индустријског колосека који нико не уређује, да би у повратку куповали наш грађевински материјал, а тиме допринели да фабрике нашег грађевинског материјала раде.

Господине председавајући, уз вашу дозволу сам, ето, рекао због чега је све битно да не разговарамо само о саобраћајним незгодама. Њихов проценат зависи и од тога колика ће се количина саобраћаја одвијати у нашој земљи, колика ће бити производња у овој земљи, колики ће бити превоз путника до радних места и колики ће бити превоз робе коју производимо у овој нашој земљи, колики ће бити увоз сировина, колики ће бити извоз сировина, а колики ће бити увоз готове робе и извоз готове робе. Ми смо у наслеђеној запуштеној и напуштеној земљи затекли такво стање да је све обрнуто, да је извоз готових производа мањи од увоза сировина, а да је увоз готових роба већи од увоза сировина. То је живи доказ да наша привреда не функционише, она коју смо затекли 2012. године.

На излагање претходног колеге немам коментар. Морам вам рећи само то да се, што се тиче војних несрећа, почетком 2015. године у Шпанији, мислим да је била грчка летелица НАТО-а, Ф-16, срушила и да је при томе погинуло десеторо људи а 13 је теже повређено, и није се водила толика кампања колико се водила поводом једне ваздушне несреће која се, на несрећу, десила у нашој земљи. Такође, морам да кажем да је од 2006. до 2012. године било шест незгода са смртним последицама војних летелица на територији ове земље, али нико из странке бившег режима није нашао за сходно да о томе разговара.

Да закључим спрам тих дискусија да је она Нушићева пословица да знање има границе а незнање нема на говору мог претходног колеге посланика очигледно тачна. Хвала.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем, господине Ристичевићу.

Реч има др Владимир Павићевић. Изволите.

ВЛАДИМИР ПАВИЋЕВИЋ: Даме и господо народни посланици, поштовани потпредседниче Народне скупштине и председавајући и данашњој седници господине Бечићу, поштована госпођо Михајловић и поштоване гошће и поштовани гости из Министарства, господин Зоран Живковић је већ у свом говору, госпођо Михајловић, најавио да ћемо ми, посланици Нове странке, гласати за овај предлог закона о потврђивању Споразума о ваздушном саобраћају између Владе Републике Србије и Владе САД.

Али је неопходно и мени, поштована господо и поштована госпођо Михајловић, једну посебну напомену да вам саопштим овим поводом. Дакле, и ви сте и председник Владе најављивали овај предлог закона и малтене истицали једну информацију која је, по мом суду, такође проблематична, госпођо Михајловић.

Овај предлог закона сте најављивали као предлог закона којим ће коначно, после не знам колико година, малтене деценија, грађани наше републике имати прилику да директно лете за САД ваздухопловима. Ја онда морам овде да додам једну ствар, ради прецизности, ради истине. Господин Вучић ће бити први након господина Живковића који ће својим делањем заиста обезбедити да наши грађани директним летовима путују у САД. То, госпођо Михајловић, значи да није господин Вучић први, него први након господина Живковића.

Ја онда овде закључујем следеће. Добро је да председник Владе, макар у неким деловима своје политике, госпођо Михајловић, следи оно што је политика господина Зорана Живковића. Али када гласамо овде, поштована господо, и господа посланици из СНС треба то да знају и да тај аргумент користе овде када у дану за гласање буду гласали за то, да господин Вучић овим поводом следи изузетан пример господина Зорана Живковића, који је својим делањем допринео да 2003. године постоји директни лет између Београда, поштована господо, и Њујорка.

То мора овде да се зна и, наравно, штета је што и господин Вучић и госпођа Михајловић и други министри у много више области, у много више примера не следе пример народног посланика и некада председника Владе Републике Србије, господина Зорана Живковића. То је једна ствар, госпођо Михајловић.

Друга ствар, морам да вам кажем још једно, овде имамо на дневном реду потпуно нови предлог закона о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају. Морам да вам кажем, господин Живковић је ту у праву када вам каже да није примерено да потпуно нови предлог закона, дакле не ради се овде о изменама, о допунама, о ревизији нечега што већ постоји, госпођо Михајловић, него се ради о новом тексту.

Није примерено да нови текст дође у Скупштину 18. јула, да малтене изненади овде, сигуран сам, и велики број народних посланика СНС-а, ево и господу Ђукановића и Гирића, па и осталу господу посланике СНС-а и да само три дана након тога, госпођо Михајловић, имамо већ начелну расправу о потпуно новом предлогу закона.

Ја мислим да је у реду да ви у име Владе, када долазите у таквим околностима у Скупштину, у првој реченици кажете – није било примерено, али можда постоји неки разлог, који је можда и државни разлог, због чега је неопходно да данас расправљамо о томе. Било је неопходно то да кажете, а не, госпођо Михајловић, да улазите у расправу са господином Живковићем око нечега око чега је он у праву, и то очигледно.

Трећа ствар, госпођо Михајловић. У фебруару сам ја вама овде поклонио једну књигу, не знам да ли се ви сећате. Госпођо Михајловић, наслов те књиге је „Дивље друштво, како смо стигли довде“. Молим вас, госпођо Михајловић, да ми кажете да ли сте за ових пет месеци успели да прочитате ту књигу и шта мислите о садржини књиге? Наравно, на ово питање ме је подстакао онај део наше расправе који је изузет из наслова првог предлога закона, а то је друмски саобраћај.

Јер, ми имамо једну актуелну тему, госпођо Михајловић, где се затрпава једна ранохришћанска базилика на једном делу пута, где Српско археолошко друштво протестује против тога, госпођо Михајловић, где се ви оглушујете о нешто што је огромна културна вредност у нашој републици. Ја вас молим због тога да ми одговорите и на то питање – да ли је неопходно то да се ради, да ли има времена да се промени приступ и око тога? Хвала вам.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем се, господине Павићевићу.

Видим да се још нисте вратили у форму, пошто вам се љути господин Марковић, поменули сте само господина Гирића и господина Ђукановића, а њега нисте поменули, тако да бих молио следећи пут да то исправите.

Реч има потпредседник Владе, проф. др Зорана Михајловић.

ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Поштовани и уважени посланиче, када говоримо о базилици, посао је завршен, она је конзервирана. Постоји велика разлика између конзервирати и затрпати. Дакле, није затрпана него је конзервирана, и тај посао је завршен после три године покушаја да се настави изградња ауто-пута и по свим стандардима који су потребни, по свим извештајима релевантних институција. Пошто функционишу институције, базилика је конзервирана и посао на изградњи ауто-пута се наставља.

Када помињете Споразум са САД, у праву сте у једној ствари, а то је да је Вучић први, али не после Живковића него после Тита, који је успео да преговара и испреговара Споразум о ваздушном саобраћају између Србије и САД после 1973. и 1977. године, када је тај споразум потписиван, а 2003. и 2004. година, да поново поновим, пошто се очито не зна разлика шта је комерцијални уговор између две компаније, а шта је споразум између две државе.

Велика је разлика и не може се поредити комерцијални уговор који је постојао између Јат ервејза и Узбекистан ервејза 2003. године, када смо само изнајмили одређених 95 седишта да би се летело ка САД. Овај споразум је један важан, пре свега политички, као и привредни и економски споразум између две државе. Дакле, Вучић после Тита, а не после народног посланика којег сте поменули.

Даље, помињали сте књигу коју сте поклонили. Хвала, прочитала сам и слажем се са вама, а то је управо разлог због чега ова влада вредно ради годину дана како не бисмо имали дивље друштво и све оно што нам је остављено од 2000. па до 2012. године. Хвала.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем, госпођо Михајловић.

Реч има народни посланик др Владимир Павићевић, реплика.

ВЛАДИМИР ПАВИЋЕВИЋ: Даме и господо народни посланици, поштовани потпредседниче Народне скупштине господине Бечићу, поштована и уважена госпођо Михајловић и поштоване и уважене гошће и гости из Министарства, три ствари сада желим да кажем у одговору министарки Михајловић.

Најпре, у извештају Српског археолошког друштва, а то је глас струке, госпођо Михајловић, стоји да је ранохришћанска базилика, која сведочи о почецима хришћанске цивилизације на Балкану, затрпана. Ја вас молим, госпођо Михајловић, да се још једном усмерите ка том питању. Јер, чини ми се, госпођо Михајловић, долазим до друге ствари, да ипак нисте пажљиво читали књигу коју сам вам поклонио. Будући да сам ја прочитао ту књигу, тврдим вам, да сте прочитали ту књигу, госпођо Михајловић, не би се могло десити да на овакав начин третирате и данас у нашој расправи и у свом делању у политици ту огромну вредност и културно добро које се налази на тој траси која је иначе повезивала источни и западни део Римског царства, госпођо Михајловић.

Трећа ствар, ви кажете – Вучић први после Тита. Ја вам кажем, госпођо Михајловић, када ви кажете грађанима наше републике – биће директни летови, то онда значи Вучић први после Живковића, јер 2003. године, госпођо Михајловић, иста је порука била – директни летови. То што је постојао комерцијални уговор не значи да лет није био директан, госпођо Михајловић. Молим вас само да прецизно саопштавате. Плус, госпођо Михајловић, овим споразумом не ствара се услов да одмах крену директни летови, него ћемо поново морати да приступимо неком комерцијалном уговору, поново неком комерцијалном аранжману на основу којег ће бити директни летови између Србије и САД. Хвала вам, поштована господо.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем, господине Павићевићу.

Реч има народни посланик Зоран Живковић, помињање имена и презимена, реплика. Изволите.

ЗОРАН ЖИВКОВИЋ: Два нивоа реплике. Прво, надам се да сам игром случаја поменут у контексту Тито, Вучић и ја, јер је то за мене лична увреда. Ја се надам да то није била намера.

Други део, и господин Павићевић је рекао, наравно да ћемо гласати за овај споразум и наравно да ценимо његов значај, али таквом споразуму није потребна лоша пропаганда, лош пи-ар који се заснива на неистинама и које ви сада понављате.

Да ли је 2003. године био овакав споразум? Није. Да ли се тада летело за Њујорк из Београда? Јесте. То значи да овај споразум није неопходан услов да се лети одавде за Њујорк. Летело се на ЈФК, а могло је да се лети и даље. У комерцијалном аранжману, наравно. Летови између две државе немају никакве везе са политиком, то је чиста комерцијала. И сад ће морати и амерички превозници и српски превозници да склапају неке комерцијалне уговоре, и то је добро. Ја се надам да ћемо што пре то да доживимо.

Мало људи има новца, наравно, да лети, али онај коме је то потребно, пословно или овако, или за људе који тамо живе, да посећују своје пријатеље и да долазе овде, све је то у реду, али нема потребе за тим несретним – историјски први пут, па први пут ово, па први пут оно.

Маса ствари се, наравно, дешава, чак и у овим данима, које личе на нешто добро и обећавају да ће нешто бити добро, али то не значи да је историја почела од пре три године, као што није почела ни 5. октобра, као што није почела ни на Осмој седници, као што није почела ни на Косовском боју. Имамо ми пуно тога пре.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Реч има народни посланик Маријан Ристичевић, повреда Пословника. Изволите.

МАРИЈАН РИСТИЧЕВИЋ: Даме и господо народни посланици, рекламирам члан 104. став 1. Пословника, који гласи – ако се народни посланик у свом излагању на седници Народне скупштине увредљиво изрази о народном посланику који није члан исте посланичке групе наводећи његово име и презиме или функцију, односно погрешном...

Ви сте, господине председавајући, господину Живковићу дали реч, а као разлог сте навели помињање његовог имена и презимена. Потпредседница Владе није навела његово име и презиме, већ је рекла само – посланик Живковић. Ово говорим у вези с тим што је председавајућа пре неки дан, а радило се о председници Народне скупштине Маји Гојковић, рекла да ја имам посебан третман, да је мени све дозвољено.

С тим у вези, око давања реплике, господине председавајући, да се зна да је у последњих шест месеци, до краја јуна ове године, Маријан Ристичевић имао укупно три реплике, да је мој колега пољопривредник имао 23, да је колега Веселиновић имао 30, да је колега мог колеге пољопривредника, колега Павићевић, имао 43. Дакле, њих тројица су укупно имали 96 реплика, наспрам моје три реплике.

Не желим да се поредим са председницима посланичких група, зато што они по својој функцији морају да заступају целу посланичку групу и странку, не тражим да се о овоме гласа, али чисто да се зна ко то има посебан третман у овој скупштини.

Нисам против тога да опозиција има мало више права него ми, али не желим да трпим квалификацију да ја имам неке посебне привилегије и третман у односу на друге, кад то напросто није тачно. Не тражим да се о овоме гласа. Захваљујем.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Реч има народни посланик Владимир Ђукановић, по дневном реду. Изволите.

ВЛАДИМИР ЂУКАНОВИЋ: Хвала, уважени председавајући. Знате, кад се неко бори да, евентуално, дође до цензуса, онда може неодговорно да прича шта хоће и да се понаша као отворени прозор. Надам се да знате шта ради отворени прозор.

Али, то је оно када неко не жели да разликује шта значи када имате међународни споразум са једном од највећих сила на свету и када имате комерцијални уговор са државом која има своју компанију која је летела за Њујорк. То је огромна разлика. Шта да се ради, ваљда ће неко то научити. У сваком случају, ово је добро из простог разлога што САД овакву врсту споразума не потписује баш са сваким. Прво морате стећи неко одређено поверење према тој земљи, и добро је да је то поверење између нас и тренутно највеће светске силе на свету у узлазној путањи. Надам се да ће се тако и наставити, а доказ је управо ово – споразум са САД о директним летовима из Београда, односно из Републике Србије ка Њујорку.

Што се тиче осталих закона, добро је да се шири надлежност овог центра који се формира за истраживање саобраћајних несрећа, да поред ваздушног иде и на железнички и на бродски саобраћај, с тим што ту, морам да признам, читајући сам закон, имам прилично неких недоумица.

Надам се, наравно, да ће оне, ето, у расправи да се некако разјасне, зато што се то, чини ми се, и то је оно што генерално не волим када се закони пишу, да се нешто оставља да се решава подзаконским актима, неретко овде у пракси претварало у то да се никада не реши и онда се остави рупа у закону и онда се то често злоупотребљава.

То је, иначе, била одлика претходне владе, која је највише волела да тако остави неку област недоречену, па каже – решиће се нешто подзаконским актом. Намерно се то остави, зато што се онда у том међупростору стварају разноразне малверзације. Верујем, наравно, да то сигурно није жеља ове владе.

Чини ми се да су саме одредбе о том центру уопштене и могу се на разне начине протумачити. Потребно је мало прецизирања, из много разлога, јер заиста, неко је овде поставио дилему око преклапања надлежности. Лепо је овде написано, и лепо сте ви образложили да се они не баве кривичним истрагама, нити прекршајним, нити било чим. Кад се каже баве се истрагама везаним за узрок саобраћајне несреће, да ли пловидбене, да ли авионске, знате, то исто може да занима и неку другу службу, а питање је да ли је сада баш добро да се у одређеним ситуацијама то преклапа.

