

ЗАКОН
О ИЗМЕНАМА И ДОПУНАМА ЗАКОНА О ОБЛИГАЦИОНИМ И ОСНОВАМА
СВОЈИНСКО-ПРАВНИХ ОДНОСА У ВАЗДУШНОМ САОБРАЋАЈУ

Члан 1.

У Закону о облигационим и основама својинско-правних односа у ваздушном саобраћају („Службени гласник РС”, бр. 87/11 и 66/15), у члану 26. став 1. друга реченица мења се и гласи:

„Ове одредбе примењују се и на домаћи авио-превоз.”.

Члан 2.

У члану 28. став 2. мења се и гласи:

„Ревизије граница одговорности авио-превозилаца у ваздушном саобраћају прописаних у чл. 21. и 22. Монреалске конвенције, које ступе на снагу у складу са чланом 24. Монреалске конвенције, објављује Влада.”.

Члан 3.

Члан 32. мења се и гласи:

„Члан 32.

Извод о одговорности авио-превозиоца према путницима и њиховом пртљагу са којим је авио-превозилац дужан да упозна путнике гласи:

„Ова информација садржи извод из правила о одговорности авио-превозиоца у складу са одредбама закона којим се уређују облигациони и основе својинско-правних односа у ваздушном саобраћају и Монреалске конвенције:

1) Накнада штете у случају смрти или телесне повреде

Не постоје финансијска ограничења у погледу одговорности у случају смрти или телесне повреде путника. Авио-превозилац не може оспорити захтев за накнаду штете у случају када се ради о штети до износа од _____ (*) специјалних права вучења. Преко тога износа авио-превозилац може да оспорава захтев за накнаду штете доказујући да није био непажљив или крив.

2) Авансно плаћање

У случају смрти или телесне повреде путника, авио-превозилац мора у року од 15 дана по утврђивању идентитета лица које има право на накнаду штете да му исплати аванс који је потребан за покриће његових непосредних економских потреба. У случају смрти путника, аванс не сме бити нижи од _____ (*) специјалних права вучења.

3) Кашњење путника

У случају кашњења путника, авио-превозилац одговара за штету, изузев ако је предузео све разумне мере да избегне штету или ако предузимање тих мера није било могуће. Одговорност за кашњење путника ограничена је на _____ (*) специјалних права вучења.

4) Кашњење пртљага

У случају кашњења пртљага, авио-превозилац одговара за штету, изузев ако је предузео све разумне мере да избегне штету или ако предузимање тих мера није било могуће. Одговорност за кашњење пртљага ограничена је на _____ (*) специјалних права вучења.

5) Уништење, губитак или оштећење пртљага

Авио-превозилац је одговоран за уништење, губитак или оштећење пртљага до _____^(*) специјалних права вучења. За предати (регистровани) пртљаг, авио-превозилац је одговоран и ако није крив, изузев у случају да пртљаг има недостатак. За пртљаг који није предат (регистрован), авио-превозилац је одговоран само ако је крив.

6) Виша граница одговорности за пртљаг

Путник има право да постави вишу границу одговорности авио-превозиоца ако најкасније на пријављивању путника за лет да посебну изјаву и плати додатни износ.

7) Жалбе у вези са пртљагом

Ако је пртљаг оштећен, изгубљен, уништен или ако касни, путник мора што пре да поднесе писану жалбу авио-превозиоцу. У случају оштећења предатог (регистрованог) пртљага путник мора поднети жалбу у року од седам дана, а у случају кашњења пртљага у року од 21 дан, с тим што у оба случаја рок почиње да тече од дана кад је пртљаг предат путнику.

8) Одговорност уговорних и стварних авио-превозилаца

Ако авио-превозилац који стварно обавља превоз није истовремено и уговорни авио-превозилац, путник може да поднесе жалбу или захтев за накнаду штете против било кога од њих. Ако су у путној карти наведени име или код авио-превозиоца, он важи као уговорни авио-превозилац.

9) Рок за подношење тужбе

Тужба за накнаду штете може да се поднесе суду у року од две године од датума кад је ваздухоплов слетео или је требало да слети.

10) Основа за информације

Основу за горе наведена правила чини Монреалска конвенција од 28. маја 1999. године и закон којим се уређују облигациони и основе својинско-правних односа у ваздушном саобраћају.”

У извод из става 1. овог члана авио-превозилац мора унети важеће границе одговорности усвојене у складу са чланом 24. Монреалске конвенције и објављене у складу са чланом 28. став 2. овог закона.”

Члан 4.

У члану 161. став 2. речи: „из става 2. овог члана” замењују се речима: „из става 1. овог члана”.

Члан 5.

У члану 175. став 1. речи: „400.000 динара” замењују се речима: „1.000.000 динара”.

Тачка на крају тачке 17) замењује се тачком и запетом и додаје се тачка 18), која гласи:

„18) не удовољи или не одговори на поднету рекламацију у року од 60 дана од дана достављања комплетне документације (члан 97. став 5).”.

Члан 6.

У члану 176. став 1. речи: „400.000 динара” замењују се речима: „1.000.000 динара”.

Тачка на крају тачке 3) замењује се тачком и запетом и додаје се тачка 4), која гласи:

„4) не удовољи или не одговори на поднету рекламацију у року од 60 дана од дана достављања комплетне документације (члан 97. став 5).”.

Члан 7.

После члана 176. додају се назив члана и члан 176а, који гласе:

„Застаревање и примена одредаба закона којим се уређују прекршаји

Члан 176а

Прекршајни поступак не може се покренути нити водити ако протекну три године од дана када је прекршај учињен.

Застаревање се прекида сваком процесном радњом надлежног суда која се предузима ради вођења прекршајног поступка.

Застаревање почиње поново да тече после сваког прекида, али апсолутна застарелост настаје у сваком случају по истеку рока од шест година од дана када је прекршај учињен.

На сва остала питања која се тичу прекршајног поступка примењују се одредбе закона којим се уређују прекршаји.”.

Члан 8.

Овај закон ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у „Службеном гласнику Републике Србије”.

ОБРАЗЛОЖЕЊЕ

I. УСТАВНИ ОСНОВ ЗА ДОНОШЕЊЕ ЗАКОНА

Уставни основ за доношење овог закона садржан је у члану 97. став 1. тачка 7. Устава Републике Србије, по коме Република Србија уређује и обезбеђује, поред осталог, својинске и облигационе односе и заштиту свих облика својине.

II. РАЗЛОЗИ ЗА ДОНОШЕЊЕ ЗАКОНА

Предвиђена решења првенствено имају за циљ да у домаћем законодавству успоставе одговарајући механизам за благовремено објављивање граница одговорности авио-превозилаца које се редовно ревидирају у складу са чланом 24. Монреалске конвенције. Поред тога, доношење закона има за циљ да отклони уочене недостатке у тексту и да на тај начин омогући ефикаснију примену и прецизније тумачење важећег Закона о облигационим и основама својинско-правних односа у ваздушном саобраћају („Службени гласник РС”, бр. 87/11 и 66/15).

