

Z A K O N

O IZMENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O OBLIGACIONIM I OSNOVAMA SVOJINSKO- PRAVNIH ODNOSA U VAZDUŠNOM SAOBRAĆAJU

Član 1.

U Zakonu o obligacionim i osnovama svojinsko-pravnih odnosa u vazdušnom saobraćaju („Službeni glasnik RS”, br. 87/11 i 66/15), u članu 3. stav 1. tačka 19) menja se i glasi:

„19) *operater aerodroma* je svako pravno ili fizičko lice koje upravlja aerodromom i ima sertifikat, dozvolu za korišćenje ili saglasnost za korišćenje aerodroma;”.

Član 2.

U članu 26. stav 1. menja se i glasi:

„Na odgovornost avio-prevozioca za prevoz putnika i njihovog prtljaga vazdušnim putem primenjuju se, pored odredaba ovog zakona i odgovarajuće odredbe Montrealske konvencije. Ove odredbe primenjuju se i na domaći avio-prevoz.”.

Član 3.

Član 32. menja se i glasi:

„Izvod o odgovornosti avio-prevozioca prema putnicima i njihovom prtljagu

Član 32.

Izvod o odgovornosti avio-prevozioca prema putnicima i njihovom prtljagu sa kojim je avio-prevozilac dužan da upozna putnike glasi:

„Ova informacija sadrži izvod iz pravila o odgovornosti avio-prevozioca u skladu sa odredbama zakona kojim se uređuju obligacioni i osnove svojinsko-pravnih odnosa u vazdušnom saobraćaju i Montrealske konvencije, koji glasi:

1) Naknada štete u slučaju smrti ili telesne povrede

Ne postoje finansijska ograničenja u pogledu odgovornosti u slučaju smrti ili telesne povrede putnika. Avio-prevozilac ne može osporiti zahtev za naknadu štete u slučaju kada se radi o šteti do iznosa od 151.880 specijalnih prava vučenja. Preko toga iznosa avio-prevozilac može da osporava zahtev za naknadu štete dokazujući da nije bio nepažljiv ili kriv.

2) Avansno plaćanje

U slučaju smrti ili telesne povrede putnika, avio-prevozilac mora u roku od 15 dana po utvrđivanju identiteta lica koje ima pravo na naknadu štete da mu isplati avans koji je potreban za pokriće njegovih neposrednih ekonomskih potreba. U slučaju smrti putnika, avans ne sme biti niži od 16.000 specijalnih prava vučenja.

3) Kašnjenje putnika

U slučaju kašnjenja putnika, avio-prevozilac odgovara za štetu, izuzev ako je preduzeo sve razumne mere da izbegne štetu ili ako preduzimanje tih mera nije bilo moguće. Odgovornost za kašnjenje putnika ograničena je na 6.303 specijalnih prava vučenja.

4) Kašnjenje prtljaga

U slučaju kašnjenja prtljaga, avio-prevozilac odgovara za štetu, izuzev ako je preduzeo sve razumne mere da izbegne štetu ili ako preduzimanje tih mera nije bilo moguće. Odgovornost za kašnjenje prtljaga ograničena je na 1.519 specijalnih prava vučenja.

5) Uništenje, gubitak ili oštećenje prtljaga

Avio-prevozilac je odgovoran za uništenje, gubitak ili oštećenje prtljaga do 1.519 specijalnih prava vučenja. Za predati (registrovani) prtljag, avio-prevozilac je odgovoran i ako nije kriv, izuzev u slučaju da prtljag ima nedostatak. Za prtljag koji nije predat (registrovan), avio-prevozilac je odgovoran samo ako je kriv.

6) Viša granica odgovornosti za prtljag

Putnik ima pravo da postavi višu granicu odgovornosti avio-prevozioca ako najkasnije na prijavljivanju putnika za let da posebnu izjavu i plati dodatni iznos.

7) Žalbe u vezi sa prtljagom

Ako je prtljag oštećen, izgubljen, uništen ili ako kasni, putnik mora što pre da podnese pisanu žalbu avio-prevoziocu. U slučaju oštećenja predatog (registrovanog) prtljaga putnik mora podneti žalbu u roku od sedam dana, a u slučaju kašnjenja prtljaga u roku od 21 dan, s tim što u oba slučaja rok počinje da teče od dana kad je prtljag predat putniku.

8) Odgovornost ugovornih i stvarnih avio-prevozilaca

Ako avio-prevozilac koji stvarno obavlja prevoz nije istovremeno i ugovorni avio-prevozilac, putnik može da podnese žalbu ili zahtev za naknadu štete protiv bilo koga od njih. Ako su u putnoj karti navedeni ime ili kod avio-prevozioca, on važi kao ugovorni avio-prevozilac.

9) Rok za podnošenje tužbe

Tužba za naknadu štete može da se podnese sudu u roku od dve godine od datuma kad je vazduhoplov sleteo ili je trebalo da sleti.

10) Osnova za informacije

Navedena pravila zasnovana su na odredbama Montrealske konvencije od 28. maja 1999. godine i zakonu kojim se uređuju obligacioni i osnove svojinsko-pravnih odnosa u vazdušnom saobraćaju.”.

Član 4.

U članu 91. stav 1. reči: „19 specijalnih prava vučenja” zamenjuju se rečima: „26 specijalnih prava vučenja”.

Član 5.

U članu 161. stav 2. reči: „iz stava 2. ovog člana” zamenjuju se rečima: „iz stava 1. ovog člana”.

Član 6.

U članu 174. stav 2. tačka na kraju stava zamenjuje se zapetom i dodaju se reči: „kao i ovlašćenje za izdavanje prekršajnog naloga za prekršaje iz člana 175. st. 4-6. ovog zakona i člana 176. st. 4-6. ovog zakona.”.

Član 7.

Čl. 175. i 176. menjaju se i glase:

„Prekršaji

Član 175.

Novčanom kaznom od 100.000 do 2.000.000 dinara kazniće se za prekršaj privredno društvo - stvarni avio-prevozilac, ako:

- 1) u slučaju otkazivanja leta, putnicima ne pruži pomoć, odnosno ne nadoknadi štetu u skladu sa članom 10. stav 1. ovog zakona;
- 2) ne obavesti putnike o drugim mogućnostima prevoza (član 10. stav 2);
- 3) u slučaju kašnjenja leta putnicima ne pruži odgovarajuću pomoć (član 11. stav 1);
- 4) putnicima ne naknadi štetu u iznosima i pod uslovima propisanim članom 12. ovog zakona;
- 5) postupi suprotno članu 13. ovog zakona;
- 6) postupi suprotno članu 14. ovog zakona;
- 7) licu sa smanjenom pokretljivošću i svim licima ili sertifikovanim psima vodičima u njihovoj pratnji i deci bez pratnje ne da prioritet u prevozu i ne zbrine ih u skladu sa članom 14. ovog zakona (član 16);
- 8) najkasnije 15 dana po utvrđivanju identiteta fizičkog lica koje ima pravo na naknadu štete ne izvrši avansno plaćanje srazmerno pretrpljenoj materijalnoj šteti (član 30. stav 1);
- 9) prilikom prodaje prevoza, ne upozna putnike sa izvodima iz glavnih odredaba koje uređuju odgovornost avio-prevozioca u odnosu na putnike i njihov prtljag, uključujući rokove za podnošenje tužbe za naknadu štete i mogućnost davanja posebne izjave o prtljagu i izvode o odgovornosti avio-prevozioca ne učini dostupnim putnicima na svim prodajnim mestima uključujući telefonsku prodaju ili prodaju putem interneta (član 31. stav 1);
- 10) svakom putniku ne preda pisano obaveštenje o granici odgovornosti avio-prevozioca koja važi za taj let (član 33);
- 11) zbog invaliditeta ili smanjene pokretljivosti odbije da prihvati rezervaciju za let vazduhoplovom, odnosno odbije da ukrca lice sa invaliditetom ili lice sa smanjenom pokretljivošću pod uslovom da ono ima važeću putnu kartu i rezervaciju (član 38);
- 12) ne učine raspoloživim javnosti bezbednosna pravila koja se primenjuju na prevoz lica sa invaliditetom ili lica sa smanjenom pokretljivošću, kao i sva moguća ograničenja u vezi s njihovim prevozom ili opremom za kretanje koja su uzrokovana veličinom vazduhoplova (član 39. stav 5);
- 13) ne obavesti pisanim putem lice sa invaliditetom ili lice sa smanjenom pokretljivošću, u roku od pet radnih dana od zahteva, o razlozima za odbijanje prihvatanja rezervacije lica sa invaliditetom ili lica sa smanjenom pokretljivošću, odnosno za odbijanje zahteva da to lice bude praćeno od drugog lica koje je sposobno da mu pruži odgovarajuću pomoć (član 39. stav 8);
- 14) ne obezbedi da njegovo osoblje, odnosno zaposleni, ima odgovarajuće znanje, odnosno završene obuke u skladu sa članom 46. ovog zakona;
- 15) ne obezbedi pomoć i druge načine koji su potrebni licima sa invaliditetom i licima sa smanjenom pokretljivošću u skladu sa članom 50. ovog zakona;
- 16) ne udovolji ili ne odgovori na podnetu reklamaciju u roku od 60 dana od dana dostavljanja kompletne dokumentacije (član 97. stav 5).

Za prekršaj iz stava 1. ovog člana, kazniće se i odgovorno lice u privrednom društvu novčanom kaznom od 50.000 do 150.000 dinara.

Za prekršaj iz stava 1. ovog člana kazniće se i preduzetnik novčanom kaznom od 100.000 do 500.000 dinara.

Novčanom kaznom u fiksnom iznosu od 300.000 dinara kazniće se za prekršaj privredno društvo - stvarni avio-prevoznik ako:

1) putnicima kojima uskrati ukrcavanje protiv njihove volje, odmah ne nadoknadi štetu u skladu sa članom 12. ovog zakona i ne pruži im pomoć iz čl. 13. i 14. ovog zakona (član 9. stav 4);

2) u roku od sedam dana ne vrati troškove putniku kojeg je smestio u klasu nižu od one za koju je putnik kupio putnu kartu (član 15. stav 2);

3) ne obezbedi da se na pultu za prijavljivanje putnika za let istakne čitko ispisano i jasno vidljivo obaveštenje za putnike, svakom putniku kojem uskrati ukrcavanje ili otkaže let, kao i svakom putniku čiji let kasni najmanje dva časa ne uruči pisano obaveštenje koje sadrži pravila po kojima se prema ovom zakonu ostvaruju pravo na naknadu štete i pomoć i ne koristi odgovarajuće alternativne načine za primenu odredaba tog člana na slepa lica i lica sa oštećenjem vida (član 19).

Za prekršaj iz stava 4. ovog člana kazniće se i odgovorno lice u privrednom društvu novčanom kaznom u fiksnom iznosu od 30.000 dinara.

Za prekršaj iz stava 4. ovog člana kazniće se i preduzetnik novčanom kaznom u fiksnom iznosu od 100.000 dinara.

Član 176.

Novčanom kaznom od 100.000 do 2.000.000 dinara kazniće se za prekršaj privredno društvo - telo koje upravlja aerodromom ako:

1) ne obezbedi da njegovo osoblje, odnosno zaposleni, ima odgovarajuće znanje, odnosno završene obuke u skladu sa članom 46. ovog zakona;

2) ne obezbedi pomoć i druge načine koji su potrebni licima sa invaliditetom i licima sa smanjenom pokretljivošću u skladu sa članom 49. ovog zakona;

3) ne udovolji ili ne odgovori na podnetu reklamaciju u roku od 60 dana od dana dostavljanja kompletne dokumentacije (član 97. stav 5).

Za prekršaj iz stava 1. ovog člana, kazniće se i odgovorno lice u privrednom društvu novčanom kaznom od 50.000 do 150.000 dinara.

Za prekršaj iz stava 1. ovog člana kazniće se i preduzetnik novčanom kaznom od 100.000 do 500.000 dinara.

Novčanom kaznom u fiksnom iznosu od 300.000 dinara kazniće se za prekršaj privredno društvo - telo koje upravlja aerodromom ako:

1) ne odredi tačke za dolazak i odlazak ili tačku koja je pod njegovom direktnom kontrolom i unutar ili izvan zgrada terminala, na kojima lica sa invaliditetom ili lica sa smanjenom pokretljivošću mogu sa lakoćom da najave svoj dolazak na aerodrom i zahtevaju pomoć (član 40. stav 1);

2) ne odvoji poslovne račune za delatnosti koje su povezane sa pružanjem pomoći licima sa invaliditetom ili licima sa smanjenom pokretljivošću, od poslovnih računa za druge delatnosti, saglasno važećoj poslovnoj praksi (član 43. stav 6).

Za prekršaj iz stava 4. ovog člana kazniće se i odgovorno lice u privrednom društvu novčanom kaznom u fiksnom iznosu od 30.000 dinara.

Za prekršaj iz stava 4. ovog člana kazniće se i preduzetnik novčanom kaznom u fiksnom iznosu od 100.000 dinara.”.