Добро је што се овде по питању, рецимо, неких несрећа везаних за војску, стварају те неке мешовите комисије, али се опет поставља питање да ли је то са аспекта националне безбедности добро да, на пример, ВБА даје некој другој агенцији да ради одређени посао који можда представља државну тајну. Можда је, рецимо, дошло до несреће, нешто смо превозили у склопу војног транспорта, на пример путем железнице, што је можда и државна тајна и не мора баш да се зна. Дође до несреће и онда имамо ту неку врсту преклапања надлежности тих неких мешовитих комисија. Може то да створи проблем, можда би требало о томе размислити, али генерално, свакако да ово подржавам, зато што је добро да се овако нешто уреди, само бих волео да у тој некој наредној расправи покушамо да само мало прецизирамо какав ће бити посао.

Оно што ме посебно занима везано за тај центар, то је одабир кадрова. Овде се каже да неко мора да има девет година искуства у одређеној области, да ли је авио-саобраћај, да ли је бродски, да ли је железнички, али сада се поставља питање каквих девет година рада, на чему, у тој области саобраћаја. Ипак се неко бави истрагама и он мора да има нека елементарна знања везана и за сам тај кривични аспект, па ме искрено интересује како се врши одабир тих кадрова. Мислим да је то важно да грађани чују.

Што се тиче оних осталих ствари, морам да похвалим у много чему ове законе. Прво, зато што се усклађујемо и идемо ка неким токовима који су просто цивилизацијски; на крају крајева, усаглашавамо се са оним што ЕУ од нас захтева. Верујем да читава влада ради на томе на један веома добар начин, али морам овде да нагласим, пошто је стално неко напомињао и желим просто то да кажем, нешто везано за ову не дај боже хеликоптерску несрећу коју неко овако злоупотребљава. Заиста злоупотребљава на један ружан начин како би бацио љагу на Владу Републике Србије, можда чак и на самог министра одбране.

Знате, имате колико год хоћете сличних несрећа, не дај боже, у свету, у Француској, у САД, где год хоћете. Знате, тамо се то констатује да се догодило и пусти се да надлежни државни органи раде свој посао. Некада са аспекта националне безбедности, на пример у САД, не можете чак ни да поставите питање тако, јавно, шта се ту догодило. Можда неко има војну тајну, можда нешто мора да се од јавности стави по страни из одређених разлога. Овде код нас се води једна невероватна харанга, буквално хајка, а опет, са друге стране, да се не дај боже догодило нешто ружно том детету, да је преминуло, односно које је такође страдало, које је било болесно у Новом Пазару, онда би се водила друга врста кампање на Владу – а што нисте послали хеликоптер да спасете то дете?

Та врста лицемерја која овде влада је нешто што је јако ружно. Надам се да ће се уз помоћ оваквог једног закона и тако нешто на крају крајева регулисати, да ћемо тачно знати ко у одређеним ситуацијама наступа и замолио бих оне који желе на такав начин да зараде одређене политичке поене да то не раде, јер то је толико бестидно, толико лицемерно.

Надам се и, ево, верујем, пошто видим да су многи од вас наводно страховито заинтересовани за резултате те истраге, чекамо надлежне државне органе, не мешате се у посао онога који се иначе бави тиме, а то је тужилаштво, то су неки органи који су независни од нас. Немојте вршити притисак на независне органе, зато што то не смете да радите. Ако поштујете неке основне демократске постулате и поштујете ту неку поделу власти, морате тако, наравно, и да се понашате. Хвала вам.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем, господине Ђукановићу.

Реч има професор др Јанко Веселиновић. Изволите.

ЈАНКО ВЕСЕЛИНОВИЋ: Хвала. Поштовани председавајући, поштована потпредседнице Владе госпођо Михајловић... Не знам да ли треба да наведем потпредседнице најнеефикасније, једне од најнеефикаснијих влада у свету. За мене то никада није било спорно, али сада сте добили и међународну верификацију ваше неспособности.

Када су у питању три закона која су данас на дневном реду, свакако је најмање споран Предлог закона о потврђивању Споразума о ваздушном саобраћају између Владе Републике Србије и Владе Сједињених Америчких Држава и у име „Покрета за преокрет“ гласаћу за тај закон.

Оно што је спорно јесте Предлог закона о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају, јер је законописац имао могућност да тим законом отклони проблеме који су постојали у пракси, у правној пракси и у пракси истраживања несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају, али није то учинио.

Шта је ту спорно? Пре свега, ван домашаја истраживања ће остати случајеви слични паду хеликоптера у којем је погинуло седморо људи по свему судећи озбиљном одговорношћу и лица ван војне службе, дакле цивилних лица. С друге стране, овим законом није решено ни питање стручности људи који ће водити центар за истраживање несрећа. Дакле, нису предвиђени критеријуми и услови за избор тих људи.

Казнена политика није политика одвраћања од чињења прекршаја, већ политика која је блага казнена политика. То говоре казне које су прописане за поједине прекршаје. С друге стране, неко од колега је већ говорио о правној несинхронизацији између одредби које се односе на ваздушни саобраћај и, рецимо, железнички саобраћај, са унутрашњом пловидбом. Чињеница је да су, по свему судећи, те делове закона писале различите особе. Дао сам предлог амандманом како би се то отклонило.

Оно што би требало да је овај закон дао, да је отклонио могућност да се нестручно поступа по питању истраживања несрећа, јесте чињеница да ми ни после овога закона нећемо моћи да истражимо један случај у ком су можда у командовању, у давању налога војним лицима учествовала и цивилна лица без одређених овлашћења.

Нећемо ни после доношења овога закона моћи да добијемо одговор ко је дао налог, зашто је дао налог, са којим разлогом, неко изван војне структуре, за полетање хеликоптера у ком је изгубило живот седморо људи. Да ли је то било само због сликања, да ли је то било само због маркетинга неког из Владе, да ли је тог дана требало да се неко још једном слика за Други или, овог пута, Трећи дневник? Дакле, немамо механизме.

Дао сам амандман у име „Покрета за преокрет“ којим ће се предвидети да овај центар истражује и случајеве уколико је у несрећи ваздухоплова, у железници или у пловидбеној несрећи брода учествовало цивилно лице, иако је дошло до несреће војног ваздухоплова или пловила.

Уколико прихватите ове амандмане и уколико добијемо гаранцију да ће можда и овај случај хеликоптера бити истражен, имајући у виду овај закон, размотрићемо питање гласања.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Реч има народни посланик Александар Марковић. Изволите.

АЛЕКСАНДАР МАРКОВИЋ: Хвала, уважени председавајући. Госпођо министре са сарадницима, даме и господо народни посланици, веома су важне данашње тачке дневног реда – Предлог закона о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају, Предлог закона о изменама Закона о облигационим и основама својинско-правних односа у ваздушном саобраћају и Предлог закона о потврђивању Споразума о ваздушном саобраћају између Владе Републике Србије и Владе Сједињених Америчких Држава.

Пажљиво сам пратио претходног говорника и морам да признам да сам тек сада схватио суштинско значење речи „преокрет“. Господине председавајући, испред мене је извод са сајта „Отворени парламент“ од 20. октобра 2011. године, где уважени претходни говорник, самостални посланик који се представља да је посланик неке групе грађана која се зове „Преокрет“, снажно подржава управо Предлог закона о изменама Закона о облигационим и основама својинско-правних односа у ваздушном саобраћају.

(Председавајући: Молим вас, господине Марковићу, то није тема дневног реда.)

Како није? То је закон о ком причамо. Ово је један од три закона о којима данас расправљамо.

(Председавајући: То јесте, али није тема да коментаришете друге народне посланике, њихово излагање и намеру да ли да гласају или не гласају на неку тему.)

Потпуно сте у праву, господине председавајући, али морам да кажем да ја схватам шта је преокрет, али не могу да схватим да је неко пре само неколико година био снажно за, уз образложење да се тиме придружујемо европским интеграцијама, а данас је против тога.

Али добро, да се вратимо на оно што је тачка дневног реда. У сваком случају, подржавам данашње предлоге закона. Првенствено ћу се базирати на Предлог закона о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају.

Разлог за подршку је и чињеница да, како смо и рекли, ова област досада није била потпуно уређена; односно, била је делимично уређена, кроз различите законе, о различитим видовима саобраћаја, као што смо чули и из излагања овлашћене представнице СНС, госпође Ракић, дакле – Законом о ваздушном саобраћају, Законом о пловидби и лукама на унутрашњим водама, Законом о поморској пловидби итд.

Истакнуто је у неколико наврата у претходним дискусијама да је основни разлог за доношење закона о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају заправо даље усклађивање са стандардима и препорученом праксом Међународне организације цивилног ваздухопловства, као и Међународне поморске организације и правним тековинама Европске уније, против чега је сада уважени претходни говорник, да нагласим, а ми остали се слажемо да је хармонизација националног законодавства са прописима Европске уније један од приоритета у оквиру процеса приступања ЕУ.

Овим законом се унапређује ниво и степен безбедности у транспортном систему Србије, али се унапређује и ефикасност истраживања несрећа, као и самог истражног поступка у складу са законодавством ЕУ и међународним конвенцијама.

Предложеним решењима се обезбеђује поуздана и независна истрага у случају удеса и незгода у ваздушном саобраћају, дакле озбиљних несрећа, осталих несрећа и незгода у железничком саобраћају, као и врло озбиљних поморских несрећа, озбиљних поморских несрећа, поморских несрећа, и незгода и озбиљних пловидбених незгода и пловидбених незгода у водном саобраћају.

Овим законом, такође, предвиђено је да центар за истраживање несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају организационо и функционално буде потпуно независан од свих надлежних органа и организација, као и од свих физичких и правних лица, али и од свих других заинтересованих страна чији би интереси могли да дођу у сукоб са интересом истраге. Такође, овај центар ће бити независан од државних институција, нпр. министарстава, националног тела за безбедност итд.

Када је реч о трећем закону, односно о Предлогу Споразума о ваздушном саобраћају између Владе Републике Србије и Владе САД, потребно је истаћи да је у питању, између осталог, по мом мишљењу, велика привилегија, односно велико признање и за нашу државу и за нашу националну компанију, велико признање и у техничком смислу, које говори у прилог томе да смо довољно оспособљени да можемо да летимо директно за Америку, што ће, уверен сам, наша бројна дијаспора, како је неко од претходних говорника и споменуо, са великим задовољством прихватити и летети нашом компанијом, и то не само из економских разлога већ и из патриотских разлога.

Самом чињеницом да ће се из Београда директно летети за Америку сврставамо се међу регионалне центре, што је такође велики искорак и велики помак и за наш аеродром. Из свих ових разлога желео бих да позовем да подржимо ове предлоге закона. Хвала.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем се, господине Марковићу.

Повреда Пословника, проф. др Јанко Веселиновић.

Пре него што вам дам реч, господине Веселиновићу, ја сам опоменуо претходног говорника. Сматрам да нисам прекршио Пословник, али ако инсистирате, имате реч.

(Јанко Веселиновић: Не, нема везе.)

Изволите.

ЈАНКО ВЕСЕЛИНОВИЋ: Поштовани председавајући, рекламирам члан 98. Пословника. У том члану се каже – председник Народне скупштине даје реч народним посланицима према редоследу који је доставила њихова посланичка група и до истека укупног времена расправе утврђеног за посланичку групу. Ако су за расправу пријављени народни посланици из више посланичких група, председник Народне скупштине даје им реч наизменично.

Претходни говорник се данас, односно његова посланичка група га је пријавила међу посланицима који су неопредељени. Када је господин Милан Петрић одустао од дискусије, ја сам дошао на његово место, на седмо место. Господин Александар Марковић је у међувремену од неопредељеног постао опредељени и на листи је постављен иза мене. Да ли и господин Марковић има посебан третман као неки други посланици?

Ја вас молим да ми дате одмах измену пријаве за реч народних посланика СНС. По свему судећи, неко је овде слагао или направио неки фалсификат. Дакле, господин Марковић је након моје пријаве, односно одјаве Петрића, и дошао сам на његово место, промењено његово место на распореду, од неопредељеног постао опредељен за и дошао иза мене само зато да би коментарисао све оно што има задатак од СНС. Дакле, молим вас да ми доставите одмах измену пријаве за дискусију СНС.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Господине Веселиновићу, ја сада разумем да сте ви толико важни да су сада неке теорије завере због вас.

(Јанко Веселиновић: Да.)

Ја мислим да није тако, господине Веселиновићу. Имамо пријаве за реч, имамо редослед народних посланика. Овде се каже да је господин Александар Марковић – за.

(Јанко Веселиновић: Да погледамо, имам оригинал.)

Господине Веселиновићу, ми ћемо то проверити у служби.

(Јанко Веселиновић, искључен микрофон: Александар Марковић је био претпоследњи.)

Ја не знам шта ви ово имате.

(Јанко Веселиновић, искључен микрофон: То је претходни, ово је нови. Александар Марковић седми. На основу чега?)

Господине Веселиновићу, ако неки народни посланици одустају... Овде имамо четири народна посланика која су у току расправе одустала.

(Јанко Веселиновић, искључен микрофон: Он је био неопредељен.)

Господин Марковић је у овом тренутку, по задњој верзији, за овај закон. Можда је грешком отишло тако нешто, можда је посланичка група исправила. Не можете да тврдите да сте ви толико сада важни да има сада нека теорија завере и због вас се неко мења или ставља да би говорио после вас. Ако сматрате да сте толико важни, да је ваш Покрет толико важан, то је на вама.

(Јанко Веселиновић, искључен микрофон: Јако сам важан, молим вас да ми доставите.)

Добро господине Веселиновићу, не вреди, ви и даље мислите да сте важни.

Сада, по редоследу др Александар Мартиновић. Изволите.

(Јанко Веселиновић: Не може по Пословнику.)

АЛЕКСАНДАР МАРТИНОВИЋ: Даме и господо народни посланици, повређен је члан 108, који говори о реду на седници Народне скупштине. Ја се питам како би прошао неки посланик СНС да је којим случајем СНС у опозицији, а да се понаша на начин на који се сада понаша господин Јанко Веселиновић.

(Народни посланик Јанко Веселиновић прилази столу, председнику Народне скупштине, и доноси списак пријава за реч.)

ПРЕДСЕДНИК: Није, немате. Ко зна шта ви имате. Ми сви имамо исто. Немојте, немојте.

Извињавам се, али стварно покушавам да помогнем посланику.

Није, у заблуди сте. Сви имамо исте. Ево гледала сам сада пренос и донела сам мој лист. Немојте, неки пут узимате и неке радне верзије, а уопште нема обавезе да се то дели по сали. Ко је заинтересован, тај седи и прати рад, ко није, ово је само било средство да се олакша. Али нисте у праву, немогуће је да нас педесет имамо овако, а двоје-троје има нешто друго.

Сад ћу да вам кажем. Неки пут се направе од пријављених (неко се пријави и ујутру) листе. Не знам одакле то вама, али то није уопште круцијално. Неће се Србија сада онесвестити зато што ви имате неку прелиминарну листу која је направљена од осам-девет ујутру, а ова листа је после отварања дискусије, како и треба да буде. Значи, немојте трчати да узмете баш сваки папир одмах.

(Александра Јерков: Дали су нам ово, поделили су нам.)

Добро, али ето разговарајте са службеницима. Ја нити делим листе нити их куцам, нит сам задужена да правим редослед, али сви имамо, који треба да имају овде као председништво, да је Александар Марковић иза Јанка Веселиновића и немојте, Јанко, усредсредите се на посао. Нико вас не мрзи у овој држави, нити вас ја мрзим, нити ови службеници што праве листе. Да није Александар Марковић одговорио, одговорио би Мартиновић или било ко други ко би се нашао иза.