III. ОБЈАШЊЕЊЕ ОСНОВНИХ ПРАВНИХ ИНСТИТУТА И ПОЈЕДИНАЧНИХ РЕШЕЊА ПРЕДЛОГА ЗАКОНА

Чланом 1. врши се измена става 1. у члану 26. Закона, како би се јасније дефинисало да се примена одредаба Монреалске конвенције (која се примењује у међународном ваздушном саобраћају) проширују и на домаћи превоз (превоз који се обавља искључиво у Републици Србији).

Чланом 2. врши се измена члана 28. став 2. Закона, како би се кориговао правни основ за доношење одговарајућег акта Владе. Наиме, онако како сада гласи став 2. произлази да би Влада требало да донесе акт којим ће се прописати како се објављују ревизије границе одговорности авио-превозилаца, а заправо треба да буде дато овлашћење Влади да редовно објављује ревизије граница одговорности, које буду усвојене у складу са чланом 24. Монреалске конвенције.

Чланом 3. предвиђа се измена члана 32. У овом члану тренутно је прописана садржина извода о одговорности авио-превозиоца према путницима и њиховом пртљагу. Међутим, ограничења одговорности изражена у специјалним правима вучења, која су наведена у члану 32. Закона, подложна су повременим изменама, с обзиром да члан 24. Монреалске конвенције предвиђа механизам за њихову ревизију у зависности од одређеног инфлаторног фактора. Износи који су сада предвиђени и изражени у специјалним правима вучења у члану 32. Закона више не одговарају последњој ревизији коју је извршила Међународна организација цивилног ваздухопловства (ИКАО), која је депозитар Монреалске конвенције. Како је овим нацртом закона предвиђено овлашћење Владе да објављује усвојене ревизије граница одговорности, то је целисходно предвидети изглед извода о одговорности који ће се правовремено прилагађавати тим измењеним и објављеним границама одговорности без потребе да се сваки пут врши измена Закона.

Чланом 4. се исправља очигледна омашка у тексту Закона, где у члану 161. став 2. постоји погрешно упућивање на тај исти став уместо на став 1. тог члана.

Члановима 5. и 6. се повећава максимални износ новчане казне која се може изрећи правном лицу за прекршаје прописане члановима 175. и 176. Закона, с обзиром да се досадашњи износи нису мењали од 2011. године, а да ове казне треба да имају и

одвраћајући ефекат на могуће извршиоце прекршаја. Такође, врше се и допуне чл. 175. и 176. Закона, како би се предвидела прекршајна одредба за авио-превозиоце, односно тела која управљају аеродромом, који у року који је прописан чланом 97. став 5. Закона не удовоље рекламацији путника или уопште не одговоре на поднету рекламацију. Оваква одредба би такође требало да обезбеди бољу заштиту права путника, с обзиром да се до сада у пракси често догађало да путници на поднету рекламацију не добију никакав одговор.

Чланом 7. се текст Закона допуњује новим чланом 176а. С обзиром да је чланом 84. став 5. Закона о прекршајима предвиђена могућност да се за прекршаје у одређеним областима, укључујући ваздушни саобраћај, посебним законом предвиди дужи рок застарелости (од рока прописаног у члану 85. став 1. Закона о прекршајима који износи годину дана), овим чланом се предвиђа да се прекршајни поступак не може покренути и водити ако протекне три године од дана када је прекршај учињен, а да апсолутна застарелост настаје по истеку рока од шест година од дана кад је прекршај учињен. Истовремено, прописује се да се на сва остала питања која се тичу прекршајног поступка примењују одредбе закона којим се уређују прекршаји.

Чланом 8. се прописује да овај закон ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у „Службеном гласнику Републике Србије”.

IV. ФИНАНСИЈСКА СРЕДСТВА ПОТРЕБНА ЗА СПРОВОЂЕЊЕ ЗАКОНА

За спровођење овог закона не захтевају се посебна средства у буџету Републике Србије.

ПРЕГЛЕД ОДРЕДАБА КОЈЕ СЕ МЕЊАЈУ

Примена одредаба Монреалске конвенције Члан 26.

На одговорност авио-превозиоца за превоз путника и њиховог пртљага ваздушним путем примењују се, поред одредаба овог закона и одговарајуће одредбе Монреалске конвенције. ~~Ове одредбе примењују се и на превоз који се обавља унутар ваздушног простора Републике Србије.~~ ОВЕ ОДРЕДБЕ ПРИМЕЊУЈУ СЕ И НА ДОМАЋИ АВИО-ПРЕВОЗ.

Авио-превозилац одговара и за штету из става 1. овог члана коју проузрокује лице које је по његовом налогу или за његов рачун радило на извршењу превоза ваздухопловом.

Ако авио-превозилац докаже да је штету проузроковао или да је настанку штете допринео немар или неки други погрешан поступак или пропуст лица које тражи накнаду штете или лица од кога он изводи своја права, авио-превозилац је, у потпуности или делимично, ослобођен одговорности према лицу које захтева накнаду штете у оној мери у којој је такав немар, погрешан поступак или пропуст проузроковао штету или допринео њеном настајању.

Ако због смрти или повреде путника накнаду штете захтева неко друго лице, а не путник, авио-превозилац је ослобођен одговорности, у потпуности или делимично, ако докаже да је штету проузроковао или да је настанку штете допринео немар или неки други погрешан поступак или пропуст тог путника.

Одредбе о ослобађању авио-превозиоца од одговорности или одређивању ниже границе одговорности од оне која је утврђена Монреалском конвенцијом и овим законом су ништаве, али ништавост таквих одредби не повлачи за собом ништавост целог уговора о превозу, који и даље подлеже одредбама те конвенције.

Накнада штете Члан 28.

Висина накнаде, као и најнижа граница одговорности за штету насталу услед смрти или телесне повреде путника у случају удеса, за штету насталу услед уништења, губитка или оштећења ручног пртљага и предатог (регистрованог) пртљага, као и за штету насталу у случају уништења, губитка или оштећења ствари, односно кашњења приликом испоруке ствари одређује се у складу са чл. 21. и 22. Монреалске конвенције.

~~Влада прописује објављивање ревизија граница одговорности авио-превозилаца у ваздушном саобраћају утврђених у чл. 21. и 22. Монреалске конвенције.~~

РЕВИЗИЈЕ ГРАНИЦА ОДГОВОРНОСТИ АВИО-ПРЕВОЗИЛАЦА У ВАЗДУШНОМ САОБРАЋАЈУ ПРОПИСАНИХ У ЧЛ. 21. И 22. МОНТРЕАЛСКЕ КОНВЕНЦИЈЕ, КОЈЕ СТУПЕ НА СНАГУ У СКЛАДУ СА ЧЛАНОМ 24. МОНТРЕАЛСКЕ КОНВЕНЦИЈЕ, ОБЈАВЉУЈЕ ВЛАДА.

Извод о одговорности авио-превозиоца према путницима и њиховом пртљагу Члан 32.

