

# **ЗАКОН**

## **О ИЗМЕНАМА И ДОПУНАМА ЗАКОНА О ВАЗДУШНОМ САОБРАЋАЈУ**

### **Члан 1.**

У Закону о ваздушном саобраћају („Службени гласник РС”, број 73/10), после члана 19. додаје се члан 19а, који гласи:

„Безбедносна наредба и изузеће

#### **Члан 19а**

Ако је у интересу безбедности цивилног ваздухопловства неопходно да се предузму хитне мере које се не могу одлагати, директор Директората одмах издаје безбедносну наредбу.

У безбедносној наредби мора да буде наведено на кога се наредба односи, разлози за њено доношење, мере које је неопходно предузети и рок за њихово предузимање, датум ступања на снагу и, евентуално, време на које се наредба издаје.

У изузетним случајевима и за период који не може бити дужи од шест месеци Директорат може одобрити ваздухопловном субјекту да буде изузет од обавезе испуњења одређеног техничког захтева уколико утврди да је ваздухопловни субјект на други начин обезбедио исти ниво безбедности који се постиже применом тог захтева.”

### **Члан 2.**

У члану 184. став 1. реч: „Директорату” замењује се речима: „директору Директората”.

У ставу 2. реч: „Директорат” замењује се речима: „Директор Директората”.

### **Члан 3.**

Члан 204. мења се и гласи:

#### **„Члан 204.**

Удес ваздухоплова је догађај који је повезан с коришћењем ваздухоплова и који се десио, ако је реч о ваздухоплову са посадом, од укрцавања лица у ваздухоплов ради намеравањег лета до искрцавања лица из ваздухоплова, или, ако је реч о ваздухоплову без посаде, од тренутка када је ваздухоплов спреман да се покрене у сврху лета до тренутка када се заустави на крају лета и када се угаси основна погонска група, при чему је настала било која од следећих последица:

1) смрт или тешка телесна повреда лица услед боравка у ваздухоплову, директног контакта с делом ваздухоплова, укључујући и делове који су се одвојили од ваздухоплова, или услед директне изложености издувном млазу млазног мотора, изузев када су смрт или тешка телесна повреда наступили као последица природних узрока, самоповређивања, када су их проузроковала

друга лица или када су задесили „слепе путнике” који су се скривали изван делова који су на располагању путницима и посади;

2) оштећење ваздухоплова, отказ његове структуре који негативно делује на јачину структуре или карактеристике лета ваздухоплова или захтева већу поправку или замену оштећене компоненте, изузев отказа или оштећења мотора када је оштећење ограничено на један мотор (укључујући његове капотаже или агрегате) или изузев оштећења елиса, крајева крила, антена, сонди, лопатица, гума, кочница, точкова, аеродинамичке оплате, панела, врата стајног трапа, ветробрана, оплате ваздухоплова (као што су мала удубљења или мали отвори) или мањих оштећења на лопатицама главног ротора или на лопатицама репног ротора, стајног трапа и оних оштећења која су настала дејством града или ударом птица (укључујући и рупе на радарској куполи);

3) ваздухоплов је нестао или му није могуће прићи.

Озбиљна незгода је незгода која обухвата околности које указују да је постојала велика вероватноћа да дође до удеса и повезана је са коришћењем ваздухоплова, а десила се, ако је реч о ваздухоплову са посадом, од укрцавања лица у ваздухоплов ради намеравањег лета до искрцавања лица из ваздухоплова, или, ако је реч о ваздухоплову без посаде, од тренутка када је ваздухоплов спреман да се покрене у сврху лета до тренутка када се заустави на крају лета и када се угаси основна погонска група.

Власник, као и корисник ваздухоплова који је учествовао у удесу или озбиљној незгоди, члан посаде, свако лице које учествује у одржавању, пројектовању, производњи тог ваздухоплова или у обуци његове посаде, свако лице које је учествовало у пружању том ваздухоплову услуга контроле летења, информисања ваздухоплова у лету или аеродромских услуга, као и запослени у Директорату, уколико имају сазнања да се догодио удес или озбиљна незгода у обавези су да о томе, без одлагања, обавесте Центар за истраживање удеса и озбиљних незгода.”

#### **Члан 4.**

Назив члана и члан 206. мењају се и гласе:

„Центар за истраживање удеса и озбиљних незгода

#### **Члан 206.**

За обављање стручних послова који се односе на организацију и спровођење безбедносног истраживања удеса и озбиљних незгода цивилних ваздухоплова, као и за прикупљање и анализу података од значаја за ваздухопловну безбедност и предлагање мера за спречавање нових удеса, образује се Центар за истраживање удеса и озбиљних незгода (у даљем тексту: Центар за истраживање), као посебна организација.

