

РЕПУБЛИКА СРБИЈА
ВЛАДА
05 Број: 011-7444/2025
11. јул 2025. године
Београд

РЕПУБЛИКА СРБИЈА
НАРОДНА СКУПШТИНА
БЕОГРАД

ПРИМЉЕНО: 11.07.2025

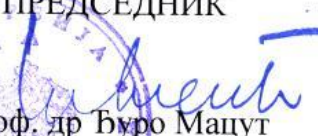
Орг. јед.	Број	Прилог	Вредност
03	011-1356	6	25

НАРОДНОЈ СКУПШТИНИ

БЕОГРАД

Влада, на основу члана 123. тачка 4. Устава Републике Србије и члана 150. став 1. Пословника Народне скупштине („Службени гласник РС”, број 20/12 – пречишћен текст), подноси Народној скупштини Предлог закона о изменама и допунама Закона о облигационим и основама својинско-правних односа у ваздушном саобраћају, с предлогом да се узме у претрес.

За представника Владе у Народној скупштини одређена је Александра Софронијевић, министар грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, а за поверенике Верица Јечменица, вршилац дужности помоћника министра грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, Мирјана Чизмаров, директор Директората цивилног ваздухопловства Републике Србије и Светлана Аџемовић, виши саветник у Министарству грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре.

ПРЕДСЕДНИК

проф. др Ђуро Маџут

4100125.065/14

ПРЕДЛОГ ЗАКОНА
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 3. став 1. тачка 19) мења се и гласи:

„19) *оператер аеродрома* је свако правно или физичко лице које управља аеродромом и има сертификат, дозволу за коришћење или сагласност за коришћење аеродрома;”.

Члан 2.

У члану 26. став 1. мења се и гласи:

„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 домаћи авио-превоз.”.

Члан 3.

Члан 32. мења се и гласи:

„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 151.880 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 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 6.303 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 1.519 специјалних права вучења.

5) Уништење, губитак или оштећење пртљага

Авио-превозилац је одговоран за уништење, губитак или оштећење пртљага до 1.519 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

Наведена правила заснована су на одредбама Монтреалске конвенције од 28. маја 1999. године и закону којим се уређују облигациони и основе својинско-правних односа у ваздушном саобраћају.”.

Члан 4.

У члану 91. став 1. речи: „19 специјалних права вучења” замењују се речима: „26 специјалних права вучења”.

Члан 5.

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

Члан 6.

У члану 174. став 2. тачка на крају става замењује се запетом и додају се речи: „као и овлашћење за издавање прекршајног налога за прекршаје из члана 175. ст. 4-6. овог закона и члана 176. ст. 4-6. овог закона.”.

Члан 7.

Чл. 175. и 176. мењају се и гласе:

„Прекршаји

Члан 175.

Новчаном казном од 100.000 до 2.000.000 динара казниће се за прекршај привредно друштво - стварни авио-превозилац, ако:

1) у случају отказивања лета, путницима не пружи помоћ, односно не надокнади штету у складу са чланом 10. став 1. овог закона;

2) не обавести путнике о другим могућностима превоза (члан 10. став 2);

3) у случају кашњења лета путницима не пружи одговарајућу помоћ (члан 11. став 1);

4) путницима не накнади штету у износима и под условима прописаним чланом 12. овог закона;

5) поступи супротно члану 13. овог закона;

6) поступи супротно члану 14. овог закона;

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

8) 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);

9) 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);

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

11) 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);

12) 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);

13) 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);

14) не обезбеди да његово особље, односно запослени, има одговарајуће знање, односно завршене обуке у складу са чланом 46. овог закона;

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

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

За прекршај из става 1. овог члана, казниће се и одговорно лице у привредном друштву новчаном казном од 50.000 до 150.000 динара.

За прекршај из става 1. овог члана казниће се и предузетник новчаном казном од 100.000 до 500.000 динара.

Новчаном казном у фиксном износу од 300.000 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 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);

3) 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).

За прекршај из става 4. овог члана казниће се и одговорно лице у привредном друштву новчаном казном у фиксном износу од 30.000 динара.

За прекршај из става 4. овог члана казниће се и предузетник новчаном казном у фиксном износу од 100.000 динара.

Члан 176.

Новчаном казном од 100.000 до 2.000.000 динара казниће се за прекршај привредно друштво - тело које управља аеродромом ако:

1) не обезбеди да његово особље, односно запослени, има одговарајуће знање, односно завршене обуке у складу са чланом 46. овог закона;

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

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

За прекршај из става 1. овог члана, казниће се и одговорно лице у привредном друштву новчаном казном од 50.000 до 150.000 динара.

За прекршај из става 1. овог члана казниће се и предузетник новчаном казном од 100.000 до 500.000 динара.

Новчаном казном у фиксном износу од 300.000 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).

За прекршај из става 4. овог члана казниће се и одговорно лице у привредном друштву новчаном казном у фиксном износу од 30.000 динара.

За прекршај из става 4. овог члана казниће се и предузетник новчаном казном у фиксном износу од 100.000 динара.”.

Члан 8.

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.

Поступак за издавање прекршајног налога не може се покренути нити водити ако протекну три године од дана када је прекршај учињен.

Застаревање се прекида сваком процесном радњом која се предузима ради издавања прекршајног налога или 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 9.

Прекршајни поступци започети до дана ступања на снагу овог закона окончаће се по одредбама прописа по којем су започети.

Члан 10.