~~Извод о одговорности авио-превозиоца према путницима и њиховом пртљагу са којим је авио-превозилац дужан да упозна путнике гласи:~~

~~„Ова информација садржи извод из правила о одговорности авио-превозиоца у складу са одредбама закона којим се уређују облигациони и основе својинско-правних односа у ваздушном саобраћају и Монреалске конвенције, који гласи:~~

1) Накнада штете у случају смрти или телесне повреде

Не постоје финансијска ограничења у погледу одговорности у случају смрти или телесне повреде путника. Авио-превозилац не може оспорити захтев за накнаду штете у случају када се ради о штети до износа од 113.100 специјалних права вучења. Преко тога износа, авио-превозилац може да оспорава захтев за накнаду штете доказујући да није био непажљив или крив.

2) Аванено плаћање

У случају смрти или телесне повреде путника, авио-превозилац мора у року од 15 дана по утврђивању идентитета лица које има право на накнаду штете да му исплати аване који је потребан за покриће његових непосредних економских потреба. У случају смрти путника, аване не сме бити нижи од 16.000 специјалних права вучења.

3) Кашњење путника

У случају кашњења путника, авио-превозилац одговара за штету, изузев ако је предузео све разумне мере да избегне штету или ако предузимање тих мера није било могуће. Одговорност за кашњење путника ограничена је на 4.694 специјална права вучења.

4) Кашњење пртљага

У случају кашњења пртљага, авио-превозилац одговара за штету, изузев ако је предузео све разумне мере да избегне штету или ако предузимање тих мера није било могуће. Одговорност за кашњење пртљага ограничена је на 1.131 специјално право вучења.

5) Уништење, губитак или оштећење пртљага

Авио-превозилац је одговоран за уништење, губитак или оштећење пртљага до 1.131 специјалног права вучења. За предати (регистровани) пртљаг, авио-превозилац је одговоран и ако није крив, изузев у случају да пртљаг има недостатак. За пртљаг који није предат (регистрован), авио-превозилац је одговоран само ако је крив.

6) Виша граница одговорности за пртљаг

Путник има право да постави вишу границу одговорности авио-превозиоца ако најкасније на пријављивању путника за лет да посебну изјаву и плати додатни износ.

7) Жалбе у вези са пртљагом

Ако је пртљаг оштећен, изгубљен, уништен или ако касни, путник мора што пре да поднесе писану жалбу авио-превозиоцу. У случају оштећења предатог (регистрованог) пртљага путник мора поднети жалбу у року од седам дана, а у случају кашњења пртљага у року од 21 дан, с тим што у оба случаја рок почиње да тече од дана кад је пртљаг предат путнику.

8) Одговорност уговорних и стварних авио-превозилаца

Ако авио-превозилац који стварно обавља превоз није истовремено и уговорни авио-превозилац, путник може да поднесе жалбу или захтев за накнаду штете против било кога од њих. Ако су у путној карти наведени име или код авио-превозиоца, он важи као уговорни авио-превозилац.

9) Рок за подношење тужбе

Тужба за накнаду штете може да се поднесе суду у року од две године од датума кад је ваздухоплов слетео или је требало да слети.

10) Основа за информације

Основу за горе наведена правила чини Монреалска конвенција од 28. маја 1999. године и закон којим се уређују облигациони и основе својинско-правних односа у ваздушном саобраћају²².

Члан 32.

ИЗВОД О ОДГОВОРНОСТИ АВИО-ПРЕВОЗИОЦА ПРЕМА ПУТНИЦИМА И ЊИХОВОМ ПРТЉАГУ СА КОЈИМ ЈЕ АВИО-ПРЕВОЗИЛАЦ ДУЖАН ДА УПОЗНА ПУТНИКЕ ГЛАСИ:

„ОВА ИНФОРМАЦИЈА САДРЖИ ИЗВОД ИЗ ПРАВИЛА О ОДГОВОРНОСТИ АВИО-ПРЕВОЗИОЦА У СКЛАДУ СА ОДРЕДБАМА ЗАКОНА КОЈИМ СЕ УРЂУЈУ ОБЛИГАЦИОНИ И ОСНОВЕ СВОЈИНСКО-ПРАВНИХ ОДНОСА У ВАЗДУШНОМ САОБРАЋАЈУ И МОНТРЕАЛСКЕ КОНВЕНЦИЈЕ:

1) НАКНАДА ШТЕТЕ У СЛУЧАЈУ СМРТИ ИЛИ ТЕЛЕСНЕ ПОВРЕДЕ

НЕ ПОСТОЈЕ ФИНАНСИЈСКА ОГРАНИЧЕЊА У ПОГЛЕДУ ОДГОВОРНОСТИ У СЛУЧАЈУ СМРТИ ИЛИ ТЕЛЕСНЕ ПОВРЕДЕ ПУТНИКА. АВИО-ПРЕВОЗИЛАЦ НЕ МОЖЕ ОСПОРИТИ ЗАХТЕВ ЗА НАКНАДУ ШТЕТЕ У СЛУЧАЈУ КАДА СЕ РАДИ О ШТЕТИ ДО ИЗНОСА ОД _____ (*) СПЕЦИЈАЛНИХ ПРАВА ВУЧЕЊА. ПРЕКО ТОГА ИЗНОСА АВИО-ПРЕВОЗИЛАЦ МОЖЕ ДА ОСПОРАВА ЗАХТЕВ ЗА НАКНАДУ ШТЕТЕ ДОКАЗУЈУЋИ ДА НИЈЕ БИО НЕПАЖЉИВ ИЛИ КРИВ.

2) АВАНСНО ПЛАЋАЊЕ

У СЛУЧАЈУ СМРТИ ИЛИ ТЕЛЕСНЕ ПОВРЕДЕ ПУТНИКА, АВИО-ПРЕВОЗИЛАЦ МОРА У РОКУ ОД 15 ДАНА ПО УТВРЂИВАЊУ ИДЕНТИТЕТА ЛИЦА КОЈЕ ИМА ПРАВО НА НАКНАДУ ШТЕТЕ ДА МУ ИСПЛАТИ АВАНС КОЈИ ЈЕ ПОТРЕБАН ЗА ПОКРИЋЕ ЊЕГОВИХ НЕПОСРЕДНИХ ЕКОНОМСКИХ ПОТРЕБА. У СЛУЧАЈУ СМРТИ ПУТНИКА, АВАНС НЕ СМЕ БИТИ НИЖИ ОД _____ (*) СПЕЦИЈАЛНИХ ПРАВА ВУЧЕЊА.

3) КАШЊЕЊЕ ПУТНИКА

У СЛУЧАЈУ КАШЊЕЊА ПУТНИКА, АВИО-ПРЕВОЗИЛАЦ ОДГОВАРА ЗА ШТЕТУ, ИЗУЗЕВ АКО ЈЕ ПРЕДУЗЕО СВЕ РАЗУМНЕ МЕРЕ ДА ИЗБЕГНЕ ШТЕТУ ИЛИ АКО ПРЕДУЗИМАЊЕ ТИХ МЕРА НИЈЕ БИЛО МОГУЋЕ. ОДГОВОРНОСТ ЗА КАШЊЕЊЕ ПУТНИКА ОГРАНИЧЕНА ЈЕ НА _____ (*) СПЕЦИЈАЛНИХ ПРАВА ВУЧЕЊА.