Центар за истраживање делује самостално или у сарадњи са телима надлежним за истраживање удеса и озбиљних незгода других држава, ако је то предвиђено потврђеним међународним уговором. ”

#### **Члан 5.**

Назив члана и члан 207. мењају се и гласе:

**„Главни истражитељ**

**Члан 207.**

Центром за истраживање руководи Главни истражитељ који има положај директора посебне организације.

Главног истражитеља поставља Влада на пет година, на предлог председника Владе из реда лица која испуњавају услове за запослење у државним органима, имају високо образовање, одговарајућу стручност за обављање истраживања удеса и озбиљних незгода и најмање девет година радног искуства у области ваздухопловства.

Главни истражитељ одговоран је за свој рад председнику Владе.

Главни истражитељ има заменика кога поставља Влада на пет година, на предлог Главног истражитеља, и који има положај заменика директора посебне организације.

На услове за постављење заменика Главног истражитеља примењују се одредбе овог закона које се односе на Главног истражитеља. ”

**Члан 6.**

Назив члана и члан 208. мењају се и гласе:

**„Престанак дужности Главног истражитеља**

**Члан 208.**

Главном истражитељу престаје дужност када протекне време на које је постављен, ако поднесе оставку или ако буде разрешен.

Главни истражитељ разрешава се ако несавесно обавља своју дужност, ако је осуђен на казну затвора од најмање шест месеци или за кажњиво дело које га чини недостојним дужности Главног истражитеља или ако повреди прописе којима се уређује спречавање сукоба интереса при вршењу јавних функција. ”

**Члан 7.**

Назив члана и члан 209. мењају се и гласе:

**„Комисија за истраживање узрока удеса и озбиљних незгода ваздухоплова**

**Члан 209.**

Истраживање сваког удеса и сваке озбиљне незгоде врши Комисија за истраживање узрока удеса и озбиљних незгода ваздухоплова (у даљем тексту: Комисија).

Комисију образује Главни истражитељ с листе стручњака (из реда пилота, ваздухопловних инжењера, контролора летења, метеоролога, лекара, правника и других лица из ваздухопловства) коју, на предлог Главног истражитеља, за сваку календарску годину утврђује и објављује Влада, водећи рачуна о њиховим стручним, моралним и психофизичким способностима за истраживање удеса и озбиљних незгода и о њиховом искуству у истраживању удеса и озбиљних незгода.

Број чланова и састав Комисије зависе од тежине, врсте и обима удеса или озбиљне незгоде ваздухоплова.

Комисија је самостална у раду и функционално независна од било кога чији интереси могу бити супротни задацима и овлашћењима Комисије.

Нико не сме да ограничи садржину и обим истраживања, да утиче на садржину или обим претходног, привременог или завршног извештаја о истраживању удеса или озбиљне незгоде ваздухоплова или на садржину и обим безбедносних препорука Комисије."

#### **Члан 8.**

Члан 212. мења се и гласи:

„Члан 212.

Док истражују удес и озбиљну незгоду, Главни истражитељ и чланови Комисије овлашћени су да:

1) одмах слободно приступе месту удеса и озбиљне незгоде и ваздухоплову, његовој садржини или олупини;

2) без одлагања обезбеде доказни материјал и контролисано уклоне остатке или делове ваздухоплова, ради обављања потребних испитивања и анализа;

3) одмах непосредно приступе уређајима за снимање лета и да користе њихову садржину, као и садржину других снимљених материјала;

4) захтевају преглед тела жртава и обаве непосредан увид у резултате прегледа тела жртава или резултате испитивања узорака узетих с тела жртава;

5) захтевају обављање лекарског прегледа лица која су учествовала у операцијама ваздухоплова и да обаве непосредан увид у резултате прегледа или у резултате испитивања узорака узетих од њих;

6) узму изјаве од сведока удеса или озбиљне незгоде и да захтевају достављање информација или доказа који су релевантни за истраживање удеса и озбиљне незгоде;

7) слободно приступе релевантним документима и информацијама које поседују власник, корисник, произвођач ваздухоплова, ималац потврде о типу, надлежна организација за одржавање ваздухоплова, центар за обуку, пружаоци услуга у ваздушној пловидби, оператери аеродрома и Директорат."

#### **Члан 9.**

У члану 232. речи: „инспекцијски надзор у ваздухопловству," бришу се.

#### **Члан 10.**

У члану 234. став 1. после речи: „обавља одит (проверу)" додају се речи: „и инспекцијски надзор".

У ставу 2. после речи: „и првостепених управних аката, " додају се речи: „обављање инспекцијског надзора".

У ставу 3. речи: „о оспособљености" бришу се.

#### **Члан 11.**

У члану 235. после става 4. додаје се став 5, који гласи:

„Жалба из става 4. овог члана не одлаже извршење управног акта.”