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

Доношење закона о изменама и допунама Закона о облигационим и основама својинско-правних односа у ваздушном саобраћају првенствено има за циљ усклађивање домаћег законодавства са ревизијом граница одговорности авио-превозилаца према путницима и њиховом пртљагу, као и за штету насталу у случају уништења, губитка, оштећења или кашњења приликом превоза ствари, односно робе, које су утврђене Конвенцијом о обједињавању извесних правила за међународни превоз ваздушним путем (у даљем тексту: Монреалска конвенција) и које се редовно ревидирају од стране Међународне организације цивилног ваздухопловства (ИКАО), 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. Предлога закона врши се измена дефиниције оператера аеродрома, која је садржана у члану 3. став 1. тачка 19) Закона, како би се уподобила са дефиницијом овог појма из Закона о ваздушном саобраћају („Службени гласник РС”, бр. 73/10, 57/11, 93/12, 45/15, 66/15 – др. закон, 83/18, 9/20, 62/23 и 19/25).

Чланом 2. Предлога закона 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).

Чл. 3. и 4. Предлога закона предвиђа се измена члана 32, односно члана 91. Закона. У члану 32. Закона тренутно је прописана садржина извода о одговорности авио-превозиоца према путницима и њиховом пртљагу, док су у члану 91. Закона прописане границе одговорности за штету насталу у случају уништења, губитка, оштећења или кашњења приликом превоза ствари, односно робе. Међутим, ограничења одговорности изражена у специјалним правима вучења, која су наведена у чл. 32. и 91. 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 у члану 32. и члану 91. Закона тренутно предвиђени и изражени у специјалним правима вучења више не одговарају последњој ревизији коју је у току 2024. године усвојила Међународна организација цивилног ваздухопловства (ИКАО), која је депозитар Монреалске конвенције, те се овим изменама закона врши њихово усклађивање.

Чланом 5. Предлога закона 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.

Чланом 6. Предлога закона се допуњује члан 174. став 2. Закона. Наиме, према садашњем решењу, ваздухопловни инспектор, у спровођењу поступка инспекцијског надзора у погледу права путника код ускраћивања укрцавања, отказивања летова и кашњења летова и права лица са инвалидитетом и лица са смањеном покретљивошћу, има овлашћења прописана законом којим се уређује ваздушни саобраћај. Међутим, када је реч о прекршајном налогу, Законом о ваздушном саобраћају („Службени гласник РС”, бр. 73/10, 57/11, 93/12, 45/15, 66/15-др. закон, 83/18, 9/20, 62/23 и 19/25) инспектор је овлашћен да изда прекршајни налог за прекршаје из члана 258. ст. 4. и 5. и члана 260. став 2. Закона о ваздушном саобраћају, а не и за прекршаје из овог закона. Стога се допуном става 2. предвиђа овлашћење ваздухопловног инспектора за подношење прекршајног налога за прекршаје из члана 175. ст. 4-6. и члана 176. ст. 4-6. овог закона.

Чланом 7. Предлога закона врши се замена чл. 175. и 176. Закона новим члановима, првенствено због броја измена. Са једне стране, повећава се 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, предвиђају се нове прекршајне одредбе 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. Оно што је новина у односу на досадашње решење јесте предвиђање издавања прекршајног налога за одређене прекршаје, у складу са условима предвиђеним Законом о прекршајима („Службени гласник РС”, бр. 65/13, 13/16, 98/16 – УС, 91/19-др. Закон, 91/19 и 112/22-УС). Сходно одредбама члана 169. Закона о прекршајима, до издавања прекршајног налога долази у случају ако је прекршај откривен непосредним опажањем службеног лица (ваздухопловног инспектора) приликом надзора и прегледа, као и увидом у службену евиденцију или приликом инспекцијског надзора прегледом документације, просторија и сл. С обзиром да је чланом 168. став 1. Закона о прекршајима прописано да се прекршајни налог издаје ако је за прекршај законом или другим прописом од прекршајних санкција предвиђена само новчана казна у фиксном износу, у члану 175. ст. 4-6, као и у члану 176. ст. 4-6. Закона одређени су прекршаји за које је прописана новчана казна у фиксном износу.

Чланом 8. Предлога закона 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 се то и чини. Предвиђа се да се прекршајни поступак не може покренути нити водити ако протекне три године од дана када је прекршај учињен, као и да се поступак за издавање прекршајног налога не може покренути нити водити ако протекне три године од дана када је прекршај учињен. Поред тога, предвиђа се да се застаривање прекида сваком процесном радњом која се предузима ради издавања прекршајног налога или покретања прекршајног поступка, као и да застаривање почиње поново да тече после сваког прекида, али да апсолутна застарелост настаје у сваком случају по истеку рока од шест година од дана када 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 9. Предлога закона прописује се да ће се прекршајни поступци, који су започети до дана ступања на снагу овог закона, окончати по одредбама прописа по којем су започети.

Чланом 10. Предлога закона 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.

V. ПРЕГЛЕД ОДРЕДАБА КОЈЕ СЕ МЕЊАЈУ

Значење израза

Члан 3.

Поједини изрази употребљени у овом закону имају следеће значење:

- 1) *аеродром* је свако дефинисано подручје (укључујући све објекте, инсталације и опрему), на копну или на води или на фиксној, фиксној приобалној или плутајућој структури, које је у целини или делимично намењено за слетање, полетање или кретање ваздухоплова;
- 2) *авио-превозилац* је привредно друштво или предузетник који има важећу оперативну дозволу;
- 3) *авио-превозилац стране потписнице ЕСАА споразума* је авио-превозилац којем је надлежно тело стране потписнице ЕСАА споразума издало важећу оперативну дозволу у складу са Уредбом Европског парламента и Савета (ЕЗ) бр. 1008/2008 од 24. септембра 2008. године о заједничким правилима за обављање ваздушног саобраћаја у Заједници;
- 4) *ванредне околности* су ситуације у којима исход одлуке у погледу управљања ваздушним саобраћајем у вези с одређеним ваздухопловом одређеног дана доведе до дужег кашњења, кашњења ваздухоплова преко ноћи или отказивања једног или више летова тим ваздухопловом, иако је авио-превозилац предузео све разумне мере да се кашњење или отказивање лета избегне;
- 5) *добровољац* је лице које се благовремено пријавило за укрцавање сходно условима из члана 8. став 3. овог закона, а које је спремно да прихвати понуду авио-превозиоца да одустане од своје резервације у замену за погодности;
- 6) *домаћи превоз* је превоз ваздухопловом код кога се, према уговору о превозу, место поласка и место одредишта налазе на територији Републике Србије;
- 7) *ЕСАА споразум* је Мултилатерални споразум између Европске заједнице и њених држава чланица, Републике Албаније, Босне и Херцеговине, Републике Бугарске, Републике Хрватске, Бивше Југословенске Републике Македоније, Републике Исланд, Републике Црне Горе, Краљевине Норвешке, Румуније, Републике Србије и Мисије привремене управе Уједињених нација на Косову (у складу са Резолуцијом Савета безбедности УН 1244 од 10. јуна 1999. године) о успостављању Заједничког европског ваздухопловног подручја;
- 8) *ималац права* је лице које на основу уговора има захтев према авио-превозиоцу;
- 9) *јавни авио-превоз* је лет или серија летова ради превоза путника, пртљага, поште и ствари који је, уз плаћање цене превоза или закупнине, доступан свима под једнаким условима;
- 10) *јавни путнички авио-превоз* је авио-превоз путника који авио-превозилац обавља путем редовних или ванредних летова који је понуђен јавности уз накнаду, било као самосталан лет, било као део пакет аранжмана;
- 11) *корисник аеродрома* је правно лице или предузетник који је одговоран за превоз путника и/или пртљага и/или поште и/или ствари ваздушним путем, од аеродрома или до аеродрома;
- 12) *крајње одредиште* је одредиште које је наведено у путној карти која се показује на пулту за пријављивање путника за лет или, у случају директно повезаних летова, одредиште последњег лета. Доступни алтернативни повезани летови се не рачунају ако је поштовано првобитно планирано време доласка;

13) *лице које има право на накнаду штете* је путник, односно свако друго лице које је овлашћено да захтева накнаду штете проузроковану путнику, сагласно важећим прописима;

14) *лице са инвалидитетом или лице са смањеном покретљивошћу* је лице чија се покретљивост смањује у превозу, због било које физичке неспособности (чулне или локомоторне, сталне или привремене), менталне неспособности, старости или другог узрока неспособности, а чије стање налаже посебну пажњу и прилагођавање услуга које се пружају путницима његовим потребама;

15) *међународни превоз* је превоз ваздухопловом код кога се, према уговору о превозу, место поласка и место крајњег одредишта налазе на територијама две државе или на територији само једне државе, ако је предвиђено међуслетање на територији друге државе;

16) *Монтреалска конвенција* је Конвенција о обједињавању извесних правила за међународни превоз ваздушним путем, потписана у Монреалу 28. маја 1999. године, која је потврђена Законом о потврђивању Конвенције о обједињавању извесних правила за међународни превоз ваздушним путем („Службени гласник РС”, број 38/09);

17) *наручилац превоза* је лице које са уговорним превозиоцем закључује уговор о превозу;

18) *оперативна дозвола* је исправа којом се њен ималац овлашћује да обавља јавни авио-превоз како је наведено у дозволи;

19) ~~*оператер аеродрома* је привредно друштво, друго правно лице или предузетник који користи аеродром, регистрован је да пружа аеродромске услуге и има дозволу за коришћење аеродрома који је уписан у Регистар аеродрома;~~ **ОПЕРАТЕР АЕРОДРОМА ЈЕ СВАКО ПРАВНО ИЛИ ФИЗИЧКО ЛИЦЕ КОЈЕ УПРАВЉА АЕРОДРОМОМ И ИМА СЕРТИФИКАТ, ДОЗВОЛУ ЗА КОРИШЋЕЊЕ ИЛИ САГЛАСНОСТ ЗА КОРИШЋЕЊЕ АЕРОДРОМА;**

20) *организатор путовања* је, са изузетком авио-превозиоца, лице које редовно организује пакет аранжмане и продаје их или нуди на продају, директно или преко посредника;

21) *ортодрома* је геодетска линија која представља најкраћи пут између две тачке на земљиној лопти, лук великог круга;

22) *отказивање лета* је изостанак лета који је претходно био предвиђен и на коме је резервисано најмање једно место;

23) *пакет аранжман* је унапред одређена комбинација услуга којом се организатор путовања обавезује да путнику прибави најмање две услуге које се састоје од превоза, смештаја или других туристичких услуга које чине целину и које се пружају у времену дужем од 24 h или укључују барем једно ноћење, а путник се обавезује да организатору путовања плати за то једну укупну (паушалну) цену;

24) *паркинг аеродрома* је паркинг који се налази у оквиру граница аеродрома или под директном контролом тела које управља аеродромом, који је намењен путницима који користе аеродром;

25) *пошиљалац* је лице у чије име се, на основу уговора, предаје ствар на превоз;

26) *прималац* је лице које је овлашћено да у месту крајњег одредишта прими ствар предату на превоз;

27) *пртљаг*, ако није другачије наведено, је предати (регистрован) или ручни пртљаг, сходно члану 17. став 4. Монтреалске конвенције;

28) *путник* је лице које на основу уговора о превозу има право на превоз ваздухопловом;

29) *путна карта* је важећи документ, или неки еквивалент томе који није у папирном облику, укључујући и електронски облик, који даје право на превоз, а који издаје или одобрава авио-превозилац или његов овлашћени посредник;

30) *резервација* је исправа којом се потврђује да путник има путну карту или други доказ да је резервација прихваћена и потврђена од стране авио-превозиоца или организатора путовања;

31) *Савет* је Савет авио-превозилаца који користе аеродромске услуге и сачињавају га представници корисника аеродрома или организације које их представљају;