Član 8.

Posle člana 176. dodaju se naziv člana i član 176a, koji glase:

„Zastarevanje i primena odredaba zakona kojim se uređuju prekršaji

Član 176a

Prekršajni postupak ne može se pokrenuti niti voditi ako proteknu tri godine od dana kada je prekršaj učinjen.

Postupak za izdavanje prekršajnog naloga ne može se pokrenuti niti voditi ako proteknu tri godine od dana kada je prekršaj učinjen.

Zastarevanje se prekida svakom procesnom radnjom koja se preduzima radi izdavanja prekršajnog naloga ili vođenja prekršajnog postupka.

Zastarevanje počinje ponovo da teče posle svakog prekida, ali apsolutna zastarelost nastaje u svakom slučaju po isteku roka od šest godina od dana kada je prekršaj učinjen.

Na sva ostala pitanja koja se tiču prekršajnog postupka primenjuju se odredbe zakona kojim se uređuju prekršaji.”.

Član 9.

Prekršajni postupci započeti do dana stupanja na snagu ovog zakona okončaće se po odredbama propisa po kojem su započeti.

Član 10.

Ovaj zakon stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u „Službenom glasniku Republike Srbije”.

OBRAZLOŽENJE

I. USTAVNI OSNOV ZA DONOŠENJE ZAKONA

Ustavni osnov za donošenje ovog zakona sadržan je u članu 97. stav 1. tačka 7. Ustava Republike Srbije, po kome Republika Srbija uređuje i obezbeđuje, pored ostalog, svojinske i obligacione odnose i zaštitu svih oblika svojine.

II. RAZLOZI ZA DONOŠENJE ZAKONA

Donošenje zakona o izmenama i dopunama Zakona o obligacionim i osnovama svojinsko-pravnih odnosa u vazdušnom saobraćaju prvenstveno ima za cilj usklađivanje domaćeg zakonodavstva sa revizijom granica odgovornosti avio-prevozlaca prema putnicima i njihovom prtljagu, kao i za štetu nastalu u slučaju uništenja, gubitka, oštećenja ili kašnjenja prilikom prevoza stvari, odnosno robe, koje su utvrđene Konvencijom o objedinjavanju izvesnih pravila za međunarodni prevoz vazdušnim putem (u daljem tekstu: Montrealska konvencija) i koje se redovno revidiraju od strane Međunarodne organizacije civilnog vazduhoplovstva (ICAO), u skladu sa članom 24. Montrealske konvencije. Pored toga, donošenje zakona ima za cilj da otkloni uočene nedostatke u tekstu i da na taj način omogući efikasniju primenu i preciznije tumačenje važećeg Zakona o obligacionim i osnovama svojinsko-pravnih odnosa u vazdušnom saobraćaju („Službeni glasnik RS”, br. 87/11 i 66/15).

III. OBJAŠNJENJE OSNOVNIH PRAVNIH INSTITUTA I POJEDINAČNIH REŠENJA PREDLOGA ZAKONA

Članom 1. Predloga zakona vrši se izmena definicije operatera aerodroma, koja je sadržana u članu 3. stav 1. tačka 19) Zakona, kako bi se upodobila sa definicijom ovog pojma iz Zakona o vazdušnom saobraćaju („Službeni glasnik RS”, br. 73/10, 57/11, 93/12, 45/15, 66/15 – dr. zakon, 83/18, 9/20, 62/23 i 19/25).

Članom 2. Predloga zakona vrši se izmena stava 1. u članu 26. Zakona, kako bi se jasnije definisalo da se primena odredaba Montrealske konvencije (koja se primenjuje u međunarodnom vazdušnom saobraćaju) proširuju i na domaći prevoz (prevoz koji se obavlja isključivo u Republici Srbiji).

Čl. 3. i 4. Predloga zakona predviđa se izmena člana 32, odnosno člana 91. Zakona. U članu 32. Zakona trenutno je propisana sadržina izvoda o odgovornosti avio-prevozioca prema putnicima i njihovom prtljagu, dok su u članu 91. Zakona propisane granice odgovornosti za štetu nastalu u slučaju uništenja, gubitka, oštećenja ili kašnjenja prilikom prevoza stvari, odnosno robe. Međutim, ograničenja odgovornosti izražena u specijalnim pravima vučenja, koja su navedena u čl. 32. i 91. Zakona, podložna su povremenim izmenama, s obzirom da član 24. Montrealske konvencije predviđa mehanizam za njihovu reviziju u zavisnosti od određenog inflatornog faktora. Iznosi koji su u članu 32. i članu 91. Zakona trenutno predviđeni i izraženi u specijalnim pravima vučenja više ne odgovaraju poslednjoj reviziji koju je u toku 2024. godine usvojila Međunarodna organizacija civilnog vazduhoplovstva (ICAO), koja je depozitar Montrealske konvencije, te se ovim izmenama zakona vrši njihovo usklađivanje.

Članom 5. Predloga zakona se ispravlja očigledna omaška u tekstu Zakona, gde u članu 161. stav 2. postoji pogrešno upućivanje na taj isti stav umesto na stav 1. tog člana.

Članom 6. Predloga zakona se dopunjuje član 174. stav 2. Zakona. Naime, prema sadašnjem rešenju, vazduhoplovni inspektor, u sprovođenju postupka

inspeksijskog nadzora u pogledu prava putnika kod uskraćivanja ukrcavanja, otkazivanja letova i kašnjenja letova i prava lica sa invaliditetom i lica sa smanjenom pokretljivošću, ima ovlašćenja propisana zakonom kojim se uređuje vazdušni saobraćaj. Međutim, kada je reč o prekršajnom nalogu, Zakonom o vazdušnom saobraćaju („Službeni glasnik RS”, br. 73/10, 57/11, 93/12, 45/15, 66/15-dr. zakon, 83/18, 9/20, 62/23 i 19/25) inspektor je ovlašćen da izda prekršajni nalog za prekršaje iz člana 258. st. 4. i 5. i člana 260. stav 2. Zakona o vazdušnom saobraćaju, a ne i za prekršaje iz ovog zakona. Stoga se dopunom stava 2. predviđa ovlašćenje vazduhoplovnog inspektora za podnošenje prekršajnog naloga za prekršaje iz člana 175. st. 4-6. i člana 176. st. 4-6. ovog zakona.

Članom 7. Predloga zakona vrši se zamena čl. 175. i 176. Zakona novim članovima, prvenstveno zbog broja izmena. Sa jedne strane, povećava se maksimalni iznos novčane kazne koja se može izreći pravnom licu za prekršaje propisane članovima 175. i 176. Zakona, s obzirom da se dosadašnji iznosi nisu menjali od 2011. godine, a da ove kazne treba da imaju i odvrćajući efekat na moguće izvršiocyte prekršaja. Takođe, predviđaju se nove prekršajne odredbe za avio-prevoziocyte, odnosno tela koja upravljaju aerodromom, koji u roku koji je propisan članom 97. stav 5. Zakona ne udovolje reklamaciji putnika ili uopšte ne odgovore na podnetu reklamaciju. Ovakva odredba bi takođe trebalo da obezbedi bolju zaštitu prava putnika, s obzirom da se do sada u praksi često događalo da putnici na podnetu reklamaciju ne dobiju nikakav odgovor. Ono što je novina u odnosu na dosadašnje rešenje jeste predviđanje izdavanja prekršajnog naloga za određene prekršaje, u skladu sa uslovima predviđenim Zakonom o prekršajima („Službeni glasnik RS”, br. 65/13, 13/16, 98/16 – US, 91/19-dr. Zakon, 91/19 i 112/22-US). Shodno odredbama člana 169. Zakona o prekršajima, do izdavanja prekršajnog naloga dolazi u slučaju ako je prekršaj otkriven neposrednim opažanjem službenog lica (vazduhoplovnog inspektora) prilikom nadzora i pregleda, kao i uvidom u službenu evidenciju ili prilikom inspeksijskog nadzora pregledom dokumentacije, prostorija i sl. S obzirom da je članom 168. stav 1. Zakona o prekršajima propisano da se prekršajni nalog izdaje ako je za prekršaj zakonom ili drugim propisom od prekršajnih sankcija predviđena samo novčana kazna u fiksnom iznosu, u članu 175. st. 4-6, kao i u članu 176. st. 4-6. Zakona određeni su prekršaji za koje je propisana novčana kazna u fiksnom iznosu.

Članom 8. Predloga zakona se tekst Zakona dopunjuje novim članom 176a. S obzirom da je članom 84. stav 5. Zakona o prekršajima predviđena mogućnost da se za prekršaje u određenim oblastima, uključujući vazdušni saobraćaj, posebnim zakonom predvidi duži rok zastarelosti (od roka propisanog u članu 85. stav 1. Zakona o prekršajima koji iznosi godinu dana), ovim članom se se to i čini. Predviđa se da se prekršajni postupak ne može pokrenuti niti voditi ako protekne tri godine od dana kada je prekršaj učinjen, kao i da se postupak za izdavanje prekršajnog naloga ne može pokrenuti niti voditi ako protekne tri godine od dana kada je prekršaj učinjen. Pored toga, predviđa se da se zastarevanje prekida svakom procesnom radnjom koja se preduzima radi izdavanja prekršajnog naloga ili pokretanja prekršajnog postupka, kao i da zastarevanje počinje ponovo da teče posle svakog prekida, ali da apsolutna zastarelost nastaje u svakom slučaju po isteku roka od šest godina od dana kada je prekršaj učinjen. Istovremeno, propisuje se da se na sva ostala pitanja koja se tiču prekršajnog postupka primenjuju odredbe zakona kojim se uređuju prekršaji.

Članom 9. Predloga zakona propisuje se da će se prekršajni postupci, koji su započeti do dana stupanja na snagu ovog zakona, okončati po odredbama propisa po kojem su započeti.

Članom 10. Predloga zakona se propisuje da ovaj zakon stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u „Službenom glasniku Republike Srbije”.

IV. FINANSIJSKA SREDSTVA POTREBNA ZA SPROVOĐENJE ZAKONA

Za sprovođenje ovog zakona ne zahtevaju se posebna sredstava u budžetu Republike Srbije.

V. PREGLED ODREDABA KOJE SE MENJAJU

Značenje izraza

Član 3.

Pojedini izrazi upotrebljeni u ovom zakonu imaju sledeće značenje:

- 1) *aerodrom* je svako definisano područje (uključujući sve objekte, instalacije i opremu), na kopnu ili na vodi ili na fiksnoj, fiksnoj priobalnoj ili plutajućoj strukturi, koje je u celini ili delimično namenjeno za sletanje, poletanje ili kretanje vazduhoplova;
- 2) *avio-prevoznik* je privredno društvo ili preduzetnik koji ima važeću operativnu dozvolu;
- 3) *avio-prevoznik strane potpisnice ESAA sporazuma* je avio-prevoznik kojem je nadležno telo strane potpisnice ESAA sporazuma izdalo važeću operativnu dozvolu u skladu sa Uredbom Evropskog parlamenta i Saveta (EZ) br. 1008/2008 od 24. septembra 2008. godine o zajedničkim pravilima za obavljanje vazdušnog saobraćaja u Zajednici;
- 4) *vanredne okolnosti* su situacije u kojima ishod odluke u pogledu upravljanja vazdušnim saobraćajem u vezi s određenim vazduhoplovom određenog dana dovede do dužeg kašnjenja, kašnjenja vazduhoplova preko noći ili otkazivanja jednog ili više letova tim vazduhoplovom, iako je avio-prevoznik preduzeo sve razumne mere da se kašnjenje ili otkazivanje leta izbegne;
- 5) *dobrovoljac* je lice koje se blagovremeno prijavilo za ukrcavanje shodno uslovima iz člana 8. stav 3. ovog zakona, a koje je spremno da prihvati ponudu avio-prevoznika da odustane od svoje rezervacije u zamenu za pogodnosti;
- 6) *domaći prevoz* je prevoz vazduhoplovom kod koga se, prema ugovoru o prevozu, mesto polaska i mesto odredišta nalaze na teritoriji Republike Srbije;
- 7) *ESAA sporazum* je Multilateralni sporazum između Evropske zajednice i njenih država članica, Republike Albanije, Bosne i Hercegovine, Republike Bugarske, Republike Hrvatske, Bivše Jugoslovenske Republike Makedonije, Republike Island, Republike Crne Gore, Kraljevine Norveške, Rumunije, Republike Srbije i Misije privremene uprave Ujedinjenih nacija na Kosovu (u skladu sa Rezolucijom Saveta bezbednosti UN 1244 od 10. juna 1999. godine) o uspostavljanju Zajedničkog evropskog vazduhoplovnog područja;
- 8) *imalac prava* je lice koje na osnovu ugovora ima zahtev prema avio-prevozniku;
- 9) *javni avio-prevoz* je let ili serija letova radi prevoza putnika, prtljaga, pošte i stvari koji je, uz plaćanje cene prevoza ili zakupnine, dostupan svima pod jednakim uslovima;
- 10) *javni putnički avio-prevoz* je avio-prevoz putnika koji avio-prevoznik obavlja putem redovnih ili vanrednih letova koji je ponuđen javnosti uz naknadu, bilo kao samostalan let, bilo kao deo paket aranžmana;
- 11) *korisnik aerodroma* je pravno lice ili preduzetnik koji je odgovoran za prevoz putnika i/ili prtljaga i/ili pošte i/ili stvari vazdušnim putem, od aerodroma ili do aerodroma;
- 12) *krajnje odredište* je odredište koje je navedeno u putnoj karti koja se pokazuje na pultu za prijavljivanje putnika za let ili, u slučaju direktno povezanih letova, odredište poslednjeg leta. Dostupni alternativni povezani letovi se ne računaju ako je poštovano prvobitno planirano vreme dolaska;