4) КАШЊЕЊЕ ПРТЉАГА

У СЛУЧАЈУ КАШЊЕЊА ПРТЉАГА, АВИО-ПРЕВОЗИЛАЦ ОДГОВАРА ЗА ШТЕТУ, ИЗУЗЕВ АКО ЈЕ ПРЕДУЗЕО СВЕ РАЗУМНЕ МЕРЕ ДА ИЗБЕГНЕ ШТЕТУ ИЛИ АКО ПРЕДУЗИМАЊЕ ТИХ МЕРА НИЈЕ БИЛО МОГУЋЕ. ОДГОВОРНОСТ ЗА КАШЊЕЊЕ ПРТЉАГА ОГРАНИЧЕНА ЈЕ НА _____ (*) СПЕЦИЈАЛНИХ ПРАВА ВУЧЕЊА.

5) УНИШТЕЊЕ, ГУБИТАК ИЛИ ОШТЕЋЕЊЕ ПРТЉАГА

АВИО-ПРЕВОЗИЛАЦ ЈЕ ОДГОВОРАН ЗА УНИШТЕЊЕ, ГУБИТАК ИЛИ ОШТЕЋЕЊЕ ПРТЉАГА ДО _____ (*) СПЕЦИЈАЛНИХ ПРАВА ВУЧЕЊА. ЗА ПРЕДАТИ (РЕГИСТРОВАНИ) ПРТЉАГ, АВИО-ПРЕВОЗИЛАЦ ЈЕ ОДГОВОРАН И АКО НИЈЕ КРИВ, ИЗУЗЕВ У СЛУЧАЈУ ДА ПРТЉАГ ИМА НЕДОСТАТАК. ЗА ПРТЉАГ КОЈИ НИЈЕ ПРЕДАТ (РЕГИСТРОВАН), АВИО-ПРЕВОЗИЛАЦ ЈЕ ОДГОВОРАН САМО АКО ЈЕ КРИВ.

6) ВИША ГРАНИЦА ОДГОВОРНОСТИ ЗА ПРТЉАГ

ПУТНИК ИМА ПРАВО ДА ПОСТАВИ ВИШУ ГРАНИЦУ ОДГОВОРНОСТИ АВИО-ПРЕВОЗИОЦА АКО НАЈКАСНИЈЕ НА ПРИЈАВЉИВАЊУ ПУТНИКА ЗА ЛЕТ ДА ПОСЕБНУ ИЗЈАВУ И ПЛАТИ ДОДАТНИ ИЗНОС.

7) ЖАЛБЕ У ВЕЗИ СА ПРТЉАГОМ

АКО ЈЕ ПРТЉАГ ОШТЕЋЕН, ИЗГУБЉЕН, УНИШТЕН ИЛИ АКО КАСНИ, ПУТНИК МОРА ШТО ПРЕ ДА ПОДНЕСЕ ПИСАНУ ЖАЛБУ АВИО-ПРЕВОЗИОЦУ. У СЛУЧАЈУ ОШТЕЋЕЊА ПРЕДАТОГ (РЕГИСТРОВАНОГ) ПРТЉАГА ПУТНИК

МОРА ПОДНЕТИ ЖАЛБУ У РОКУ ОД СЕДАМ ДАНА, А У СЛУЧАЈУ КАШЊЕЊА ПРТЉАГА У РОКУ ОД 21 ДАН, С ТИМ ШТО У ОБА СЛУЧАЈА РОК ПОЧИЊЕ ДА ТЕЧЕ ОД ДАНА КАД ЈЕ ПРТЉАГ ПРЕДАТ ПУТНИКУ.

8) ОДГОВОРНОСТ УГОВОРНИХ И СТВАРНИХ АВИО-ПРЕВОЗИЛАЦА

АКО АВИО-ПРЕВОЗИЛАЦ КОЈИ СТВАРНО ОБАВЉА ПРЕВОЗ НИЈЕ ИСТОВРЕМЕНО И УГОВОРНИ АВИО-ПРЕВОЗИЛАЦ, ПУТНИК МОЖЕ ДА ПОДНЕСЕ ЖАЛБУ ИЛИ ЗАХТЕВ ЗА НАКНАДУ ШТЕТЕ ПРОТИВ БИЛО КОГА ОД ЊИХ. АКО СУ У ПУТНОЈ КАРТИ НАВЕДЕНИ ИМЕ ИЛИ КОД АВИО-ПРЕВОЗИОЦА, ОН ВАЖИ КАО УГОВОРНИ АВИО-ПРЕВОЗИЛАЦ.

9) РОК ЗА ПОДНОШЕЊЕ ТУЖБЕ

ТУЖБА ЗА НАКНАДУ ШТЕТЕ МОЖЕ ДА СЕ ПОДНЕСЕ СУДУ У РОКУ ОД ДВЕ ГОДИНЕ ОД ДАТУМА КАД ЈЕ ВАЗДУХОПЛОВ СЛЕТЕО ИЛИ ЈЕ ТРЕБАЛО ДА СЛЕТИ.

10) ОСНОВА ЗА ИНФОРМАЦИЈЕ

ОСНОВУ ЗА ГОРЕ НАВЕДЕНА ПРАВИЛА ЧИНИ МОНТРЕАЛСКА КОНВЕНЦИЈА ОД 28. МАЈА 1999. ГОДИНЕ И ЗАКОН КОЈИМ СЕ УРЕЂУЈУ ОБЛИГАЦИОНИ И ОСНОВЕ СВОЈИНСКО-ПРАВНИХ ОДНОСА У ВАЗДУШНОМ САОБРАЋАЈУ.”

У ИЗВОД ИЗ СТАВА 1. ОВОГ ЧЛАНА АВИО-ПРЕВОЗИЛАЦ МОРА УНЕТИ ВАЖЕЋЕ ГРАНИЦЕ ОДГОВОРНОСТИ УСВОЈЕНЕ У СКЛАДУ СА ЧЛАНОМ 24. МОНТРЕАЛСКЕ КОНВЕНЦИЈЕ И ОБЈАВЉЕНЕ У СКЛАДУ СА ЧЛАНОМ 28. СТАВ 2. ОВОГ ЗАКОНА.

Привремена мера заустављања и чувања ваздухоплова

Члан 161.

Привремена мера заустављања и чувања ваздухоплова не може се допустити у току извршења јавног авио-превоза ако се ваздухоплов налази непосредно пред полетањем или наставља раније започети превоз.

Заустављање и чување ваздухоплова из става 2. овог члана ИЗ СТАВА 1. ОВОГ ЧЛАНА може се дозволити ако се поступак спроводи ради извршења потраживања насталог у вези с тим превозом.

Одредбе овог члана примењују се и на страни ваздухоплов, под условима реципроцитета.

Прекршаји

Члан 175.

