

# О Б Р А З Л О Ж Е Њ Е

## I. УСТАВНИ ОСНОВ ЗА ДОНОШЕЊЕ ЗАКОНА

Уставни основ за доношење Закона о трговачком бродарству садржан је у члану 97. став 1. тачка 13. Устава Републике Србије („Службени гласник РС”, број 98/2006) према којој Република Србија уређује и обезбеђује режим и безбедност у свим врстама саобраћаја.

## II. РАЗЛОЗИ ЗА ДОНОШЕЊЕ ЗАКОНА

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

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

У Републици Србији оба закона су остала у примени у деловима којима се уређује приватноправна материја пловидбеног права.

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

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

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

Нацрт закона о трговачком бродарству (у даљем тексту: Нацрт закона) садржи нова решења у складу са променама насталим у друштвеним, економским и својинскоправним односима успостављеним Уставом Републике Србије и донетим

системским законима. Последично, Нацртом закона уређују се превоз и услови за приступ тржишту, односно обављање одређених делатности у водном транспорту, стварноправни односи на броду, одговорност и ограничење одговорности, уговори у пловидби, заустављање брода, извршење и обезбеђење на броду, као и друга питања важна за ову област.

Оно што се истиче као први и најзначајнији разлог за доношење Нацрта закона, дефинисан је у смислу уношења свих релевантних секундарних извора комунитарног права у домаће законодавство, чиме се постиже компатибилност законодавног система Републике Србије са правом ЕУ. С тим у вези, Нацртом закона у домаће законодавство уносе се одредбе 16 директива и уредби ЕУ.

Приликом рада на Предлогу закона у делу који се односи на унутрашњу пловидбу, законска решења заснована су на одредбама конвенција усвојених под окриљем Економске комисије Уједињених нација за Европу (у даљем тексту: UNECE), а нарочито Будимпештанске конвенције о уговору о превозу робе унутрашњим водним путевима, Конвенције о упису пловила унутрашње пловидбе и Конвенције о изједначавању одређених правила у области судара пловила унутрашње пловидбе. Поред ових конвенција, Нацртом закона се у домаће законодавство уносе одредбе ратификоване Стразбуршке конвенције о ограничењу одговорности у унутрашњој пловидби, као и одредбе Конвенције о уговору о превозу путника и пртљага унутрашњим водним путевима, осим одредаба о границама одговорности, с обзиром да су исте другачије уређене Стразбуршком конвенцијом која обавезује Републику Србију.

У делу који се односи на поморску пловидбу, законска решења заснована су на одредбама великог броја међународних поморских конвенција међу којима су свакако најзначајније Међународна конвенција о изједначавању одређених правила у материји теретнице (Хашко-Визбијска правила), Међународна конвенција о изједначавању одређених правила у области судара бродова, Међународна конвенција о трагању и спасавању, Атинска конвенција о превозу путника и пртљага морем из 1974. године са Протоколом из 2002. године о изменама и допунама Атинске конвенције о превозу путника и пртљага морем, Конвенција о ограничењу одговорности за поморска потраживања из 1976. године са Протоколом из 1996. године о изменама и допунама Конвенције о ограничењу одговорности за поморска потраживања, Међународна конвенција о грађанској одговорности за штете проузроковане загађењем нафтом, усвојене 1992. године, Међународна конвенција о грађанској одговорности за штете проузроковане загађењем погонском нафтом, усвојене 2001. године, и др.

Такође, приликом рада на тексту Нацрта закона извршена је упоредноправна анализа законодавстава како суседних дунавских прибрежних земаља попут Аустрије, Бугарске, Хрватске и неких рајнских прибрежних земаља попут Холандије, тако и законодавстава бројних држава са развијеним водним транспортом, као што су Норвешка, Данска, Финска, Велика Британија, Грчка, Нови Зеланд, Кипар, Малта, Руска федерација и др.

Нацрт закона садржи и неке до сада важеће одредбе Закона о поморској и унутрашњој пловидби за које је утврђено да није било потребно да се мењају.

### III. ОБЈАШЊЕЊЕ ОСНОВНИХ ПРАВНИХ ИНСТИТУТА И ПОЈЕДИНАЧНИХ РЕШЕЊА

#### Основне одредбе Нацрта закона

У уводним одредбама (чл. 1-3), поред предмета уређења Нацрта закона, на шта је указано у разлозима за доношење закона, у члану 2. уређено је да се одредбе Нацрта закона које се односе на бродове трговачке морнарице односе се и на друга пловила, ако је то овим законом предвиђено, као и да се одредбе Нацрта закона не примењују се на ратна пловила, ако другачије није прописано овим законом. У овом делу утврђује се да се на односе који нису уређени овим Нацртом закона примењују обичаји у унутрашњој и поморској пловидби. Тај принцип је општеприхваћен у пловидби, у коме велики значај имају управо обичаји.