13) *lice koje ima pravo na naknadu štete* je putnik, odnosno svako drugo lice koje je ovlašćeno da zahteva naknadu štete prouzrokovanu putniku, saglasno važećim propisima;

14) *lice sa invaliditetom ili lice sa smanjenom pokretljivošću* je lice čija se pokretljivost smanjuje u prevozu, zbog bilo koje fizičke nesposobnosti (čulne ili lokomotorne, stalne ili privremene), mentalne nesposobnosti, starosti ili drugog uzroka nesposobnosti, a čije stanje nalaže posebnu pažnju i prilagođavanje usluga koje se pružaju putnicima njegovim potrebama;

15) *međunarodni prevoz* je prevoz vazduhoplovom kod koga se, prema ugovoru o prevozu, mesto polaska i mesto krajnjeg odredišta nalaze na teritorijama dve države ili na teritoriji samo jedne države, ako je predviđeno međusletanje na teritoriji druge države;

16) *Montrealska konvencija* je Konvencija o objedinjavanju izvesnih pravila za međunarodni prevoz vazdušnim putem, potpisana u Montrealu 28. maja 1999. godine, koja je potvrđena Zakonom o potvrđivanju Konvencije o objedinjavanju izvesnih pravila za međunarodni prevoz vazdušnim putem („Službeni glasnik RS”, broj 38/09);

17) *naručilac prevoza* je lice koje sa ugovornim prevoziocem zaključuje ugovor o prevozu;

18) *operativna dozvola* je isprava kojom se njen imalac ovlašćuje da obavlja javni avio-prevoz kako je navedeno u dozvoli;

19) ~~*operator aerodroma* je privredno društvo, drugo pravno lice ili preduzetnik koji koristi aerodrom, registrovan je da pruža aerodromske usluge i ima dozvolu za korišćenje aerodroma koji je upisan u Registar aerodroma;~~ *OPERATER AERODROMA JE SVAKO PRAVNO ILI FIZIČKO LICE KOJE UPRAVLJA AERODROMOM I IMA SERTIFIKAT, DOZVOLU ZA KORIŠĆENJE ILI SAGLASNOST ZA KORIŠĆENJE AERODROMA;*

20) *organizator putovanja* je, sa izuzetkom avio-prevozioca, lice koje redovno organizuje paket aranžmane i prodaje ih ili nudi na prodaju, direktno ili preko posrednika;

21) *ortodroma* je geodetska linija koja predstavlja najkraći put između dve tačke na zemljinoj lopti, luk velikog kruga;

22) *otkazivanje leta* je izostanak leta koji je prethodno bio predviđen i na kome je rezervisano najmanje jedno mesto;

23) *paket aranžman* je unapred određena kombinacija usluga kojom se organizator putovanja obavezuje da putniku pribavi najmanje dve usluge koje se sastoje od prevoza, smeštaja ili drugih turističkih usluga koje čine celinu i koje se pružaju u vremenu dužem od 24 h ili uključuju barem jedno noćenje, a putnik se obavezuje da organizatoru putovanja plati za to jednu ukupnu (paušalnu) cenu;

24) *parking aerodroma* je parking koji se nalazi u okviru granica aerodroma ili pod direktnom kontrolom tela koje upravlja aerodromom, koji je namenjen putnicima koji koriste aerodrom;

25) *pošiljalac* je lice u čije ime se, na osnovu ugovora, predaje stvar na prevoz;

26) *primalac* je lice koje je ovlašćeno da u mestu krajnjeg odredišta primi stvar predatu na prevoz;

27) *prtljag*, ako nije drugačije navedeno, je predati (registrovan) ili ručni prtljag, shodno članu 17. stav 4. Montrealske konvencije;

28) *putnik* je lice koje na osnovu ugovora o prevozu ima pravo na prevoz vazduhoplovom;

29) *putna karta* je važeći dokument, ili neki ekvivalent tome koji nije u papirnom obliku, uključujući i elektronski oblik, koji daje pravo na prevoz, a koji izdaje ili odobrava avio-prevozioc ili njegov ovlašćeni posrednik;

30) *rezervacija* je isprava kojom se potvrđuje da putnik ima putnu kartu ili drugi dokaz da je rezervacija prihvaćena i potvrđena od strane avio-prevozioca ili organizatora putovanja;

31) *Savet* je Savet avio-prevozioca koji koriste aerodromske usluge i sačinjavaju ga predstavnici korisnika aerodroma ili organizacije koje ih predstavljaju;

32) *specijalno pravo vučenja* je obračunska jedinica koju određuje Međunarodni monetarni fond. Dinarska protivvrednost specijalnih prava vučenja obračunava se prema metodi procene koju je definisao Međunarodni monetarni fond;

33) *stvari* su roba koja se daje na prevoz, a nije obuhvaćena odredbama ovog zakona koje se odnose na ugovor o prevozu putnika;

34) *stvarni avio-prevozilac* je avio-prevozilac koji obavlja ili namerava da obavi let na osnovu ugovora s putnikom ili u ime drugog, pravnog ili fizičkog lica koje ima ugovor s putnikom;

35) *telo koje upravlja aerodromom* je privredno društvo, drugo pravno lice ili preduzetnik čiji cilj je da, prema nacionalnim propisima, pre svega rukovodi i upravlja infrastrukturom aerodroma i da usklađuje i nadzire delatnosti različitih operatera na aerodromu ili sistem aerodroma;

36) *ugovorni prevozilac* je lice koje je zaključilo ugovor o prevozu sa putnikom, naručiocem prevoza ili pošiljaocem;

37) *uzastopni prevozilac* je lice koje na osnovu ugovora o prevozu koji zaključi prvi prevozilac, izvršava jedan deo tog prevoza uz pristanak putnika, odnosno naručioca prevoza;

38) *uskraćivanje ukrcavanja* je uskraćivanje mogućnosti putnicima da se ukrcaju na let, mada su se prijavili za ukrcavanje, shodno uslovima iz člana 8. stav 3. ovog zakona, izuzev ako im se ukrcavanje uskrati iz opravdanog razloga, kao što su zdravstveni, bezbednosni ili razlozi obezbeđivanja ili neposredovanje odgovarajuće putne isprave;

39) *Varšavska konvencija* je Konvencija za izjednačenje izvesnih pravila o međunarodnom prevozu vazduhom, koja je potpisana u Varšavi 12. oktobra 1929. godine ili Varšavsku konvenciju koja je izmenjena u Hagu 28. septembra 1955. godine ili Varšavsku konvenciju koja je dopunjena u Guadalahari 18. septembra 1961. godine – koja god da se primenjuje na ugovor o prevozu putnika, zajedno sa svim međunarodnim instrumentima koji je dopunjavaju, koji su povezani sa njom i koji su na snazi.

Pored izraza iz stava 1. ovog člana, u ovom zakonu se koriste i odgovarajući izrazi iz Montrealske konvencije.

Primena odredaba Montrealske konvencije

Član 26.

~~Na odgovornost avio-prevozioca za prevoz putnika i njihovog prtljaga vazdušnim putem primenjuju se, pored odredaba ovog zakona i odgovarajuće odredbe Montrealske konvencije. Ove odredbe primenjuju se i na prevoz koji se obavlja unutar vazdušnog prostora Republike Srbije.~~

NA ODGOVORNOST AVIO-PREVOZIoca ZA PREVOZ PUTNIKA I NJIHOVOG PRTLJAGA VAZDUŠNIM PUTEM PRIMENJUJU SE, PORED ODREDABA OVOG ZAKONA I ODGOVARAJUĆE ODREDBE MONTREALSKE KONVENCIJE. OVE ODREDBE PRIMENJUJU SE I NA DOMAĆI AVIO-PREVOZ.

Avio-prevozilac odgovara i za štetu iz stava 1. ovog člana koju prouzrokuje lice koje je po njegovom nalogu ili za njegov račun radilo na izvršenju prevoza vazduhoplovom.

Ako avio-prevozilac dokaže da je štetu prouzrokovao ili da je nastanku štete doprineo nemar ili neki drugi pogrešan postupak ili propust lica koje traži naknadu štete ili lica od koga on izvodi svoja prava, avio-prevozilac je, u potpunosti ili delimično, oslobođen odgovornosti prema licu koje zahteva naknadu štete u onoj

meri u kojoj je takav nemark, pogrešan postupak ili propust prouzrokovao štetu ili doprineo njenom nastajanju.

Ako zbog smrti ili povrede putnika naknadu štete zahteva neko drugo lice, a ne putnik, avio-prevoziac je oslobođen odgovornosti, u potpunosti ili delimično, ako dokaže da je štetu prouzrokovao ili da je nastanku štete doprineo nemark ili neki drugi pogrešan postupak ili propust tog putnika.

Odredbe o oslobađanju avio-prevozioca od odgovornosti ili određivanju niže granice odgovornosti od one koja je utvrđena Montrealskom konvencijom i ovim zakonom su ništave, ali ništavost takvih odredbi ne povlači za sobom ništavost celog ugovora o prevozu, koji i dalje podleže odredbama te konvencije.

Izvod o odgovornosti avio-prevozioca prema putnicima i njihovom prtljagu **Član 32.**

~~Izvod o odgovornosti avio-prevozioca prema putnicima i njihovom prtljagu sa kojim je avio-prevoziac dužan da upozna putnike glasi:~~

~~„Ova informacija sadrži izvod iz pravila o odgovornosti avio-prevozioca u skladu sa odredbama zakona kojim se uređuju obligacioni i osnove svojinsko-pravnih odnosa u vazdušnom saobraćaju i Montrealske konvencije, koji glasi:~~

~~1) Naknada štete u slučaju smrti ili telesne povrede~~

~~Ne postoje finansijska ograničenja u pogledu odgovornosti u slučaju smrti ili telesne povrede putnika. Avio-prevoziac ne može osporiti zahtev za naknadu štete u slučaju kada se radi o šteti do iznosa od 113.100 specijalnih prava vučenja. Preko toga iznosa, avio-prevoziac može da osporava zahtev za naknadu štete dokazujući da nije bio nepažljiv ili kriv.~~

~~2) Avansno plaćanje~~

~~U slučaju smrti ili telesne povrede putnika, avio-prevoziac mora u roku od 15 dana po utvrđivanju identiteta lica koje ima pravo na naknadu štete da mu isplati avans koji je potreban za pokriće njegovih neposrednih ekonomskih potreba. U slučaju smrti putnika, avans ne sme biti niži od 16.000 specijalnih prava vučenja.~~

~~3) Kašnjenje putnika~~

~~U slučaju kašnjenja putnika, avio-prevoziac odgovara za štetu, izuzev ako je preduzeo sve razumne mere da izbegne štetu ili ako preduzimanje tih mera nije bilo moguće. Odgovornost za kašnjenje putnika ograničena je na 4.694 specijalna prava vučenja.~~

~~4) Kašnjenje prtljaga~~

~~U slučaju kašnjenja prtljaga, avio-prevoziac odgovara za štetu, izuzev ako je preduzeo sve razumne mere da izbegne štetu ili ako preduzimanje tih mera nije bilo moguće. Odgovornost za kašnjenje prtljaga ograničena je na 1.131 specijalno pravo vučenja.~~

~~5) Uništenje, gubitak ili oštećenje prtljaga~~

~~Avio-prevoziac je odgovoran za uništenje, gubitak ili oštećenje prtljaga do 1.131 specijalnog prava vučenja. Za predati (registrovani) prtljag, avio-prevoziac je odgovoran i ako nije kriv, izuzev u slučaju da prtljag ima nedostatak. Za prtljag koji nije predat (registrovan), avio-prevoziac je odgovoran samo ako je kriv.~~

~~6) Viša granica odgovornosti za prtljag~~

~~Putnik ima pravo da postavi višu granicu odgovornosti avio-prevozioca ako najkasnije na prijavljivanju putnika za let da posebnu izjavu i plati dodatni iznos.~~

~~7) Žalbe u vezi sa prtljagom~~

~~Ako je prtljag oštećen, izgubljen, uništen ili ako kasni, putnik mora što pre da podnese pisanu žalbu avio-prevoziocu. U slučaju oštećenja predatog (registrovanog) prtljaga putnik mora podneti žalbu u roku od sedam dana, a u slučaju kašnjenja prtljaga u roku od 21 dan, s tim što u oba slučaja rok počinje da teče od dana kad je prtljag predat putniku.~~

~~8) Odgovornost ugovornih i stvarnih avio-prevozioca~~

~~Ako avio-prevoznik koji stvarno obavlja prevoz nije istovremeno i ugovorni avio-prevoznik, putnik može da podnese žalbu ili zahtev za naknadu štete protiv bilo koga od njih. Ako su u putnoj karti navedeni ime ili kod avio-prevoznika, on važi kao ugovorni avio-prevoznik.~~

~~9) Rok za podnošenje tužbe~~

~~Tužba za naknadu štete može da se podnese sudu u roku od dve godine od datuma kad je vazduhoplov sleteo ili je trebalo da sleti.~~

~~10) Osnova za informacije~~

~~Osnovu za gore navedena pravila čini Montrealska konvencija od 28. maja 1999. godine i zakon kojim se uređuju obligacioni i osnove svojinsko-pravnih odnosa u vazdušnom saobraćaju.~~

Član 32.