32) *специјално право вучења* је обрачунска јединица коју одређује Међународни монетарни фонд. Динарска противвредност специјалних права вучења обрачунава се према методи процене коју је дефинисао Међународни монетарни фонд;

33) *ствари* су роба која се даје на превоз, а није обухваћена одредбама овог закона које се односе на уговор о превозу путника;

34) *стварни авио-превозилац* је авио-превозилац који обавља или намерава да обави лет на основу уговора с путником или у име другог, правног или физичког лица које има уговор с путником;

35) *тело које управља аеродромом* је привредно друштво, друго правно лице или предузетник чији циљ је да, према националним прописима, пре свега руководи и управља инфраструктуром аеродрома и да усклађује и надзире делатности различитих оператера на аеродрому или систем аеродрома;

36) *уговорни превозилац* је лице које је закључило уговор о превозу са путником, наручиоцем превоза или пошиљаоцем;

37) *узастопни превозилац* је лице које на основу уговора о превозу који закључи први превозилац, извршава један део тог превоза уз пристанак путника, односно наручиоца превоза;

38) *ускраћивање укрцавања* је ускраћивање могућности путницима да се укрцају на лет, мада су се пријавили за укрцавање, сходно условима из члана 8. став 3. овог закона, изузев ако им се укрцавање ускрати из оправданог разлога, као што су здравствени, безбедносни или разлози обезбеђивања или непоседовање одговарајуће путне исправе;

39) *Варшавска конвенција* је Конвенција за изједначење извесних правила о међународном превозу ваздухом, која је потписана у Варшави 12. октобра 1929. године или Варшавску конвенцију која је измењена у Хагу 28. септембра 1955. године или Варшавску конвенцију која је допуњена у Гуадалахари 18. септембра 1961. године – која год да се примењује на уговор о превозу путника, заједно са свим међународним инструментима који је допуњавају, који су повезани са њом и који су на снази. Поред израза из става 1. овог члана, у овом закону се користе и одговарајући изрази из Монреалске конвенције.

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.~~

НА ОДГОВОРНОСТ АВИО-ПРЕВОЗИОЦА ЗА ПРЕВОЗ ПУТНИКА И ЊИХОВОГ ПРТЉАГА ВАЗДУШНИМ ПУТЕМ ПРИМЕЊУЈУ СЕ, ПОРЕД ОДРЕДАБА

ОВОГ ЗАКОНА И ОДГОВАРАЈУЋЕ ОДРЕДБЕ МОНТРЕАЛСКЕ КОНВЕНЦИЈЕ. 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 Монтреалском 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.

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 Монтреалске 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) 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 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 саобраћају”.

Члан 32.

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

„ОВА ИНФОРМАЦИЈА САДРЖИ ИЗВОД ИЗ ПРАВИЛА О ОДГОВОРНОСТИ АВИО-ПРЕВОЗИОЦА У СКЛАДУ СА ОДРЕДБАМА ЗАКОНА КОЛИМ СЕ УРЕЂУЈУ 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 151.880 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 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 6.303 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 1.519 СПЕЦИЈАЛНИХ ПРАВА ВУЧЕЊА.

5) УНИШТЕЊЕ, ГУБИТАК ИЛИ ОШТЕЋЕЊЕ ПРТЉАГА

АВИО-ПРЕВОЗИЛАЦ ЈЕ ОДГОВОРАН ЗА УНИШТЕЊЕ, ГУБИТАК ИЛИ ОШТЕЋЕЊЕ ПРТЉАГА ДО 1.519 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

НАВЕДЕНА ПРАВИЛА ЗАСНОВАНА СУ НА ОДРЕДБАМА МОНТРЕАЛСКЕ КОНВЕНЦИЈЕ ОД 28. МАЈА 1999. ГОДИНЕ И ЗАКОНУ КОЈИМ СЕ УРЕЂУЈУ ОБЛИГАЦИОНИ И ОСНОВЕ СВОЈИНСКО-ПРАВНИХ ОДНОСА У ВАЗДУШНОМ САОБРАЋАЈУ.

Граница одговорности

Члан 91.

Висина накнаде, као и границе одговорности за штету насталу у случају уништења, губитка, оштећења или кашњења приликом превоза ствари, која је одређена одредбама Монреалске конвенције, сходно члану 28. овог закона ограничене су на

износ од ~~19 специјалних права вучења~~ 26 СПЕЦИЈАЛНИХ ПРАВА ВУЧЕЊА по килограму, изузев ако је у време предаје ствари авио-превозиоцу пошљалац посебно одредио вредност доставе на крајњем одредишту и платио додатни износ, ако се то захтева, у ком случају авио-превозилац мора да плати суму која не прелази наведени износ, изузев ако не докаже да је тај износ већи од стварне вредности доставе на крајњем одредишту.

У случају уништења, губитка, оштећења или кашњења приликом превоза дела ствари или било ког предмета садржаног у њој, маса која се узима у обзир код одређивања износа до кога је ограничена одговорност авио-превозиоца је укупна маса ствари.

У случају да уништење, губитак, оштећење или кашњење приликом превоза ствари или неког дела ствари утиче на вредност других ствари обухваћених истим товарним листом или истом потврдом или другом одговарајућом евиденцијом која се чува, код одређивања ограничења одговорности узима се у обзир укупна маса тих ствари.

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.

Појам инспекцијског надзора и овлашћења ваздухопловних инспектора

Члан 174.

Инспекцијски надзор над применом овог закона, релевантних међународних прописа и подзаконског акта донетог на основу овог закона, у делу права путника код ускраћивања укрцавања, отказивања летова и кашњења летова и права лица са инвалидитетом и лица са смањеном покретљивошћу Директорат врши преко ваздухопловних инспектора.