Чланом 3. Нацрта закона прецизно су одређени (дефинисани) изрази употребљени у тексту Нацрта закона. Због самог карактера и обимности, те разноликости материје Нацрта закона, ради се о бројним дефиницијама (члан 4. садржи 93 дефинисана израза).

#### Део први – превоз и приступ тржишту

У Глави I овог дела Нацрта закона (чл. 4-18) уређују се услови за обављање јавног превоза. С тим у вези, у члану 4. прописано је које врсте пловила могу да користе одређену категорију водног пута и под којим условима, при чему је прописано да пловила ЕУ могу слободно да упловљавају у државне водне путеве Републике Србије, у складу са одредбама Уредбе Савета ЕЗ бр. 1356/96 од 8. јула 1996. о заједничким правилима која се примењују на превоз робе или путника унутрашњим водним путевима између држава чланица ради успостављања слободе пружања тих транспортних услуга, уз суспензивну норму о почетку примене ове одредбе тек након пријема Републике Србије у пуноправно чланство ЕУ.

Надаље, у члану 5. Нацрта закона извршена је подела превоза на јавни превоз и превоз за сопствене потребе, док је јавни превоз класификован на линијску и слободну пловидбу.

У члану 6. Нацрта закона прописане су заједничке обавезе, односно услови за обављање свих врста јавног превоза.

Чл. 7-14. прописана су правила о вршењу линијске пловидбе између две луке, односно пристаништа на територији Републике Србије, при чему је у складу са Законом о локалној самоуправи („Службени гласник РС“, бр. 129/2007 и 83/2014 - др. закон) одређивање услова и начина за вршење месне линијске пловидбе остављено у надлежности јединице локалне самоуправе, док је међумесна линијска пловидба у надлежности министарства надлежног за послове саобраћаја.

Чланом 15. прописано је да се слободна пловидба врши на основу уговора о превозу робе или путника у складу са одредбама Нацрта закона, док су у члану 16. прописани услови за обављање превоза за сопствене потребе. Чл.17. и 18. уређена је материја каботажне пловидбе у смилсу да могу да је обављају само домаћа пловила. С тим у вези, уређено је да каботажу могу да врше и ЕУ пловила у складу

са Уредбом Савета ЕЗ бр. 1356/96 и Уредбом Савета (ЕЕЗ) бр. 3921/91 од 16. децембра 1991. о утврђивању услова под којима нерезидентни превозници могу да превозе робу или путнике унутрашњим водним путевима унутар државе чланице, уз суспензивну норму о почетку примене ове одредбе тек након пријема Републике Србије у пуноправнио чланство ЕУ. Коначно, прописано је да страно пловило може да врши каботажни превоз само ако то захтева општи интерес домаће привреде и по добијању одобрења Министарства.

У Глави II овог дела Нацрта закона (чл. 19-30) уређују се услови за приступ тржишту, односно услови за обављање појединих врста делатности у пловидби. Такође, прописане су мере за заштиту конкуренције на тржишту, као и посебне заштитне мере за националну флоту која учествује у међународној поморској пловидби.

У члану 19. прописани су услови за обављање делатности возара у унутрашњој пловидби у складу са Директивом Савета бр. 87/540/ЕЕЗ од 9. новембра 1987. о условима за приступ делатности возара робе на унутрашњим водним путевима у домаћем и међународном превозу, као и о узајамном признавању диплома, потврда и других доказа о формалним квалификацијама за ту делатност.

У чл. 20. и 21. Нацрта закона прописани су услови за обављање пловидбено-агенцијске делатности, у складу са UNCTAD-овим минималним стандардима за обављање послова пловидбеног агента. Чланом 22. прописани су услови за обављање послова поморске компаније у Републици Србији. Имајући у виду да ће обављање ове врсте делатности у Републици Србији бити под непосредним надзором Европске комисије током предприступног периода, предвиђени су високи критеријуми за приступ овој делатности који обезбеђују да ће поморска компанија у свом пословању испунити све неопходне међународне стандарде који се без изузетка примењују у ЕУ.

Чл. 23-26. Нацрта закона уређени су захтеви у односу на заштиту конкуренције у складу са захтевима Уредбе Савета (ЕЗ) бр. 169/2009 од 26.02.2009. о примени правила тржишне утакмице на железнички, друмски и унутрашњи водни транспорт.