Немојте, стварно. Не ваља себе да понижавате, нити давати превише значаја. Није зла намера, стварно. Могао је да буде неко оштрији иза и опет вам не би ваљао.

Вама ћемо дати од нуле сада да почнете. Изволите, Мартиновићу, али од нуле. Не рачунајте ово време. А можете и поново, да нам олакшате. Извуците (картицу) па поново, молим вас.

АЛЕКСАНДАР МАРТИНОВИЋ: Даме и господо народни посланици, ја заиста не знам шта треба да се деси у овој сали…

(Председник: Само поновите члан, јер нас је Веселиновић ометао у томе.)

Члан 108, госпођо председнице.

Заиста не знам шта треба да се деси па да овај пословник почне да се примењује и на посланике бившег режима. Питам се шта би било са неким послаником СНС да је СНС неким случајем у опозицији и да тако једноставно дошета до стола председавајућег и гура председавајућем под нос некакве папире, окренут леђима према посланику који треба да говори. И то се не дешава први пут.

Дакле, право је СНС и посланичке групе СНС да одреди ко ће да говори, да ли ће да буде опредељен за или против, да ли ће бити неопредељен и да ли ће бити неких промена у погледу његовог опредељења. То је суверено право посланичке групе СНС.

Можда се господин Јанко Веселиновић плаши појединих посланика СНС који треба да говоре после њега, па би он сада да намести ко би по његовом мишљењу био идеалан да буде што мање убојит у односу на оно што је рекао господин Јанко Веселиновић.

Господину Маријану Ристичевићу пре неки дан је одузета реч зато што је покушао да говори о теми за коју је председавајућа сматрала да није у складу са тачком дневног реда.

Мени је изречена опомена као заменику председника посланичке групе и немам против тога ништа. Овде је данас господин Зоран Живковић причао о паду хеликоптера и покушао да злоупотреби једну тужну и несрећну чињеницу да су људи изгубили живот зато што су желели да спасу живот једног детета…

(Председник: Време, посланиче. Хвала.)

… и није му се десило апсолутно ништа. Дакле, шта би то значило да ја сада дођем, узмем папир и дођем до вас и кажем вам шта пише на једном, шта пише на другом папиру? Наше је право да одредимо ко ће да говори и да ли ће да буде за или против.

ПРЕДСЕДНИК: Посланиче, молим вас, две минуте и 15 секунди. Хвала.

Позвали сте се на члан 108, да се председник или председавајући, ко год већ, стара о реду на седници Народне скупштине. Покушали смо да докажемо посланику Веселиновићу да нема никакве завере против њега, јер стварно је такав редослед и достављен, с тим што морам да кажем да стварно унутар група може да се врши распоред.

Значи, не можемо да додајемо више људи од оних који су на листи, али они који су пријављени могу да се мењају између себе. Али није данас ни тако урађено. И нећу више да се правдам, идемо да радимо даље. Заиста је тема потпуно депласирана. Вртимо се уместо да...

Изволите, посланиче Ристичевићу, по Пословнику. Који члан?

МАРИЈАН РИСТИЧЕВИЋ: Даме и господо народни посланици, госпођо председавајућа, рекламирам члан 107. Говорник на седници Народне скупштине је дужан да поштује достојанство Народне скупштине, члан 107. став 1.

Без обзира на то што сам ја посланик са посебним привилегијама и посебним третманом, мислим да је повређено достојанство Народне скупштине тиме што је господин Јанко Веселиновић, представник невладине удруге Покрет за преокрет, овде извршио праву малу истрагу поводом редоследа говорника и при томе је, мислим, нарушио достојанство Народне скупштине, јер то право припада, евентуално, председавајућем, односно његова примедба је требало да буде писмена и председавајући је требало да размотри уколико је било неког мешања говорника на листи, с обзиром на то да су неки говорници одустали од дискусије а неки нису.

Право народног посланика јесте да рекламира Пословник. То право не оспоравам ни представнику невладине удруге Јанку Веселиновићу, али његово право свакако није да врши истрагу на лицу места и да при томе омаловажава Народну скупштину и да сви чекамо док господин Јанко Веселиновић не заврши своју истрагу поводом неког његовог наводног утиска да је померен редослед говорника, и веће теме за ову државу нема од померања тог редоследа, односно зато што је неко говорио после Јанка Веселиновића. Зато мислим да убудуће, када ово буде рекламирао, ја ћу тражити преводиоца јер ништа не разумем. Хвала.

ПРЕДСЕДНИК: Да вам кажем, посланиче, члан 107. повреде је већ био у овом кругу, тако да нема гласања и да хоћете.

Било је, бележимо све.

(Маријан Ристичевић: Није.)

Па добро, посланиче, кад будете водили седницу, ви ћете имати другачију евиденцију. Наша евиденција говори – члан 107. је био. Захваљујем.

Изволите. Који члан? Члан 105.

Не говори се о њему, него укупно о повреди Пословника, посланика једних за другим.

АЛЕКСАНДАР МАРКОВИЋ: Хвала, уважена председавајућа. Даме и господо народни посланици, повређен је члан 105. Пословника, који говори о томе да нико не сме прићи говорници док му председник Народне скупштине то не одобри, а то се управо малопре десило.

Мислим да сте у најбољем случају могли да одредите паузу, па да се онда испричате са уваженим послаником Јанком Веселиновићем. Мислим да није требало да дозволите онако, да кажем, и неистините и врло злонамерне оцене које је он изговорио и за мене лично, а и за посланичку групу СНС.

Није се први пут десило да редослед буде такав да ја говорим после Јанка Веселиновића, просто се то некад тако деси, али је први пут да он овако реагује, зато што га је заболела суштина онога што сам рекао. Заболела га је суштина да је 20. октобра 2011. године…

ПРЕДСЕДНИК: Посланиче, молим вас, повреду Пословника. Малопре сте ме опомињали на моје понашање, сад ја морам вас. Значи, само повреда Пословника.

Ја прихватам сугестију мени, или шта год хоћете да кажете, али сада не можете ни ви да прекорачите нешто више од објашњења из члана 105. Захваљујем.

Иначе, ја сам дозволила Јанку Веселиновићу да приђе. Желела сам да смирим ситуацију, а потпуно је ирелевантна читава ова дискусија да ли сте ви били иза или нисте, када лепо стоји да јесте.

Ја бих вас молила сада да пређемо даље, пошто прича о томе да ли је неко 104. или број 105 у говорима седми или осми... Је л' тако, посланиче Веселиновићу, да је ово потпуно небитно постало?

Следећи на листи је Борислав Стефановић. Не, он је одустао.

Не, морам да читам. Немојте, молим вас само, да ми сугеришете, јер ће се јавити неко па ће рећи – што сам ја избрисан?

Значи, он је избрисан.

Реч има народни посланик Неђо Јовановић, изволите.

НЕЂО ЈОВАНОВИЋ: Захваљујем, председнице. Имајући у виду да је овлашћени представник посланичке групе СПС Стефана Миладиновић истакла да ће посланичка група СПС подржати сет закона о којима данас расправљамо, ја ћу се тој подршци само придружити и, сходно најави овлашћеног представника, говорићу искључиво о изменама и допунама Закона о облигационим и основама својинско-правних односа у ваздушном саобраћају.

Зашто? Па, због тога што, за разлику од друмског саобраћаја, пре свега, путник у авиону је заштићен. А цела моја дискусија би требало да буде и биће фокусирана искључиво на заштиту путника и права путника, пре свега права путника у ваздушном саобраћају, на обештећење.

Када се узме у обзир да је просечна авионска карта знатно већа од аутобуске карте, да се ради о далеко комфорнијем путовању, далеко краћем путовању, јасно је да ова правила која се везују за ваздушни саобраћај и заштиту путника у ваздушном саобраћају морају бити далеко јаснија и прецизнија од било којих других правила, и у том правцу, уважена министарко, имате нашу максималну и снажну подршку.

Међутим, оно што остаје као питање и дилема и нас у посланичкој групи СПС, а сигурно и већине грађана и посланика, јесте дилема коју је на неки начин отворио посланик Брадић и у једном извесном смислу добио одређени одговор с ваше стране, али оно што ми сматрамо да је требало допунити и продубити управо ту тему у смислу боље анализе јесте чињеница да чак и у ЕУ, према статистичким подацима који дају доста поуздане податке, само 2% одштетних захтева, дакле само 2% рекламација путника у ваздушном саобраћају буде усвојено. Дакле, од целокупног броја рекламација само 2% се усваја.

На чак 25% рекламација авио-превозници у ЕУ, дакле не ради се само о нашем авио-превозу, који је несумњиво респектабилан по свим параметрима, чак 25% рекламација постоји на које се уопште не одговара. Због тога је овај рок од 60 дана за доношење одлуке поводом рекламација, односно приговора путника на неки начин споран.

Зашто споран? Није спорно да је Република Србија потписник мултилатералног споразума о заједничком европском ваздухопловном подручју, није спорно и није спорно да се у том смислу мора прилагодити нормативима који су прописани овим споразумом. То није спорно, али је спорно да се, па чак и нашем авио-превознику путници обраћају, да чекају непримерено дуго на одговоре по рекламацијама, да ти одговори често буду неадекватни, односно несагласни са оним што подразумева чињенично стање везано за одштетне захтеве и на крају долазимо у ситуацију да сам тај рок буде предуг с једне стране, а с друге стране, да у случају ћутања надлежног органа немамо адекватну санкцију.

Зашто немамо, уважена министарко, адекватну санкцију? Због тога што преко 67% путника није упознато са својим правима, 67% путника од укупног броја путника који користе ваздушни саобраћај није упознато са својим правима посматрано на нивоу свих авио-превозника у ЕУ. Дакле, не само у Србији, већ у целој ЕУ. Тај недостатак едукације, транспарентности, упознавања путника са правима из области заштите путника у авио-саобраћају и могућностима да остваре своје одштетне захтеве јесте проблем који траје дуго и у том правцу треба посматрати да ли је могуће да се, евентуално чак и амандманом Одбора, побољша квалитет овог закона тако што ће се рећи оно што је Европски парламент заузео као став.

А ми овде имамо и међу нашим народним посланицима европске парламентарце, посланике Европског парламента, који су заузели став да би требало у случају да се одштетни захтев посматра као ћутање надлежног органа, у тој ситуацији, ако надлежни орган по одштетном захтеву не одговори, да се аутоматски сматра да је тај захтев прихваћен. Европски парламентарци у том правцу имају и те како значајно размишљање – да се измене законски прописи којима се регулише ова материја. Зашто? Због тога што ће се, с једне стране, дисциплиновати сви надлежни органи који поступају по одштетним захтевима путника, а с друге стране, имаћемо врло брз, транспарентан поступак у ком ће путници бити јасно едуковани.

Уколико се став европских парламентараца прихвати, у том правцу би се могло интервенисати у предлогу овог закона, јер није редак случај да се и према Ер Србији као нашем домаћем авио-превознику упућују захтеви овакве садржине. Није редак случај да дође до повреде права путника, а ја ћу само указати на нека од права путника која су законски, односно системским решењима гарантована, јер су врло јасно нормирана. Где се може жалити путник, на које околности? Околност ускраћивања укрцавања, отказивања летова, кашњења летова, смештања у нижу класу итд., итд.

Уколико, с једне стране, не предузмемо све мере да путнике едукујемо да се увек, али увек, због повреде права обраћају надлежној установи или институцији, у конкретном случају то је Директорат за ваздухопловство, а с друге стране извршимо једну врсту, морам тако пејоративно да кажем, дисциплиновања органа који треба да поступају, онда ћемо успети у смислу практичне примене овог закона. У супротном, остајемо на пољу недовољне или неадекватне заштите путника у ваздушном саобраћају.

У том правцу бих волео да се уз, пре свега, уважавање добронамерне сугестије посланичке групе СПС, прихвати могућност да се у овом делу Предлог закона измени или допуни и да се заиста у случају неодговарања, недостављања одлуке путнику сматра да је његов захтев, како одштетни тако и рекламација, у сваком случају прихваћен.

Наравно да све оно што је садржано у овом закону, који у принципу није суштински закон о коме данас расправљамо, јесте један искорак који Влада већ дуже време чини у правцу хармонизације домаћег законодавства са законодавством ЕУ, да имате подршку у правцу прецизирања појединих одредаба предлога овог закона, да се ради о терминолошки далеко бољим решењима, односно да сада имамо далеко јасније, прецизније формулације у тексту закона које неће остављати недоумице и заблуде.

Једино остаје ово отворено питање о ком смо говорили, при чему сматрам да ми не треба да робујемо, условно речено, оном што је у споразуму наведено, јер у сваком случају рок од 60 дана ће се поштовати, али се поставља питање да ли тај рок, под један, треба скратити; ако га нећемо скратити, за шта сматрам да је оправдано да не мора да се скраћује, онда је оправдано тражити одговорност онога ко не одговара по захтеву, а та одговорност у закону заиста није довољно добро обрађена.

У сваком случају, ви имате максималну подршку за усвајање овог закона од стране посланичке групе СПС и надамо се да ћете уз уважавање наших амандмана допринети, као што и ми желимо, да се по квалитету овај закон побољша, а у сваком случају, без обзира на чињеницу да ли ће амандмани аутентично бити прихваћени или неће, ми ћемо гласати у дану за гласање за предлог овог закона. Ја вам се захваљујем.

ПРЕДСЕДНИК: Хвала. Реч има др Зорана Михајловић.

ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Хвала вашој посланичкој групи што ћете гласати за предлоге ових закона.

Што се тиче дилема које имате ви, а надам се да већина грађана неће имати те дилеме, зато што на пулту сваког авио-превозника мора да стоји информација о томе како могу да заштите своја права, инспектори Директората су дужни да се старају о спровођењу закона. Уколико, рецимо, ево да кренем одатле, на пулту авио-превозника не стоје све информације, инспектори Директората имају обавезу, по закону, да таквог авио-превозника, односно авио-компанију казне.

Додатно 60 дана наравно стоји зато што је то усклађено са свим директивама и нормама, али као што сам претходно такође коментарисала, једног од претходних посланика, то је да је ствар саме авио-компаније и превозника хоће ли, а ја мислим да ће свака ваљда желети да одговори што пре, а уколико, наравно, путник не буде тиме задовољан или уколико не добије одговор, следећа тачка јесте Директорат, који ће морати да да своје мишљење о томе.

У 2014. години, рецимо, било је укупно 77 рекламација код Директората које су обрађене, од чега се 31 рекламација тиче кашњења летова, што је скоро половина укупног броја, затим 17 рекламација које се тичу отказивања летова, осам рекламација у категорији ускраћивања укрцавања и седам рекламација у категорији пртљага, где је Директорат дао одређена решења авио-превозницима.

Заиста смо се трудили, а опет у складу са свим нашим обавезама и жељом да заштитимо права путника јер то јесте на првом месту, да кроз овај закон до свих детаља обезбедимо путника, односно превоз путника, пртљага и терета. Хвала.

ПРЕДСЕДНИК: Реч има Ивана Стојиљковић, а нека се припреми Владимир Орлић.