Ваздухопловни инспектор, у спровођењу поступка инспекцијског надзора из става 1. овог члана, има овлашћења прописана законом којим се уређује ваздушни саобраћај, КАО И ОВЛАШЋЕЊЕ ЗА ИЗДАВАЊЕ ПРЕКРШАЈНОГ НАЛОГА ЗА ПРЕКРШАЈЕ ИЗ ЧЛАНА 175 СТ. 4-6. И ЧЛАНА 176. СТ. 4-6. ОВОГ ЗАКОНА.

Прекршаји

Члан 175.

~~Новчаном казном од 100.000 до 400.000 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 накнади 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 сертифицираним неима водичима у 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 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 слепи 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 телефонеку 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.
- 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.

НОВЧАНОМ КАЗНОМ ОД 100.000 ДО 2.000.000 ДИНАРА КАЗНИЋЕ СЕ ЗА ПРЕКРШАЈ ПРИВРЕДНО ДРУШТВО - СТВАРНИ АВИО-ПРЕВОЗИЛАЦ, АКО:

1) У СЛУЧАЈУ ОТКАЗИВАЊА ЛЕТА, ПУТНИЦИМА НЕ ПРУЖИ ПОМОЋ, ОДНОСНО НЕ НАДОКНАДИ ШТЕТУ У СКЛАДУ СА ЧЛАНОМ 10. СТАВ 1. ОВОГ ЗАКОНА;

2) НЕ ОБАВЕСТИ ПУТНИКЕ О ДРУГИМ МОГУЋНОСТИМА ПРЕВОЗА (ЧЛАН 10. СТАВ 2);

3) У СЛУЧАЈУ КАШЊЕЊА ЛЕТА ПУТНИЦИМА НЕ ПРУЖИ ОДГОВАРАЈУЋУ ПОМОЋ (ЧЛАН 11. СТАВ 1);

4) ПУТНИЦИМА НЕ НАКНАДИ ШТЕТУ У ИЗНОСИМА И ПОД УСЛОВИМА ПРОПИСАНИМ ЧЛАНОМ 12. ОВОГ ЗАКОНА;

5) ПОСТУПИ СУПРОТНО ЧЛАНУ 13. ОВОГ ЗАКОНА;

6) ПОСТУПИ СУПРОТНО ЧЛАНУ 14. ОВОГ ЗАКОНА;

7) ЛИЦУ СА СМАЊЕНОМ ПОКРЕТЉИВОШЋУ И СВИМ ЛИЦИМА ИЛИ СЕРТИФИКОВАНИМ ПСИМА ВОДИЧИМА У ЊИХОВОЈ ПРАТЊИ И ДЕЦИ БЕЗ ПРАТЊЕ НЕ ДА ПРИОРИТЕТ У ПРЕВОЗУ И НЕ ЗБРИНЕ ИХ У СКЛАДУ СА ЧЛАНОМ 14. ОВОГ ЗАКОНА (ЧЛАН 16);

8) НАЈКАСНИЈЕ 15 ДАНА ПО УТВРЂИВАЊУ ИДЕНТИТЕТА ФИЗИЧКОГ ЛИЦА КОЈЕ ИМА ПРАВО НА НАКНАДУ ШТЕТЕ НЕ ИЗВРШИ АВАНШНО ПЛАЋАЊЕ СРАЗМЕРНО ПРЕТРПЉЕНОЈ МАТЕРИЈАЛНОЈ ШТЕТИ (ЧЛАН 30. СТАВ 1);

9) 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);

10) СВАКОМ ПУТНИКУ НЕ ПРЕДА ПИСАНО ОБАВЕШТЕЊЕ О ГРАНИЦИ ОДГОВОРНОСТИ АВИО-ПРЕВОЗИОЦА КОЈА ВАЖИ ЗА ТАЈ ЛЕТ (ЧЛАН 33);

11) ЗБОГ ИНВАЛИДИТЕТА ИЛИ СМАЊЕНЕ ПОКРЕТЉИВОСТИ, ОДБИЈЕ ДА ПРИХВАТИ РЕЗЕРВАЦИЈУ ЗА ЛЕТ ВАЗДУХОПЛОМ, ОДНОСНО ОДБИЈЕ ДА УКРЦА ЛИЦЕ СА ИНВАЛИДИТЕТОМ ИЛИ ЛИЦЕ СА СМАЊЕНОМ ПОКРЕТЉИВОШЋУ ПОД УСЛОВОМ ДА ОНО ИМА ВАЖЕЋУ ПУТНУ КАРТУ И РЕЗЕРВАЦИЈУ (ЧЛАН 38);

12) 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);

13) 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);

14) НЕ ОБЕЗБЕДИ ДА ЊЕГОВО ОСОБЉЕ, ОДНОСНО ЗАПОСЛЕНИ, ИМА ОДГОВАРАЈУЋЕ ЗНАЊЕ, ОДНОСНО ЗАВРШЕНЕ ОБУКЕ У СКЛАДУ СА ЧЛАНОМ 46. ОВОГ ЗАКОНА;

15) НЕ ОБЕЗБЕДИ ПОМОЋ И ДРУГЕ НАЧИНЕ КОЈИ СУ ПОТРЕБНИ ЛИЦИМА СА ИНВАЛИДИТЕТОМ И ЛИЦИМА СА СМАЊЕНОМ ПОКРЕТЉИВОШЋУ У СКЛАДУ СА ЧЛАНОМ 50. ОВОГ ЗАКОНА;

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

ЗА ПРЕКРШАЈ ИЗ СТАВА 1. ОВОГ ЧЛАНА, КАЗНИЋЕ СЕ И ОДГОВОРНО ЛИЦЕ У ПРИВРЕДНОМ ДРУШТВУ НОВЧАНОМ КАЗНОМ ОД 50.000 ДО 150.000 ДИНАРА.

ЗА ПРЕКРШАЈ ИЗ СТАВА 1. ОВОГ ЧЛАНА КАЗНИЋЕ СЕ И ПРЕДУЗЕТНИК НОВЧАНОМ КАЗНОМ ОД 100.000 ДО 500.000 ДИНАРА.