Чланом 27. Нацрта закона прописана је примена мера у случају озбиљног поремећаја на тржишту унутрашње пловидбе, односно обезбеђивање средстава ради отклањања озбиљног поремећаја на тржишту унутрашње пловидбе оснивањем Фонда унутрашње пловидбе, као ванбуџетског фонда.

Чл. 28-30. Нацрта закона прописане су посебне заштитне мере у односу на обезбеђивање равноправних услова под којима домаће поморске компаније послују на међународном тржишту поморских услуга. Наведеним члановима Нацрта закона домаће законодавство усклађује се са прописима ЕУ, и то Уредба Савета 3577/92 о примени принципа слободе пружања услуга у поморском транспорту између држава чланица, Уредба Савета 4055/86 о примени принципа слободе пружања услуга у поморском транспорту између држава чланица, као и између држава чланица и трећих држава, Уредба Савета 4058/86 о усклађеним мерама за обезбеђење слободног приступа роби у поморској трговини, Уредба Савета 4057/86 о пракси одређивања нефер цена у поморском транспорту, Одлука 167/2006/ЕЗ

Европског парламента и Савета о појединим мерама трећих држава у области поморске теретне пловидбе.

#### Део други – Правни статус брода и стварноправни односи на броду

Чл. 31. и 32. Нацрта закона уређују правни статус брода као покретне ствари. С друге стране, бродови су ствари велике тржишне вредности, те великог привредног значаја, због чега се су подвргнути књижном режиму вођења евиденције путем уписа у уписнике бродова као јавне књиге. Књижни режим важи само у односу на стицање, промену и престанак стварних права и других књижних права на броду (тзв. имобилизација брода), док брод остаје покретна ствар. Такво поступање са бродовима резултат је како због наведене чињенице да се ради о стварима велике тржишне вредности, тако и због чињенице да су стварна права на броду повезана са државном припадношћу брода која мора да буде јасно утврђена јер производи читав низ важних правних последица, као што су примена меродавног права, граница одговорности и друга питања на које се примењује *Lex Bandi*, односно право државне припадности брода.

У односу на својину на бродовима, чл. 33-49. Нацрта закона прописано је да се својина може стицати по свим основима који су иначе познати и дозвољени за стицање права својине. Међутим, поморско право и право унутрашње пловидбе познају и одређене специфичне облике стицања својине као што су прелаз права својине на осигуравача прихватањем изјаве о напуштању или исплатом накнаде из осигурања, те заплена брода, односно проглашење брода за поморски или ратни плен и др. (члан 33. Нацрта закона). Редовни начини стицања права својине на броду су купопородаја брода и његова изградња. Уговор о купопродаји уређен је чланом 36. Нацрта закона, којим је прописано да се уговор о купопродаји брода закључује између продавца и купца брода, на основу кога се продавац обавезује да на купца пренесе својину на броду који је предмет купопродаје, док се купац обавезује да плати уговорену цену брода. Надаље, имајући у виду велику вредност бродова, те последице које овај уговор може да производи у правном промету, Нацртом закона прописано је да се уговор о купопродаји брода закључује у писменом облику, уз обавезу јавнобележничке солемнизације у складу са законом којим се уређује јавно бележништво. Имајући у виду да се највећи број светских купопродаја бродова обавља на бази најпознатијих стандардних формулара тих уговора, као што су норвешка стандардна форма уговора о купопродаји бродова (*Saleform*), јапанска стандардна форма уговора о купопродаји бродова (*Niponsale*) и други, узета је у обзир могућност коришћења наведених формуларних уговора, уз прописивање да се на пренос права својине са продавца на купца примењују одредбе закона којим се уређују облигациони односи.

Чл. 37-49. Нацрта закона детаљно је нормиран уговор о градњи брода, као и уговор о поправци или преправци брода, као посебни пловидбено-правни послови, при чему је уговор о градњи брода дефинисан као уговор којим се бродоградитељ обавезује да у складу са пројектом и техничкој документацији изгради нови брод у одређеном року, а наручитељ се обавезује за изграђени брод да плати уговорену

цену. С друге стране, уговор о преправци и поправци брода је уговор којим се бродопоправљач обавезује да ће преправити или поправити постојећи брод у одређеном року, а наручилац се обавезује да плати накнаду бродопоправљачу за уговорену преправку или поправку. Имајући у виду вредност изграђеног брода, у члану 38. став 1. Нацртом закона тражи се да овај уговор буде закључен у писменој форми, уз обавезу јавнобележничке солемнизације у складу са законом којим се уређује јавно бележништво. Имајући у виду да се највећи број уговора о градњи брода закључује на бази најпознатијих стандардних формулара тих уговора, као што су формулар које је издало Удружење западно-европских бродоградитеља (AWES), јапанска стандардна форма (SAJ) и други, узета је у обзир могућност коришћења наведених формуларних уговора.