#### **Члан 12.**

У члану 243. став 1. после речи: „Одит (проверу)” додају се речи: „и инспекцијски надзор”, а запета и речи: „а инспекцијски надзор министарство надлежно за послове саобраћаја” бришу се.

#### **Члан 13.**

У члану 247. став 2. речи: „доставља Директорату” замењују се речима: „доставља директору Директората”.

#### **Члан 14.**

У члану 250. став 1. речи: „министарство надлежно за послове саобраћаја” замењују се речју: „Директорат”.

У ставу 4. речи: „министар надлежан за послове саобраћаја” замењују се речју: „Директорат”.

#### **Члан 15.**

У члану 254. тачка 2) мења се и гласи:

„2) да наложи да центар за обуку измени, суспендује или стави ван снаге потврду о обучености лица које спада у ваздухопловно особље чији послови посредно утичу на безбедност ваздушног саобраћаја или да спроведе ванредну проверу стручне обучености тих лица;”

У тачки 3) реч: „посредно” замењује се речју: „непосредно”.

#### **Члан 16.**

Назив члана и члан 257. мењају се и гласе:

*„Право на жалбу против решења ваздухопловног инспектора*

#### **Члан 257.**

На решење ваздухопловног инспектора може се изјавити жалба министру надлежном за послове саобраћаја.

Жалба на решење ваздухопловног инспектора не одлаже извршење решења.”

#### **Члан 17.**

У члану 258. став 1. после тачке 7) додаје се тачка 7а), која гласи:

„7а) не поступи по издатој безбедносној наредби (члан 19а став 1);”.

#### **Члан 18.**

У члану 259. став 1. после тачке 4) додаје се тачка 4а), која гласи:

„4а) не поступи по издатој безбедносној наредби (члан 19а став 1);”.

#### **Члан 19.**

У члану 260. после тачке 7) додаје се тачка 7а), која гласи:

„7а) не поступи по издатој безбедносној наредби (члан 19а став 1);”.

#### **Члан 20.**

Назив члана и члан 264. мењају се и гласе:

„Преузимање надлежности у области безбедносног истраживања удеса и озбиљних незгода цивилних ваздухоплова

#### **Члан 264.**

Центар за истраживање преузима од Директората права, обавезе, запослене, предмете, опрему, средства за рад и архиву који су потребни за обављање надлежности у области безбедносног истраживања удеса и озбиљних незгода цивилних ваздухоплова.”

#### **Члан 21.**

У члану 210. став 1, члану 213. став 1, члану 215. став 3, члану 258. став 1. тачка 47), члану 260. тачка 26) речи: „председник Комисије” у одређеном падежу замењују се речима: „Главни истражитељ” у одговарајућем падежу.

#### **Члан 22.**

Влада ће поставити Главног истражитеља у року од три месеца од дана ступања на снагу овог закона, а Центар за истраживање почеће са радом најкасније шест месеци од дана ступања на снагу овог закона.

До испуњења услова прописаних овим законом за образовање Комисије за истраживање узрока удеса и озбиљних незгода ваздухоплова, истраживање узрока удеса и озбиљних незгода ваздухоплова вршиће Комисија за истраживање удеса и озбиљних незгода коју за сваки удес и озбиљну незгоду именује Директорат, са утврђене листе стручњака.

#### **Члан 23.**

Даном ступања на снагу овог закона престаје да важи „Закон о ваздухопловним пристаништима („Службени гласник РС”, бр. 28/75, 24/85 - др. закон, 35/86 - др. закон, 6/89 - др. закон и 6/89 - др. закон и „Службени гласник РС”, бр. 67/93 - др. закон и 44/95 - др. закон)”.

#### **Члан 24.**

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 закона садржан је у члану 97. став 1. тачка 13. Устава Републике Србије, по коме Република Србија уређује и обезбеђује, поред осталог, режим и безбедност у свим врстама саобраћаја.

### II. РАЗЛОЗИ ЗА ДОНОШЕЊЕ ЗАКОНА

Област ваздушног саобраћаја у Републици Србији уређена је Законом о ваздушном саобраћају („Службени гласник РС”, број 73/10), који је створио претпоставку за хармонизацију националног законодавства с прописима Европске уније, што представља један од приоритета у оквиру процеса приступања Европској унији.

Основни разлози за припрему Предлога закона о изменама и допунама Закона о ваздушном саобраћају (у даљем тексту: Предлог закона) јесу даље усклађивање са правним тековинама Европске уније, као и испуњавање препорука из Годишњег извештаја Европске комисије за 2010. годину, ради убрзања стицања статуса кандидата.