Новчаном казном од 100.000 до ~~400.000 динара~~ 1.000.000 ДИНАРА казниће се за прекршај привредно друштво – стварни авио-превозилац, ако:

- 1) путницима којима ускрати укрцавање против њихове воље, одмах не надокнади штету у складу са чланом 12. овог закона и не пружи им помоћ из чл. 13. и 14. овог закона (члан 9. став 4);
- 2) у случају отказивања лета, путницима не пружи помоћ, односно не надокнади штету у складу са чланом 10. став 1. овог закона;
- 3) не обавести путнике о другим могућностима превоза (члан 10. став 2);
- 4) у случају кашњења лета путницима не пружи одговарајућу помоћ (члан 11. став 1);
- 5) у случајевима позивања путника на члан 12. овог закона путницима не надокнади штету у износима и под условима прописаним тим чланом;
- 6) у случајевима позивања путника на члан 13. овог закона поступи супротно одредбама тог члана;

7) у случајевима позивања путника на члан 14. овог закона поступи супротно одредбама тог члана;

8) у року од седам дана не врати трошкове путнику којег је сместио у класу нижу од оне за коју је путник купио путну карту (члан 15. став 2);

9) лицу са смањеном покретљивошћу и свим лицима или сертификованим псима водичима и њиховој пратњи и деци без пратње не да приоритет у превозу и не збрине их у складу са чланом 14. овог закона (члан 16);

10) не обезбеди да се на пулту за пријављивање путника за лет истакне читко исписано и јасно видљиво обавештење за путнике, сваком путнику којем ускрати укрцавање или откаже лет, као и сваком путнику чији лет касни најмање два часа не уручи писано обавештење које садржи правила по којима се према овом закону остварују право на накнаду штете и помоћ и не користи одговарајуће алтернативне начине за примену одредаба тог члана на слепа лица и лица са оштећењем вида (члан 19);

11) најкасније 15 дана по утврђивању идентитета физичког лица које има право на накнаду штете не изврши авансно плаћање сразмерно претрпљеној материјалној штети (члан 30. став 1);

12) приликом продаје превоза, не упозна путнике са изводима из главних одредаба које уређују одговорност авио-превозиоца у односу на путнике и њихов пртљаг, укључујући рокове за подношење тужбе за накнаду штете и могућност давања посебне изјаве о пртљагу и изводе о одговорности авио-превозиоца не учини доступним путницима на свим продајним местима укључујући телефонску продају или продају путем интернета (члан 31. став 1);

13) сваком путнику не преда писано обавештење о граници одговорности авио-превозиоца која важи за тај лет (члан 33);

14) због инвалидитета или смањене покретљивости, одбије да прихвати резервацију за лет ваздухопловом, односно одбије да укрца лице са инвалидитетом или лице са смањеном покретљивошћу под условом да оно има важећу путну карту и резервацију (члан 38);

15) не учине расположивим јавности безбедносна правила која се примењују на превоз лица са инвалидитетом или лица са смањеном покретљивошћу, као и сва могућа ограничења у вези с њиховим превозом или опремом за кретање која су узрокована величином ваздухоплова (члан 39. став 5);

16) не обавести писаним путем лице са инвалидитетом или лице са смањеном покретљивошћу, у року од пет радних дана од захтева, о разлозима за одбијање прихватања резервације лица са инвалидитетом или лица са смањеном покретљивошћу, односно за одбијање захтева да то лице буде праћено од другог лица које је способно да му пружи одговарајућу помоћ (члан 39. став 8);

17) не обезбеди помоћ и друге начине који су потребни лицима са инвалидитетом и лицима са смањеном покретљивошћу у складу са чланом 50. овог закона;

18) НЕ УДОВОЉИ ИЛИ НЕ ОДГОВОРИ НА ПОДНЕТУ РЕКЛАМАЦИЈУ У РОКУ ОД 60 ДАНА ОД ДАНА ДОСТАВЉАЊА КОМПЛЕТНЕ ДОКУМЕНТАЦИЈЕ (ЧЛАН 97. СТАВ 5).

Новчаном казном од 100.000 до 400.000 динара казниће се предузетник – стварни авио-превозилац за прекршај из става 1. овог члана.

За прекршај из става 1. овог члана, казниће се и одговорно лице стварног авио-превозиоца новчаном казном од 50.000 до 100.000 динара.

Члан 176.

Новчаном казном од 100.000 до ~~400.000~~ динара 1.000.000 ДИНАРА казниће се за прекршај привредно друштво – тело које управља аеродромом ако:

1) не одреди тачке за долазак и одлазак или тачку која је под његовом директном контролом и унутар или изван зграда терминала, на којима лица са инвалидитетом или лица са смањеном покретљивошћу могу са лакоћом да најаве свој долазак на аеродром и захтевају помоћ (члан 40. став 1);

2) не одвоји пословне рачуне за делатности које су повезане са пружањем помоћи лицима са инвалидитетом или лицима са смањеном покретљивошћу, од пословних рачуна за друге делатности, сагласно важећој пословној пракси (члан 43. став 6);

3) не обезбеди помоћ и друге начине који су потребни лицима са инвалидитетом и лицима са смањеном покретљивошћу у складу са чланом 49. овог закона;

4) НЕ УДОВОЉИ ИЛИ НЕ ОДГОВОРИ НА ПОДНЕТУ РЕКЛАМАЦИЈУ У РОКУ ОД 60 ДАНА ОД ДАНА ДОСТАВЉАЊА КОМПЛЕТНЕ ДОКУМЕНТАЦИЈЕ (ЧЛАН 97. СТАВ 5).

Новчаном казном од 100.000 до 400.000 динара казниће се предузетник – тело које управља аеродромом за прекршај из става 1. овог члана.

За прекршај из става 1. овог члана, казниће се и одговорно лице у телу из става 1. овог члана новчаном казном од 50.000 до 100.000 динара.

ЗАСТАРЕВАЊЕ И ПРИМЕНА ОДРЕДАБА ЗАКОНА КОЈИМ СЕ УРЕЂУЈУ ПРЕКРШАЈИ

ЧЛАН 176А

ПРЕКРШАЈНИ ПОСТУПАК НЕ МОЖЕ СЕ ПОКРЕНУТИ НИТИ ВОДИТИ АКО ПРОТЕКНУ ТРИ ГОДИНЕ ОД ДАНА КАДА ЈЕ ПРЕКРШАЈ УЧИЊЕН.

ЗАСТАРЕВАЊЕ СЕ ПРЕКИДА СВАКОМ ПРОЦЕСНОМ РАДЊОМ НАДЛЕЖНОГ СУДА КОЈА СЕ ПРЕДУЗИМА РАДИ ВОЂЕЊА ПРЕКРШАЈНОГ ПОСТУПКА.

ЗАСТАРЕВАЊЕ ПОЧИЊЕ ПОНОВО ДА ТЕЧЕ ПОСЛЕ СВАКОГ ПРЕКИДА, АЛИ АПСОЛУТНА ЗАСТАРЕЛОСТ НАСТАЈЕ У СВАКОМ СЛУЧАЈУ ПО ИСТЕКУ РОКА ОД ШЕСТ ГОДИНА ОД ДАНА КАДА ЈЕ ПРЕКРШАЈ УЧИЊЕН.

НА СВА ОСТАЛА ПИТАЊА КОЈА СЕ ТИЧУ ПРЕКРШАЈНОГ ПОСТУПКА ПРИМЕЊУЈУ СЕ ОДРЕДБЕ ЗАКОНА КОЈИМ СЕ УРЕЂУЈУ ПРЕКРШАЈИ.