Ради заштите поверљивих (пословних) података уговорних страна, као и поједностављења поступка уписа за службенике у лучким капетанијама, чланом 50. Нацрта закона уведена је тзв. исправа о продаји, као исправа која је данас стандардни документ у међународној пословној пракси, а којом се, у случају стицања права својине на броду по основу уговора о купопродаји или уговора о градњи, остварује право на упис права својине на броду у уписник бродова.

У односу на сусвојину, чл. 52-63. Нацрта закона уређени су сусвојински односи на броду који су од великог значаја за развој бродарства као привредне гране. Обједињавање више лица која купују брод и касније га привредно искоришћавају, врши се обједињавање капитала које често појединац не може сам да обезбеди. Ова потреба је довела до стварања специфичног института сусвојине на броду познатог као сусвојина на карате. Карати су унапред одређени сувласнички делови, па се својина на броду стиче на бази сувласништва на бродовима. Сагласно домаћој правној традицији (сувласништво на карате примењивло се од 1939. године у Краљевини Југославији и било је у примени до доношења Закона о поморској и унутрашњој пловидби 1977. године) брод се дели на 24 карата, који су у слободном правном промету, те њихови власници могу слободно да располажу каратима на специјализованим организованим тржиштима за купопродају бродова. Одређивање сусвојинских односа на броду према унапред одређеном броју сувласничких делова примењује се у највећем броју земаља са развијеним водним транспортом. Тако се у Енглеској брод унапред дели на 64 дела (shares), што је решење које је примењено и у законодавствима Данске, Норвешке, Шведске, Грчке и Италије, док се брод дели на 24 карата на Кипру, Бугарској, Малти и другим земљама.

Како је сусвојинска заједница на броду специфична правна и економска категорија чл. 58-62. Нацрта закона уређено је пословодство сусвојинском заједницом, при чему ако су сви власници карата на броду домаћи држављани, пословодство се може поверити једном или неколицини сувласника, или трећем лицу, односно домаћем физичком или правном лицу (менаџеру), без обзира да ли је менаџер истовремено сувласник брода, складу са одредбама Закона о основним својинскоправним односима на броду. С друге стране, ако су поједини власници карата на домаћем броду прописана је обавеза преношења пословодства сусвојинском заједницом на менаџера.

Чл. 64-88. Нацрта закона уређена је материја хипотеке на броду. У овој материји Република Србија је ратификовала Међународну конвенцију о поморским

привилегијима и хипотекама, из 1993. године, која уређује нека најзначајнија питања у области хипотеке и привилегија на броду, препуштајући детаљно прописивање националним законодавствима. Нацртом закона прописана је другачија дефиниција хипотеке (члан 3. нацрта закона) у односу на решење из Закона о поморској и унутрашњој пловидби, што је резултат проширења овлашћења хипотекарног повериоца које он има у фази намирења хипотеком обезбеђеног потраживања. Такође, имајући у виду да се највећи број хипотека на броду заснива код иностраних кредитора који раде на лондонском тржишту, Нацртом закона прописано је да је под хипотеком у смислу овог Нацрта закона обухваћено и одговарајуће заложна права страног права (mortgage) ако овим Нацртом закона одређени односи који се односе на mortgage нису посебно уређени, као и уписиви правни терети исте правне природе основани на броду који се уписују у уписник бродова (члан 65. нацрта закона). Чл. 66-75. прописана су одређена питања везана за хипотеку, као што су заснивање хипотеке на карату брода, заснивањем хипотеке на броду одлуком власника већине карата, права власника карата у случају закашњења плаћања дела доприноса појединачног власника карата, надхипотека, заједничка хипотека и простирање хипотеке.