Када је Република Србије 29. јуна 2006. године потписала са Европском заједницом и њеним државама чланицама, Републиком Албанијом, Босном и Херцеговином, Републиком Бугарском, Републиком Хрватском, Бившом Југословенском Републиком Македонијом, Републиком Исланд, Републиком Црном Гором, Краљевином Норвешком, Румунијом и Мисијом привремене управе Уједињених Нација на Косову (у складу са Резолуцијом Савета безбедности УН 1244 од 10. јуна 1999) Мултилатерални споразум о успостављању заједничког европског ваздухопловног подручја (у даљем тексту: *ЕСАА* споразум), који је потврђен у Народној скупштини Републике Србије („Службени лист СРЈ”, број 38/09), преузела је и обавезу да своје национално законодавство у области ваздухопловства усагласи са европским прописима (уредбама и упутствима) који су експлицитно наведени у Анексу I тог споразума. Поред тога што *ЕСАА* споразум представља правни основ за преузимање европских уредби и упутстава у домаћи правни систем, он је и основ за примену јединствених европских стандарда у области безбедности, обезбеђивања, ваздушне пловидбе али и у другим областима цивилног ваздухопловства у Републици Србији, какви се у оквиру заједничког европског ваздухопловног подручја већ примењују.

Отварање домаћег тржишта ваздухопловних услуга за авио-превозиоце из ЕУ и стварање повољнијих тржишних могућности за домаће авио-превозиоце у оквиру заједничког европског ваздухопловног подручја, представљају једну од погодности које пуна примена *ЕСАА* споразума треба да донесе. Само потпуна усаглашеност са одредбама *ЕСАА*, укључујући и примену прописа наведених у Анексу I тог споразума, што представља процес који се одвија кроз два транзициона периода чија дужина ће зависити искључиво од наше способности у погледу достизања европских стандарда, даће нам пуно право да остваримо користи на основу *ЕСАА*.

С тим у вези, најзначајније измене и допуне Закона о ваздушном саобраћају тичу се измене Главе десете наведеног закона у којој је уређено истраживање удеса и озбиљних незгода ваздухоплова, односно примене прописа Европске уније којима је уређено да ово истраживање врши функционално независно тело, као и поверавања вршења инспекцијског

надзора Директорату цивилног вазухопловства Републике Србије (у даљем тексту: Директорат).

Наиме, Законом о ваздушном саобраћају прописано је да истраживање удеса и озбиљних незгода врши Комисија за истраживање удеса и озбиљних незгода коју формира директор Директората. Ово решење било је условљено концептом рационализације државне управе, али није наишло на разумевање европских експерата, с обзиром да је у европским прописима садржана обавеза да безбедносно истраживање удеса и озбиљних незгода мора да буде поверено телу које је оспособљено да независно спроводи комплетно безбедносно истраживање, само или на основу споразума са другим телима надлежним за безбедносно истраживање других држава, на основу потврђеног међународног уговора. Тело за безбедносно истраживање мора да буде функционално независано од ваздухопловне власти (код нас Директората и министарства надлежног за послове саобраћаја) која је одговорна за пловидбеност ваздухоплова, сертификацију, летење ваздухоплова, одржавање ваздухоплова, издавање дозвола, контролу летења, односно делатност аеродрома и, уопште, било ког другог учесника или субјекта чији би интереси или циљеви могли да буду у супротности са задатком који је поверен телу за безбедносно истраживање или би могли да утичу на његову објективност.

Тело за безбедносно истраживање не сме у току истраживања да тражи, нити да прима упутства од било кога и мора да има неограничена овлашћења за безбедносно истраживање, а држава мора да му обезбеди средства неопходна да оно независно извршава своје послове и да му омогући да располаже одговарајућим бројем стручних лица да би то постигао.

Стога се Нацртом закона предвиђа оснивање Центра за истраживање удеса и озбиљних незгода, као посебне организације и постављење Главног истражитеља који су независни од Директората, ресорног министарства и других органа који имају надлежности у ваздухопловству. Такође, измена одредаба наведене главе Закона о ваздушном саобраћају условљена је и изменом дефиниција удеса и озбиљне незгоде у Анексу 13 уз Конвенцију о међународном цивилном ваздухопловству (Чикашка конвенција), чије стандарде је Република Србија обавезна да примени, као и доношењем новог европског прописа у овој области - Уредбе Европског парламента и Савета (ЕУ) број 996/2010 о истраживању и спречавању удеса и незгода у цивилном ваздухопловству чија примена има за циљ унапређење ваздухопловне безбедности, постизање високог нивоа ефикасности, експедитивности и квалитета безбедносног истраживања у европском цивилном ваздухопловству, спречавање удеса и незгода у будућности, без утврђивања кривице или одговорности, укључујући и успостављање Европске мреже тела за безбедносно истраживање у цивилном ваздухопловству.