АНАЛИЗА ЕФЕКТА ЗАКОНА

1. Кључна питања за анализу постојећег стања и правилно дефинисање промене која се предлаже

- 1) *Који показатељи се прате у области, који су разлози због којих се ови показатељи прате и које су њихове вредности? Да ли се у предметној области спроводи или се спроводио документ јавне политике или пропис? Представити резултате спровођења тог документа јавне политике или прописа и образложити због чега добијени резултати нису у складу са планираним вредностима.*

Облигациони односи и основе својинско-правних односа у ваздушном саобраћају у Републици Србији уређени су Законом о облигационим односима и основама својинско-правних односа у ваздушном саобраћају („Службени гласник РС”, бр. 87/11 и 66/15). Поменути закон је усклађен са правним тековинама Европске уније у тој области и Конвенцијом о обједињавању извесних правила за међународни превоз ваздушним путем (Монтреалска конвенција) коју је Народна скупштина Републике Србије потврдила 13. маја 2009. године („Службени гласник РС – Међународни уговори”, број 38/09). Том конвенцијом се обезбеђује већа заштита интереса корисника и одређују нови, виши лимити одговорности у случају смрти или повреде путника, у случају кашњења превоза, односно кашњења, оштећења и уништења пртљага и ствари и успоставља се основ за правичну накнаду штете.

- 2) *Који су важећи прописи и документи јавних политика од значаја за промену која се предлаже и у чему се тај значај огледа?*

Поред Закона о облигационим односима и основама својинско-правних односа у ваздушном саобраћају, један од најзначајнијих прописа је Конвенција о обједињавању извесних правила за међународни превоз ваздушним путем (Монтреалска конвенција), као и Мултилатерални споразум о успостављању Заједничког европског ваздухопловног подручја (ЕСАА споразум), које је Република Србија дужна да примењује. С обзиром да су решења из Монтреалске конвенције, као и ЕУ прописи садржани у Анексу I ЕСАА споразума, подложни честим изменама, неопходно је стално усклађивање националног законодавства, што се чини овом изменом закона.

- 3) *Да ли су уочени проблеми у области и на кога се они односе? Представити узроке и последице проблема*

Један од проблема за усклађивање националног законодавства са међународним актима и европским прописима јесу честе измена тих аката.

Чл. 21. и 22. Монтреалске конвенције прописана је висина накнаде, као и најнижа граница одговорности за штету насталу услед смрти или телесне повреде путника у случају удеса, за штету насталу услед уништења, губитка или оштећења ручног пртљага и предатог (регистрованог) пртљага, као и за штету насталу у случају уништења, губитка или оштећења ствари, односно кашњења приликом испоруке ствари. Међутим, у складу са чланом 24. Монтреалске конвенције предвиђено је да њен депозитар (Међународна организација цивилног ваздухопловства) врши ревизију предметних граница одговорности сваке пете

године или и чешће, узимајући у обзир инфлаторни фактор, о чему обавештава државе уговорнице.

Сходно члану 28. став 2. важећег Закона о облигационим односима и основама својинско-правних односа у ваздушном саобраћају, предвиђено је да Влада прописује објављивање ревизија граница одговорности авио-превозилаца у ваздушном саобраћају утврђених у чл. 21. и 22. Монреалске конвенције, што би значило да Влада треба да донесе пропис о томе како се објављују ове ревизије уместо да Влада буде овлашћена да непосредно објави ревидиране границе одговорности које је утврдио депозитар Монреалске конвенције – Међународна организација цивилног ваздухопловства и које су ступиле на снагу у складу са чланом 24. Монреалске конвенције. Овом изменом Закона се тај проблем отклања и стварају предуслови за ефикаснију примену међународно преузетих обавеза које Република Србија има као потписник Монреалске конвенције.

Уочен је и проблем који се тиче застаревања вођења прекршајног поступка за прекршаје прописане Законом о облигационим односима и основама својинско-правних односа у ваздушном саобраћају. Наиме, општи рок застарелости, садржан у члану 84. став 1. Закона о прекршајима („Службени гласник РС”, бр. 65/13, 13/16, 98/16 - УС, 91/19 - др. закон, 91/19 и 112/22 – УС) (прекршајни поступак не може се покренути нити водити ако протекне једна година од дана када је прекршај учињен) показао се као недовољан да се поступак оконча, те у великом броју случајева прекршајни суд доноси решења којима се поступак обуставља због застарелости вођења прекршајног поступка. Ово за последицу има, са једне стране, да прописана казна нема одвраћајући ефекат (већ може чак да утиче подстицајно на учиниоце прекршаја), док са друге стране може да буде демотивишуће за путнике чија су права повређена, али и за ваздухопловне инспекторе који су подносиоци захтева за покретање прекршајног поступка. Такође, неопходно је изменити и висину прописаних новчаних казни које се могу изрећи за прекршаје прописане овим законом, с обзиром да се висина тих казни није мењала још од доношења Закона 2011. године.

Поред тога, измена Закона има за циљ и да се отклоне уочени недостаци у тексту и да се на тај начин омогући ефикаснија примена и прецизније тумачење важећег Закона.

4) Која промена се предлаже? Да ли је промена заиста неопходна и у ком обиму?

Све предложене измене Закона усмерене су на даље усклађивање са обавезујућим међународним актима, као и на решавање идентификованих проблема у примени закона у пракси, који су наведени у одговору на претходно питање.

5) На које циљне групе ће утицати предложена промена? Утврдити и представити циљне групе на које ће промена имати непосредан односно посредан утицај.

Измена ће утицати на авио-превозиоце и путнике у ваздушном саобраћају, с обзиром да Монреалска конвенција обезбеђује заштиту интереса корисника и одређује лимите одговорности авио-превозиоца према путницима и њиховом пртљагу: у случају смрти или повреде путника, у случају кашњења превоза, односно кашњења, оштећења и уништења пртљага и ствари и успоставља основ за правичну накнаду штете. Авио-превозиоци ће морати да преиспитају опште услове превоза како би их по потреби усагласили са ревидираним границама одговорности.

6) *Да ли постоје важећи документи јавних политика којима би се могла остварити жељена промена и о којим документима се ради?*

Не постоје важећи документи јавних политика којим би се могла остварити промена предложена овим законом.

7) *Да ли је промену могуће остварити применом важећих прописа?*

Нема могућности да се циљеви који се желе постићи остваре на други начин, изузев изменом Закона.

8) *Квантитативно (нумерички, статистички) представити очекиване трендове у предметној области, уколико се одустане од интервенције (status quo).*

Није могуће задржати *status quo* стање уколико се желе извршити међународно преузете обавезе које проистичу из потврђеног међународног уговора (Монтреалске конвенције).

9) *Какво је искуство у остваривању оваквих промена у поређењу са искуством других држава, односно локалних самоуправа (ако је реч о јавној политици или акту локалне самоуправе)?*

/

2. Кључна питања за утврђивање циљева

1) *Због чега је неопходно постићи жељену промену на нивоу друштва? (одговором на ово питање дефинише се општи циљ).*

Општи циљ измене закона је унапређење права путника у цивилном ваздухопловству Републике Србије.