IZVOD O ODGOVORNOSTI AVIO-PREVOZIČA PREMA PUTNICIMA I NJIHOVOM PRTLJAGU SA KOJIM JE AVIO-PREVOZILAC DUŽAN DA UPOZNA PUTNIKE GLASI:

„OVA INFORMACIJA SADRŽI IZVOD IZ PRAVILA O ODGOVORNOSTI AVIO-PREVOZIČA U SKLADU SA ODREDBAMA ZAKONA KOJIM SE UREĐUJU OBLIGACIONI I OSNOVE SVOJINSKO-PRAVNIH ODNOSA U VAZDUŠNOM SAOBRAĆAJU I MONTREALSKE KONVENCIJE:

1) NAKNADA ŠTETE U SLUČAJU SMRTI ILI TELESNE POVREDE

NE POSTOJE FINANSIJSKA OGRANIČENJA U POGLEDU ODGOVORNOSTI U SLUČAJU SMRTI ILI TELESNE POVREDE PUTNIKA. AVIO-PREVOZILAC NE MOŽE OSPORITI ZAHTEV ZA NAKNADU ŠTETE U SLUČAJU KADA SE RADI O ŠTETI DO IZNOSA OD 151.880 SPECIJALNIH PRAVA VUČENJA. PREKO TOGA IZNOSA AVIO-PREVOZILAC MOŽE DA OSPORAVA ZAHTEV ZA NAKNADU ŠTETE DOKAZUJUĆI DA NIJE BIO NEPAŽLJIV ILI KRIV.

2) AVANSNO PLAĆANJE

U SLUČAJU SMRTI ILI TELESNE POVREDE PUTNIKA, AVIO-PREVOZILAC MORA U ROKU OD 15 DANA PO UTVRĐIVANJU IDENTITETA LICA KOJE IMA PRAVO NA NAKNADU ŠTETE DA MU ISPLATI AVANS KOJI JE POTREBAN ZA POKRIĆE NJEGOVIH NEPOSREDNIH EKONOMSKIH POTREBA. U SLUČAJU SMRTI PUTNIKA, AVANS NE SME BITI NIŽI OD 16.000 SPECIJALNIH PRAVA VUČENJA.

3) KAŠNJENJE PUTNIKA

U SLUČAJU KAŠNJENJA PUTNIKA, AVIO-PREVOZILAC ODGOVARA ZA ŠTETU, IZUZEV AKO JE PREDUZEIO SVE RAZUMNE MERE DA IZBEGNE ŠTETU ILI AKO PREDUZIMANJE TIH MERA NIJE BILO MOGUĆE. ODGOVORNOST ZA KAŠNJENJE PUTNIKA OGRANIČENA JE NA 6.303 SPECIJALNIH PRAVA VUČENJA.

4) KAŠNJENJE PRTLJAGA

U SLUČAJU KAŠNJENJA PRTLJAGA, AVIO-PREVOZILAC ODGOVARA ZA ŠTETU, IZUZEV AKO JE PREDUZEIO SVE RAZUMNE MERE DA IZBEGNE ŠTETU ILI AKO PREDUZIMANJE TIH MERA NIJE BILO MOGUĆE. ODGOVORNOST ZA KAŠNJENJE PRTLJAGA OGRANIČENA JE NA 1.519 SPECIJALNIH PRAVA VUČENJA.

5) UNIŠTENJE, GUBITAK ILI OŠTEĆENJE PRTLJAGA

AVIO-PREVOZILAC JE ODGOVORAN ZA UNIŠTENJE, GUBITAK ILI OŠTEĆENJE PRTLJAGA DO 1.519 SPECIJALNIH PRAVA VUČENJA. ZA PREDATI (REGISTROVANI) PRTLJAG, AVIO-PREVOZILAC JE ODGOVORAN I AKO NIJE KRIV, IZUZEV U SLUČAJU DA PRTLJAG IMA NEDOSTATAK. ZA PRTLJAG KOJI NIJE PREDAT (REGISTROVAN), AVIO-PREVOZILAC JE ODGOVORAN SAMO AKO JE KRIV.

6) VIŠA GRANICA ODGOVORNOSTI ZA PRTLJAG

PUTNIK IMA PRAVO DA POSTAVI VIŠU GRANICU ODGOVORNOSTI AVIO-PREVOZIIOCA AKO NAJKASNIJE NA PRIJAVLJIVANJU PUTNIKA ZA LET DA POSEBNU IZJAVU I PLATI DODATNI IZNOS.

7) ŽALBE U VEZI SA PRTLJAGOM

AKO JE PRTLJAG OŠTEĆEN, IZGUBLJEN, UNIŠTEN ILI AKO KASNI, PUTNIK MORA ŠTO PRE DA PODNESE PISANU ŽALBU AVIO-PREVOZIIOCU. U SLUČAJU OŠTEĆENJA PREDATOG (REGISTROVANOG) PRTLJAGA PUTNIK MORA PODNETI ŽALBU U ROKU OD SEDAM DANA, A U SLUČAJU KAŠNJE PRTLJAGA U ROKU OD 21 DAN, S TIM ŠTO U OBA SLUČAJA ROK POČINJE DA TEČE OD DANA KAD JE PRTLJAG PREDAT PUTNIKU.

8) ODGOVORNOST UGOVORNIH I STVARNIH AVIO-PREVOZILACA

AKO AVIO-PREVOZILAC KOJI STVARNO OBAVLJA PREVOZ NIJE ISTOVREMENO I UGOVORNI AVIO-PREVOZILAC, PUTNIK MOŽE DA PODNESE ŽALBU ILI ZAHTEV ZA NAKNADU ŠTETE PROTIV BILO KOGA OD NJIH. AKO SU U PUTNOJ KARTI NAVEDENI IME ILI KOD AVIO-PREVOZIIOCA, ON VAŽI KAO UGOVORNI AVIO-PREVOZILAC.

9) ROK ZA PODNOŠENJE TUŽBE

TUŽBA ZA NAKNADU ŠTETE MOŽE DA SE PODNESE SUDU U ROKU OD DVE GODINE OD DATUMA KAD JE VAZDUHOPLOV SLETEO ILI JE TREBALO DA SLETI.

10) OSNOVA ZA INFORMACIJE

NAVEDENA PRAVILA ZASNOVANA SU NA ODREDBAMA MONTREALSKE KONVENCIJE OD 28. MAJA 1999. GODINE I ZAKONU KOJIM SE UREĐUJU OBLIGACIONI I OSNOVE SVOJINSKO-PRAVNIH ODNOSA U VAZDUŠNOM SAOBRAĆAJU.

Granica odgovornosti

Član 91.

Visina naknade, kao i granice odgovornosti za štetu nastalu u slučaju uništenja, gubitka, oštećenja ili kašnjenja prilikom prevoza stvari, koja je određena odredbama Montrealske konvencije, shodno članu 28. ovog zakona ograničene su na iznos od ~~19 specijalnih prava vučenja~~ 26 SPECIJALNIH PRAVA VUČENJA po kilogramu, izuzev ako je u vreme predaje stvari avio-prevoziocu pošiljalac posebno odredio vrednost dostave na krajnjem odredištu i platio dodatni iznos, ako se to zahteva, u kom slučaju avio-prevozilac mora da plati sumu koja ne prelazi navedeni iznos, izuzev ako ne dokaže da je taj iznos veći od stvarne vrednosti dostave na krajnjem odredištu.

U slučaju uništenja, gubitka, oštećenja ili kašnjenja prilikom prevoza dela stvari ili bilo kog predmeta sadržanog u njoj, masa koja se uzima u obzir kod određivanja iznosa do koga je ograničena odgovornost avio-prevozioca je ukupna masa stvari.

U slučaju da uništenje, gubitak, oštećenje ili kašnjenje prilikom prevoza stvari ili nekog dela stvari utiče na vrednost drugih stvari obuhvaćenih istim tovarnim listom ili istom potvrdom ili drugom odgovarajućom evidencijom koja se čuva, kod određivanja ograničenja odgovornosti uzima se u obzir ukupna masa tih stvari.

Privremena mera zaustavljanja i čuvanja vazduhoplova

Član 161.

Privremena mera zaustavljanja i čuvanja vazduhoplova ne može se dopustiti u toku izvršenja javnog avio-prevoza ako se vazduhoplov nalazi neposredno pred poletanjem ili nastavlja ranije započeti prevoz.

Zaustavljanje i čuvanje vazduhoplova ~~iz stava 2. ovog člana~~ IZ STAVA 1. OVOG ČLANA može se dozvoliti ako se postupak sprovodi radi izvršenja potraživanja nastalog u vezi s tim prevozom.

Odredbe ovog člana primenjuju se i na strani vazduhoplov, pod uslovima reciprociteta.

Pojam inspekcijskog nadzora i ovlašćenja vazduhoplovnih inspektora

Član 174.

Inspekcijski nadzor nad primenom ovog zakona, relevantnih međunarodnih propisa i podzakonskog akta donetog na osnovu ovog zakona, u delu prava putnika kod uskraćivanja ukrcavanja, otkazivanja letova i kašnjenja letova i prava lica sa invaliditetom i lica sa smanjenom pokretljivošću Direktorat vrši preko vazduhoplovnih inspektora.

Vazduhoplovni inspektor, u sprovođenju postupka inspekcijskog nadzora iz stava 1. ovog člana, ima ovlašćenja propisana zakonom kojim se uređuje vazdušni saobraćaj, KAO I OVLAŠĆENJE ZA IZDAVANJE PREKRŠAJNOG NALOGA ZA PREKRŠAJE IZ ČLANA 175 ST. 4-6. I ČLANA 176. ST. 4-6. OVOG ZAKONA.

Prekršaji

Član 175.

~~Novčanom kaznom od 100.000 do 400.000 dinara kazniće se za prekršaj privredno društvo – stvarni avio-prevoznik, ako:~~

- ~~1) putnicima kojima uskrati ukrcavanje protiv njihove volje, odmah ne nadoknadi štetu u skladu sa članom 12. ovog zakona i ne pruži im pomoć iz čl. 13. i 14. ovog zakona (član 9. stav 4);~~
- ~~2) u slučaju otkazivanja leta, putnicima ne pruži pomoć, odnosno ne nadoknadi štetu u skladu sa članom 10. stav 1. ovog zakona;~~
- ~~3) ne obavesti putnike o drugim mogućnostima prevoza (član 10. stav 2);~~
- ~~4) u slučaju kašnjenja leta putnicima ne pruži odgovarajuću pomoć (član 11. stav 1);~~
- ~~5) u slučajevima pozivanja putnika na član 12. ovog zakona putnicima ne naknadi štetu u iznosima i pod uslovima propisanim tim članom;~~
- ~~6) u slučajevima pozivanja putnika na član 13. ovog zakona postupi suprotno odredbama tog člana;~~
- ~~7) u slučajevima pozivanja putnika na član 14. ovog zakona postupi suprotno odredbama tog člana;~~
- ~~8) u roku od sedam dana ne vrati troškove putniku kojeg je smestio u klasu nižu od one za koju je putnik kupio putnu kartu (član 15. stav 2);~~
- ~~9) licu sa smanjenom pokretljivošću i svim licima ili sertifikovanim psima vodičima u njihovoj pratnji i deci bez pratnje ne da prioritet u prevozu i ne zbrine ih u skladu sa članom 14. ovog zakona (član 16);~~
- ~~10) ne obezbedi da se na pultu za prijavljivanje putnika za let istakne čitko ispisano i jasno vidljivo obaveštenje za putnike, svakom putniku kojem uskrati ukrcavanje ili otkaže let, kao i svakom putniku čiji let kasni najmanje dva časa ne uruči pisano obaveštenje koje sadrži pravila po kojima se prema ovom zakonu ostvaruju pravo na naknadu štete i pomoć i ne koristi odgovarajuće alternativne načine za primenu odredaba tog člana na slepa lica i lica sa oštećenjem vida (član 19);~~
- ~~11) najkasnije 15 dana po utvrđivanju identiteta fizičkog lica koje ima pravo na naknadu štete ne izvrši avansno plaćanje srazmerno pretrpljenoj materijalnoj šteti (član 30. stav 1);~~
- ~~12) prilikom prodaje prevoza, ne upozna putnike sa izvodima iz glavnih odredaba koje uređuju odgovornost avio-prevozioca u odnosu na putnike i njihov prtljag, uključujući rokove za podnošenje tužbe za naknadu štete i mogućnost davanja posebne izjave o prtljagu i izvode o~~