Законом о ваздушном саобраћају прописано је да инспекцијски надзор врши министарство надлежно за послове саобраћаја. До доношења тог закона, инспекцијски надзор вршио је Директорат на основу Одлуке о оснивању Директората цивилног ваздухопловства Републике Србије („Службени гласник РС“, број 102/03). Међутим, и после доношења поменутог закона, Директорат је, из разлога очувања безбедности ваздушног саобраћаја, наставио да врши послове инспекцијског надзора у ваздушном саобраћају које је и до тада радио, док се не стекну услови за преузимање вршења послова инспекцијског надзора у том виду саобраћаја од стране министарства надлежног за послове саобраћаја.

Могућност преласка послова инспекцијског надзора у надлежност ресорног министарства изазвало је такође негативно реаговање европских



експерата, који су у својим извештајима о стању у ваздухопловству у Републици Србији управо указали да су провера (одит), која је Законом о ваздушном саобраћају иначе поверена Директорату и инспекција - „две стране истог новчића“, те да су они неодвојиви у погледу организације која ће их обављати.

С тим у вези, обављање послова инспекцијског надзора од стране Директорату, као јавне агенције је утемељено у општеприхваћеним правилима међународног права и потврђеним међународним уговорима (ЕСАА споразум) који, сходно одредби члана 194. ст. 4. и 5. Устава Републике Србије имају примат у односу на закон.

Наиме, у означеним одредбама Устава Републике Србије прописано је да су потврђени међународни уговори и општеприхваћена правила међународног права део правног поретка Републике Србије, да потврђени међународни уговори не смеју бити у супротности са Уставом, као и да Закони и други општи акти донети у Републици Србији не смеју бити у супротности са потврђеним међународним уговорима и општеприхваћеним правилима међународног права.

У конкретном случају, прописе који су садржани у Анексу I ЕСАА споразума Република Србија је у обавези да примени кроз транзиционе аранжмане. Ти прописи управо садрже одредбе из којих недвосмислено произилази обавеза ваздухопловне власти која је издала одређени сертификат или уверење ваздухопловном субјекту (а што се чини после спроведеног поступка одита), да врши и инспекцијски надзор над имаоцем таквог сертификата, да испитује спровођење закона и других прописа непосредним увидом у пословање и поступање физичких и правних лица и да, зависно од резултата надзора, изриче одговарајуће мере.

Такође, обавеза ваздухопловне власти да, уз одит, истовремено врши и послове инспекцијског надзора садржана је и у свим документима Међународне организације цивилног ваздухопловства (ICAO), чији је Република Србија члан.

Поверавање инспекцијског надзора Директорату је целисходно решење из разлога што Директорат ове послове успешно обавља од свог оснивања до данас и располаже високо стручним кадром инспектора ваздушног саобраћаја.

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

**Чланом 1.** Предлога закона уводи се нови члан 19а који се односи на овлашћење директора Директората да издаје безбедносну наредбу и изузеће, а што је захтев садржан у европским прописима, као и у одговарајућим ICAO документима.

**Чланом 2.** Предлога закона врши се измена члана 184. Закона о ваздушном саобраћају. Ова измена је последица касније предложене измене Закона о ваздушном саобраћају, по којој инспекцијски надзор врши Директорат. По решењу у важећем закону, ваздухопловни инспектори министарства надлежног за послове саобраћаја, ако утврде да ималац дозволе одступа од правила и процедура или угрожава безбедност забрањују му рад и достављају Директорату, као издаваоцу дозволе, предлог за њену суспензију. С обзиром да се овим законом инспекција поверава Директорату, те су ваздухопловни инспектори у њему и запослени, свој предлог за суспензију они ће доставити директору Директората да о њему одлучи.

**Чланом 3.** Предлога закона врши се измена члана 204. Закона о ваздушном саобраћају, који садржи дефиницију појма удеса и озбиљне незгоде ваздухоплова. Наиме, дефиниција из члана 204. важећег закона била је

преузета из Директиве Савета 94/56/ЕЗ од 21. новембра 1994. године којом се успостављају основни принципи који регулишу испитивање удеса и инцидента у цивилном ваздухопловству. У међувремену су у Анексу 13 уз Чикашку конвенцију измењене дефиниције појмова удеса и озбиљне незгоде, а потом је, ради усклађивања са изменом Анекса 13, донет и нови европски пропис у овој области – Уредба Европског парламента и Савета (ЕУ) број 996/2010 о истраживању и спречавању удеса и незгода у цивилном ваздухопловству, која је ставила ван снаге Директиву Савета 94/56/ЕЗ. Измена члана 204. врши се ради усклађивања са изменом Анекса 13 уз Чикашку конвенцију, као и са Уредбом 996/2010. Такође, овим чланом се прописује и обавеза ваздухопловних субјеката, као и запослених у Директорату да о удесу или озбиљној незгоди без одлагања обавесте Центар за истраживање удеса и озбиљних незгода.