2) *Шта се предметном променом жели постићи? (одговором на ово питање дефинишу се посебни циљеви, чије постизање треба да доводе до остварења општег циља. У односу на посебне циљеве, формулишу се мере за њихово постизање).*

Изменом закона се на јаснији начин желе: побољшати положај путника и изједначити њихова права са правима путника у ЕУ и другим државама у свету које су потписнице Монтреалске конвенције, али и изједначити обавезе домаћих превозилаца са обавезама авио-превозилаца из тих држава; прецизирати обавезе ваздухопловних субјеката; отклонити уочене правне празнине; смањити број извршених прекршаја у овој области.

3) *Да ли су општи и посебни циљеви усклађени са важећим документима јавних политика и постојећим правним оквиром, а пре свега са приоритетним циљевима Владе?*

Доношење овог закона усклађено је са постојећим правним оквиром, а пре свега са приоритетним циљевима Владе у смислу стварања услова да се ваздушни саобраћај у Републици Србији одвија на безбедан и обезбеђен начин, као и стварања услова за извршење међународно преузетих обавеза, хармонизацију домаћих прописа са међународним и европским прописима и остваривање чланства у Европској унији.

4) На основу којих показатеља учинка ће бити могуће утврдити да ли је дошло до остваривања општих односно посебних циљева?

Најбољи показатељ јесте број рекламација поднетих авио-превозиоцу у складу са чланом 97. овог закона, број тужби поднетих надлежном суду и број пријава повреда овог закона Директорату цивилног ваздухопловства Републике Србије.

3. Кључна питања за идентификовање опција јавних политика

1) Које релевантне опције (алтернативне мере, односно групе мера) за остварење циља су узете у разматрање? Да ли је разматрана „status quo” опција?

Не постоје алтернативне мере за остварење циља имајући у виду да су на снази законске одредбе које нужно морају да претрпе измене, тако да нема могућности да се циљеви који се желе постићи реше без доношења овог закона. „Status quo” опција је разматрана, сходно члану 21. Уредбе о методологији управљања јавним политикама, анализи ефеката јавних политика и прописа и садржају појединачних докумената јавних политика („Службени гласник РС”, број 8/19), али је морала бити одбачена имајући у виду последице које би наступиле одустајањем од предметне измене закона.

2) Да ли су, поред регулаторних мера, идентификоване и друге опције за постизање жељене промене и анализирани њихови потенцијални ефекти?

Измена регулаторног оквира је основни услов који је потребно да буде испуњен како би се омогућило постизање жељених циљева. Не постоје друге опције за постизање жељене промене, имајући у виду да је неопходна измена регулаторног оквира с обзиром да предложена решења представљају нормативну материју.

3) Да ли су, поред рестриктивних мера (забране, ограничења, санкције и слично), испитане и подстицајне мере за постизање посебног циља?

/

4) Да ли су у оквиру разматраних опција идентификоване институционално управљачко организационе мере које је неопходно спровести да би се постигли посебни циљеви?

Не.

5) Да ли се промена може постићи кроз спровођење информативно-едукативних мера?

Не, саме информативно-едукативне мере нису довољне да се постигну они ефекти које ће имати измена Закона, али измену Закона свакако треба да прати информисање свих субјеката о предложеним изменама.

6) Да ли циљне групе и друге заинтересоване стране из цивилног и приватног сектора могу да буду укључене у процес спровођења јавне политике, односно прописа или се проблем може решити искључиво интервенцијом јавног сектора?

С обзиром да је већ образложено да се промена не може постићи без измене Закона, неопходна је интервенција јавног сектора.

7) Да ли постоје расположиви, односно потенцијални ресурси за спровођење идентификованих опција?

Да, надлежни органи у области ваздушног саобраћаја (Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре и Директорат) располажу довољним ресурсима, односно административним капацитетима за спровођење закона.

8) Која опција је изабрана за спровођење и на основу чега је процењено да ће се том опцијом постићи жељена промена и остварење утврђених циљева?

С обзиром да је неопходна измена регулаторног оквира, односно измена одредаба постојећег Закона о облигационим односима и основама својинско-правних односа у ваздушном саобраћају, не постоје друге опције за постизање жељене промене и остварење утврђених циљева, изузев доношења Закона о изменама и допунама Закона.

4. Кључна питања за анализу финансијских ефеката

1) Какве ће ефекте изабрана опција имати на јавне приходе и расходе у средњем и дугом року?

Када је реч о јавним приходима, имајући у виду да је један од циљева измене закона успешније вођење прекршајних поступака, односно смањење броја поступака који се обустављају због застарелости, очекује се већи прилив средстава од наплаћених прекршајних казни.

У погледу расхода, не очекује се њихово повећање, имајући у виду да се Директорат, који је у највећој мери надлежан за спровођење овог закона, не финансира користећи средства из буџета.

2) Да ли је финансијске ресурсе за спровођење изабране опције потребно обезбедити у буџету, или из других извора финансирања и којих?

Није потребно обезбедити посебна финансијска средства за спровођење овог закона.

3) Како ће спровођење изабране опције утицати на међународне финансијске обавезе?

Доношење закона неће утицати на међународне финансијске обавезе.

4) Колики су процењени трошкови увођења промена који проистичу из спровођења изабране опције (оснивање нових институција, реструктурирање постојећих институција и обука државних службеника) исказани у категоријама капиталних трошкова, текућих трошкова и зарада?

Заправо се не очекују било какви нови трошкови, барем не они који би ишли на терет буџета, имајући у виду да превасходну одговорност за спровођење закона, укључујући проверу и надзор ваздухопловних субјеката, врши Директорат, који се не финансира из буџета. Обука ваздухопловних инспектора који ће вршити надзор над применом закона финансира се из средстава Директората или се користе поједине бесплатне обуке које нуде признате међународне организације, с обзиром да у земљи нема институције која би могла пружити захтевану обуку.

5) *Да ли је могуће финансирати расходе изабране опције кроз редистрибуцију постојећих средстава?*

/

6) *Какви ће бити ефекти спровођења изабране опције на расходе других институција?*

Не очекују се било какви нови расходи других институција.

5. Кључна питања за анализу економских ефеката

1) *Које трошкове и користи (материјалне и нематеријалне) ће изабрана опција проузроковати привреди, појединој грани, односно одређеној категорији привредних субјеката?*

Примена овог закона неће изазвати значајне нове трошкове привреди, односно ваздухопловним субјектима, с обзиром да се његовим одредбама постојећа решења не мењају значајно, већ се унапређују и уређују на јаснији и детаљнији начин.

2) *Да ли изабрана опција утиче на конкурентност привредних субјеката на домаћем и иностраном тржишту (укључујући и ефекте на конкурентност цена) и на који начин?*

Очекује се да изабрана опција има позитиван утицај на домаће привредне субјекте. Наиме, праћење међународних и европских стандарда у области ваздухопловства чини нашу ваздухопловну привреду конкурентном на тржишту. Уколико би пак дошло до стагнације у имплементацији тих стандарда, то би могло да ограничи или ускрати нашим ваздухопловним субјектима приступ тржишту ваздухопловних услуга. Уколико се континуирано прате и имплементирају прописани стандарди, наши привредни субјекти су у позицији да себи обезбеде приступ и учешће на захтевном европском и светском тржишту ваздухопловних услуга.