НОВЧАНОМ КАЗНОМ У ФИКСНОМ ИЗНОСУ ОД 300.000 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 РОКУ ОД СЕДАМ ДАНА НЕ ВРАТИ ТРОШКОВЕ ПУТНИКУ КОЈЕГ ЈЕ СМЕНИО У КЛАСУ НИЖУ ОД ОНЕ ЗА КОЈУ ЈЕ ПУТНИК КУПИО ПУТНУ КАРТУ (ЧЛАН 15. СТАВ 2);

3) 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);

ЗА ПРЕКРШАЈ ИЗ СТАВА 4. ОВОГ ЧЛАНА КАЗНИЋЕ СЕ И ОДГОВОРНО ЛИЦЕ У ПРИВРЕДНОМ ДРУШТВУ НОВЧАНОМ КАЗНОМ У ФИКСНОМ ИЗНОСУ ОД 30.000 ДИНАРА.

ЗА ПРЕКРШАЈ ИЗ СТАВА 4. ОВОГ ЧЛАНА КАЗНИЋЕ СЕ И ПРЕДУЗЕТНИК НОВЧАНОМ КАЗНОМ У ФИКСНОМ ИЗНОСУ ОД 100.000 ДИНАРА.

Члан 176.

~~Новчаном казном од 100.000 до 400.000 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.~~

~~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.~~

НОВЧАНОМ КАЗНОМ ОД 100.000 ДО 2.000.000 ДИНАРА КАЗНИЋЕ СЕ ЗА ПРЕКРШАЈ ПРИВРЕДНО ДРУШТВО - ТЕЛО КОЈЕ УПРАВЉА АЕРОДРОМОМ АКО:

- 1) НЕ ОБЕЗБЕДИ ДА ЊЕГОВО ОСОБЉЕ, ОДНОСНО ЗАПОСЛЕНИ, ИМА ОДГОВАРАЈУЋЕ ЗНАЊЕ, ОДНОСНО ЗАВРШЕНЕ ОБУКЕ У СКЛАДУ СА ЧЛАНОМ 46. ОВОГ ЗАКОНА;

- 2) НЕ ОБЕЗБЕДИ ПОМОЋ И ДРУГЕ НАЧИНЕ КОЈИ СУ ПОТРЕБНИ ЛИЦИМА СА ИНВАЛИДИТЕТОМ И ЛИЦИМА СА СМАЊЕНОМ ПОКРЕТЉИВОШЋУ У СКЛАДУ СА ЧЛАНОМ 49. ОВОГ ЗАКОНА;

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

ЗА ПРЕКРШАЈ ИЗ СТАВА 1. ОВОГ ЧЛАНА, КАЗНИЋЕ СЕ И ОДГОВОРНО ЛИЦЕ У ПРИВРЕДНОМ ДРУШТВУ НОВЧАНОМ КАЗНОМ ОД 50.000 ДО 150.000 ДИНАРА.

ЗА ПРЕКРШАЈ ИЗ СТАВА 1. ОВОГ ЧЛАНА КАЗНИЋЕ СЕ И ПРЕДУЗЕТНИК НОВЧАНОМ КАЗНОМ ОД 100.000 ДО 500.000 ДИНАРА.

НОВЧАНОМ КАЗНОМ У ФИКСНОМ ИЗНОСУ ОД 300.000 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).

ЗА ПРЕКРШАЈ ИЗ СТАВА 4. ОВОГ ЧЛАНА КАЗНИЋЕ СЕ И ОДГОВОРНО ЛИЦЕ У ПРИВРЕДНОМ ДРУШТВУ НОВЧАНОМ КАЗНОМ У ФИКСНОМ ИЗНОСУ ОД 30.000 ДИНАРА.

ЗА ПРЕКРШАЈ ИЗ СТАВА 4. ОВОГ ЧЛАНА КАЗНИЋЕ СЕ И ПРЕДУЗЕТНИК НОВЧАНОМ КАЗНОМ У ФИКСНОМ ИЗНОСУ ОД 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.

ПОСТУПАК ЗА ИЗДАВАЊЕ ПРЕКРШАЈНОГ НАЛОГА НЕ МОЖЕ СЕ ПОКРЕНУТИ НИТИ ВОДИТИ АКО ПРОТЕКНУ ТРИ ГОДИНЕ ОД ДАНА КАДА ЈЕ ПРЕКРШАЈ УЧИЊЕН.

ЗАСТАРЕВАЊЕ СЕ ПРЕКИДА СВАКОМ ПРОЦЕСНОМ РАДЊОМ КОЈА СЕ ПРЕДУЗИМА РАДИ ИЗДАВАЊА ПРЕКРШАЈНОГ НАЛОГА ИЛИ 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.

САМОСТАЛНЕ ОДРЕДБЕ ПРЕДЛОГА ЗАКОНА

ЧЛАН 9.

ПРЕКРШАЈНИ ПОСТУПЦИ ЗАПОЧЕТИ ДО ДАНА СТУПАЊА НА СНАГУ ОВОГ ЗАКОНА ОКОНЧАЋЕ СЕ ПО ОДРЕДБАМА ПРОПИСА ПО КОЈЕМ СУ ЗАПОЧЕТИ.

ЧЛАН 10.

ОВАЈ ЗАКОН СТУПА НА СНАГУ ОСМОГ ДАНА ОД ДАНА ОБЈАВЉИВАЊА У „СЛУЖБЕНОМ ГЛАСНИКУ РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ”.

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.

Показатељи који се прате у овој области јесте број рекламација које путници подnose авио-превозиоцу и телу које управља аеродромом, број пријава које путници подnose Директорату (у случају да није удовољено њиховој рекламацији или на исту није одговорено), као и број прекршајних поступака за прекршаје предвиђене Законом.