**Чланом 4.** Предлога закона врши се измена члана 206. Закона о ваздушном саобраћају, што представља даље усклађивање са Уредбом 996/2010. Наиме, с обзиром да за европске стандарде није прихватљиво да истраживање удеса и озбиљних незгода врши Комисија коју образује директор Директората (како је било предвиђено Законом о ваздушном саобраћају, првенствено због проблема да се у буџету Републике Србије обезбеди финансирање независног органа), већ је неопходно да ово буде поверено независном телу које не сме у току истраживања да тражи, нити да прима упутства од било кога и мора да има неограничена овлашћења за безбедносно истраживање, Нацртом закона предвиђа се образовање Центра за истраживање удеса и озбиљних незгода, као посебне организације. Предвиђа се да тај центар буде надлежан за организацију и спровођење безбедносног истраживања удеса и озбиљних незгода цивилних ваздухоплова, као и за обављање стручних послова који се односе на прикупљање и анализу података од значаја за ваздухопловну безбедност и предлагање мера за спречавање нових удеса.

**Чланом 5.** којим се мења члан 207. Закона предвиђено је и постављење Главног истражитеља који руководи Центром за истраживање и који има положај директора посебне организације. Главног истражитеља поставља Влада, на пет година, на предлог председника Владе, прописује се да Главни истражитељ има заменика, као и основни услови које они морају да испуне.

**Чланом 6.** Предлога закона врши се измена члана 208. Закона о ваздушном саобраћају и прописују се услови за престанак дужности Главног истражитеља, док се измењеним чланом 209. истог Закона.

**Чланом 7.** утврђује се да истраживање сваког удеса и незгоде врши Комисија за истраживање узрока удеса и озбиљних незгода ваздухоплова, коју образује Главни истражитељ. Он именује остале чланове Комисије, с листе стручњака коју, на предлог Главног истражитеља, утврђује и објављује Влада за сваку календарску годину. Број чланова и састав Комисије зависе од тежине, врсте и обима удеса или озбиљне незгоде ваздухоплова. Комисија је самостална у раду и функционално независна од било кога чији интереси могу бити супротни задацима и овлашћењима Комисије и забрањује се утицање на садржину или обим претходног, привременог или завршног извештаја о истраживању удеса или озбиљне незгоде ваздухоплова или на садржину и обим безбедносних препорука Комисије.

**Чланом 8.** Предлога закона мења се члан 212. Закона о ваздушном саобраћају који се односи на овлашћења Главног истражитеља и чланова Комисије током истраге. И постојећи члан 212. Закона о ваздушном саобраћају садржао је одредбе о овим овлашћењима, али се изменом овог члана ова

овлашћења детаљније уређују и допуњују, у складу са одредбама Уредбе 996/2010.

**Чланом 9.** Предлога закона врши се измена члана 232. став 1. Закона о ваздушном саобраћају, којом се из надлежности министарства надлежног за послове саобраћаја изузима инспекцијски надзор у ваздухопловству, с обзиром да се каснијим члановима Закона о ваздушном саобраћају он поверава Директорату.

**Чланом 10.** Предлога закона мења се члан 234. ст.1. и 2. на начин да се надлежностима које се Законом о ваздушном саобраћају поверавају Директорату придодаје и инспекцијски надзор у ваздухопловству. Измена става 3. истог члана Закона о ваздушном саобраћају представља правно-техничку редакцију текста.

**Чланом 11.** Предлога закона допуњује се члан 235. Закона о ваздушном саобраћају додавањем става 5. којим је прописано да жалба, која се може изјавити министру надлежном за послове саобраћаја против првостепених управних аката Директората, не одлаже извршење управног акта. Изузетак од правила да жалба има суспензивно дејство условљен је неопходношћу заштите безбедности и обезбеђивања у ваздухопловству, јер је реч о изузетном јавном интересу.

У **чл. 12.** Предлога закона мења се и члан 243. став 1. Закона о ваздушном саобраћају у којим се прецизира да Директорат поред провере (одита) обавља и инспекцијски надзор у ваздухопловству.

**Чланом 13.** Предлога закона мења се члан 247. став 2. Закона о ваздушном саобраћају којим се појашњава да ће проверивачи свој извештај о провери доставити директору Директората.

**Чланом 14.** Предлога закона врши се измена члана 250. ст. 1. и 4. Закона о ваздушном саобраћају, настала као последица поверавања инспекцијског надзора Директорату. Изменом става 1. прописује се да инспекцијски надзор обавља Директорат, посредством ваздухопловних инспектора, док се изменом става 4. даје овлашћење Директорату да пропише изглед и коришћење службеног одела и образац службене легитимације својих инспектора.