ИВАНА СТОЈИЉКОВИЋ: Захваљујем, председнице. Уважена министарко са сарадницима, даме и господо посланици, пред нама су веома битна три закона из области саобраћаја, пре свега ваздушног саобраћаја, који би требало данас, у ствари на дан када их будемо изгласали, када их будемо прихватили, да заокруже правни основ и усаглашавање са прописима ЕУ, након чега се дефинитивно може рећи да овај вид саобраћаја чврсто улази у ЕУ.

Као што смо већ чули од уважене министарске, прва фаза прилагођавања прописа је већ при крају, завршена је, што је већ услов за преговоре и отварање Поглавља 14.

Дакле, ових дана потврдиће се Споразум о ваздушном саобраћају између Републике Србије и САД који је потписан 29. маја ове године и мени је јако драго што је врло мало времена прошло од самог потписивања споразума до његовог усвајања, иако су многи сумњали да ће то заиста тако бити. То значи да ћемо већ кроз неко време имати директан лет из Србије према Америци и, наравно, у супротном правцу.

Поред тога, овај споразум ће донекле поспешити и међусобну билатералну сарадњу наших земаља, односно наше земље и Америке, и показати да су Србија и све наше компаније поуздан партнер и да су добри партнери у свету.

Такође је потребно напоменути да је Србија, да би се дошло до овог споразума, прошла врло озбиљне контроле и да ће кроз који дан бити међу ретким земљама које ће имати директан лет; тачније, биће једина у региону. То ће свакако привући и потенцијалне путнике из нама суседних земаља, што ће и економски ојачати нашу авио-компанију Ер Србија.

Други закон који је пред нама, односно измене и допуне закона, ради се облигационим и основним својинско-правним односима у ваздушном саобраћају и, као што смо чули, измењено је 11 чланова, такође са циљем усаглашавања са законима ЕУ, такође да би се боље утврдила терминологија, значи, да би се јасније дефинисала, и оно што је најбитније, а малопре смо кроз дискусију чули, да би се побољшали услови и заштита права путника, да би и даље путник био на првом месту.

Данас имамо и расправу о новом закону, закону о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају. Ово је била област истраживања дефинисана кроз неколико различитих закона. Сада се осетила потреба да се донесе једно јединствено уређење ове материје ради већег степена заштите живота, здравља, безбедности, као и заштите животне средине.

Дакле, након несреће истрага се креће у различитим правцима. Имамо судске истраге, имамо безбедносне истраге и оно што је разлика међу њима јесте шта је циљ ових истрага. Дакле, циљ судске истраге је да укаже ко је крив и одговоран за несрећу. Међутим, предмет овог закона је да се пронађу узроци несреће. Дакле, ова истрага одговора на три питања – шта се десило, зашто се десило и, наравно, да се дају препоруке шта се може учинити да до таквих догађаја више никада не дође.

Такође је разлог за доношење усаглашавање са прописима ЕУ. Као што сам већ раније рекла, испуњавају се међународне обавезе, припреме за отварање Поглавља 14, и то се очекује врло скоро зато што је завршена прва фаза прилагођавања прописа.

Кратко ћу да поменем шта се оснива овим законом. То је центар за истраживање несрећа у саобраћају као једна посебна, независна организација, и јако је битно да овај центар буде независан и самосталан зато што нам је циљ да дођемо до релевантних података, не са жељом да неко буде окривљен већ са жељом да се нађу узроци и да се овакве катастрофе убудуће спрече.

Дакле, центар ће да утврђује узроке удеса и озбиљних незгода, даваће препоруке ради побољшања безбедности, водиће базу података и даваће је на увид и даваће стручну помоћ релевантним, односно правосудним органима.

Ако се узме у обзир оно што смо чули на почетку ове начелне расправе, да је у неком претходном периоду било преко 2.000 несрећа у ова три вида саобраћаја, да је страдало око 150 људи, да је материјална штета била преко 270 милиона евра, примена овог закона дефинитивно ће имати резултат: смањење броја несрећа, смањење броја жртава, смањење материјалне штете и спречавање загађења животне средине, што је веома значајно за нашу земљу.

Због свега овога Српска напредна странка ће чврсто подржати ове предлоге закона и – велика срећа у будућем раду! Захваљујем.

ПРЕДСЕДНИК: Хвала. Реч има Момир Стојановић.

МОМИР СТОЈАНОВИЋ: Уважена председнице, поштована потпредседнице Владе са сарадницима, даме и господо народни посланици, свакако, сложићемо се, ако изузмемо покушај политизације свих предлога закона који долазе у овај парламент, да су ова три предлога закона и један споразум суштински важни за нашу земљу, јер пре свега покривају области које у правном смислу нису биле регулисане.

Пажљиво сам проучио сва три предлога закона, а осврнућу се само на овај закон који, по мени, завређује пажњу, а то је Предлог закона о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају. Покушаћу да дам пар примедби, које могу бити предмет за разматрање или евентуалне амандманске промене.

Тако у предложеном тексту, у последњем ставу члана 5. каже се: „Надлежни правосудни органи који воде истрагу могу Центру да доставе списе и исправе, односно њихове копије, потребне за вођење поступка истраживања несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају, ако се тиме не омета истражни поступак...“

Госпођо министарко, ми у пракси можемо доћи до ситуације када ће истражни органи правдати уступање података и сазнања овом центру за истраживање наводно – због истраге нисмо у могућности да вам доставимо тражене податке.

Ја бих формулисао другачије овaј став и обавезао истражне органе, ово тим пре што су припадници центра за истраживање несрећа под заклетвом, односно у обавези су једним чланом, како сте регулисали у предложеном закону, да чувају тајност података које су стекли током истраге. Бојим се да ћемо имати у јавности полемику ако овакво законско решење остане, да ће се увек неки виши, при томе не задирући у право правосудних органа, да ће се надлежни тужиоци правдати да у интересу истраге нису у стању да центру доставе тражене податке, а да ће бити велики притисак јавности на центар зашто се нису потпуно утврдиле чињенице око неке несреће.

Друга примедба, која такође може бити амандмански исправљена, односи се на члан 10. У члану 10. у предложеном тексту каже се: „Центар мора у року од седам дана од дана доношења одлуке о почетку истраге да о томе обавести министарство...“

Ја мислим, госпођо министарко, да је сувише много седам дана да ви као ресорни министар сазнате да је ваш центар покренуо истрагу поводом неке несреће воденог или ваздушног саобраћаја. Мислим да би тај рок требало да буде 24 сата. Шта ако вас у том року од седам дана питају шта је са истрагом, ко је покренуо, да ли је покренута, а ви сте дали центру да вас у року од седам дана обавести да је предузео мере и радње у правцу истраге несреће? Мислим да се то мора скратити на много краћи рок.

Следеће, моја потпуна похвала јесте на члан 15. У 2. ставу ви кажете: „Нико не може да ограничи садржину и обим истраживања, да утиче на садржину или обим извештаја о истраживању удеса и озбиљних незгода или на садржину и обим безбедносних препорука Центра“, чиме дајете потпуну самосталност центру и то је јако добро решење.

Моја последња примедба у односу на предлог овог закона односи се на члан 27. Ви кажете у претпоследњем пасусу: „Центар објављује извештај о истрази у најкраћем могућем року, али не дужем од 12 месеци.“ Питам вас сад, госпођо министарко – ко ће да издржи притисак јавности да се 12 месеци чека на истину о неком удесу саобраћајном, воденом или ваздушном?

Ако је ваше образложење и ако сте се руководили тиме да су потребне неке, с обзиром на сложеност, обим послова, тестирање појединих уређаја, свега онога што треба, рецимо, када је у питању неки удес ваздухоплова или бродова, мислим да је три месеца сасвим довољно да се сва та тестирања, вештачења обаве и да јавност у року од три месеца.. Јер за 12 месеци јавност у овој земљи ће заборавити шта се десило пре годину дана, али остаће недоречено да ли смо ми били дужни, а јесмо, да јавност зна шта се у конкретном удесу десило, ко је одговоран и које су препоруке за унапређење и спречавање могућих евентуалних удеса.

Ако ми дозволите, искористићу ваше присуство, госпођо министарко, неће ме при томе, надам се, председавајућа спречити, да вам поставим два питања која се тичу већине народних посланика из унутрашњости. Као што знате, уредбом или већ неким другим актом, одлучено је да народни посланици плаћају путарину, односно друмарину. Таква одлука, по мом дубоком мишљењу и мишљењу већине посланика из унутрашњости ставља у неједнак положај посланике из унутрашњости Републике и посланике из града Београда, с обзиром на то да су ови први у обавези да трпе додатне материјалне трошкове издвајајући део новчаних средстава за путарину, односно друмарину. Да ли ће и шта ће ваше министарство предузети да се таква одлука усагласи или макар да буду посланици из унутрашњости у једнаком положају са посланицима из Београда?

Друго, ако ми председавајућа дозволи, такође се тиче посланика из унутрашњости.

ПРЕДСЕДНИК: А сад једно питање, овако, изашло из теме.

МОМИР СТОЈАНОВИЋ: Кратко ћу. Ако могу да користим време посланичке групе.

ПРЕДСЕДНИК: Да, али не баш за све. Приђите касније министру и питајте је.

МОМИР СТОЈАНОВИЋ: Такође се тиче народних посланика.

ПРЕДСЕДНИК: Верујем. Ја сам на страни народних посланика, наравно, али немојте, и други ће посланици онда желети да постављају питања мимо теме.

Одговориће министар сигурно. Знам ја да ће она одговорити о којој год теми. Можда сте се и договорили да јој постављате питања. Ако она дозвољава, у реду. Али мислим да правимо преседан и да ће онда бити постављено питање и другим министрима и да нећемо моћи да реагујемо на исти начин као према министру Зорани Михајловић.

Молим вас за разумевање. Ако имате нешто у вези са законом, у реду, а ако не, она ће вам одговорити и на ово питање, али није везано за тачку дневног реда. (Аплауз.)

Изволите.

ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Кренућу од питања које није тема данашњег дневног реда. Сви плаћају путарину, па и посланици, а ствар је, наравно, Скупштине, односно ваших унутрашњих органа како ћете рефундирати те трошкове. Односи се, дакле, и на чланове Владе и на Владу. Сви плаћају трошкове и чак и када идемо возилима и када имамо и тагове итд. плаћени су. Дакле, плаћамо их.

Дакле, враћам се поново на Скупштину, на то да ли ће и како, на који начин, унутрашњим актима, да ли ће рефундирати и које трошкове ће рефундирати. Наравно, и писмено можемо да дамо такође информацију уваженом посланику о плаћању путарине. Дакле, у Србији сви који нису плаћали путарину, а многе организације су биле, ми смо ту одлуку прошле године или почетком ове године укинули.

Што се тиче закона и ваших коментара на закон, хтела бих да кажем да део који се односи нарочито везано за извештај који сте помињали и максимум дванаест месеци од извештаја, ту смо помешали једну ствар, а то је – извештај истражитеља из овог закона не одређује ко је крив, дакле није задатак центра за истраживање несрећа ко је крив и ко је одговоран.

Из тог разлога је потребно време да би се направио извештај. Ја не кажем да ће то бити дванаест месеци, то може да буде много мање. Ми одређујемо и дајемо препоруке, односно кроз центар, дакле утврђује се зашто се нешто десило, утврђује се узрок и на основу тога се дају одређене препоруке шта је потребно урадити у било ком од видова саобраћаја, да до тога више не би дошло. И то је озбиљна разлика, зато што се може десити да се управо ова друга истрага обавља много, много дуже, због чега онда није могуће у потпуности завршити овај извештај.

Седам дана које сте поменули, обавештавање Министарства, ја се слажем да министар треба да буде информисан одмах, као што је информисано, рецимо, Министарство унутрашњих послова, али сам извештај за Министарство може да дође у року од седам дана. Али, да треба да буде информисан и обавештен да се нешто десило и да се покреће истрага, ту се слажем са вама и то можемо регулисати на други начин, односно амандманима.

Центар за истраживање, исто сте поменули одређене рокове. Мислим да треба свакако сада, уколико постоји потреба, као што ћемо имати код подзаконских аката, да ћемо уместо две године на годину дана смањити амандманом, тако исто и код ових рокова можемо амандманима уредити ове ствари, да будемо још ефикаснији и још прецизнији. Хвала лепо.

ПРЕДСЕДНИК: Хвала. Реч има народни посланик Жарко Мићин. Изволите.

ЖАРКО МИЋИН: Поштована председнице Народне скупштине, госпођо министре, даме и господо народни посланици, ја ћу данас говорити о Предлогу закона о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају. Дакле, предмет уређивања овог закона је истраживање удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају, железничком саобраћају, као и поморских несрећа, као и надлежност и овлашћења органа за спровођење истраге и поступак истраживања у случају ових несрећа.

Зашто ми доносимо један овакав закон? Пре свега из разлога превенције, из разлога спречавања незгода и несрећа које се дешавају, а које се у овом закону обезбеђује кроз унапређење нивоа безбедности, и то пре свега кроз оснивање центра за истраживање несрећа у саобраћају, који ће се бавити пре свега истраживањем удеса и незгода, како у ваздушном, тако и у железничком, а и у водном саобраћају.

Значајно је рећи да ће овај центар бити потпуно независан у свом деловању од свих органа и организација за саобраћај, па и других државних органа. Циљ центра је спровођење истраге у случају несреће, која је независна од истраге правосудних органа. Такође, један од циљева доношења овог закона је и усклађивање са стандардима Међународне организације цивилног ваздухопловства и Међународне поморске организације, као и правним тековинама ЕУ.

Овај закон је значајан и код деловања након што се деси несрећа, у смислу независне и непристрасне истраге коју ће спроводити овај центар који сам споменуо, а пре свега како би се идентификовали узроци несрећа и фактори који су довели до настанка несреће, и пре свега како бисмо научили како да спречимо настанак несреће.

Оно што свакако треба споменути то је да је за превенцију настанка незгоде у ваздушном саобраћају једна од најважнијих ствари квалитетан и безбедан превоз путника у авио-саобраћају, што свакако може да уради авио-превозник који успешно послује. Ја ћу вам сада изнети неке податке о томе како сада послује наш авио-превозник, односно како је некада пословао, а како сада послује.

Дакле, 2008. године, док је авио-превозник био Југословенски аеротранспорт, односно ЈАТ, губитак је био 25 милиона евра, 2009. године 23,5 милиона евра, 2010. године око 20 милиона евра. Просек губитака је био између 23 и 33 милиона евра. Од када је настала „Ер Србија“, као партнерство Етихада и грађана Србије који су већински власници ове компаније, прва пуна година пословања завршена је са нето профитом у износу од 2,7 милиона евра. Укупан приход је повећан за 87%, на 262 милиона евра, број путника је увећан за 68%, на 2,3 милиона, а капацитет за превоз путника је износио је 3,3 милијарде, што је увећање од 74% у односу на 2013. годину.

Попуњеност капацитета за превоз путника повећан је за три процентна поена, на 67%. Обим карго превоза увећан је за 67%, на 2.700 тона. Уведена је флота од 10 Ербасових авиона и обновљено је пет постојећих авиона АТР, што свакако показује да се брине о безбедности путника. Нови чартер бренд „Авиолет“ превезао је преко 90.000 туриста из Србије у летњој сезони 2014. године. Број путничких и теретних дестинација увећан је за 16, тако да их је сада укупно 40 у 30 земаља. Додатних 35 дестинација у сарадњи са „шер код“ партнерима, од којих је 11 дестинација са партнером, уделом у власништву „Етихад ервејз“.