У току 2023. године домаћим авио-превозиоцима је поднето око 41.500 рекламација, а у току 2024. године око 38.300 рекламација.

У периоду 2014-2019. година Директорат је примио и обрадио 1004 рекламације путника. У 2020. години било је 221 рекламација, у 2021. години 203, у 2022. години 681, а у 2023. години 1219 рекламација. Повећање броја рекламација је, са једне стране, последица значајно увећаног обима саобраћаја, нарочито после завршетка COVID пандемије, отварања нових линија, али и резултат настојања надлежних органа да путници буду све боље информисани о својим правима. Међутим, 2024. године дошло је до пада броја рекламација на ниво из 2022. године, односно Директорат је примио и обрадио 658 рекламација. Више фактора је то условило, а пре свега оптимизација плана летења националног авио-превозиоца и промене пружаоца услуга земаљског опслуживања на Аеродрому Београд.

У претходном периоду инспектори Директората поднели су три захтева за покретање прекршајног поступка, али су због преоптерећености суда поступци обустављени јер је наступила застарелост.

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 јесте честа 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, ИКАО) врши ревизију предметних граница одговорности сваке пете године или и чешће, узимајући у обзир инфлаторни фактор, о чему обавештава државе уговорнице. Имајући у виду чињеницу да износи о одговорности авио-превозилаца за накнаду штете, који су наведени у чл. 32. и 91. Закона, изражени у специјалним правима вучења, не одговарају више износима које је усвојила Међународна организација цивилног ваздухопловства, овим законом се врши њихово усклађивање.

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), према коме се прекршајни поступак не може 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, са једне стране, за последицу има да прописана казна нема одвраћајући ефекат (већ може чак да утиче подстицајно на учиниоце прекршаја), а 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.

У односу на верзију Нацрта закона која се налазила у процедури прибављања мишљења надлежних органа у току 2024. године, у овој верзији Предлога закона су измењени само износи о границама одговорности авио-превозиоца за накнаду штете, с обзиром да су у децембру 2024. године ступиле на снагу ревидиране границе одговорности из Монреалске конвенције.

Однос досадашњих износа о границама одговорности авио-превозиоца за накнаду штете и износа који се прописују овим законом је следећи:

- у погледу накнаде штете у случају смрти или телесне повреде, авио-превозилац до сада није могао оспорити захтев за накнаду штете ако се ради о штети до износа 113.100 специјалних права вучења, док се у складу са ревидираним износима Монреалске конвенције из децембра 2024. године, овај износ увећава на 151.880 специјалних права вучења;

- у погледу ограничења одговорности за кашњење путника, досадашњи износ од 4.694 специјалних права вучења се замењује са 6.303 специјалних права вучења;

- у погледу ограничења одговорности за кашњење пртљага, као и за уништење, губитак или оштећење пртљага, досадашњи износ од 1.131 специјалних права вучења се замењује са 1.519 специјалних права вучења;

- када је реч о превозу ствари, износ граница одговорности за штету насталу у случају уништења, губитка, оштећења или кашњења приликом превоза ствари се са досадашњих 19 специјалних права вучења по килограму замењује са 26 специјалних права вучења по килограму.

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. Поред авио-превозилаца, измена ће утицати и на тела која управљају аеродромом, односно оператере аеродрома, с обзиром да се овим законом проширује круг предвиђених прекршаја, када је реч о овим субјектима, и предвиђају виши износи запређених новчаних казни.

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) Како 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, као и унапређење надзора над спровођењем овог закона.

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

Изменом закона се жели на јаснији начин: 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 показатељи учинка биће смањење броја рекламација поднетих авио-превозиоцу у складу са чланом 97. овог закона, смањење броја пријава повреда овог закона Директорату цивилног ваздухопловства Републике Србије, као и смањење броја

покренутих прекршајних поступака, а нарочито смањење броја обустављених поступака услед застарелости.

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, али у овом тренутку не постоји пројекција колико ће то повећање износити.

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.

Овим законом се не уводи значајан број нових прекршаја, већ се у највећој мери врши њихова подела на прекршаје за које се увек подноси захтев за покретање прекршајног поступка и прекршаје код којих се успоставља могућност издавања прекршајног налога. Ово се може разумети и као вид повољности како за авио-превозиоце, тела која управљају аеродромом и одговорна лица која могу бити одговорна за прекршај, тако и за Буџет, с обзиром да ће се у великој мери поступци окончавати плаћањем прекршајног налога, те неће бити трошкова вођења прекршајног поступка.

Током рада на Закону уочено је да није санкционисано понашање авио-превозиоца или тела које управља аеродромом које не обезбеди да његово особље, односно запослени, има одговарајуће знање, односно завршене обуке у складу са чланом 46. овог закона, као и случај да ови субјекти не удовоље или уопште не одговоре на поднету рекламацију путника у прописаном року, те је то сада прописано као прекршај.

Када је реч о друштвеним ефектима, очекује се позитиван утицај повећања износа граница одговорности авио-превозилаца на путнике који су претрпели штету, који је сразмеран том повећању. Сразмеран повећању јесте и трошак који ће авио-превозиоци имати применом нових износа (бар када је реч о домаћем саобраћају, с обзиром да у међународном саобраћају домаћи авио-превозиоци већ примењују увећане износе за саобраћај са државама које су потписнице Монреалске конвенције и већ су прилагодили своје пословање тим захтевима).

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 техничко-технолошких, организационих и пословних иновација и на који начин?

Изабрана опција нема утицаја на трансфер технологије и/или примену техничко-технолошких, 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?

Измена 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 у делу поштовања права путника.

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 неће бити потребно спроводити додатне мере, изузев надзора над применом одредаба закона.