**Чланом 15.** Предлога закона мења се члан 254. тач. 2) и 3) Закона о ваздушном саобраћају. С обзиром да Директорат није издавалац потврде о обучености ваздухопловног особља чији послови посредно утичу на безбедност, већ је то центар за обуку, у пракси се јавио проблем како Директорат може да измени потврду уколико је није издао. Стога се изменом ове тачке предлаже овлашћење ваздухопловног инспектора да предложи да директор Директората наложи да центар за обуку измени, суспендује или стави ван снаге потврду о обучености лица које спада у ваздухопловно особље чији послови посредно утичу на безбедност ваздушног саобраћаја или да спроведе ванредну проверу стручне обучености тих лица. С обзиром да је тачком 2) регулисана ванредна провера стручне обучености лица која посредно утичу на безбедност ваздушног саобраћаја, било је неопходно изменити и тачку 3) тако да се она односи на ваздухопловно особље чији послови непосредно утичу на безбедност ваздушног саобраћаја.

**Чланом 16.** Предлога закона мења се члан 257. Закона о ваздушном саобраћају који је прописивао да су решења ваздухопловних инспектора коначна, односно да се против њих може покренути управни спор. Овакво решење било је, између осталог, последица чињенице да је Законом било предвиђено да су ваздухопловни инспектори запослени у ресорном

министарству, па се желело избећи да се о жалби одлучује у оквиру истог органа. Међутим, како се Нацртом закона прописује да су ваздухопловни инспектори запослени у Директорату, стекли су се услови да се гарантује право на жалбу против решења ових инспектора. Истовремено се прописује да жалба на решење ваздухопловног инспектора не одлаже извршење решења. Изузетак од принципа суспензивног дејства жалбе условљен је неопходношћу заштите безбедности и обезбеђивања у ваздухопловству, јер је реч о изузетном јавном интересу.

У чл. 17, 18. и 19. Предлога закона предвиђена је допуна казних одредби садржаних у чл. 258, 259. и 260. Закона о ваздушном саобраћају, што је условљено потребом санкционисања непоступања ваздухопловног субјекта по издатој безбедносној наредби. Напомиње се да се институт безбедносне наредбе уводи у Закон о ваздушном саобраћају чланом 1. Предлога закона.

**Чланом 20.** Предлога закона мења се члан 264. Закона о ваздушном саобраћају на начин да се уређује преузимање, од стране Центра за истраживање, права, обавеза, запослених, предмета, опреме, средстава за рад и архиве Директората, који су потребни за обављање надлежности у области безбедносног истраживања удеса и озбиљних незгода цивилних ваздухоплова.

**Чланом 21.** Предлога закона врше се измене више чланова Закона о ваздушном саобраћају, и то: чл. 210, 213, 215, 258, и 260. Све наведене измене настају услед увођења института Главног истражитеља, уместо председника Комисије коју је именовао директор Директората. Стога је предвиђено да се појам председника Комисије у одређеном падежу замени речима: „Главни истражитељ” у одговарајућем падежу.

**Чланом 22.** Предлога закона прописује се обавеза Владе да у року од три месеца од ступања на снагу овог закона постави Главног истражитеља, као и обавеза да Центар за истраживање почне са радом најкасније шест месеци од ступања закона на снагу. Истовремено се уређује да до испуњења услова прописаних овим законом за образовање Комисије за истраживање узрока удеса и озбиљних незгода ваздухоплова, ради обезбеђења континуитета у обављању ових послова, њих наставља да обавља Комисија за истраживање удеса и озбиљних незгода коју за сваки удес и озбиљну незгоду именује Директорат, са утврђене листе стручњака.

**Чланом 23.** Предлога закона ставља се ван снаге Закон о ваздухопловним пристаништима („Службени гласник СРС”, бр. 28/75, 24/85 - др. закон, 35/86 - др. закон, 6/89 - др. закон и 6/89 - др. закон, „Службени гласник РС”, бр. 67/93 - др. закон и 44/95 - др. закон) из разлога што је доношењем Закона о ваздушном саобраћају у потпуности регулисана материја која је предмет закона који се ставља ван снаге. Стављање ван снаге Закона о ваздухопловним пристаништима предвиђено је и резултатима Свеобухватне реформе прописа.

**Чланом 24.** Предлога закона прописује се да Закон о изменама и допунама Закона о ваздушном саобраћају ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у „Службеном гласнику Републике Србије“.

#### **IV. ФИНАНСИЈСКА СРЕДСТВА ПОТРЕБНА ЗА СПРОВОЂЕЊЕ ЗАКОНА**

За спровођење овог закона потребно је обезбедити средства у буџету Републике Србије за финансирање рада и зараде Главног истражитеља, његовог заменика, као и за рад Центра за истраживање.