~~odgovornosti avio-prevozioca ne učini dostupnim putnicima na svim prodajnim mestima uključujući telefonsku prodaju ili prodaju putem interneta (član 31. stav 1);~~

~~13) svakom putniku ne preda pisano obaveštenje o granici odgovornosti avio-prevozioca koja važi za taj let (član 33);~~

~~14) zbog invaliditeta ili smanjene pokretljivosti, odbije da prihvati rezervaciju za let vazduhoplovom, odnosno odbije da ukrca lice sa invaliditetom ili lice sa smanjenom pokretljivošću pod uslovom da ono ima važeću putnu kartu i rezervaciju (član 38);~~

~~15) ne učine raspoloživim javnosti bezbednosna pravila koja se primenjuju na prevoz lica sa invaliditetom ili lica sa smanjenom pokretljivošću, kao i sva moguća ograničenja u vezi s njihovim prevozom ili opremom za kretanje koja su uzrokovana veličinom vazduhoplova (član 39. stav 5);~~

~~16) ne obavesti pisanim putem lice sa invaliditetom ili lice sa smanjenom pokretljivošću, u roku od pet radnih dana od zahteva, o razlozima za odbijanje prihvatanja rezervacije lica sa invaliditetom ili lica sa smanjenom pokretljivošću, odnosno za odbijanje zahteva da to lice bude praćeno od drugog lica koje je sposobno da mu pruži odgovarajuću pomoć (član 39. stav 8);~~

~~17) ne obezbedi pomoć i druge načine koji su potrebni licima sa invaliditetom i licima sa smanjenom pokretljivošću u skladu sa članom 50. ovog zakona.~~

~~Novčanom kaznom od 100.000 do 400.000 dinara kazniće se preduzetnik – stvarni avio-prevozilac za prekršaj iz stava 1. ovog člana.~~

~~Za prekršaj iz stava 1. ovog člana, kazniće se i odgovorno lice stvarnog avio-prevozioca novčanom kaznom od 50.000 do 100.000 dinara.~~

NOVČANOM KAZNOM OD 100.000 DO 2.000.000 DINARA KAZNIĆE SE ZA PREKRŠAJ PRIVREDNO DRUŠTVO - STVARNI AVIO-PREVOZILAC, AKO:

- 1) U SLUČAJU OTKAZIVANJA LETA, PUTNICIMA NE PRUŽI POMOĆ, ODNOSNO NE NADOKNADI ŠTETU U SKLADU SA ČLANOM 10. STAV 1. OVOG ZAKONA;
- 2) NE OBAVESTI PUTNIKE O DRUGIM MOGUĆNOSTIMA PREVOZA (ČLAN 10. STAV 2);
- 3) U SLUČAJU KAŠNJENJA LETA PUTNICIMA NE PRUŽI ODGOVARAJUĆU POMOĆ (ČLAN 11. STAV 1);
- 4) PUTNICIMA NE NAKNADI ŠTETU U IZNOSIMA I POD USLOVIMA PROPISANIM ČLANOM 12. OVOG ZAKONA;
- 5) POSTUPI SUPROTNO ČLANU 13. OVOG ZAKONA;
- 6) POSTUPI SUPROTNO ČLANU 14. OVOG ZAKONA;
- 7) LICU SA SMANJENOM POKRETLJIVOŠĆU I SVIM LICIMA ILI CERTIFIKOVANIM PSIMA VODIČIMA U NJIHOVOJ PRATNJI I DECI BEZ PRATNJE NE DA PRIORITET U PREVOZU I NE ZBRINE IH U SKLADU SA ČLANOM 14. OVOG ZAKONA (ČLAN 16);
- 8) NAJKASNIJE 15 DANA PO UTVRĐIVANJU IDENTITETA FIZIČKOG LICA KOJE IMA PRAVO NA NAKNADU ŠTETE NE IZVRŠI AVANSNO PLAĆANJE SRAZMERNO PRETRPLJENOJ MATERIJALNOJ ŠTETI (ČLAN 30. STAV 1);
- 9) PRILIKOM PRODAJE PREVOZA, NE UPOZNA PUTNIKE SA IZVODIMA IZ GLAVNIH ODREDBA KOJE UREĐUJU ODGOVORNOST AVIO-PREVOZIOCA U ODNOSU NA PUTNIKE I NJIHOV PRTLJAG, UKLJUČUJUĆI ROKOVE ZA PODNOŠENJE TUŽBE ZA NAKNADU ŠTETE I MOGUĆNOST DAVANJA POSEBNE IZJAVE O PRTLJAGU I IZVODE O ODGOVORNOSTI AVIO-PREVOZIOCA NE UČINI

DOSTUPNIM PUTNICIMA NA SVIM PRODAJNIM MESTIMA UKLJUČUJUĆI TELEFONSKU PRODAJU ILI PRODAJU PUTEM INTERNETA (ČLAN 31. STAV 1);

10) SVAKOM PUTNIKU NE PRED A PISANO OBAVEŠTENJE O GRANICI ODGOVORNOSTI AVIO-PREVOZIOCA KOJA VAŽI ZA TAJ LET (ČLAN 33);

11) ZBOG INVALIDITETA ILI SMANJENE POKRETLJIVOSTI, ODBIJE DA PRIHVATI REZERVACIJU ZA LET VAZDUHOPLOVOM, ODNOSNO ODBIJE DA UKRCA LICE SA INVALIDITETOM ILI LICE SA SMANJENOM POKRETLJIVOŠĆU POD USLOVOM DA ONO IMA VAŽEĆU PUTNU KARTU I REZERVACIJU (ČLAN 38);

12) NE UČINE RASPOLOŽIVIM JAVNOSTI BEZBEDNOSNA PRAVILA KOJA SE PRIMENJUJU NA PREVOZ LICA SA INVALIDITETOM ILI LICA SA SMANJENOM POKRETLJIVOŠĆU, KAO I SVA MOGUĆA OGRANIČENJA U VEZI S NJIHOVIM PREVOZOM ILI OPREMOM ZA KRETANJE KOJA SU UZROKOVANA VELIČINOM VAZDUHOPLOVA (ČLAN 39. STAV 5);

13) NE OBAVESTI PISANIM PUTEM LICE SA INVALIDITETOM ILI LICE SA SMANJENOM POKRETLJIVOŠĆU, U ROKU OD PET RADNIH DANA OD ZAHTEVA, O RAZLOZIMA ZA ODBIJANJE PRIHVATANJA REZERVACIJE LICA SA INVALIDITETOM ILI LICA SA SMANJENOM POKRETLJIVOŠĆU, ODNOSNO ZA ODBIJANJE ZAHTEVA DA TO LICE BUDE PRAĆENO OD DRUGOG LICA KOJE JE SPOSOBNO DA MU PRUŽI ODGOVARAJUĆU POMOĆ (ČLAN 39. STAV 8);

14) NE OBEZBEDI DA NJEGOVO OSOBLJE, ODNOSNO ZAPOSLENI, IMA ODGOVARAJUĆE ZNANJE, ODNOSNO ZAVRŠENE OBUKE U SKLADU SA ČLANOM 46. OVOG ZAKONA;

15) NE OBEZBEDI POMOĆ I DRUGE NAČINE KOJI SU POTREBNI LICIMA SA INVALIDITETOM I LICIMA SA SMANJENOM POKRETLJIVOŠĆU U SKLADU SA ČLANOM 50. OVOG ZAKONA;

16) NE UDOVOLJI ILI NE ODGOVORI NA PODNETU REKLAMACIJU U ROKU OD 60 DANA OD DANA DOSTAVLJANJA KOMPLETNE DOKUMENTACIJE (ČLAN 97. STAV 5).“.

ZA PREKRŠAJ IZ STAVA 1. OVOG ČLANA, KAZNIĆE SE I ODGOVORNO LICE U PRIVREDNOM DRUŠTVU NOVČANOM KAZNOM OD 50.000 DO 150.000 DINARA. ZA PREKRŠAJ IZ STAVA 1. OVOG ČLANA KAZNIĆE SE I PREDUZETNIK NOVČANOM KAZNOM OD 100.000 DO 500.000 DINARA.

NOVČANOM KAZNOM U FIKSNOM IZNOSU OD 300.000 DINARA KAZNIĆE SE ZA PREKRŠAJ PRIVREDNO DRUŠTVO - STVARNI AVIO-PREVOZILAC AKO:

1) PUTNICIMA KOJIMA USKRATI UKRCAVANJE PROTIV NJIHOVE VOLJE, ODMAH NE NADOKNADI ŠTETU U SKLADU SA ČLANOM 12. OVOG ZAKONA I NE PRUŽI IM POMOĆ IZ ČL. 13. I 14. OVOG ZAKONA (ČLAN 9. STAV 4);

2) U ROKU OD SEDAM DANA NE VRATI TROŠKOVE PUTNIKU KOJEG JE SMESTIO U KLASU NIŽU OD ONE ZA KOJU JE PUTNIK KUPIO PUTNU KARTU (ČLAN 15. STAV 2);

3) NE OBEZBEDI DA SE NA PULTU ZA PRIJAVLJIVANJE PUTNIKA ZA LET ISTAKNE ČITKO ISPISANO I JASNO VIDLJIVO OBAVEŠTENJE ZA PUTNIKE, SVAKOM PUTNIKU KOJEM USKRATI UKRCAVANJE ILI OTKAŽE LET, KAO I SVAKOM PUTNIKU ČIJI LET KASNI NAJMANJE DVA ČASA NE URUČI PISANO OBAVEŠTENJE KOJE SADRŽI PRAVILA PO KOJIMA SE PREMA OVOM ZAKONU OSTVARUJU PRAVO NA NAKNADU ŠTETE I POMOĆ I NE KORISTI ODGOVARAJUĆE ALTERNATIVNE NAČINE ZA PRIMENU ODREDABA TOG ČLANA NA SLEPA LICA I LICA SA OŠTEĆENJEM VIDA (ČLAN 19);

ZA PREKRŠAJ IZ STAVA 4. OVOG ČLANA KAZNIĆE SE I ODGOVORNO LICE U PRIVREDNOM DRUŠTVU NOVČANOM KAZNOM U FIKSNOM IZNOSU OD 30.000 DINARA.

ZA PREKRŠAJ IZ STAVA 4. OVOG ČLANA KAZNIĆE SE I PREDUZETNIK NOVČANOM KAZNOM U FIKSNOM IZNOSU OD 100.000 DINARA.

Član 176.

~~Novčanom kaznom od 100.000 do 400.000 dinara kazniće se za prekršaj privredno društvo – telo koje upravlja aerodromom ako:~~

~~1) ne odredi tačke za dolazak i odlazak ili tačku koja je pod njegovom direktnom kontrolom i unutar ili izvan zgrada terminala, na kojima lica sa invaliditetom ili lica sa smanjenom pokretljivošću mogu sa lakoćom da najave svoj dolazak na aerodrom i zahtevaju pomoć (član 40. stav 1);~~

~~2) ne odvoji poslovne račune za delatnosti koje su povezane sa pružanjem pomoći licima sa invaliditetom ili licima sa smanjenom pokretljivošću, od poslovnih računa za druge delatnosti, saglasno važećoj poslovnoj praksi (član 43. stav 6);~~

~~3) ne obezbedi pomoć i druge načine koji su potrebni licima sa invaliditetom i licima sa smanjenom pokretljivošću u skladu sa članom 49. ovog zakona.~~

~~Novčanom kaznom od 100.000 do 400.000 dinara kazniće se preduzetnik – telo koje upravlja aerodromom za prekršaj iz stava 1. ovog člana.~~

~~Za prekršaj iz stava 1. ovog člana, kazniće se i odgovorno lice u telu iz stava 1. ovog člana novčanom kaznom od 50.000 do 100.000 dinara.~~

NOVČANOM KAZNOM OD 100.000 DO 2.000.000 DINARA KAZNIĆE SE ZA PREKRŠAJ PRIVREDNO DRUŠTVO - TELO KOJE UPRAVLJA AERODROMOM AKO:

1) NE OBEZBEDI DA NJEGOVO OSOBLJE, ODNOSNO ZAPOSLENI, IMA ODGOVARAJUĆE ZNANJE, ODNOSNO ZAVRŠENE OBUKE U SKLADU SA ČLANOM 46. OVOG ZAKONA;

2) NE OBEZBEDI POMOĆ I DRUGE NAČINE KOJI SU POTREBNI LICIMA SA INVALIDITETOM I LICIMA SA SMANJENOM POKRETLJIVOŠĆU U SKLADU SA ČLANOM 49. OVOG ZAKONA;

3) NE UDOVOLJI ILI NE ODGOVORI NA PODNETU REKLAMACIJU U ROKU OD 60 DANA OD DANA DOSTAVLJANJA KOMPLETNE DOKUMENTACIJE (ČLAN 97. STAV 5).