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:

На предлог Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, а у складу са одредбом члана 41. став 3. Пословника Владе („Службени гласник РС”, бр. 61/06 - пречишћен текст, 69/08, 88/09, 33/10, 69/10, 20/11, 37/11, 30/13, 76/14 и 8/19 - др. уредба), Одбор за привреду и финансије, на седници одржаној 30. августа 2023. године, одредио је спровођење и Програм јавне расправе о Нацрту закона о изменама и допунама Закона о облигационим и основама својинско-правних односа у ваздушном саобраћају (Закључак 05 Број: 011-7739/2023 од 30. августа 2023. године). Јавна расправа о Нацрту закона о изменама

и допунама Закона о облигационим и основама својинско-правних односа у ваздушном саобраћају спроведена је у складу са усвојеним Програмом јавне расправе у периоду од 1. до 20. септембра 2023. године, у форми округлог стола, у Нишу 12. септембра 2023. године (у Регионалној привредној комори Нишавског, Пиротског и Топличког управног округа), као и 13. септембра 2023. године у Београду (у Привредној комори Србије).

Након тога, Нацрт закона је упућен на мишљење надлежним органима. Сугестије које је имао Републички секретаријат за законодавство унете су у текст.

Међутим, с обзиром да је у међувремену донет Указ о распуштању Народне скупштине („Службени гласник РС“, број 95/23), процедура доношења закона није окончана.

Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре је потом решењем број 011-00-00109/2023-05 од 13. марта 2024. године формирало радну групу, у чијем раду су, поред представника Министарства, учествовали и представници Директората цивилног ваздухопловства Републике Србије, Аеродрома Србије доо, АД Аеродрома Никола Тесла и Air Serbia, која је поново размотрила решења садржана у Нацрту закона.

На основу Закључка Одбора за привреду и финансије 05 Број: 011-4378/2024-1 од 21. маја 2024. године у периоду од 22. маја до 10. јуна 2024. године спроведена је нова јавна расправа о Нацрту закона о изменама и допунама Закона о облигационим и основама својинско-правних односа у ваздушном саобраћају.

Нацрт закона био је објављен на порталу Е-консултације: <https://ekonsultacije.gov.rs/topicOfDiscussionPage/321/4>

У сарадњи са Привредном комором Србије организована је и презентација и расправа о предложеном Нацрту закона, која је одржана у ПКС 7. јуна 2024. године.

Након одржане јавне расправе Нацрт закона је упућен на мишљење надлежним органима. Међутим, пре окончања поступка прибављања мишљења, Међународна организација цивилног ваздухопловства (ИКАО) обавестила је државе чланице о планираној ревизији граница одговорности из Монреалске конвенције које су требале да ступе на снагу у децембру 2024. године, па је закључено да је целисходно те ревидиране износе унети у Нацрт закона, што се и чини овим Нацртом закона. Изузев измена износа специјалних права вучења, који су последица ревизије границе одговорности из Монреалске конвенције, нема других измена у Нацрту закона у односу на текст који је упућен на мишљење надлежним органима.

ОБРАЗАЦ ИЗЈАВЕ О УСКЛАЂЕНОСТИ ПРОПИСА СА ПРОПИСИМА ЕВРОПСКЕ УНИЈЕ

1. Орган државне управе, односно други овлашћени предлагач прописа - ВЛАДА

Обрађивач - Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре

2. Назив прописа

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

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

3. Усклађеност прописа с одредбама Споразума о стабилизацији и придруживању између Европских заједница и њихових држава чланица, са једне стране, и Републике Србије са друге стране („Службени гласник РС”, број 83/08) (у даљем тексту: Споразум):

а) Одредба Споразума и Прелазног споразума која се односе на нормативну садржину прописа

Наслов VIII-Политике сарадње, члан 108, - Транспорт, Споразум о стабилизацији и придруживању.

б) Прелазни рок за усклађивање законодавства према одредбама Споразума и Прелазног споразума

Члан 72. у вези са чланом 8.

в) Оцена испуњености обавезе које произлазе из наведене одредбе Споразума и Прелазног споразума

Делимично испуњава

г) Разлози за делимично испуњавање, односно неиспуњавање обавеза које произлазе из наведене одредбе Споразума и Прелазног споразума

Потпуна усклађеност са наведеним одредбама Споразума оствариће се након доношења планираних законских и подзаконских аката.

/

д) Веза са Националним програмом за усвајање правних тековина Европске уније.

/

4. Усклађеност прописа са прописима Европске уније:

а) Навођење одредби примарних извора права Европске уније и оцене усклађености са њима,

/

б) Навођење секундарних извора права Европске уније и оцене усклађености са њима,

/

в) Навођење осталих извора права Европске уније и усклађеност са њима,

/

г) Разлози за делимичну усклађеност, односно неусклађеност,

/

д) Рок у којем је предвиђено постизање потпуне усклађености прописа са прописима Европске уније.

/

5. Уколико не постоје одговарајуће надлежности Европске уније у материји коју регулише пропис, и/или не постоје одговарајући секундарни извори права Европске уније са којима је потребно обезбедити усклађеност, потребно је образложити ту чињеницу. У овом случају, није потребно попуњавати Табелу усклађености прописа. Табелу усклађености није потребно попуњавати и уколико се домаћим прописом не врши пренос одредби секундарног извора права Европске уније већ се искључиво врши примена или спровођење неког захтева који произилази из одредбе секундарног извора права (нпр. Предлогом одлуке о изради стратешке процене утицаја биће спроведена обавеза из члана 4. Директиве 2001/42/ЕЗ, али се не врши и пренос те одредбе директиве).

Не постоје одговарајући секундарни извори права Европске уније са којима је потребно обезбедити усклађеност.

6. Да ли су претходно наведени извори права Европске уније преведени на српски језик?

/

7. Да ли је пропис преведен на неки службени језик Европске уније?

/

8. Сарадња са Европском унијом и учешће консултаната у изради прописа и њихово мишљење о усклађености.

/