Наведени расходи ће се, у одређеном обиму, покрити из средстава од наплаћених новчаних казни које су прописане Законом.

Са друге стране, буџет Републике Србије биће растерећен обезбеђивања средстава која су била планирана за зараде ваздухопловних инспектора који су требали да буду запослени у Министарству за инфраструктуру и енергетику, тако да се та планирана средства могу преусмерити на средства неопходна за потребе Главног истражитеља, његовог заменика, као и Центра за истраживање.

## **V. РАЗЛОЗИ ЗБОГ КОЈИХ СЕ ПРЕДЛАЖЕ ДОНОШЕЊЕ ЗАКОНА ПО ХИТНОМ ПОСТУПКУ**

Имајући у виду да је реч о изменама и допунама Закона о ваздушном саобраћају који има велики значај за Републику Србију и који је важан за даљи економски, привредни и укупни друштвени напредак, доношење закона о изменама и допунама тог закона има стратешки циљ у смислу испуњавања једног од услова за стицање статуса кандидата за чланство у Европској унији и планирано је Акционим планом Владе за испуњавање препорука из Извештаја Европске комисије о напретку за 2010. годину, те се сагласно члану 167. Пословника Народне скупштине („Службени гласник РС”, бр. 52/10 и 13/11) предлаже доношење овог закона по хитном поступку.

### **АНАЛИЗА ЕФЕКТА ЗАКОНА**

Овим законом омогућава се даље усклађивање са правним тековинама Европске уније, као и испуњавање препорука из Годишњег извештаја Европске комисије за 2010. годину, ради убрзања стицања статуса кандидата.

#### ***Одређени проблеми које Закон треба да реши***

Доношењем овог закона отклониће се суштинске разлике које постоје у домаћем законодавству у погледу истраживања удеса и озбиљних незгода у односу на европско законодавство, обезбедити правне претпоставке за вршење инспекцијског надзора од стране Директората цивилног ваздухопловства Републике Србије и попунити одређене уочене правне празнине.

#### ***Циљеви који се доношењем Закона постижу***

Основни циљеви који се постижу доношењем Закона тичу се успостављања независне истраге удеса и озбиљних незгода и испуњењем европских стандарда у овој области, као и даље усклађивање домаћих прописа са тековинама Европске уније, што нас чини корак ближе њеном чланству.

Поверавањем инспекцијског надзора Директорату цивилног ваздухопловства Републике Србије (тачније наставком вршења инспекцијског надзора од стране ове јавне агенције) ствара се гаранција и даљег ефикасног вршења инспекције од стране високо стручног кадра инспектора ваздушног саобраћаја,.

#### ***Друге могућности за решавање проблема***

Не постоје друге могућности за решавање наведених питања и за системско уређивање ове области, изузев доношења овог закона.

#### ***На кога ће и како ће утицати решења у Закону***

Овај закон ће имати позитивног утицаја на ваздухопловну привреду, пружаоце и кориснике услуга, ваздухопловно особље, као и на органе државне управе.

Практично, овај закон ће омогућити даље подизање нивоа безбедности и обезбеђивања у ваздухопловству.

Независно спровођење истраживања удеса и озбиљних незгода од стране Главног истражитеља и Комисије коју он буде формирао учврстиће поверење у субјекте, органе и организације који имају надлежности у ваздухопловству и отклонити евентуалне сумње у резултате истраживања, а све у циљу даљег унапређења ваздухопловства и достизања европских стандарда.

Измене закона које се односе на прописивање права на жалбу против решења ваздухопловних инспектора имају позитиван значај за заштиту права лица на која се ова решења односе, јер ће им се омогућити да надлежан орган размотри у другом степену њихову жалбу, пре него што странка евентуално покрене управни спор.

***Који су трошкови које ће примена акта изазвати грађанима и привреди***

Примена овог акта неће изазвати нове трошкове грађанима нити привреди.

***Да ли акт стимулише појаву нових привредних субјеката на тржишту и тржишну конкуренцију***

Да, с обзиром да је реч о измени и допуни закона који је створио претпоставке за либерализацију тржишта ваздухопловних услуга и дефинисао услове које морају да испуњавају ваздухопловни субјекти који се баве делатностима у ваздухопловству. Зато и овај закон треба посматрати као једно од средстава којима се остварује стратешки циљ Републике Србије, а то је чланство у Европској унији.

***Да ли су све заинтересоване стране имале прилику да изнесу своје ставове***

У припреми Закона страни консултанти, кроз *Twinning* пројекат, као и консултанти Европске комисије, имали су прилику да изнесу своје ставове који су у највећој мери уграђени у текст.