ZA PREKRŠAJ IZ STAVA 1. OVOG ČLANA, KAZNIĆE SE I ODGOVORNO LICE U PRIVREDNOM DRUŠTVU NOVČANOM KAZNOM OD 50.000 DO 150.000 DINARA.

ZA PREKRŠAJ IZ STAVA 1. OVOG ČLANA KAZNIĆE SE I PREDUZETNIK NOVČANOM KAZNOM OD 100.000 DO 500.000 DINARA.

NOVČANOM KAZNOM U FIKSNOM IZNOSU OD 300.000 DINARA KAZNIĆE SE ZA PREKRŠAJ PRIVREDNO DRUŠTVO - TELO KOJE UPRAVLJA AERODROMOM AKO:

1) NE ODREDI TAČKE ZA DOLAZAK I ODLAZAK ILI TAČKU KOJA JE POD NJEGOVOM DIREKTNOM KONTROLOM I UNUTAR ILI IZVAN ZGRADA TERMINALA, NA KOJIMA LICA SA INVALIDITETOM ILI LICA SA SMANJENOM POKRETLJIVOŠĆU MOGU SA LAKOĆOM DA NAJAVE SVOJ DOLAZAK NA AERODROM I ZAHTEVAJU POMOĆ (ČLAN 40. STAV 1);

2) NE ODVOJI POSLOVNE RAČUNE ZA DELATNOSTI KOJE SU POVEZANE SA PRUŽANJEM POMOĆI LICIMA SA INVALIDITETOM ILI LICIMA SA SMANJENOM POKRETLJIVOŠĆU, OD POSLOVNIH RAČUNA ZA DRUGE DELATNOSTI, SAGLASNO VAŽEĆOJ POSLOVNOJ PRAKSI (ČLAN 43. STAV 6).

ZA PREKRŠAJ IZ STAVA 4. OVOG ČLANA KAZNIĆE SE I ODGOVORNO LICE U PRIVREDNOM DRUŠTVU NOVČANOM KAZNOM U FIKSNOM IZNOSU OD 30.000 DINARA.

ZA PREKRŠAJ IZ STAVA 4. OVOG ČLANA KAZNIĆE SE I PREDUZETNIK NOVČANOM KAZNOM U FIKSNOM IZNOSU OD 100.000 DINARA.

**ZASTAREVANJE I PRIMENA ODREDBA ZAKONA KOJIM SE UREĐUJU
PREKRŠAJI**

ČLAN 176A

PREKRŠAJNI POSTUPAK NE MOŽE SE POKRENUTI NITI VODITI AKO PROTEKNU TRI GODINE OD DANA KADA JE PREKRŠAJ UČINJEN.

POSTUPAK ZA IZDAVANJE PREKRŠAJNOG NALOGA NE MOŽE SE POKRENUTI NITI VODITI AKO PROTEKNU TRI GODINE OD DANA KADA JE PREKRŠAJ UČINJEN.

ZASTAREVANJE SE PREKIDA SVAKOM PROCESNOM RADNOM KOJA SE PREDUZIMA RADI IZDAVANJA PREKRŠAJNOG NALOGA ILI VOĐENJA PREKRŠAJNOG POSTUPKA.

ZASTAREVANJE POČINJE PONOVO DA TEČE POSLE SVAKOG PREKIDA, ALI APSOLUTNA ZASTARELOST NASTAJE U SVAKOM SLUČAJU PO ISTEKU ROKA OD ŠEST GODINA OD DANA KADA JE PREKRŠAJ UČINJEN.

NA SVA OSTALA PITANJA KOJA SE TIČU PREKRŠAJNOG POSTUPKA PRIMENJUJU SE ODREDBE ZAKONA KOJIM SE UREĐUJU PREKRŠAJI.

SAMOSTALNE ODREDBE PREDLOGA ZAKONA

ČLAN 9.

PREKRŠAJNI POSTUPCI ZAPOČETI DO DANA STUPANJA NA SNAGU OVOG ZAKONA OKONČAĆE SE PO ODREDBAMA PROPISA PO KOJEM SU ZAPOČETI.

ČLAN 10.

OVAJ ZAKON STUPA NA SNAGU OSMOG DANA OD DANA OBJAVLJIVANJA U „SLUŽBENOM GLASNIKU REPUBLIKE SRBIJE”.

ANALIZA EFEKATA ZAKONA

1. Ključna pitanja za analizu postojećeg stanja i pravilno definisanje promene koja se predlaže

- 1) *Koji pokazatelji se prate u oblasti, koji su razlozi zbog kojih se ovi pokazatelji prate i koje su njihove vrednosti? Da li se u predmetnoj oblasti sprovodi ili se sprovodio dokument javne politike ili propis? Predstaviti rezultate sprovođenja tog dokumenta javne politike ili propisa i obrazložiti zbog čega dobijeni rezultati nisu u skladu sa planiranim vrednostima.***

Obligacioni odnosi i osnove svojinsko-pravnih odnosa u vazdušnom saobraćaju u Republici Srbiji uređeni su Zakonom o obligacionim odnosima i osnovama svojinsko-pravnih odnosa u vazdušnom saobraćaju („Službeni glasnik RS”, br. 87/11 i 66/15). Pomenuti zakon je usklađen sa pravnim tekovinama Evropske unije u toj oblasti i Konvencijom o objedinjavanju izvesnih pravila za međunarodni prevoz vazdušnim putem (Montrealska konvencija) koju je Narodna skupština Republike Srbije potvrdila 13. maja 2009. godine („Službeni glasnik RS – Međunarodni ugovori”, broj 38/09). Tom konvencijom se obezbeđuje veća zaštita interesa korisnika i određuju novi, viši limiti odgovornosti u slučaju smrti ili povrede putnika, u slučaju kašnjenja prevoza, odnosno kašnjenja, oštećenja i uništenja prtljaga i stvari i uspostavlja se osnov za pravičnu naknadu štete.

Pokazatelji koji se prate u ovoj oblasti jeste broj reklamacija koje putnici podnose avio-prevoziocu i telu koje upravlja aerodromom, broj prijava koje putnici podnose Direktoratu (u slučaju da nije udovoljeno njihovoj reklamaciji ili na istu nije odgovoreno), kao i broj prekršajnih postupaka za prekršaje predviđene Zakonom.

U toku 2023. godine domaćim avio-prevoziocima je podneto oko 41.500 reklamacija, a u toku 2024. godine oko 38.300 reklamacija.

U periodu 2014-2019. godina Direktorata je primio i obradio 1004 reklamacije putnika. U 2020. godini bilo je 221 reklamacija, u 2021. godini 203, u 2022. godini 681, a u 2023. godini 1219 reklamacija. Povećanje broja reklamacija je, sa jedne strane, posledica značajno uvećanog obima saobraćaja, naročito posle završetka COVID pandemije, otvaranja novih linija, ali i rezultat nastojanja nadležnih organa da putnici budu sve bolje informisani o svojim pravima. Međutim, 2024. godine došlo je do pada broja reklamacija na nivo iz 2022. godine, odnosno Direktorata je primio i obradio 658 reklamacija. Više faktora je to uslovilo, a pre svega optimizacija plana letenja nacionalnog avio-prevozioca i promene pružaoca usluga zemaljskog opsluživanja na Aerodromu Beograd.

U prethodnom periodu inspektori Direktorata podneli su tri zahteva za pokretanje prekršajnog postupka, ali su zbog preopterećenosti suda postupci obustavljeni jer je nastupila zastarelost.

- 2) *Koji su važeći propisi i dokumenti javnih politika od značaja za promenu koja se predlaže i u čemu se taj značaj ogleda?***

Pored Zakona o obligacionim odnosima i osnovama svojinsko-pravnih odnosa u vazdušnom saobraćaju, jedan od najznačajnijih propisa je Konvencija o objedinjavanju izvesnih pravila za međunarodni prevoz vazdušnim putem (Montrealska konvencija), kao i Multilateralni sporazum o uspostavljanju Zajedničkog evropskog vazduhoplovnog područja (ESAA sporazum), koje je Republika Srbija dužna da primenjuje. S obzirom da su rešenja iz Montrealske konvencije, kao i EU propisi sadržani u Aneksu I ECAA sporazuma, podložni čestim izmenama, neophodno je stalno usklađivanje nacionalnog zakonodavstva, što se čini ovom izmenom zakona.

3) Da li su uočeni problemi u oblasti i na koga se oni odnose? Predstaviti uzroke i posledice problema

Jedan od problema za usklađivanje nacionalnog zakonodavstva sa međunarodnim aktima i evropskim propisima jeste česta izmena tih akata.

Čl. 21. i 22. Montrealske konvencije propisana je visina naknade, kao i najniža granica odgovornosti za štetu nastalu usled smrti ili telesne povrede putnika u slučaju udesa, za štetu nastalu usled uništenja, gubitka ili oštećenja ručnog prtljaga i predatog (registrovanog) prtljaga, kao i za štetu nastalu u slučaju uništenja, gubitka ili oštećenja stvari, odnosno kašnjenja prilikom isporuke stvari. Međutim, u skladu sa članom 24. Montrealske konvencije predviđeno je da njen depozitar (Međunarodna organizacija civilnog vazduhoplovstva, ICAO) vrši reviziju predmetnih granica odgovornosti svake pete godine ili i češće, uzimajući u obzir inflatorni faktor, o čemu obaveštava države ugovornice. Imajući u vidu činjenicu da iznosi o odgovornosti avio-prevozioca za naknadu štete, koji su navedeni u čl. 32. i 91. Zakona, izraženi u specijalnim pravima vučenja, ne odgovaraju više iznosima koje je usvojila Međunarodna organizacija civilnog vazduhoplovstva, ovim zakonom se vrši njihovo usklađivanje.

Uočen je i problem koji se tiče zastarevanja vođenja prekršajnog postupka za prekršaje propisane Zakonom o obligacionim odnosima i osnovama svojinsko-pravnih odnosa u vazdušnom saobraćaju. Naime, opšti rok zastarelosti sadržan u članu 84. stav 1. Zakona o prekršajima („Službeni glasnik RS”, br. 65/13, 13/16, 98/16 - US, 91/19 - dr. zakon, 91/19 i 112/22 - US), prema kome se prekršajni postupak ne može pokrenuti niti voditi ako protekne jedna godina od dana kada je prekršaj učinjen, pokazao se kao nedovoljan da se postupak okonča, te u velikom broju slučajeva prekršajni sud donosi rešenja kojima se postupak obustavlja zbog zastarelosti vođenja prekršajnog postupka. Ovo, sa jedne strane, za posledicu ima da propisana kazna nema odvratajući efekat (već može čak da utiče podsticajno na učinioce prekršaja), a sa druge strane može da bude demotivirajuće za putnike čija su prava povređena, ali i za vazduhoplovne inspektore koji su podnosioci zahteva za pokretanje prekršajnog postupka. Takođe, neophodno je izmeniti i visinu propisanih novčanih kazni koje se mogu izreći za prekršaje propisane ovim zakonom, s obzirom da se visina tih kazni nije menjala još od donošenja Zakona 2011. godine.

Pored toga, izmena Zakona ima za cilj i da se otklone uočeni nedostaci u tekstu i da se na taj način omogući efikasnija primena i preciznije tumačenje važećeg Zakona.

4) Koja promena se predlaže? Da li je promena zaista neophodna i u kom obimu?

Sve predložene izmene Zakona usmerene su na dalje usklađivanje sa obavezujućim međunarodnim aktima, kao i na rešavanje identifikovanih problema u primeni zakona u praksi, koji su navedeni u odgovoru na prethodno pitanje.

U odnosu na verziju Nacrta zakona koja se nalazila u proceduri pribavljanja mišljenja nadležnih organa u toku 2024. godine, u ovoj verziji Predloga zakona su izmenjeni samo iznosi o granicama odgovornosti avio-prevozioca za naknadu štete, s obzirom da su u decembru 2024. godine stupile na snagu revidirane granice odgovornosti iz Montrealske konvencije.