Ово су свакако значајни показатељи да овај авио-превозник, „Ер Србија“, захваљујући томе што послује као добар домаћин, самим тим се и повећава безбедност путника који користе услуге ове авио-компаније.

Такође, врло је значајно рећи да је за безбедност путника значајно и то како послује, како ради Аеродром. И ту имамо разноразне примере, па бих пре свега навео пример како је пословао Аеродром у време претходног режима. Рецимо, имали смо ситуацију да су биле злоупотребе код реновирања Терминала два и, посебно, опремања ВИП салона на Аеродрому, због чега је и ухапшена тадашња министарка за саобраћај и телекомуникације. Имали смо и ситуацију да је опремање ВИП салона коштало чак 4.400 евра по квадрату, односно око пет пута више него опремање ВИП салона на лондонском аеродрому Хитроу.

Такође, оно што показује да Аеродром није добро пословао у време претходног режима јесте и број превезених путника. Тако смо 2008. године имали 2.650.000 путника, 2009. године 2.384.000 путника, 2010. године 2.698.000 путника, 2011. године 3.124.000 путника, а већ 2013. године 3.543.000 путника, а 2014. године 4.638.000 путника. Такође, 2013. године Аеродром је уплатио у буџет Републике Србије око 60.000 евра, а 2014. године тај износ је био преко пет милиона евра, што свакако показује да Аеродром добро послује и што свакако опет утиче на безбедност путника који он опслужује.

Дакле, свакако сматрам да је овај закон добар и подржаћу га у дану за гласање.

Говорио бих, такође, о закону о потврђивању Споразума о ваздушном саобраћају између Владе Републике Србије и Владе САД. Основ за овај закон је споразум који је потписан 29. маја 2015. године, који је у име Владе Републике Србије управо потписала наша министарка Зорана Михајловић и, у име Владе САД, господин Мајкл Кирби, амбасадор САД у Републици Србији.

Овај споразум свакако показује да је Србија на челу са владом Александра Вучића постала модерна, уређена и пре свега једна безбедна држава, показује да ова влада води одличну спољну политику, што показују бројни састанци премијера са високим америчким званичницима, захваљујући чему је сигурно и овај споразум потписан.

Зашто сам рекао да је Србија безбедна држава? Зашто је важно што сам рекао да је Србија безбедна држава? Па, пре свега зато што овај споразум показује да је ниво безбедности на београдском аеродрому изузетно висок, с обзиром на то да су стандарди безбедности САД у ваздушном саобраћају изузетно високи, и то свакако поздрављам.

Овај споразум ће свакако допринети још бољем унапређењу односа између две државе и он отвара шире могућности и представља заиста један чврст темељ будуће дугорочне сарадње.

Управо из ових разлога ћу подржати и овај закон и предлажем да и ви учините исто. Хвала лепо.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ (Верољуб Арсић): Захваљујем.

Реч има народни посланик Горан Ћирић. Изволите.

ГОРАН ЋИРИЋ: Поштовани господине потпредседниче Скупштине, поштована госпођо потпредседнице Владе, поштовани сарадници, поштоване министарке, поштоване колегинице и колеге, данас говоримо о три закона и ја ћу одмах рећи да ће посланици ДС подржати ове законске пројекте, јер се залажемо за повећање безбедности и то смо и исказали на одборима на којима смо разговарали о овим законима.

Врло је важно рећи и следећу ствар, да пођемо од овог трећег закона, о ком се најчешће говорило, и о потреби да се истичу заслуге за историјске одлуке и проглашавају поједине промене закона и законски предлози као предлози који први пут у историји отварају могућност комуникације и директних летова ка САД, па смо од госпође потпредседнице чули и једно поређење које ме је мало зачудило, а то је да није било 2003. године директних летова, да сада први пут председник Владе Вучић... И поређен је са Титом из тог претходног времена. Збунило ме је да нисте поредили председника државе Николића са Титом, а господин Вучић је могао да се пореди са Милком Планинц, или са Миком Шпиљком или…(Искључен микрофон.)

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Господине Ћирићу, ја вас молим да се вратите на тему. Сад затражите реч и вратите се на тему. Изволите.

ГОРАН ЋИРИЋ: Покушавам да говорим о овом трећем предлогу закона и споразуму са САД са жељом да подсећамо на важност поштовања континуитета у тој сарадњи, јер на такав начин поштујемо институције и јачамо институције. Подсетићу вас да се у тој претходној држави летело на пет различитих аеродрома у САД тадашњим летелицама ДЦ-10 и да је ЈАТ тада развијао и те како тај авио-превоз.

Мислим да је врло важно, из више разлога, поштовати тај континуитет у сваком погледу, па тако и у погледу безбедности онако како, још једном истичем, подржавамо и ове предлоге закона који раде, пре свега, на подизању нивоа безбедности и у авио, и у железничком и у водном превозу. Мислим да је то, неспорно, интерес свих нас.

Оно што треба истаћи и оно што смо чули у претходним дискусијама је, свакако, потреба за перманентном превенцијом у подизању безбедности саобраћаја у ове три области. Разговарали смо о томе шта смо добили овом врстом интеграције и дефинисања безбедности у три области које су биле регулисане и пре доношења овог закона. Слажем се да је потребно то интегрисати, али се залажем, као и код свих законских предлога у протекле три године, да говоримо о томе на који начин ћемо мерити ефекте законских предлога које овде доносимо сви као посланици.

Имали смо пуно примера да нисмо имали повратне информације и да смо имали очигледно врло негативне ефекте и последице неких закона које смо овде изгласавали. Надам се да то нећемо имати после овог закона, јер сам јасно рекао – гласаћемо за ове законске предлоге, али се залажем за ту врсту одговорности јер смо добили у анализи предлога овог закона да су процене штета на годишњем нивоу биле у просеку око 80 милиона евра. Помињана је цифра од око 300 милиона за четири године, дакле око 80 милиона, нешто мање, у просеку годишње и да су, наравно, пројектована минимална средства у односу на ту штету у формирању центра и запошљавању 12 људи који ће радити у том центру за безбедност.

Мислим да је врло важно мерити после овакве одлуке, која ће бити, извесно, у Скупштини, какви ће заиста бити ефекти рада тог центра и какви ће ефекти нама бити изнети и пред одбором, а и пред овом скупштинском већином али и опозицијом.

Мислим да су то изузетно важне ствари, али је важно и поставити једно од кључних питања – на који начин ћемо добити јаку, независну институцију која је дефинисана у Предлогу закона у члановима 4, 5. и 6, а то је формирање центра за истраживање несрећа у саобраћају.

За нас је посебно интересантан овај предлог у члану 6, који каже да Центром руководи главни истражитељ који има положај директора посебне организације и главног истражитеља поставља Влада не пет година на предлог председника Владе. Због чега је ово важно? Важно је, пре свега, због независности ове институције, која ће тешко бити независна уколико се главни инспектор и директор бира на предлог председника Владе.

Имали смо тај пример и, ево, и у овој расправи се често чуло поређење и подсећање на ту несрећу, нажалост, и губитак живота седморо људи. Знам да то није директна тема овог закона, али је врло битно говорити о томе на који начин ће се утицати или може да се утиче на та независна тела, која морају да буду независна. Видели смо да су изјаве председника Владе биле у овом процесу усмерене, и са једном изјавом – не дам своју двојицу министара, на неки начин се утицало на истражни поступак. Мислим да је врло важно инсистирати и молим одговор од потпредседнице Владе на који начин ћемо обезбедити том врстом избора независност тих 12 људи који ће на прави начин истраживати све узроке несрећа, којих, дај боже, неће ни бити. То је једно од важних питања.

Оно што је такође важно, то је, и ја се слажем са тим аргументом и са потребом да се ради стална превенција на безбедности. Превенција није само истраживање инцидентних ситуација, него је превенција и инвестирање у инфраструктуру, у побољшање инфраструктуре, инвестирање у набавку исправних техничких средстава у сваком од видова саобраћаја.

Мислим да смо и свесни да нека друга решења која овде доносимо директно утичу на могућности државе и јавних система који управљају овако важним инфраструктурним објектима управо кроз, рецимо, усвајање и Закона о јавним набавкама који у великом делу успорава могућност инвестиција и набавку техничких средстава који ће обезбедити безбеднији саобраћај.

Вероватно је то важнији посао, свакако дугорочнији и далеко тежи од само испитивања евентуалних несрећа које могу да се догоде. А знамо и сами стање инфраструктуре железнице, знамо која је просечна брзина на нашим пругама. Знамо да се у многим градовима као, рецимо, у граду Нишу, кроз центар града буквално превози и опасни отпад са великим бројем вагона који фреквентно пролазе кроз центар града. Мислим да је важно инсистирати управо на тим кључним црним тачкама у којима треба занављати инфраструктуру и радити превентивно на тој безбедности и ономе што може да задеси наше грађане.

На Одбору смо чули од државног секретара једну заиста занимљиву ситуацију и то поређење које смо имали везано за број упошљених људи у сличним институцијама каква је Француска, где је поменуто да је 120 људи упошљено у ваздушном, а 130 у железничком, и примери који показују колико је важно инсистирати на тим институцијама, али је то, свакако, мање него пропорционално ономе што је фреквенција нашег саобраћаја у сваком од ових видова.

Верујем и надам се да ће прави избор људи, тих 12 људи који ће радити у овој институцији обезбедити њихов професионални рад. Мислим да је то нешто што би требало да добијемо као извештај, а пре свега кроз ефекте који могу да се виде из њиховог рада. За то ће бити потребно, колико видим најаве и рокове, макар неких годину дана, где може да се направи неки пресек ових ефеката.

Још једном желим да истакнем нешто о чему смо говорили и на неким претходним седницама, а то је да је безбедност у свим овим видовима саобраћаја нешто што ће ДС свакако подржати, нешто што ћемо пратити кроз извештавање, и рад и функцију, али уз јасан захтев да извршна власт треба да јача институције које су, нажалост, у великом делу урушене, с великим губитком самопоуздања у том смислу, и мислим да је важно да дате праву прилику људима који ће у овом центру радити свој посао професионално, а не онако како смо имали у случају и анализи разлога пада хеликоптера у ком је седморо људи изгубило живот. Хвала.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем. Прво реч има министар др Зорана Михајловић. Изволите.

ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Без обзира на то колико пута данас поновили, пре свега због грађана Србије, не желим да дозволим да се умањи значај прво парафираног па потом потписаног Споразума између влада Србије и САД у ваздушном саобраћају. Због тога ћу пробати на други начин да објасним како је велики значај тог споразума и шта то значи што ће Србија бити једина држава у региону која ће имати директне летове из Србије ка САД и из САД ка Србији и шта то уопште значи за саму Србију као транзитну државу и уопште за наш аеродром и за развој ваздушног саобраћаја.

Година коју помињете, 2003, односно 2004. година, као што рекох, то је био комерцијални уговор између Јата и Узбекистана, односно њихове, узбекистанске авио-компаније и било је у питању само међуслетање. На једном пластичном примеру то значи следеће: док нисмо успели да направимо договор са Етихадом и да имамо Ер Србију, до Абу Дабија се путовало тако што је постојало међуслетање у Бејруту, па сте лепо укрцани у Београду, а затим у Бејруту станете и не можете да изађете из авиона, на писти сте, једино што може да се деси то је да уђе одређени број путника у Бејруту и да затим наставите пут, рецимо, до Дубаија; није био чак ни Абу Даби, него само Дубаи. То је то међуслетање.

Такво међуслетање је постојало 2003. године, када је постојао комерцијални договор између две авио-компаније, а никако и никакав споразум нити договор ни између Србије и Узбекистана нити између Србије и САД, и то је огромна разлика у односу на споразум који је ова влада успела да направи са САД.

Да ова влада није стабилна и да не ради на начин на који ради у смислу да доноси одређене резултате и у економији, привреди и да јесте један политички стабилан чинилац целог Балкана западног региона, верујте, тог споразума не би било. Тако да је огромна разлика између тога што ви помињете и овога што јесте данас. Но, како год било, ми смо споразум парафирали, ми смо споразум потписали, то је урадила ова влада, али то је за добробит свих грађана и ми ћемо до краја ове године, односно почетком наредне године имати директне летове ка САД.

Помињете, такође, ефекте законских предлога. Морам да признам да, рецимо, закон који је донет прошле године у децембру, тиче се планирања и изградње, ми на 15 дана износимо ефекте примене тог закона и можемо само да се похвалимо обједињеном процедуром и да кажемо да се данас 30% више грађевинских дозвола издаје него што је то било раније када процедура није била обједињена, а да не говоримо колико то значи у смислу ефекта померања Србије на Дуинг бизнис листи Светске банке.

Додатно, ефекти такође могу и морају да се мере кроз извештај Министарства и ми смо дужни на три месеца да достављамо извештаје одборима Скупштине Србије, и ми то радимо и ту смо да, наравно, одговоримо на сва питања.

Када говорите о људима који ће радити у том центру за истраживање несрећа, нигде не пише да неће бити јавног конкурса. Врло јасно пише и за директора, односно истражитеља, као и за помоћнике колико година искуства треба да имају и, исто тако, на основу ког закона, а у складу са Законом о државним службеницима ће бити бирани. Према томе, нисам приметила да је неко написао да неће бити конкурса.

Са вама се, наравно, слажем да, када говоримо о безбедности, закони ће се направити, подзаконска акта такође, пратићемо ефекте, али је једнако важно и улагање, као што сте и сами рекли, у инфраструктуру. Мислим да је још додатно веома значајно што формирамо тај центар који треба да нам да препоруке, да нам укаже на узроке и да нам помогне да смањимо број било каквих удеса и незгода.

Само неколико података, за које не верујем да сте имали прилике да их добијете као информацију. На пример, од 1995. до 2013. године, када говоримо о железничком саобраћају, укупан број путника који су усмрћени био је 29, железничких радника 23, трећих лица 1.315. То је јако много. И једно је много, а камоли 1.367 колико је било укупно. Када говоримо о повређеним лицима, у том периоду, од 1995. до 2013. године, 245 путника је повређено, железничких радника 115, трећих лица 1.143. Изгубили смо 10.600 сати због тога што смо имали ванредне догађаје, рецимо у железничком саобраћају, због чега су возови стајали, од 1997. до 2013. године. И тако даље, да не говоримо сада ту статистику.

Мислим да кроз овај закон, кроз центар који ће се тиме бавити, кроз све оно што ми као влада знамо у различитим ресорима, обједињено сада у једном центру може само да нам помогне да узроке незгода и удеса смањимо на најмању могућу меру. Хвала.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Право на реплику, народни посланик Зоран Бабић.

ЗОРАН БАБИЋ: Господин Ћирић је на најгрубљи могући начин, користећи неистине, увредио господина Александра Вучића, зато што је малопре изјавио да је Вучић утицао на судске одлуке.

На које судске одлуке, господине Ћирићу? На то што су формиране две независне војне комисије које имају задатак да утврде све чињенице под којима је пао војни хеликоптер? Да ли мислите на изјаве којима је Александар Вучић, али и сваки од одговорних чланова СНС рекао – након тога независни правосудни органи нека утврде све чињенице и околности; ко је крив, одговараће?

Зашто нисте те речи користили када је пао хеликоптер 30. децембра 2003. године у Крагујевцу? Повређено дете, повређен Деда Мраз, повређени пилоти. Да ли сте тада направили независну војну комисију, да ли сте тада рекли – хајде ви у правосуђу, радите свој посао? Не, нисте.