Чл. 76-81. Нацрта закона прописани су поједини инструменти заштите хипотекарних поверилаца. У бродарству се често закључују дуготрајни кредити ради обезбеђења високих новчаних износа, због чега хипотекарни повериоци настоје да у погледу обезбеђења потраживања имају што шира овлашћења. Последишно, приликом закључења хипотекарних уговора хипотекарни повериоци, а најчешће се ради о специјализованим ино кредиторима који имају прилагођен портфолио услуга за потребе бродарстава, инсистирају на примени права, али и на упису брода у уписник оне државе чије законодавство даје разумна овлашћења за намирење потраживања. Појединим институтима који су нормирани Нацртом закона, извршено је уређење хипотеке на броду на начин управо да се домаће законодавство учини привлачнијим за стране повериоце (кредиторе) те на тај начин створи претпоставка за олакшано добијање дугорочних кредита за домаће бродаре. С тим у вези, у чл. 76. и 77. Нацрта закона прописано је овлашћење хипотекарног повериоца да своје потраживање намири путем узимања брода у посед и његовим искоришћавањем. У конкретном случају се не ради о намирењу из вредности брода из износа добијеног продајом брода. Намирење се у овом случају спроводи без продаје брода, на начин да хипотекарни поверилац привредно искоришћава брод и задржава приходе од искоришћавања (возарина, превознина, закупнина). Његово овлашћење престаје када потраживање у целости буде намирено. Ради остваривања правне сигурности како повериоца тако и других лица која имају облигациони или стварноправни интерес на броду, предвиђена је обавеза уписивања хипотекарног повериоца у лист Ц уписника бродова као бродара брода.

Надаље, чланом 78. Нацрта закона прописано је овлашћење хипотекарног повериоца да своје потраживање намири из продајне цене брода остварене судском или извансудском продајом. Наиме, ако уговор о хипотеци, у коме је потпис дужника јавнобележнички оверен, садржи изјаву дужника да хипотекарни поверилац може непосредно на основу уговора да затражити упис хипотеке у уписник бродова, као и изјаву дужника да је сагласан да се на основу тог уговора на броду на коме је заснована хипотека може, ради потраживања утврђеног тим

уговором и након доспелости потраживања, под условом да су та потраживања неспорна и ликвидна, да спроведе непосредно извршење продајом брода, такав уговор представља извршну исправу за вансудску продају брода. С друге стране, ради заштите дужника прописана је да обавеза хипотекарног повериоца да се приликом вансудске продаје придржава уговорених продајних услова, ако уговор о хипотеци садржи споразум странака о вредности брода, као и о најнижој продајној цени.

Такође, у члану 79. Нацрта закона је прописано да ако хипотекарни дужник у дужем року или у више наврата и поред опомене касни са исплатом новчане обавезе по основу уговора о заснивању хипотеке, хипотекарни поверилац има право да тражи од надлежног суда да прогласи превремену доспелост дуга у целини и ако исти не буде исплаћен, дуг наплати у складу са уговором о хипотеци путем судске или вансудске продаје брода у складу са уговором. Овај поступак је познат као тзв. поступак *foreclosure* као стандардна мера заштите поверилаца. С друге стране, ради заштите дужника у истом члану је прописано да ако хипотекарни дужник, пре него што је поступак наплате превремене доспелости дуга започет или у току самог поступка у оквиру рока одређеног од стране суда, положи код суда износе дугованих потраживања до тренутка покретања поступка, суд ће обуставити поступак превремене наплате хипотеке (тзв. *Right to Redeem* право дужника).

Имајући у виду да се највећи број хипотека заснива на ино тржишту капитала, и то превасходно Лондонском тржишту, ради олакшања пословања домаћим бродарствима али и као мера стварања привлачног законодавства за велике бродарске компаније да део своје флоте ставе под српску заставу, чланом 81. Нацрта закона прописана је могућност уписа у домаћи уписник уговорног заложног права страног права (*mortgage*).

У односу на привилегије на броду, Нацртом закона је у односу на важећи Закон о поморској и унутрашњој пловидби извршена језичка корекција с обзиром да је због тадашњег друштвено-економског уређења овај институт преименован у тзв. законска заложна права. С тим у вези, Нацртом закона се у чл. 89-118. детаљно уређују питања врсте привилегованих потраживања, њихово простирање (при чему је простирање истих сужено у односу на решења из Закона о поморској и унутрашњој пловидби како би се домаћа застава учинила привлачнијом за бродарске компаније), право ретенције у корист бродоградитеља, ред првенства у наплати привилегованих потраживања, престанак привилегија, као и посебно уређење привилегија на укрцаној роби.

Чл. 119-123. Нацрта закона прописан је тзв. поступак пургације који се спроводи као додатни покушај ослобађања брода од привилегованих потраживања од стране купца брода, пре него што *ex lege* буде био принуђен да у извршном или стечајном поступку исплати ова потраживања.

Чл. 124-166. Нацрта закона детаљно је прописан поступак уписа хипотеке у уписник бродова.