3) *Да ли изабране опције утичу на услове конкуренције и на који начин?*

Изабрана опција нема утицаја на услове конкуренције.

4) *Да ли изабрана опција утиче на трансфер технологије и/или примену техничкотехнолошких, организационих и пословних иновација и на који начин?*

Изабрана опција нема утицаја на трансфер технологије и/или примену техничкотехнолошких, организационих и пословних иновација.

5) *Да ли изабрана опција утиче на друштвено богатство и његову расподелу и на који начин?*

Изабрана опција нема утицаја на друштвено богатство и његову расподелу.

6) *Какве ће ефекте изабрана опција имати на квалитет и статус радне снаге (права, обавезе и одговорности), као и права, обавезе и одговорности послодаваца?*

/

6. Кључна питања за анализу управљачких ефеката

1) Да ли се изабраном опцијом уводе организационе, управљачке или институционалне промене и које су то промене?

Изменом закона не доводи до суштинских организационих, управљачких или институционалних промена.

2) Да ли постојећа јавна управа има капацитет за спровођење изабране опције (укључујући и квалитет и квантитет расположивих капацитета) и да ли је потребно предузети одређене мере за побољшање тих капацитета?

Директорат цивилног ваздухопловства Републике Србије је тело Републике Србије, према прописима Европске уније, које се стара о примени одредаба овог закона које се односе на поштовање права гарантованих путницима, за летове чије је место поласка аеродром на територији Републике Србије или им је место поласка аеродром државе која није наведена у члану 8. став 2. тачка 1) овог закона, под условом да је место крајњег одредишта аеродром на територији Републике Србије и да лет обавља авио-превозилац стране потписнице ЕСАА споразума. Директорат поседује довољан капацитет за спровођење закона. Наравно, овај капацитет се мора одржавати кроз довољан број запослених и редовне обуке запослених. Ово се нарочито односи на редовне обуке ваздухопловних инспектора који надзиру примену овог закона.

3) Да ли је за реализацију изабране опције било потребно извршити реструктурирање постојећег државног органа, односно другог субјекта јавног сектора (нпр. проширење, укидање, промене функција/хијерархије, унапређење техничких и људских капацитета и сл.) и у којем временском периоду је то потребно спровести?

Не. Директорат је данас организован на начин да успешно испуњава све законом поверене надлежности и међународне обавезе које стоје пред Републиком Србијом у области ваздухопловства.

4) Да ли је изабрана опција у сагласности са важећим прописима, међународним споразумима и усвојеним документима јавних политика?

Изабрана опција је у сагласности са важећим прописима.

5) Да ли изабрана опција утиче на владавину права и безбедност? Да ли изабрана опција утиче на одговорност и транспарентност рада јавне управе и на који начин?

Имајући у виду да се изменама закона врши усклађивање са стандардима који проистичу из потврђених међународних уговора, доношењем закона се поступа у складу са уставним одредбама о хијерархији правних аката и обавези усклађености домаћих закона и других општих аката са потврђеним међународним уговорима. Владавини права се доприноси и јаснијим прецизирањем права и обавеза ваздухопловних субјеката.

6) Које додатне мере треба спровести и колико времена ће бити потребно да се спроведе изабрана опција и обезбеди њено касније доследно спровођење, односно њена одрживост?

Након доношења закона, потребно је да Влада редовно објављује ревизију граница одговорности авио-превозилаца у ваздушном саобраћају које, узимајући у обзир одговарајући инфлаторни фактор, периодично врши Међународна организација цивилног

ваздухопловства као депозитар Монтреалске конвенције и које ступе на снагу у складу са чланом 24. те конвенције.

7. Кључна питања за анализу ризика

1) Да ли је за спровођење изабране опције обезбеђена подршка свих кључних заинтересованих страна и циљних група? Да ли је спровођење изабране опције приоритет за доносиоце одлука у наредном периоду (Народну скупштину, Владу, државне органе и слично)?

За спровођење изабране опције обезбеђена је подршка свих кључних заинтересованих страна и циљних група. Потреба за прописивањем одређених мера предмет је континуираног интересовања заинтересованих лица. С тим у вези, спровођење изабране опције представља приоритет за доносиоце одлука у наредном периоду.

2) Да ли су обезбеђена финансијска средства за спровођење изабране опције? Да ли је за спровођење изабране опције обезбеђено довољно времена за спровођење поступка јавне набавке уколико је она потребна?

Нису потребна финансијска средства.

3) Да ли постоји још неки ризик за спровођење изабране опције?

Не постоје уочени ризици за спровођење.

Информације о спроведеним консултацијама:

**ОБРАЗАЦ ИЗЈАВЕ О УСКЛАЂЕНОСТИ СА
СТРАТЕШКИМ ДОКУМЕНТОМ ВЛАДЕ**

1. Орган државне управе, односно други овлашћени предлагач прописа/акта

Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре

2. Назив прописа/акта

Нацрт закона о изменама и допунама Закона о облигационим и основама својинско-правних односа у ваздушном саобраћају

3. Да ли је пропис/акт усклађен са стратешким документом/стратешким документима Владе (заокружити)

НЕ

4. Са којим стратешким документом/стратешким документима Владе је пропис/акт усклађен?

- Навести стратешки документ/стратешка документа Владе:

/

- Навести део/поглавље стратешког документа/стратешких докумената Владе:

/

5. Навести циљ/циљеве из стратешког документа/стратешких докумената Владе који се испуњава/испуњавају доношењем прописа/акта:

/

6. Уколико пропис/акт није усклађен са одговарајућим стратешким документом/стратешким документима Владе, навести разлоге:

/

ИЗЈАВА О ТОМЕ ДА ЛИ ЈЕ НАЦРТ ЗАКОНА О ИЗМЕНАМА И ДОПУНАМА
ЗАКОНА С ОБЛИГАЦИОНИМ И ОСНОВАМА СВОЈИНСКО-ПРАВНИХ
ОДНОСА У ВАЗДУШНОМ САОБРАЋАЈУ ПРЕДВИЂЕН ПЛАНОМ РАДА ВЛАДЕ
ЗА 2023. ГОДИНУ

Нацрт закона о изменама и допунама Закона о облигационим и основама својинско-правних односа у ваздушном саобраћају, предвиђен је Планом рада Владе за IV квартал 2023. године.

ИЗЈАВА
О ОСТВАРЕНОЈ САРАДЊИ, ОДНОСНО ПРИБАВЉАЊУ МИШЉЕЊА ОД
ОРГАНА, ОРГАНИЗАЦИЈА И ТЕЛА

Не постоје посебни прописи према којима би Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре било обавезно да успостави сарадњу односно прибави мишљења од органа, организација и тела складу са чланом 39а, став 4. Пословника Владе („Службени гласник РС”, бр. 61/06-пречишћен текст, 69/08, 88/09, 33/10, 69/10, 20/11,037/11, 30/13, 76/14 и 8/19-др.уредба), приликом израде Нацрта закона о изменама и допунама Закона о облигационим и основама својинско-правних односа у ваздушном саобраћају.