Јесте ли погледали колико је у земљама у окружењу било таквих несрећа? Несреће се дешавају и дешаваће се и трудићемо се сви, ко год био на власти, да оне буду сведене на минимум, али черечити после тога Владу, председника Владе, министре, политизовати тај случај? Наравно да ћемо сви углас рећи – не дамо да се политизује.

Јер ако није политизован случај у Македонији када је погинуло 11 што пилота, што чланова посаде и осам путника, и то 12. јануара 2008. године, у Хрватској, у Црној Гори, када су код полуотока Луштица код Херцег Новог погинула три припадника Војске Црне Горе, да ли је неко тада у Црној Гори политизовао тај случај? Да ли је тада неко рекао – сада ћемо се ми бавити тиме?

На основу чега су Горан Ћирић, или Гордана Чомић или Зоран Бабић стручнији од независних војних комисија и стручњака из Војске Србије? На основу чега мислите да било ко од нас утиче на независне судске органе? Па нисмо ми постављали судије и тужиоце у (Председавајући: Време, колега Бабићу.) Власотинцу, као што сте их ви постављали, зато што су одбили све могуће кривичне пријаве против чланова Општинског одбора ДС. Па није нам то био мотив.

Мотив је да од правосуђа, реформисаног правосуђа направимо независну грану власти. Нити смо утицали на било какву пресуду, нити смо једну једину пресуду коментарисали, а камоли наручивали као што је то радила ДС у оно време када је водила нашу државу.

Због чега...? (Искључен микрофон.)

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем, колега Бабићу.

Колегинице Чомић, по ком основу?

(Гордана Чомић: На помињање имена.)

Па шта ако је споменуо директно име? Није ни у једном тренутку рекао ништа што би изазвало право на реплику.

Господине Ћирићу, као прво, не комуницирам сада са вама, него са колегиницом Чомић.

(Гордана Чомић: Поменуо је име странке, ја тражим право на реплику јер сам овлашћена.)

Изволите.

ГОРДАНА ЧОМИЋ: Захваљујем. Жар речи је већи што су аргументи слабији, тако то обично бива. Реплика којом је окарактерисано излагање народног посланика Горана Ћирића је управо то. Народни посланик Горан Ћирић је рекао да се нада да ће институција главног истражитеља бити независна и да ниједан председник Владе неће моћи да каже – не дам министре. И то је све што је рекао.

Али кад се нема аргумената, када је страх велик, онда се измисли и, што је још горе, дозволи се себи да се етички пореди неупоредиво. Једноставно је, чак је и легитимно било кога из Демократске странке оптуживати за било шта. Неетично је и с оне стране ивице доброг укуса стављати у исту раван, равнотеже несрећа правити због два једноставна питања која је Демократска странка имала, има и имаће – на основу којих и чијих информација је министар одбране донео одлуку о покретању спасилачке мисије „Хеликоптер“? Ко га је обавестио да је потребно? И друго питање, којег нема ни у једном од извештаја које су радиле војне комисије, а није предмет истрага и тужилаштва него је предмет одговорности – ко је мењао план лета? И то је оно што питамо, што смо питали и што ћемо питати, јер се одбија да се да одговор.

Кад год неко побрка жељу да се наружи политички противник са искреним ставом одбране и владавине права, онда имамо жар речи уместо аргумената. Но, ми смо сви пред онима који су нас послали овде да у њихово име будемо њихов глас и због тога тражимо одговоре на та два питања, као што могу само да цитирам колегу народног посланика Горана Ћирића – надамо се да ниједан председник Владе никада више нигде неће себи дозволити да каже реченицу: „Не дам министре“, пошто њему министри нису поклоњени и он то не може да каже. Хвала вам.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Реч има народни посланик Горан Ћирић, право на реплику.

ГОРАН ЋИРИЋ: Наравно да нема потребе за оволиком острашћености, а више бих поштовао ту врсту страсти, и политичке и сваке друге, да је била усмерена према сопственом колеги, који је себи дао за право да у претходном говору говори о бившој министарки телекомуникација и инфраструктуре, која је пре неких, можда мање од годину дана и правоснажно ослобођена свих оптужби, а била је све време оптуживана овде од вашег колеге кога сте могли да упозорите на то поштујући правосудне органе и институције.

И све време инсистирамо управо на томе и поштоваћу тај ваш доследни приступ управо на такав начин, уколико бисте били једнаки и према својим колегама из клупа посланичке већине и према опозицији. Тешко је то очекивати, јер је и потпредседник Скупштине дао вама два минута и 40 секунди, дакле 40 секунди више за реплику, а ми морамо да изборимо сопствену реплику на тај начин да доказујемо да смо чули своје име и презиме и мислим да то заиста није коректно.

Али још једном кажем управо то, инсистирајући на важности и у овом закону, важности независних институција и људи који ће радити у овом органу, позивамо на то и председника Владе и председника државе и све извршне органе да не дају себи за право да и посредно и непосредно утичу на те одлуке, а посредни утицаји и та врста изјава каква је „не дам своје министре“ пре него што је било која институција ушла у процес и истраживања поменутог догађаја, нажалост, не било га. Дакле, дај боже да га више никад не буде и да немамо прилике да говоримо о томе више.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Господине Ћирићу, ви нисте морали да се борите за ваше право за реплику. Ја сам се обраћао колегиници Чомић, а не вама. Још сам и питао именом и презименом по ком основу, а ви сте устали, тражили сте реч. Прва ствар.

Друга ствар, ако погледате пажљивије стенографске белешке, видећете да сам колегу Бабића у два минута и 15 секунди опоменуо да приводи своју дискусију крају.

У истом том тренутку сам опоменуо, значи у другом минуту и 15 секунди, колегиницу Чомић, зато што је неко донео Пословник где се предвиђа да право на реплику буде два минута, а правимо мало толеранције да би народни посланици могли да имају пуне ефекте једне реплике уместо да направимо три или четири реплике зато што посланик није могао у првој да каже све шта је хтео. Да је колегиница Чомић причала до 45 секунде по истицању, исто бих искључио њен микрофон као колеги Бабићу. Ако желите да се Скупштина изјасни о повреди Пословника, ја прихватам.

Право на реплику, народни посланик Зоран Бабић. Изволите.

ЗОРАН БАБИЋ: Одговорио бих стручњацима за страх, јер, отприлике, када желе да виде страх у туђим очима, опасно је, јер желе да буду генератори тог страха.

Бојим се, као верник, Господа Бога. И бојим се само још једне ствари, а то је да се икада више вратимо у позицију до 2012. године, девастираног друштва, уништених јавних финансија, стопе корупције и криминала и свега онога што је ДС значила и радила, али ради и сада на територији АП Војводине.

Али хајде да се без страсти вратимо на корен овог случаја. Волео бих да видим овде једну руку подигнуту, један глас подигнут који ће рећи – да сам на позицији министра, да сам на позицији било кога, не бих подигао хеликоптер и не бих га послао у Нови Пазар да се спаси једно дете и један људски живот.

Да ли бисте ви, господине Ћирићу, донели такву одлуку? Да ли ви не бисте подигли хеликоптер јер бисте рекли – знате, да ли ће се мењати временски услови или ће се мењати траса лета или било шта ће бити? Или бисте у том тренутку размишљали о животу једног детета?

И када је господин Вучић рекао „не дам министре“ и када ја кажем „не дамо министре“, не дамо да се черече због хумане, људске одлуке да се искористе средства, да се искористи тај хеликоптер, да се проба да се спаси један људски живот. Или преузимате одлуку и улогу као у Мапет шоуу? Она два лика који седе стално на балкону, који ће рећи – а зашто нисте послали хеликоптер? Онда, када се пошаље хеликоптер, каже – зашто сте послали хеликоптер? Е, то је политикантство; е, то је лоше. Е, ту онда нема дијалога.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Време, колега Бабићу.

ЗОРАН БАБИЋ: Због тога је овај случај у процесу, на овај случај ће тачку ставити независни правосудни органи, а од господина Ћирића очекујем да за изјаву, веома експлицитно речену, да је Вучић утицао на судске одлуке, у следећој реплици, а сигуран сам да ће се јавити, упути извињење господину Вучићу, зато што нема никаквог утемељења у истини оно што је малочас рекао.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем, колега Бабићу.

Право на реплику, народни посланик Гордана Чомић. Изволите.

ГОРДАНА ЧОМИЋ: Захваљујем. Општа места, која овде већ годинама служе као добар изговор, о свим греховима ДС, нећу да коментаришем и нећу да реплицирам. Три године, ово је четврта календарска година, слушамо политику добрих изговора. Добар изговор је добар у политици, али ако је краткотрајан. Већ одавно има врло негативне ефекте по кориснике стратегије „оптужи демократе за све“. Због тога нема ту посебне реплике, али има у односу на то што је речено о нашим питањима.

Дакле, ако се покуша то питање о томе како је министар дошао до информација на основу којих је донео одлуку о спасилачкој мисији, па се то преокрене у „зар не бисте помогли?“, онда вас још једном питам – како је добио информацију да је потребно покренути спасилачку мисију? Ко га је обавестио? Председник Владе? Министар здравства? Директор дома здравља? Ко га је обавестио? Приватним каналима? Ко му је рекао да је ситуација таква да треба да покрене спасилачку мисију? То је податак који недостаје у оба извештаја, то је податак од кључне важности за оба извештаја и изостављен је – ко је информисао министра одбране?

У то да он донесе одлуку, ја не улазим. Видим чуђење са друге стране, што значи да неко овде зна информацију о томе на основу чега је министар донео одлуку, ко му је саопштио да су се стекли услови да се покрене спасилачка мисија.

(Александар Мартиновић: А ко је вама саопштио да опљачкате Развојну банку Војводине?)

Народни посланик узвраћа питањем, добацивањем – ко је вама саопштио да опљачкате било шта. Осим што крши Пословник, народни посланик показује и слабост аргумента и показује да је добро што смо упорни у тражењу одговора на питање – на основу којих и чијих информација је министар донео одлуку о спасилачкој мисији?

Кад би се мало слушало, онда би се то чуло, као и питање ко је мењао план лета, јер то такође недостаје у одговорима у извештају. Хвала.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем.

Право на реплику, народни посланик Горан Ћирић. Изволите.

ГОРАН ЋИРИРЋ: Не бих се јављао за ову реплику, али добио сам директно питање: „Шта бисте ви урадили?“ у не бих дубље анализирао оптужбе које лагано иду свих ових година, и најлакше је оптужити, заиста, људе из ДС, али, ево, пробаћу да вам дам директан одговор шта бих ја у тој ситуацији.

(Александар Мартиновић: А ви јадни наивни.)

И сами видите да је тешко…

(Председавајући: Молим вас, немојте добацивати посланику Ћирићу.)

Али ћу вас подсетити поново да сте господину Бабићу дали два минута и 30 секунди за реплику.

(Председавајући: Хоћете ли да рекламирате повреду Пословника? Немам ништа против.)

Оно што је била моја позиција у тој ситуацији, а то је да бих свакако подигао и читаву мисију спасавања, наравно, али уз поштовање и право професионалцима да кажу шта мисле о метеоролошким условима, шта мисле о томе на који ће аеродром слетети, на који начин ће водити ту мисију.

Наравно да је то нешто што је неопходно испоштовати, дакле све процедуре, и због тога и инсистирамо на поштовању процедура и поштовању институција, и укупно прављење атмосфере у свакој институцији да имате права и да професионалци имају права да кажу и не. Нису се стекли метеоролошки услови, наводим као пример, нису се технички услови обезбедили, и то је посао и сваког министра и свих људи који воде институције у држави. На такав начин се инсистира на јачању институција.

Дошли смо до ове расправе управо на овој теми и на овом закону, уз покушај да се вратимо на овај закон, а то је управо инсистирање на јачању институција и интегритета људи који ће водити те институције и који неће имати страх због сваке своје аутономне одлуке, него ћемо поштовати њихова права да предложе и председнику Владе и министрима и директорима јавних предузећа мишљење о томе шта је професионални приступ и шта је најбезбеднији приступ за сваког грађанина Србије и оних који су предмет или спасилачких мисија или вођења било ког система.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем.

Право на реплику, народни посланик Зоран Бабић.

ЗОРАН БАБИЋ: У стилу моје уважене колегинице, која зна отприлике шта је свима нама у глави, могу да питам – а ко је донео одлуку да се 30. децембра 2003. године у хеликоптер укрца сниматељ и костимирани Деда Мраз? Ко је донео одлуку да се Деда Мраз вози хеликоптером? На страну то што је хеликоптер после тога пао у центру Крагујевца, која је институција то дозволила? Да ли је то била најпрече? И, стављати Деда Мраза и живот детета у исти кош, у исти ранг, не знам само да ли ми причамо овде истим језиком.

Угрожен живот, док би неко тражио метео услове од Алпа до Карпата, техничке карактеристике хеликоптера који су стари по 30 година, док бисте ви то све извећали, па пола Србије би нестало. Или је то она позиција, увек елегантна и лепа у нашем друштву – шта год да урадите, неко ће вас критиковати?

С друге стране, господине Ћирићу, да ли мислите да би ниво жртава прошле године у поплавама био толики када би све то било онако како сте малопре рекли? Зар мислите да су, када је било неопходно спасавати људе из сметова Фекетића, били идеални услови за полетање, и за полетање и за слетање? Па су полетели и слетели хероји и спасили људске животе. Је л' мислите да је у поплавама било све идеално? Па су полетали, слетали и спасавали.

Па то су спасилачке мисије, то су мисије високог ризика. Шта мислите, да је потребан атест да се од Београда до Новог Пазара неће десити неки ванредни метеоролошки услови? Не, све је идеално, и за то да гарантује министар.

(Председавајући: Време, колега Бабићу.)

Али сам добио одговор на једно питање. Нисам добио извињење – извињење зато што сте лажно оптужили председника Владе да утиче на судске одлуке. Да ли је то нека аутопројекција из претходног времена или не, инсистирам на извињењу, јер сте рекли да је Александар Вучић утицао на судске одлуке и на судске пресуде, што је апсолутна лаж, господине Ћирићу, и инсистирам на извињењу.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Право на реплику, народни посланик Гордана Чомић. Изволите.

ГОРДАНА ЧОМИЋ: Захваљујем. Наш је неспоразум баналан али дубок, и толико дубок да ће нам, нажалост, требати заједничког напора много више него што се чини у први мах да разумемо шта је то владавина права, и шта су то протоколи, и шта је субординација, и шта су документа, акта која морају да се поштују у случају спасилачких мисија, без обзира на то да ли их обавља Министарство унутрашњих послова или Министарство одбране. Поготово што у овом тренутку ми расправљамо о једном закону где ће централну улогу имати главни истражитељ, чији ће посао бити истраживање о несрећама.

Ако не разумемо шта је то протокол, ако не разумемо шта је субординација и ако не разумемо да недостаје одговор на питање – на који начин је министар одбране дошао до информације да је потребно покренути спасилачку мисију „Хеликоптер“, ми не помажемо министарки Михајловић. А ја бих волела да јој помогнемо, јер је ово пионирски посао.

Можете се ругати колико хоћете, можете викати „јао“ и подсмевати се. То је подсмех владавини права, јер министарка Михајловић није министарка већине. Она је министарка Владе Републике Србије и ово је Народна скупштина, у којој су народни посланици Републике Србије.