## Део трећи - Одговорности и ограничења одговорности за потраживања у унутрашњој пловидби и поморска потраживања

Трећим делом закона, односно чл. 167-211. Нацрта закона детаљно је нормирана материја одговорности и ограничења одговорности за потраживања у унутрашњој пловидби и поморска потраживања. Овај део Нацрта закона у потпуности је усаглашен са Стразбуршком конвенцијом о ограничењу одговорности у унутрашњој пловидби и Међународном конвенцијом о ограничењу одговорности за поморска потраживања, са Протоколом из 1996. године. У овом делу Нацрта закон прописане су врсте потраживања за које је дозвољено ограничење одговорности и изузеци (члан 168. и 169), губитак права на ограничење одговорности (члан 170), пребијање потраживања (члан 171), границе одговорности (чл. 172-176), стицај потраживања (чл. 177. и 178), оснивање фонда (179), деоба фонда (180), спречавање других захтева (181), обавеза осигурања за поморска потраживања (чл. 183-184), као и поступак ограничења одговорности (185-211). Чл. 212-238. Нацрта закона прописана је одговорност за лоцмана, као и обавеза власника домаћег поморског брода да има закључено осигурање или друго финансијско јемство у односу на тзв. посебне системе одговорности у поморству, а који произилазе из ратификованих конвенција, односно Међународне конвенције о грађанској одговорности за штете проузроковане загађењем мора нафтом, усвојене 1992. године и Међународне конвенције о грађанској одговорности за штете проузроковане погонском нафтом, усвојене 2001. године, те Међународне конвенције о уклањању бродских олупина, усвојене у Најробију 2007. године. Такође, имајући у виду обавезу усклађивања домаћег законодавства са ратификованим конвенцијама, Нацртом закона је прописана одговорност корисник нуклеарног брода.

## Део четврти - Уговори у пловидби

Чл. 239-241. Нацрта закона извршена је нова класификација уговора о искоришћавању бродова, и то на: 1) уговоре о превозу 2) уговоре о употреби брода, 3) уговоре о тегљењу, односно потискивању, 4) друге уговоре о искоришћавању бродова унутрашње пловидбе и поморских бродова. Уговори о превозу даље се деле на: 1) уговоре о превозу робе унутрашњим водним путевима или морем и 2) уговоре о превозу путника и пртљага унутрашњим водним путевима или морем. Уговори о превозу робе унутрашњим водним путевима или морем деле се на: 1) уговор о превозу појединачне робе (Booking Contract) 2) уговори о превозу робе целим бродом или одређеним делом брода на једно или више узастопних путовања (Voyage Charter) 3) количински уговор (Volume Contract) и 4) уговор о коришћењу одређеног бродског простора за смештај контејнера (Slot Charter). Коначно, уговори о употреби брода деле се на: 1) уговор на одређено време за цео брод (Time Charter) и 2) уговор о закупу брода.

Чл. 242-374. Нацрта закона детаљно су нормирани елементи уговора о превозу робе унутрашњим водним путем и морем, и то: домен примене уговора о превозу робе унутрашњим водним путевима (члан 242), дефинисање уговора о превозу робе као консензуалног (неформалног) уговора уз право уговорних страна да захтевају писмени облик уговора у складу са Законом о облигационим уговорима (члан 244), стварни возар (члан 245), подвозарски уговор (члан 247), уговарање брода (чл. 249-253), употреба дужне пажње пре и на почетку путовања (члан 254), преузимање робе (чл. 255-256), место укрцавања (чл. 57-263), време укрцавања (чл. 264-276), права и обавезе уговорних страна приликом укрцавања робе (чл. 277-291), превозне исправе (чл. 292-318), путовање (чл. 319-324), возарина (чл. 325-337), предаја робе (чл. 326-346), раскид и престанак уговора (чл. 347-352), као и целокупна материја одговорности возара (чл 353-374). Наведени одељак Нацрта закона у потпуности је усаглашен са Будимпештанском конвенцијом о превозу робе унутрашњим водним путевима, Међународном конвенцијом о изједначавању одређених правила о теретници (Хашко-Визбијска правила из 1924. године) и Конвенцијом Уједињених нација о превозу робе морем (Хамбуршка правила из 1974. године). Такође, током рада на тексту Нацрта закона узета су у обзир и решења садржана у Братиславским споразумима, као правног текста којим је извршена својеврсна кодификација приватног права унутрашње пловидбе по којима ради највећи број бродарских компанија на Дунаву.

Чл. 375-385. Нацрта закона прописан је количински уговор (Volume Contract). Овај пододељак нормиран је у складу са решењима садржаним у Конвенцији Уједињених нација о уговору о међународном превозу робе делимично или у целости морем (тзв. Ротердамска правила иу 2010.) као и упоредноправним решењима (норвешко и холандско законодавство).