Odnos dosadašnjih iznosa o granicama odgovornosti avio-prevozioca za naknadu štete i iznosa koji se propisuju ovim zakonom je sledeći:

- u pogledu naknade štete u slučaju smrti ili telesne povrede, avio-prevozioc do sada nije mogao osporiti zahtev za naknadu štete ako se radi o šteti do iznosa 113.100 specijalnih prava vučenja, dok se u skladu sa revidiranim iznosima Montrealske konvencije iz decembra 2024. godine, ovaj iznos uvećava na 151.880 specijalnih prava vučenja;

- u pogledu ograničenja odgovornosti za kašnjenje putnika, dosadašnji iznos od 4.694 specijalnih prava vučenja se zamenjuje sa 6.303 specijalnih prava vučenja;
- u pogledu ograničenja odgovornosti za kašnjenje prtljaga, kao i za uništenje, gubitak ili oštećenje prtljaga, dosadašnji iznos od 1.131 specijalnih prava vučenja se zamenjuje sa 1.519 specijalnih prava vučenja;
- kada je reč o prevozu stvari, iznos granica odgovornosti za štetu nastalu u slučaju uništenja, gubitka, oštećenja ili kašnjenja prilikom prevoza stvari se sa dosadašnjih 19 specijalnih prava vučenja po kilogramu zamenjuje sa 26 specijalnih prava vučenja po kilogramu.

5) Na koje ciljne grupe će uticati predložena promena? Utvrditi i predstaviti ciljne grupe na koje će promena imati neposredan odnosno posredan uticaj.

Izmena će uticati na avio-prevoziocima i putnike u vazдушnom saobraćaju, s obzirom da Montrealska konvencija obezbeđuje zaštitu interesa korisnika i određuje limite odgovornosti avio-prevozioca prema putnicima i njihovom prtljagu: u slučaju smrti ili povrede putnika, u slučaju kašnjenja prevoza, odnosno kašnjenja, oštećenja i uništenja prtljaga i stvari i uspostavlja osnov za pravičnu naknadu štete. Avio-prevozioci će morati da preispitaju opšte uslove prevoza kako bi ih po potrebi usaglasili sa revidiranim granicama odgovornosti. Pored avio-prevoza, izmena će uticati i na tela koja upravljaju aerodromom, odnosno operatere aerodroma, s obzirom da se ovim zakonom proširuje krug predviđenih prekršaja, kada je reč o ovim subjektima, i predviđaju viši iznosi zaprečenih novčanih kazni.

6) Da li postoje važeći dokumenti javnih politika kojima bi se mogla ostvariti željena promena i o kojim dokumentima se radi?

Ne postoje važeći dokumenti javnih politika kojim bi se mogla ostvariti promena predložena ovim zakonom.

7) Da li je promenu moguće ostvariti primenom važećih propisa?

Nema mogućnosti da se ciljevi koji se žele postići ostvare na drugi način, izuzev izmenom Zakona.

8) Kvantitativno (numerički, statistički) predstaviti očekivane trendove u predmetnoj oblasti, ukoliko se odustane od intervencije (status quo).

Nije moguće zadržati *status quo* stanje ukoliko se žele izvršiti međunarodno preuzete obaveze koje proističu iz potvrđenog međunarodnog ugovora (Montrealske konvencije).

9) Kakvo je iskustvo u ostvarivanju ovakvih promena u poređenju sa iskustvom drugih država, odnosno lokalnih samouprava (ako je reč o javnoj politici ili aktu lokalne samouprave)?

/

2. Ključna pitanja za utvrđivanje ciljeva

1) Zbog čega je neophodno postići željenu promenu na nivou društva? (odgovorom na ovo pitanje definiše se opšti cilj).

Opšti cilj izmene zakona je unapređenje prava putnika u civilnom vazduhoplovstvu Republike Srbije, kao i unapređenje nadzora nad sprovođenjem ovog zakona.

2) Šta se predmetnom promenom želi postići? (odgovorom na ovo pitanje definišu se posebni ciljevi, čije postizanje treba da dovode do

ostvarenja opšteg cilja. U odnosu na posebne ciljeve, formulišu se mere za njihovo postizanje).

Izmenom zakona se želi na jasniji način: poboljšati položaj putnika i izjednačiti njihova prava sa pravima putnika u EU i drugim državama u svetu koje su potpisnice Montrealske konvencije, ali i izjednačiti obaveze domaćih prevoznika sa obavezama avio-prevoznika iz tih država; precizirati obaveze vazduhoplovnih subjekata; otkloniti uočene pravne praznine; smanjiti broj izvršenih prekršaja u ovoj oblasti.

3) Da li su opšti i posebni ciljevi usklađeni sa važećim dokumentima javnih politika i postojećim pravnim okvirom, a pre svega sa prioriternim ciljevima Vlade?

Donošenje ovog zakona usklađeno je sa postojećim pravnim okvirom, a pre svega sa prioriternim ciljevima Vlade u smislu stvaranja uslova da se vazdušni saobraćaj u Republici Srbiji odvija na bezbedan i obezbeđen način, kao i stvaranja uslova za izvršenje međunarodno preuzetih obaveza, harmonizaciju domaćih propisa sa međunarodnim i evropskim propisima i ostvarivanje članstva u Evropskoj uniji.

4) Na osnovu kojih pokazatelja učinka će biti moguće utvrditi da li je došlo do ostvarivanja opštih odnosno posebnih ciljeva?

Najbolji pokazatelji učinka biće smanjenje broja reklamacija podnetih avio-prevozniku u skladu sa članom 97. ovog zakona, smanjenje broja prijava povreda ovog zakona Direktoratu civilnog vazduhoplovstva Republike Srbije, kao i smanjenje broja pokrenutih prekršajnih postupaka, a naročito smanjenje broja obustavljenih postupaka usled zastarelosti.

3. Ključna pitanja za identifikovanje opcija javnih politika

1) Koje relevantne opcije (alternativne mere, odnosno grupe mera) za ostvarenje cilja su uzete u razmatranje? Da li je razmatrana „status quo” opcija?

Ne postoje alternativne mere za ostvarenje cilja imajući u vidu da su na snazi zakonske odredbe koje nužno moraju da pretrpe izmene, tako da nema mogućnosti da se ciljevi koji se žele postići reše bez donošenja ovog zakona. „Status quo” opcija je razmatrana, shodno članu 21. Uredbe o metodologiji upravljanja javnim politikama, analizi efekata javnih politika i propisa i sadržaju pojedinačnih dokumenata javnih politika („Službeni glasnik RS”, broj 8/19), ali je morala biti odbačena imajući u vidu posledice koje bi nastupile odustajanjem od predmetne izmene zakona.

2) Da li su, pored regulatornih mera, identifikovane i druge opcije za postizanje željene promene i analizirani njihovi potencijalni efekti?

Izmena regulatornog okvira je osnovni uslov koji je potrebno da bude ispunjen kako bi se omogućilo postizanje željenih ciljeva. Ne postoje druge opcije za postizanje željene promene, imajući u vidu da je neophodna izmena regulatornog okvira s obzirom da predložena rešenja predstavljaju normativnu materiju.

3) Da li su, pored restriktivnih mera (zabrane, ograničenja, sankcije i slično), ispitane i podsticajne mere za postizanje posebnog cilja?

/

4) Da li su u okviru razmatranih opcija identifikovane institucionalno upravljačko organizacione mere koje je neophodno sprovesti da bi se postigli posebni ciljevi?

Ne.

5) Da li se promena može postići kroz sprovođenje informativno-edukativnih mera?

Ne, same informativno-edukativne mere nisu dovoljne da se postignu oni efekti koje će imati izmena Zakona, ali izmenu Zakona svakako treba da prati informisanje svih subjekata o predloženim izmenama.

6) Da li ciljne grupe i druge zainteresovane strane iz civilnog i privatnog sektora mogu da budu uključene u proces sprovođenja javne politike, odnosno propisa ili se problem može rešiti isključivo intervencijom javnog sektora?

S obzirom da je već obrazloženo da se promena ne može postići bez izmene Zakona, neophodna je intervencija javnog sektora.

7) Da li postoje raspoloživi, odnosno potencijalni resursi za sprovođenje identifikovanih opcija?

Da, nadležni organi u oblasti vazdušnog saobraćaju (Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture i Direktorat) raspolažu dovoljnim resursima, odnosno administrativnim kapacitetima za sprovođenje zakona.

8) Koja opcija je izabrana za sprovođenje i na osnovu čega je procenjeno da će se tom opcijom postići željena promena i ostvarenje utvrđenih ciljeva?

S obzirom da je neophodna izmena regulatornog okvira, odnosno izmena odredaba postojećeg Zakona o obligacionim odnosima i osnovama svojinsko-pravnih odnosa u vazdušnom saobraćaju, ne postoje druge opcije za postizanje željene promene i ostvarenje utvrđenih ciljeva, izuzev donošenja Zakona o izmenama i dopunama Zakona.

4. Ključna pitanja za analizu finansijskih efekata

1) Kakve će efekte izabrana opcija imati na javne prihode i rashode u srednjem i dugom roku?

Kada je reč o javnim prihodima, imajući u vidu da je jedan od ciljeva izmene zakona uspešnije vođenje prekršajnih postupaka, odnosno smanjenje broja postupaka koji se obustavljaju zbog zastarelosti, očekuje se veći priliv sredstava od naplaćenih prekršajnih kazni, ali u ovom trenutku ne postoji projekcija koliko će to povećanje iznositi.

U pogledu rashoda, ne očekuje se njihovo povećanje, imajući u vidu da se Direktorat, koji je u najvećoj meri nadležan za sprovođenje ovog zakona, ne finansira koristeći sredstva iz budžeta.

2) Da li je finansijske resurse za sprovođenje izabrane opcije potrebno obezbediti u budžetu, ili iz drugih izvora finansiranja i kojih?

Nije potrebno obezbediti posebna finansijska sredstva za sprovođenje ovog zakona.

3) Kako će sprovođenje izabrane opcije uticati na međunarodne finansijske obaveze?

Donošenje zakona neće uticati na međunarodne finansijske obaveze.

4) Koliki su procenjeni troškovi uvođenja promena koji proističu iz sprovođenja izabrane opcije (osnivanje novih institucija, restrukturiranje postojećih institucija i obuka državnih službenika) iskazani u kategorijama kapitalnih troškova, tekućih troškova i zarada?

Zapravo se ne očekuju bilo kakvi novi troškovi, barem ne oni koji bi išli na teret budžeta, imajući u vidu da prevashodnu odgovornost za sprovođenje zakona,

uključujući proveru i nadzor vazduhoplovnih subjekata, vrši Direktorat, koji se ne finansira iz budžeta. Obuka vazduhoplovnih inspektora koji će vršiti nadzor nad primenom zakona finansira se iz sredstava Direktorata ili se koriste pojedine besplatne obuke koje nude priznate međunarodne organizacije, s obzirom da u zemlji nema institucije koja bi mogla pružiti zahtevanu obuku.

5) Da li je moguće finansirati rashode izabrane opcije kroz redistribuciju postojećih sredstava?

/

6) Kakvi će biti efekti sprovođenja izabrane opcije na rashode drugih institucija?

Ne očekuju se bilo kakvi novi rashodi drugih institucija.

5. Ključna pitanja za analizu ekonomskih efekata

1) Koje troškove i koristi (materijalne i nematerijalne) će izabrana opcija prouzrokovati privredi, pojedinoj grani, odnosno određenoj kategoriji privrednih subjekata?

Primena ovog zakona neće izazvati značajne nove troškove privredi, odnosno vazduhoplovnim subjektima, s obzirom da se njegovim odredbama postojeća rešenja ne menjaju značajno, već se unapređuju i uređuju na jasniji i detaljniji način.

Ovim zakonom se ne uvodi značajan broj novih prekršaja, već se u najvećoj meri vrši njihova podela na prekršaje za koje se uvek podnosi zahtev za pokretanje prekršajnog postupka i prekršaje kod kojih se uspostavlja mogućnost izdavanja prekršajnog naloga. Ovo se može razumeti i kao vid povoljnosti kako za avio-prevozioca, tela koja upravljaju aerodromom i odgovorna lica koja mogu biti odgovorna za prekršaj, tako i za Budžet, s obzirom da će se u velikoj meri postupci okončavati plaćanjem prekršajnog naloga, te neće biti troškova vođenja prekršajnog postupka.

Tokom rada na Zakonu uočeno je da nije sankcionisano ponašanje avio-prevozioca ili tela koje upravlja aerodromom koje ne obezbedi da njegovo osoblje, odnosno zaposleni, ima odgovarajuće znanje, odnosno završene obuke u skladu sa članom 46. ovog zakona, kao i slučaj da ovi subjekti ne udovolje ili uopšte ne odgovore na podnetu reklamaciju putnika u propisanom roku, te je to sada propisano kao prekršaj.

Kada je reč o društvenim efektima, očekuje se pozitivan uticaj povećanja iznosa granica odgovornosti avio-prevozioca na putnike koji su pretrpeli štetu, koji je srazmeran tom povećanju. Srazmeran povećanju jeste i trošak koji će avio-prevozioci imati primenom novih iznosa (bar kada je reč o domaćem saobraćaju, s obzirom da u međunarodnom saobraćaju domaći avio-prevozioci već primenjuju uvećane iznose za saobraćaj sa državama koje su potpisnice Montrealske konvencije i već su prilagodili svoje poslovanje tim zahtevima).