Ако ћемо и ову расправу користити за то да покажемо колико искрено не разумемо шта је владавина права, онда ће то председник посланичке групе највеће странке у коалицији радити без мене, али министар одбране ће остати да буде питан ко му је дао информацију да је потребно покренути мисију, на основу чијих информација је донео такву одлуку и ко је мењао план лета када је спасилачка мисија била при крају? То је моја обавеза и то је обавеза привржености владавини права.

Ја се надам да ће вас бити још придружених и...

(Александар Мартиновић: А где су паре из Развојне банке Војводине?)

Народни посланик Мартиновић добацује – где су паре? Тамо где сте их потрошили, посланиче.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Реч има министар Зорана Михајловић.

ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ: Ја ћу бити кратка. Мислим да нико од нас овде није ни судија, ни тужилац. Само мислим да треба пустити да тужилаштво уради свој посао, а када тужилаштво уради свој посао, онда ћемо добити одговоре на сва питања која постављају сви, каква год та питања била. Хвала.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем. Завршавамо са репликама.

(Зоран Бабић: Како?)

Реч има народни посланик Миланка Јевтовић Вукојичић.

(Зоран Бабић: Нисмо их ми отворили. Било је личног помињања. Нисмо их ми покренули репликама.)

(Александар Мартиновић: Које сам ја паре потрошио?)

Вероватно своје, господине Мартиновићу. Нисте могли друге да трошите.

(Зоран Бабић: Ми немамо штедњу.)

Одређујем паузу од пет минута.

(После паузе – 17.45)

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ (Верољуб Арсић): Настављамо са радом. Право на реплику има народни посланик Зоран Бабић.

Право на реплику има народни посланик Александар Мартиновић. Изволите.

АЛЕКСАНДАР МАРТИНОВИЋ: Хвала, господине Арсићу. Госпођа Чомић ми је рекла да су паре тамо где сам их ја потрошио. Српска напредна странка није потрошила ни један једини динар ни из Развојне банке Војводине, ни из Фонда за капитална улагања Војводине, ни из Покрајинског секретаријата за науку и технолошки развој. Те паре је опљачкала Демократска странка.

А ја вас питам – да није било те пљачке, која се није десила, мислим, ни у једној добро уређеној држави, ви који питате одакле министру Гашићу информација да је једном болесном детету из Новог Пазара угрожен живот, запитајте се колико хеликоптера, колико авиона, колико би борбених средстава, средстава за спасавање људи могло бити купљено у Републици Србији да се Бојан Пајтић и ваша дружина нису безочно користили туђим средствима, туђим парама, и да нису пљачкали, и да нису крали од 2000. године, а богами у Војводини, ево, и у 2015. години.

Гумених чамаца Србија није имала зато што их је ваш министар продао. Шта ће нам гумени чамци? Шта ће нам било шта? Колико сте тенкова спалили у смедеревској железари? И сад сте ви невинашца, ви ни за шта нисте криви. Ја треба да одговорим на питање где су паре, уместо да ви сами себе запитате.

Да нисте крали толико колико сте крали, Србија би могла да има најбољу војску у Европи. И ничији живот у Србији не би био угрожен. И не би нам хеликоптери били стари 20, 30 или ко зна колико година. Питајте ваше шефове из Новог Сада колико станова имају у Новом Саду. Колико посађених винограда у Ердевику, колико станова у Бечу и ко зна где у белом свету. Од чијих пара? Од наших? Из Српске напредне странке? Од мојих? (Председавајући: Време, колега Мартиновићу.) Не. Од пара грађана Србије и пара грађана Војводине.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Колега Бабићу, да ли желите реплику?

(Зоран Бабић: Довољно је.)

Реч има народни посланик Миланка Јевтовић Вукојичић. МИЛАНКА ЈЕВТОВИЋ ВУКОЈИЧИЋ: Поштовани председавајући, уважена министарко са сарадницима, колеге посланици и посланице, поштовани грађани Србије, пред нама се данас у расправи налазе три закона из области саобраћаја и значај сва ова три закона је пре свега у чињеници да они показују стратешко опредељење Владе Републике Србије и надлежног министарства ка путу у ЕУ, односно стратешко опредељење Владе да усаглашава законску регулативу са регулативом ЕУ и да је хармонизује.

Осим усаглашавања са регулативом ЕУ и стратешког опредељења Владе Републике Србије, ова влада као одговорна влада, као влада која и те како води рачуна о привреди и грађанима Републике Србије, у мају ове године потписала је Споразум између Владе Републике Србије и Сједињених Америчких Држава о ваздушном саобраћају.

Оно што морам да нагласим то је да од маја 1992. године није постојао ваздушни лет између Републике Србије на релацији Београд – Сједињене Америчке Државе. Ово свакако јесте и те како значајан споразум, пре свега са три аспекта: са правног аспекта, зато што представља један правни оквир за даљу сарадњу, али и са економског и са привредног аспекта.

Такође морам да нагласим да овај споразум у ствари показује да је Република Србија безбедна и сигурна држава, а Влада Републике Србије и ви који сте у име Владе потписали овај споразум поуздан и сигуран партнер у преговорима, у разговорима и сигуран партнер у доношењу и, наравно, имплементацији донетог споразума.

Морам такође да истакнем да је у фокусу измена и допуна Закона о облигационим и основама својинско-правних односа, односно да се у центру ових измена и допуна закона налазе права путника који користе ваздушни саобраћај. Оно што желим да нагласим јесте да је у ствари овим изменама и допунама закона извршено усаглашавање, односно колизија члана 11. и 12. претходног закона, а која се односила на накнаду трошкова када је у питању кашњење лета.

Али и оно што досада, чини ми се, није истакнуто, то је да овај закон представља и корак напред када је у питању тржишна конкуренција, јер овим законом се предвиђа да авио-превозници, када склапају уговор о закупу ваздухоплова дужем од шест месеци, не морају ваздухоплове да уписују у регистар ваздухоплова.

То је и те како значајно, зато што је досадашњим законом то било предложено и то је представљало многе препреке код авио-превозника из разлога што су морали да траже испис ваздухоплова ако је ваздухоплов уписан у страни регистар, затим су морали своје уговорне обавезе да потврђују пред надлежним судом у Републици Србији, а након тога да врше упис у регистар ваздухоплова у Републици Србији.

Наравно да се овим законом, сем постизања тржишне конкуренције, и те како постиже заинтересованост ваздухопловних компанија да послују у складу са законом, јер ће путници свакако бирати, што се тиче накнаде њихових трошкова, што се тиче обезбеђења минимума њихових права који се односе на кашњење лета, и на отказивање лета, и на ускраћивање укрцавања на лет без оправданог разлога, а и када се односи на заштиту особа са инвалидитетом и заштиту лица са смањеном покретљивошћу, оне авио-компаније које сва та права гарантују. Наравно да од броја путника зависи и положај авио-превозника и сигурно је да је ово додатна мотивација да авио-превозници послују апсолутно у складу са законом.

Трећи закон који је данас на дневном реду, а који је у ствари системски закон, који је нов закон и желим да изразим све похвале вашем министарству за израду овог закона, то је закон који се односи на истраживање несрећа у ваздушном, у железничком и водном саобраћају. Морам да истакнем да овај закон јесте резултат усаглашавања са законима ЕУ, јесте и резултат усаглашавања са праксом Међународне организације цивилног ваздухопловства, али и са праксом Међународне поморске организације.

Такође желим да истакнем да је овај закон проистекао из пројектне активности коју је спроводило, чини ми се, министарство, Унапређење процеса истраживања удеса у периоду од септембра 2013. до фебруара 2014. године и где је један од резултата реализације тог пројекта у ствари проистекла потреба да се донесе један јединствени закон који би третирао истраживање несрећа у сва три вида, и то у ваздушном, железничком и водном саобраћају.

Оно што посебно желим да нагласим то је искључиво и пре свега превентивни карактер центра за истраживање несрећа. Зашто желим да истакнем тај превентивни карактер? Превентивним карактером у ствари центар за истраживање несрећа, сем тога што је независан орган, треба да одговори на три врло важна питања.

Прво питање – да опише опис несреће, друго питање – да одговори зашто се несрећа десила, односно да истражи узрок, и треће питање на које треба да одговори јесте – шта је требало предузети да до несреће не би дошло? То је, у ствари, анализа узрока. То је пласирање безбедносних препорука, пре свега према релевантним институцијама, а те релевантне институције су Влада, сектор саобраћаја и друга правна лица, која у ствари на основу тих безбедносних препорука могу да донесу адекватни правни оквир како би се повећала безбедност а смањиле несреће.

На крају желим да кажем да се надам да ће током 2016. године центар за истраживање несрећа пословати у пуном капацитету, у складу са систематизацијом радних места, да ће имати 16запослених радника и да ће адекватно моћи да одговори на основни посао, а његов основни посао је у ствари независна истрага у транспортним удесима и давање препорука релевантним институцијама. Српска напредна странка, нема дилеме, подржаће сва три закона.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем.

Реч има народни посланик Небојша Петровић. Изволите.

НЕБОЈША ПЕТРОВИЋ: Захваљујем, уважени потпредседниче. Поштована министарка, поштоване колеге из министарства за саобраћај, желим да са своје стране дам такође једну врло позитивну оцену свему ономе што је у последњих годину дана урађено на плану онога што се данас нашло као предлог на дневном реду Скупштине, а то је по први пут закон о истраживању несрећа, и то у ваздушном, железничком и водном саобраћају.

Као професионалац који се већ 25 година бави облашћу ваздухопловства, желим да кажем следеће. Било је овде речи данас од стране више народних посланика о значају доношења овог закона, а ја бих хтео да можда дам кључни, кровни разлог због чега мислим да је не само добро, него је било и неопходно донети овакав закон. То је нешто што се може у једној реченици дефинисати као једна одлука ове владе Републике Србије да се Србија и даље бави цивилним ваздухопловством.

Ту наглашавам ово цивилним ваздухопловством, пошто сте, уважени потпредседниче, данас својом великодушношћу дали простор једном броју народних посланика да потпуно изађу из теме данашње расправе и да се баве оним сегментом ваздухопловства који се зове војно ваздухопловство.

У овом тренутку још увек, док наша скупштина не буде усвојила нови закон о истраживању несрећа, када је у питању ваздухопловство, моја интересна зона, у Закону о цивилном ваздушном саобраћају имамо девет чланова закона који се баве истрагама удеса и озбиљних незгода и, наравно, подразумева се, пошто је закон о ваздушном саобраћају, о цивилном ваздушном саобраћају.

И у том закону, који је, кажем, још увек важећи, јасно је назначено да су удеси који се догоде војним ваздухопловима у искључивој надлежности Министарства одбране. Истраге о тим удесима су у искључивој надлежности Министарства одбране. То није наш специјалитет, није наша измишљотина, то је нешто што смо такође преузели, не као тековину него као једну норму коју смо морали да уградимо и у овај важећи закон, због тога што се он односи на истраживање у цивилном ваздухопловству.

Дакле, и овај нови закон, који је данас на дневном реду, такође не садржи одредбу која опредељује да ћемо се бавити истрагама удеса и озбиљних незгода, једном речју несрећа у цивилном ваздушном саобраћају, а када је у питању искључиво војни ваздухоплов, ту већ, као што сте имали прилике, надам се, да прочитате, постоје три посебна случаја у којима се формирају мешовите комисије од стране Министарства одбране и од стране главног истражитеља као директора центра.

Сва та три специјална случаја су директно усаглашена са Министарством одбране, тако да ни ово није нешто што је предлагач сам, да тако кажем, измислио, већ је усагласио са ресорним министарством за ову област ваздухопловства.

Дакле, још једном апелујем, уз све поштовање жеље да се искористи говорница у Народној скупштини за неку другу тему, да ипак ово даље не оптерећује ову расправу везану за закон о истраживању несрећа у цивилном саобраћају, у ваздушном, водном, односно поморском, и железничком саобраћају.

Такође, оно што мислим да је јако битно напоменути а овде се на неки начин поставило као питање, опредељење да формирамо центар, да се по том основу успостави трећи стуб у систему безбедности цивилног ваздухопловства је нешто што је, пре свега, наш однос према овој првој исказаној жељи, а то је да се даље Србија бави цивилним ваздухопловством. Знате, то није питање односа према ЕУ, то није питање односа само према међународним институцијама, то је, пре свега, питање наше одлуке да се даље бавимо цивилним ваздухопловством.

Да бисмо то могли даље да радимо, потребно је да формирамо тај трећи стуб безбедности унутар цивилног ваздухопловства. Досада су као два истакнута стуба постојале цивилне ваздухопловне власти у свакој држави, то је у нашем случају Директорат цивилног ваздухопловства, и провајдер у ваздушном саобраћају, а то је Контрола летења. Тај трећи стуб који сада настаје код нас већ уназад годину и по дана, а који ће бити потврђен овим новим законом, јесте центар за истраживање несрећа.

Оно што је била дилема и код самог предлагача, јесте какав статус да добије тај центар. Да ли да буде агенција, као што су то ове две претходно поменуте институције, или да буде посебна организација? Дефинитивно се стало на становишту да то буде посебна организација, што апсолутно дефинише статус такве институције у правном систему или систему државне управе, како хоћете, Републике Србије. Као што је Хидрометеоролошки завод, као што је Секретаријат за законодавство, и ово је посебна организација. За њу важе сва правила, прописи, сви закони који се односе на државну управу; у овом случају и на запослене унутар тог центра односиће се Закон о државним службеницима.

Шта то значи? То значи да, да би директор тог центра могао да буде именован, неко га мора предложити Влади. У случају када су те институције унутар неког министарства, предлагач је министар, као што знате. Пошто је ово институција која се не налази директно ни под једним министарством већ је засебна и независна, чиме смо ту независност и остварили, мора се појавити као предлагач председник Владе. Влада именује, а председник Владе, као неко ко обједињује сва министарства, рад свих министарстава и посебних организација, појављује се као предлагач онога ко ће бити директор те институције. Наравно, као што то Закон о државним службеницима и каже, после објављеног и извршеног конкурса за то радно место, тако да свака сумња у тај сегмент апсолутно отпада, јер је јасно дефинисана поменутим законом.

Оно што бих још желео да кажем, мада се кроз овај закон, наравно, може проћи јако детаљно и по свим ставкама, јесте та веза са међународним организацијама, та условљеност, на неки начин, самим текстом закона, оним што пише у два круцијална, два најзначајнија текста на које се ослања овај закон.

Први је Анекс 13 Чикашке конвенције, који се још од потписивања Чикашке конвенције бавио безбедношћу унутар ваздушног саобраћаја, а који је од неке 1951. године, када су донете прве допуне тог Анекса 13, до прошле године, када смо такође потписивали неке допунске измене Анекса 13, више од 15-16 пута мењан.

На то се надовезује сада Регулатива ЕУ. Европски парламент, Савет Европе је у октобру 2010. године донео Регулативу (уредбу, по нашем) 996. Она јасно дефинише целокупну процедуру и услове под којима се формирају центри и процедуру по којој морају да раде, односно услове које треба да задовоље да би могли да буду и независни и функционални, што је јако важно.