Чл. 386-394. Нацрта закона уређен је уговор о коришћењу одређеног бродског простора за смештај контејнера (Slot Charter). Овај уговор, као тековина модерне пословне праксе превоза контејнера, уређен је у складу са стандардним BIMCO формуларним уговором (SLOTHIRE).

Чл. 395-452. Нацрта закона уређен је уговор о превозу путника и пртљага. Одредбе Нацрта закона којима се уређује предметни уговор усаглашене су са одредбама Међународне конвенције о уговору о превозу путника и пртљага унутрашњим водним путевима, Атинске конвенције о превозу путника и пртљага морем, са Протоколом из 2002. године, Уредбе ЕУ 1177/2010 о правима путника када путују морем или унутрашњим водним путевима, као и Уредбе 392/2009 о одговорности возара за превоз путника морем.

Чл. 453-461. Нацрта закона уређен је уговор о потискивању и тегљењу. Одредбе Нацрта закона којима се уређује предметни уговор усаглашене су са Јединственим европским правилима потискивања из 2015. године.

Чл. 462-476. Нацрта закона уређена су основна питања која се јављају код осталих пловидбених послова. Чл. 477-493. Нацрта закона уређен је уговор о употреби целог брода на одређено време (уговор о time чартеру). Предметне одредбе Нацрта закона дефинисане су на основу решење из упоредног права (пољско, енглеско, норвешко и бугарско право), као и стандардним формуларним уговорима о time чартеру (General Time Charter, NYPE и Balttime Form).

Чл. 494-508. Нацрта закона уређен је уговор о закупу брода, на темељу досадашњих решења из Закона о поморској и унутрашњој пловидби, али и решења из Закона о државној припадности и упису пловила којим је уведена посебна врста уговора о закупу (Vareboat чартер) који може да производи и јавноправна дејства у смисли стицања права не привремени прелазак уписа брода из уписника једне земље у уписник друге земље.

Чл. 509-521. Нацрта закона уређена су основна питања уговора о пловидбено-агенцијском пословању. С тим у вези, извршена је подела на уговор о заступању брода и уговор о заступању и посредовању приликом закључења уговора о искоришћавању бродова и других уговора у пловидби или у вези са пловидбеним пословањем (уговор о брокерским пословима у пловидби). Надаље, прецизно су утврђене врсте пуномоћја агената, послови агената, врсте налога, обавезе агената и друга питања од значаја за извршење ових уговора. Предметне одредбе Нацрта закона базиране су на упоредноправним решењима (Велика Британија, Пољска, Сингапур, Бугарска, Хрватска).

Чл. 522-585. Нацрта закона детаљно су нормирани сви елементи уговора о пловидбеном осигурању. Решења Нацрта закона углавном су базирана на постојећим решењима из Закона о поморској и унутрашњој пловидби али уз регламентацију одређених нових решења, превасходно у односу питање посебно уговорених услова осигурања (warranties), те увођење могућности да уговором о осигурању уговорне стране слободно одређују услове осигурања, укључујући и услове који се примењују на међународном тржишту осигурања.

#### Део пети - Пловидбене незгоде и вануговорна одговорност

Чл. 586-623. Нацрта закона уређена је материја пловидбених незгода. Овај део Нацрта закона усаглашен је са одредбама Међународне конвенције за изједначавање неких правила о судару пловила унутрашње пловидбе, Међународне конвенције за изједначавање неких правила о судару бродова и Међународне конвенције о трагању и спасавању. У односу на институт заједничке хаварије, уместо досадашњег детаљног нормирања овог института Нацрт закона предвидео је решење по коме се ликвидација заједничке хаварије врши уговарањем примене Јорк-Антверпенских правила у поморској пловидби, односно IVR Правила о заједничкој хаварији у унутрашњој пловидби.

Чл. 624-628. Нацрта закона уређена је одговорност за штету коју из вануговорног односа проузрокује брод лицама и стварима изван брода, као и животној средини у унутрашњој пловидби.