2) Da li izabrana opcija utiče na konkurentnost privrednih subjekata na domaćem i inostranom tržištu (uključujući i efekte na konkurentnost cena) i na koji način?

Očekuje se da izabrana opcija ima pozitivan uticaj na domaće privredne subjekte. Naime, praćenje međunarodnih i evropskih standarda u oblasti vazduhoplovstva čini našu vazduhoplovnju privredu konkurentnom na tržištu. Ukoliko bi pak došlo do stagnacije u implementaciji tih standarda, to bi moglo da ograniči ili uskratiti našim vazduhoplovnim subjektima pristup tržištu vazduhoplovnih usluga. Ukoliko se kontinuirano prate i implementiraju propisani standardi, naši privredni subjekti su u poziciji da sebi obezbede pristup i učešće na zahtevnom evropskom i svetskom tržištu vazduhoplovnih usluga.

3) Da li izabrane opcije utiču na uslove konkurencije i na koji način?

Izabrana opcija nema uticaja na uslove konkurencije.

4) Da li izabrana opcija utiče na transfer tehnologije i/ili primenu tehničkotehnoloških, organizacionih i poslovnih inovacija i na koji način?

Izabrana opcija nema uticaja na transfer tehnologije i/ili primenu tehničkotehnoloških, organizacionih i poslovnih inovacija.

5) Da li izabrana opcija utiče na društveno bogatstvo i njegovu raspodelu i na koji način?

Izabrana opcija nema uticaja na društveno bogatstvo i njegovu raspodelu.

6) Kakve će efekte izabrana opcija imati na kvalitet i status radne snage (prava, obaveze i odgovornosti), kao i prava, obaveze i odgovornosti poslodavaca?

/

6. Ključna pitanja za analizu upravljačkih efekata**1) Da li se izabranom opcijom uvode organizacione, upravljačke ili institucionalne promene i koje su to promene?**

Izmena zakona ne dovodi do suštinskih organizacionih, upravljačkih ili institucionalnih promena.

2) Da li postojeća javna uprava ima kapacitet za sprovođenje izabrane opcije (uključujući i kvalitet i kvantitet raspoloživih kapaciteta) i da li je potrebno preduzeti određene mere za poboljšanje tih kapaciteta?

Direktorat civilnog vazduhoplovstva Republike Srbije je telo Republike Srbije, prema propisima Evropske unije, koje se stara o primeni odredaba ovog zakona koje se odnose na poštovanje prava garantovanih putnicima, za letove čije je mesto polaska aerodrom na teritoriji Republike Srbije ili im je mesto polaska aerodrom države koja nije navedena u članu 8. stav 2. tačka 1) ovog zakona, pod uslovom da je mesto krajnjeg odredišta aerodrom na teritoriji Republike Srbije i da let obavlja avio-prevoznik strane potpisnice ECAA sporazuma. Direktorat poseduje dovoljan kapacitet za sprovođenje zakona. Naravno, ovaj kapacitet se mora održavati kroz dovoljan broj zaposlenih i redovne obuke zaposlenih. Ovo se naročito odnosi na redovne obuke vazduhoplovnih inspektora koji nadziru primenu ovog zakona u delu poštovanja prava putnika.

3) Da li je za realizaciju izabrane opcije bilo potrebno izvršiti restrukturiranje postojećeg državnog organa, odnosno drugog subjekta javnog sektora (npr. proširenje, ukidanje, promene funkcija/hijerarhije, unapređenje tehničkih i ljudskih kapaciteta i sl.) i u kojem vremenskom periodu je to potrebno sprovesti?

Ne. Direktorat je danas organizovan na način da uspešno ispunjava sve zakonom poverene nadležnosti i međunarodne obaveze koje stoje pred Republikom Srbijom u oblasti vazduhoplovstva.

4) Da li je izabrana opcija u saglasnosti sa važećim propisima, međunarodnim sporazumima i usvojenim dokumentima javnih politika?

Izabrana opcija je u saglasnosti sa važećim propisima.

5) Da li izabrana opcija utiče na vladavinu prava i bezbednost? Da li izabrana opcija utiče na odgovornost i transparentnost rada javne uprave i na koji način?

Imajući u vidu da se izmenama zakona vrši usklađivanje sa standardima koji proističu iz potvrđenih međunarodnih ugovora, donošenjem zakona se postupa u skladu sa ustavnim odredbama o hijerarhiji pravnih akata i obavezi usklađenosti domaćih zakona i drugih opštih akata sa potvrđenim međunarodnim ugovorima. Vladavini prava se doprinosi i jasnijim preciziranjem prava i obaveza vazduhoplovnih subjekata.

6) Koje dodatne mere treba sprovesti i koliko vremena će biti potrebno da se sprovede izabrana opcija i obezbedi njeno kasnije dosledno sprovođenje, odnosno njena održivost?

Nakon donošenja zakona neće biti potrebno sprovoditi dodatne mere, izuzev nadzora nad primenom odredaba zakona.

7. Ključna pitanja za analizu rizika

1) Da li je za sprovođenje izabrane opcije obezbeđena podrška svih ključnih zainteresovanih strana i ciljnih grupa? Da li je sprovođenje izabrane opcije prioritet za donosiocel odluka u narednom periodu (Narodnu skupštinu, Vladu, državne organe i slično)?

Za sprovođenje izabrane opcije obezbeđena je podrška svih ključnih zainteresovanih strana i ciljnih grupa. Potreba za propisivanjem određenih mera predmet je kontinuiranog interesovanja zainteresovanih lica. S tim u vezi, sprovođenje izabrane opcije predstavlja prioritet za donosiocel odluka u narednom periodu.

2) Da li su obezbeđena finansijska sredstva za sprovođenje izabrane opcije? Da li je za sprovođenje izabrane opcije obezbeđeno dovoljno vremena za sprovođenje postupka javne nabavke ukoliko je ona potrebna?

Nisu potrebna finansijska sredstva.

3) Da li postoji još neki rizik za sprovođenje izabrane opcije?

Ne postoje uočeni rizici za sprovođenje.

Informacije o sprovedenim konsultacijama:

Na predlog Ministarstva građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture, a u skladu sa odredbom člana 41. stav 3. Poslovnika Vlade („Službeni glasnik RS”, br. 61/06 - prečišćen tekst, 69/08, 88/09, 33/10, 69/10, 20/11, 37/11, 30/13, 76/14 i 8/19 - dr. uredba), Odbor za privredu i finansije, na sednici održanoj 30. avgusta 2023. godine, odredio je sprovođenje i Program javne rasprave o Nacrtu zakona o izmenama i dopunama Zakona o obligacionim i osnovama svojinsko-pravnih odnosa u vazdušnom saobraćaju (Zaključak 05 Broj: 011-7739/2023 od 30. avgusta 2023. godine). Javna rasprava o Nacrtu zakona o izmenama i dopunama Zakona o obligacionim i osnovama svojinsko-pravnih odnosa u vazdušnom saobraćaju sprovedena je u skladu sa usvojenim Programom javne rasprave u periodu od 1. do 20. septembra 2023. godine, u formi okruglog stola, u Nišu 12. septembra 2023. godine (u Regionalnoj privrednoj komori Nišavskog, Pirotskog i Topličkog upravnog okruga), kao i 13. septembra 2023. godine u Beogradu (u Privrednoj komori Srbije). Nakon toga, Nacrt zakona je upućen na mišljenje nadležnim organima. Sugestije koje je imao Republički sekretarijat za zakonodavstvo unete su u tekst.

Međutim, s obzirom da je u međuvremenu donet Ukaz o raspuštanju Narodne skupštine („Službeni glasnik RS”, broj 95/23), procedura donošenja zakona nije okončana.

Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture je potom rešenjem broj 011-00-00109/2023-05 od 13. marta 2024. godine formiralo radnu grupu, u čijem radu su, pored predstavnika Ministarstva, učestvovali i predstavnici Direktorata

civilnog vazduhoplovstva Republike Srbije, Aerodroma Srbije doo, AD Aerodroma Nikola Tesla i Air Serbia, koja je ponovo razmotrila rešenja sadržana u Nacrtu zakona.

Na osnovu Zaključka Odbora za privredu i finansije 05 Broj: 011-4378/2024-1 od 21. maja 2024. godine u periodu od 22. maja do 10. juna 2024. godine sprovedena je nova javna rasprava o Nacrtu zakona o izmenama i dopunama Zakona o obligacionim i osnovama svojinsko-pravnih odnosa u vazdušnom saobraćaju.

Nacrt zakona bio je objavljen na portalu E-konsultacije: <https://ekonsultacije.gov.rs/topicOfDiscussionPage/321/4>

U saradnji sa Privrednom komorom Srbije organizovana je i prezentacija i rasprava o predloženom Nacrtu zakona, koja je održana u PKS 7. juna 2024. godine.

Nakon održane javne rasprave Nacrt zakona je upućen na mišljenje nadležnim organima. Međutim, pre okončanja postupka pribavljanja mišljenja, Međunarodna organizacija civilnog vazduhoplovstva (ICAO) obavestila je države članice o planiranoj reviziji granica odgovornosti iz Montrealske konvencije koje su trebale da stupe na snagu u decembru 2024. godine, pa je zaključeno da je celishodno te revidirane iznose uneti u Nacrt zakona, što se i čini ovim Nacrtom zakona. Izuzev izmena iznosa specijalnih prava vučenja, koji su posledica revizije granice odgovornosti iz Montrealske konvencije, nema drugih izmena u Nacrtu zakona u odnosu na tekst koji je upućen na mišljenje nadležnim organima.

OBRAZAC IZJAVE O USKLAĐENOSTI PROPISA SA PROPISIMA EVROPSKE UNIJE

1. Organ državne uprave, odnosno drugi ovlašćeni predlagač propisa - VLADA

Obrađivač - Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture

2. Naziv propisa

Predlog zakona o izmenama i dopunama Zakona o obligacionim i osnovama svojinsko-pravnih odnosa u vazdušnom saobraćaju.

Draft Law on Amendments to the Law on obligations and the basics of property relations in air transport

3. Usklađenost propisa s odredbama Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju između Evropskih zajednica i njihovih država članica, sa jedne strane, i Republike Srbije sa druge strane („Službeni glasnik RS”, broj 83/08) (u daljem tekstu: Sporazum):

a) Odredba Sporazuma i Prelaznog sporazuma koja se odnose na normativnu sadržinu propisa

Naslov VIII-Politike saradnje, član 108, - Transport, Sporazum o stabilizaciji i pridruživanju.

b) Prelazni rok za usklađivanje zakonodavstva prema odredbama Sporazuma i Prelaznog sporazuma

Član 72. u vezi sa članom 8.

v) Ocena ispunjenosti obaveze koje proizlaze iz navedene odredbe Sporazuma i Prelaznog sporazuma

Delimično ispunjava

g) Razlozi za delimično ispunjavanje, odnosno neispunjavanje obaveza koje proizlaze iz navedene odredbe Sporazuma i Prelaznog sporazuma

Potpuna usklađenost sa navedenim odredbama Sporazuma ostvariće se nakon donošenja planiranih zakonskih i podzakonskih akata.

/

d) Veza sa Nacionalnim programom za usvajanje pravnih tekovina Evropske unije.

/

4. Usklađenost propisa sa propisima Evropske unije:

a) Navođenje odredbi primarnih izvora prava Evropske unije i ocene usklađenosti sa njima,

/

b) Navođenje sekundarnih izvora prava Evropske unije i ocene usklađenosti sa njima,

/

v) Navođenje ostalih izvora prava Evropske unije i usklađenost sa njima,

/

g) Razlozi za delimičnu usklađenost, odnosno neusklađenost,

/

d) Rok u kojem je predviđeno postizanje potpune usklađenosti propisa sa propisima Evropske unije.

/

5. Ukoliko ne postoje odgovarajuće nadležnosti Evropske unije u materiji koju reguliše propis, i/ili ne postoje odgovarajući sekundarni izvori prava Evropske unije sa kojima je potrebno obezbediti usklađenost, potrebno je obrazložiti tu činjenicu. U ovom slučaju, nije potrebno popunjavati Tabelu usklađenosti propisa. Tabelu usklađenosti nije potrebno popunjavati i ukoliko se domaćim propisom ne vrši prenos odredbi sekundarnog izvora prava Evropske unije već se isključivo vrši primena ili sprovođenje nekog zahteva koji proizilazi iz odredbe sekundarnog izvora prava (npr. Predlogom odluke o izradi strateške procene uticaja biće sprovedena obaveza iz člana 4. Direktive 2001/42/EZ, ali se ne vrši i prenos te odredbe direktive).

Ne postoje odgovarajući sekundarni izvori prava Evropske unije sa kojima je potrebno obezbediti usklađenost.

6. Da li su prethodno navedeni izvori prava Evropske unije prevedeni na srpski jezik?

/

7. Da li je propis preveden na neki službeni jezik Evropske unije?

/

8. Saradnja sa Evropskom unijom i učešće konsultanata u izradi propisa i njihovo mišljenje o usklađenosti.

/