Дакле, та регулатива, односно уредба је нешто што је потребно имплементирати, односно уградити у наш правни систем. То није препорука, то је директива, то је уредба. Она се мора уградити у правни систем. На који начин? У овом случају помогла нам је такође ЕУ преко једног твининг пројекта који се односио управо на део који се односи на истраживање удеса и озбиљних незгода, како у ваздухопловству тако у железници и у водном саобраћају.

Резултат тог пројекта, који се од 2013. до почетка ове године, када је био закључен и на неки начин дао одређене резултате, изнедрио као решење јесте да за овај обим саобраћаја, овај обим учесника у ваздушном саобраћају по свим основама, не само што се тиче самог извршења саобраћаја, него свих институција, свих организација које учествују у том процесу, ево сад можда мало и да банализирам, од оних који пројектују до оних који изводе, значи фабрикују неке ваздухопловне производе, до свих оних других, који се баве одређеном регулативом и, наравно, оних који лете, а којих је, у суштини, највише.

Дакле, у односу на све то комплетно „скенирање“ наше земље предложено је да направимо један интегрални систем безбедности, систем који ће пратити сва три вида заједно.

Није то било баш тако лако. Можда се мало види у самом тексту, али ни приближно онолико колико су неке колеге овде апострофирале, просто зато што та (понегде) неусклађеност, као што су коментарисале колеге везано за сам текст закона, произлази из разлика у дефиницијама које се односе на ваздушни саобраћај, железнички саобраћај и водни саобраћај, а који се такође, као што се то у ваздушном саобраћају односи на поменуту уредбу, у железничком и водном саобраћају односи на неке уредбе које дефинишу то унутар ЕУ а везане су за те врсте саобраћаја.

Дакле, разлике постоје, али у терминологији, а не у неусклађености онога што јесте суштина читавог закона, и мислим да то такође као примедба не стоји.

Да је било јако битно урадити читав овај посао, а започет је формирањем центра за удесе и озбиљне незгоде, показује управо и текст споразума који се односи на односе државе Србије и САД везан за ваздушни саобраћај.

Прошле године негде у марту овде је била делегација из Федералних ваздухопловних власти Америке (ФАА) и тада, као један од њихових чек-поинта, једна од тачака које су прегледали да ли наша држава задовољава услове да добије категорију један било је и то да ли постоји главни истражитељ, у овом случају тада и још увек само за ваздушни саобраћај, и да ли се центар формира.

Позитиван одговор на та питања која смо имали у разговорима са представницима Америчких ваздухопловних власти резултирао је, ево, после скоро годину и нешто дана, потписивањем уговора, односно добијањем категорије један. Категорија један је нешто јако битно, не само кроз политички однос са Америком, него и кроз отварање новог тржишта, што је јако битно за опстанак нашег цивилног ваздухопловства. Хвала вам.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем.

Реч има народни посланик Марко Атлагић. Изволите.

МАРКО АТЛАГИЋ: Поштовани потпредседниче, заједно са осталим потпредседницима, поштована министарко, заједно са сарадницима, даме и господо народни посланици, поштовани грађани Србије, пред нама су три закона из области саобраћаја; ја ћу своју пажњу усмерити на Предлог закона о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају.

Драго ми је, госпођо министарко Михајловић, да вас поново видим овде, у овом високом дому, међу нама. Морам да кажем – врло често. То говори о вашем односу према преданом вашем раду, како вас, тако и вашег министарства и читаве владе у целини, према пословима који стоје пред вама.

И овај закон има своје упориште у експозеу председника Владе Републике Србије, господина Александра Вучића, који је он поднео нама, народним посланицима, овде, у овом високом дому, Дому Народне скупштине Републике Србије, 27. априла господње 2014. године.

Поштоване даме и господо народни посланици, и да не заборавимо – експозе председника Владе Републике Србије господина Александра Вучића је најтранспарентнији, најпрецизнији, највећи (52 странице), најбољи и најсврсисходнији од свих 72 претходна експозеа од времена првог председника Владе Србије Проте Матеје Ненадовића 1805. године до данас.

Господин председник Владе Републике Србије Александар Вучић је у свом експозеу посветио саобраћају три странице, од 24. до 27. стране. Поштовани народни посланици, није ни чудно што је председник Владе посветио саобраћају у експозеу више него неки претходни председници влада свим члановима експозеа, у укупним експозеима, јер је свестан да је саобраћај основни чинилац не само развоја српског друштва, него чинилац опстанка наше друштвене заједнице.

Поштована госпођо министарка, поштовани народни посланици, саобраћај је друштвени крвоток, и тамо где не допиру саобраћајне артерије, та подручја демографски одумиру, и зато је председник Владе посветио три странице у свом експозеу саобраћају.

Саобраћај није само основни чинилац развоја наше земље, него је интегративни чинилац друштва у целини. Ово је нови закон који је данас пред нама и то је веома добро, јер ће се коначно детаљно правно регулисати област истраживања несрећа, како у ваздушном, тако и у железничком и водном саобраћају. Јер, истраживање несрећа представља веома комплексно питање, у првом реду са правно-техничког, а онда, богами, и безбедносног аспекта. Управо зато је требало бити регулисано посебним законом, што сте ви, госпођо министарко, и учинили, и хвала вам на томе.

Овим законом предвиђено је да стручне послове у вези са истраживањем удеса и озбиљних несрећа обавља центар за истраживање несрећа, како смо данас чули од већине народних посланика. Оно што је важно и што бих ја подвукао, то је да ће центар бити самосталан и независан у свом раду, а овим предлогом закона предвиђено је да нико не може да ограничи садржину и обим истраживања несрећа, затим да утиче на садржину и обим истраживања или на обим и садржину безбедносних препорука које даје центар. То је врло важно, да не кажем и најважније.

Сви удеси, даме и господо народни посланици, и озбиљне незгоде у ваздушном саобраћају, како је предвиђено овим предлогом закона, морају да се истраже и анализирају како би се утврдиле чињенице под којима су се десиле, ако је могуће, открили узроци, и предузеле мере да се спрече нови удеси и озбиљне незгоде. Тако се то ради у свим европским земљама.

Исто тако, предвиђено је да је центар дужан да истражи сваки удес или озбиљну незгоду ваздухоплова укупне масе на полетању веће од 2.250 килограма, а истражује све удесе или озбиљне несреће других ваздухоплова ако је дошло до смрти.

Како је предвиђено, истраживање ће спроводити центар за отклањање узрока несрећа, који нема за циљ утврђивање кривичне, привреднопреступне, прекршајне, дисциплинске, грађанскоправне или неке друге одговорности.

Надлежни правосудни органи воде истрагу, али могу центру да доставе списе и исправе потребне за вођење поступка истраживања несреће ако тиме не ометају истражни поступак, и то је врло јасно.

Исто тако, померање ваздухоплова који је претрпео удес дозвољено је само у случају спасавања људи, пртљага и робе, отклањања опасности од пожара или ако ваздухоплов омета безбедно одвијање саобраћаја у целини.

Центар има право на неограничени и неометани приступ месту удеса или озбиљне незгоде ваздухоплова у његовој садржини и олупини да сачини листу доказа и обезбеди контролисано уклањање олупине и делова ваздухоплова ради његовог даљег испитивања, што сматрам да је врло битно.

Поштоване даме и господо, сви учесници у удесу имаће могућност да буду саслушани. Биће им омогућено коришћење резултата истраге, што је врло битно.

Седиште центра, како знате, предвиђено је да буде у Београду, а на његовом челу биће главни истражитељ, који има положај директора посебне организације, којега ће поставити Влада Републике Србије на период од пет година уз предлог премијера.

На крају, поштоване даме и господо, позивам вас, народни посланици, да у дану за гласање дадете свој глас за овај сет закона. Посебно позивам вас, господо народни посланици из опозиционих клупа, да и ви гласате за ове законе и дате свој глас за њих јер ћете бар мало, па макар и на овакав начин, манифестовати своју наклоност модернизацији Србије за коју се тако здушно и са несмањеном жестином залаже, и не само залаже него и спроводи наш премијер Александар Вучић и читава Влада Републике Србије, председник Републике Томислав Николић, већина народних посланика у овом високом дому, као и највећи број грађана Републике Србије. Хвала.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем.

Реч има народни посланик Владимир Орлић. Изволите.

ВЛАДИМИР ОРЛИЋ: Хвала. Даме и господо народни посланици, свакако подржавам законе о којима расправљамо данас и, морам да признам, до пре неких тридесетак минута био сам под врло снажним утиском подршке која се листом чула од колега које су се данас обраћале по питању ове начелне расправе.

Опет морам да кажем, с друге стране, у последњих тридесетак минута ми се тај утисак нешто и покварио. Погађате, због тога што, ето, изгледа, нисмо успели заједно да се одупремо искушењу да поменемо и ствари којима данас ипак није било места. Ту мислим, свакако, на расправу о хеликоптерској несрећи, која, слажем се, не треба да се политизује.

Подсетио бих само у две реченице, не више, нећу узимати више вашег времена, на допис који смо добили од Владе 4. маја, а који се односи на тада исказану идеју да се формира анкетни одбор, у ком се врло прецизно каже и шта је све предузето и на који начин су информације стављене на увид и предлаже се, више него коректно, да се та тема не политизује у том тренутку кроз питања анкетног одбора док се не заврши поступак који су започели надлежни органи, а мисли се на тужилаштво.

Мислим да је та информација таква да, поштено, може само да се прихвати и да је такав предлог довољно добар да, поштено, може само да се прихвати. Ово кажем, пре свега, због неких седница које су пред нама. Препоручио бих да га послушамо и слажем се са колегама које су данас рекле да не треба тиме да оптерећујемо расправу и слажем се да треба да водимо рачуна о етичком моменту у читавој причи, да то не поквари утисак са данашње седнице.

Свакако, подржавам ове споразуме и драго ми је што малтене свако, а сматраћу онај један глас који је био негативно оријентисан према данашњим предлозима просто једним тренутком попуштања пажње, пошто није било уз неку негативну оцену и ни једног јединог разлога зашто евентуално не би требало подржати било шта о чему данас причамо. Сматрам то добрим знаком.

И ја бих са своје стране подвукао један интересантан аспект. О њему смо причали данас, али, ето, желим да га још једном нагласим. Поред тога што ови закони имају значајан допринос у сфери саобраћаја и имају своју важну улогу у овој области, они имају и врло изражену компоненту која припада сфери онога што сматрамо спољном политиком.

Први закон, који се односи на истраживање несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају, као и други, о облигационим и основама својинско-правних односа у ваздушном саобраћају директно у себи носе добре предлоге, формиране у циљу да се поспеши увођење европских стандарда, да хармонизација прописа у том смислу и у образложењу недвосмислено објашњавају да постоји подршка нашем заједничком процесу, процесу приступања.

Када је реч о трећем предлогу, о споразуму са САД, чули смо данас неколико пута, он има димензију која превазилази чисто привредни и чисто економски аспект. Он је, ипак, и више од тога – недвосмислено поспешује наше односе на међудржавном нивоу, између Србије и САД, и обавеза је Републике Србије да се одговорно односи приликом формирања својих односа како са државама европског простора тако и са САД. У том смислу поздрављам чињеницу да смо се ми овде сагласили.

Користим још додатних пар секунди да подршку изразим и у име ресорног одбора, Одбора за просторно планирање, саобраћај, инфраструктуру и телекомуникације, који је на данашњој седници једногласно подржао ове предлоге и изражавам очекивање да ћемо у дану за гласање заиста, без разлике сви подржати ово о чему смо данас разговарали, јер иако је било досада више ситуација у којима смо имали такве најаве, некако се испостављало да подршка овим процесима и овој врсти одговорности од стране неких у овој сали испадне чисто подршка на речима. Верујем да улазимо у епоху када мењамо те навике и ту врсту праксе, када заиста сви заједно делима стојимо иза онога што и заступамо. Хвала вам.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Реч има народни посланик Милија Милетић. Изволите.

МИЛИЈА МИЛЕТИЋ: Захваљујем се. Уважени председавајући, уважена потпредседнице Владе, уважене колеге посланици, уважени грађани Србије, ја сам Милија Милетић и долазим из најлепше општине, Сврљиг, која се налази поред најлепшег града у Србији, то је град Ниш. Нормално, ја ћу као народни посланик Уједињене сељачке странке у потпуности подржати сет ових закона и данас ћу говорити о овом предлогу закона о ваздушном саобраћају између наше земље и САД.

Крајем маја ове године потписан је споразум између Владе Републике Србије и америчког амбасадора на основу ког ће после 25 година моћи наши авиони и авиони ваздушног саобраћаја из Америке да заједно радимо и да на тај начин имамо могућност да што већи број наших људи из Србије и из Америке дођу код нас и да заједно разменимо и туристички део и овај економски део.

Бићу врло кратак. Овај закон и овај споразум треба подржати због тога што ћемо на овај начин имати стварно велику могућност да већи број људи из наше земље и из Америке буде на линији и да заједно имамо могућност да доведемо већи број инвеститора у Србију. Рецимо, код нас у Нишу је „Џонсон електрик“ скоро отворена, то је америчка фирма, амерички инвеститори код нас упошљавају велики број људи. Више хиљада људи је запослено код америчких инвеститора и на овај начин ми ћемо још боље успоставити ту нашу сарадњу.

С друге стране, потписивање овог споразума између нашег потпредседника Владе, госпође министарке, и америчког амбасадора биће знак да већи број инвеститора из свих делова света дођу код нас и инвестирају у Србију.

Овим споразумом имаће се већа могућност да наши производи, који су српски, дођу на америчко тржиште, и сетимо се оног ранијег, када су имали веома добру сарадњу са Америком, када смо извозили наш „југо“, такозвани „југо америка“, где је по неким анкетама највише извезено тог производа на америчко тржиште из земље Европе.

Ово је велика шанса и могућност да се још таквих производа као што је некада био „југо америка“ извезе у Америку и да на тај начин можемо из целе Србије да извозимо поново из Крагујевца аутомобиле, можемо извозити квалитетну робу из наше Србије, пољопривредне производе, као на пример из Сврљига можемо да извеземо сврљишки сир, сврљишки белмуж, из Мерошине вишњу, из Књажевца вишњу и велики број других таквих пољопривредних производа.

С друге стране, за нас је исто велика шанса туризам и овим потписивањем споразума имамо велику шансу да дођу други људи, из Америке да дођу код нас у Србију, да буду туристи. Ево, велика је могућност да 31. јула, 1. и 2. августа дођу код нас у Сврљиг на белмужијаду и да на тај начин будемо сви заједно и да повећамо буџет и наших грађана у Србији, а туристи из Америке могу да имају и нешто лепо да виде.

Још једном бих подвукао да је ово велика ствар за нас, да ће ово бити велика шанса за Аеродром „Никола Тесла“ и очекујем да ће у наредном периоду и нишки аеродром „Цар Константин Велики“ имати могућност да и ту долазе људи из Америке и да ту кроз тај начин да велики број наших људи који живе у југоисточној Србији обезбеде нова радна места и да дођу нове инвестиције.

Још једном, подржавам у потпуности овај споразум и све остале споразуме које предлаже наша влада на челу са нашим премијером.

ПРЕДСЕДАВАЈУЋИ: Захваљујем.

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

Сагласно члану 98. став 4. Пословника, закључујем начелни јединствени претрес о предлозима закона из тачака 1, 2. и 3. дневног реда.

Овим завршавамо данашњи рад и настављамо седницу сутра у 10.00 часова.

(Седница је прекинута у 18.30 часова.)