## Део шести - Зауостављање брода за потраживања у унутрашњој пловидби и поморска потраживања

Овај део Нацрта закона усаглашен је са одредбама Међународне конвенције о упису пловила унутрашње пловидбе, Међународне конвенције о изједначавању неких правила о привременом зауостављању поморских брода из 1952. године и Међународне конвенције о зауостављању бродова из 1999. године

Чл. 629-641. Нацрта закона зауостављања брода је дефинисано као посебан институт пловидбеног права, и када је то одговарајуће као врсте привремене мере обезбеђења. Овим делом Нацрта закона између осталог је прописана тзв. затворена листа потраживања у унутрашњој пловидби и поморској пловидби за које је дозвољено зауостављање брода (члан 629), затим бродови који могу да буду предмет зауостављања (члан 630), као и поступак зауостављања брода (чл. 631-641). У односу на досадашња решења из Закона о поморској и унутрашњој пловидби, Нацртом закона прописана је хитност поступања суда у случају поднетог предлога за зауостављање брода, као и прецизне одредбе о ставрно и месно надлежном суду за одлучивање о предлогу за зауостављање брода.

## Део седми - Извршење и обезбеђење на броду и роби

Део седми Нацрта закона (чл. 642-758) уређена је материја извршења и обезбеђења на бродовима. Овај део Нацрта закона базиран је на досадашњим решењима Закона о поморској и унутрашњој пловидби, имајући у виду да се у судској пракси нису појављавала спорна питања која би захтевала интервенцију законодавца. Једина измена се односи на дефинисање мере зауостављања брода као засебног института пловидбеног, и када је то одговарајуће као врсте привремене мере обезбеђења: Ова измена је значајна ако се има у виду да је важећи Закон о поморској и унутрашњој пловидби препознавао овај институт искључиво као врсту привремене мере обезбеђења.

## Део осми - Меродавно право

Чл. 759-783. Нацрта закона садржане су колизионе норме којима се одређује меродавно право за читав низ приватноправних односа, односно спорова са елементом иностраности а који настају у пловидби. Такође, чланом 783. Нацрта закона прописано је признавање и извршавање судских одлука које су донете у предметима на које се примењују одредбе ратификованих конвенција, и то: Атинске конвенције о превозу путника и пртљага морем из 1974. године са Протоколом из 2002. године о изменама и допунама Атинске конвенције о превозу путника и пртљага морем, Конвенције о ограничењу одговорности за поморска потраживања из 1976. године са Протоколом из 1996. године о изменама и

допунама Конвенције о ограничењу одговорности за поморска потраживања, Међународне конвенције о грађанској одговорности за штете проузроковане загађењем нафтом, усвојене 1992. године, Међународне конвенције о грађанској одговорности за штете проузроковане загађењем погонском нафтом, усвојене 2001. године, као и Стразбуршке конвенције о ограничењу одговорности у унутрашњој пловидби, усвојене 2012. године. С тим у вези, у складу са одредбама Уредбе ЕУ 1215/2012 о надлежности, признавању и извршавању судских одлука у грађанским и трговачким стварима (којом је замењена тзв. „Брисел I“ Уредба 44/2001), као и Одлуке Савета 2012/23/ЕУ о приступању Европске уније Протоколу из 2002. године на Атинску конвенцију о превозу путника и њиховог пртљага морем, из 1974. године, у односу на чланове 10. и 11. Атинске конвенције о превозу путника и њиховог пртљага морем, прописано је да се предметне одлуке донете од стране судова држава чланица Европске уније признају и извршавају у Републици Србији. Такође, предметне судске одлуке донете у држава које нису чланице Европске уније, признају се и извршавају у Републици Србији под условом да су те државе потврдиле Луганску конвенцију о надлежности и извршењу одлука у грађанским и трговачким предметима од 30. октобра 2007. године, односно Луганску конвенцију о надлежности и извршењу одлука у грађанским и трговачким предметима од 16. септембра 1988. године. Коначно, истим чланом прописано је да се на начин признавања и извршавања судских одлука примењују одредбе закона којим се уређује признавање и извршавање судских одлука.

#### Део девети – Надзор

Овим делом прописане су обавезе инспектора безбедности пловидбе у односиу на надзор над спровођењем одредбама Нацрта закона.

#### Десети део - Казнене одредбе

Овим делом Нацрта закона прописани су прекршаји за област примене овог Нацрта закона.

#### Део једанаесто - прелазне и завршне одредбе

Овим делом Нацрта закона прописане су обавезне нотификације Европској комисији које произилазе из материјалних одредаба Нацрта закона (члан 793), рокови за доношење подзаконских аката (794), стављање ван снаге других прописа и рокови за почетак примене појединих чланова Нацрта закона (члан 795), као и ступање на снагу закона (члан 797).

#### IV. ПРОЦЕНА ФИНАНСИЈСКИХ СРЕДСТАВА ПОТРЕБНИХ ЗА СПРОВОЂЕЊЕ ЗАКОНА

За спровођење Нацрта закона нису потреба финансијска средства.

#### VI. СТУПАЊЕ ЗАКОНА НА СНАГУ

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