



IZVJEŠTAJ O SPROVEDENOJ JAVNOJ RASPRAVI O "NACRTU ZAKONA VAZDUŠNOM SAOBRAĆAJU"

I. VRIJEME TRAJANJA JAVNE RASPRAVE:

Javna rasprava je održana u periodu od 28. oktobra do 17. novembra 2025. godine.

II. NAČIN SPROVOĐENJA JAVNE RASPRAVE:

Ministarstvo saobraćaja uputilo je javni poziv građanima, stručnoj javnosti i svim drugim zainteresovanim licima da se uključe u javnu raspravu i daju svoj doprinos u razmatranju "Nacrta Zakona o vazdušnom saobraćaju", dostavljanjem primjedbi, predloga i sugestija u elektronskom obliku na e-mail: belma.hasanovic@msa.gov.me; milica.micinovic@msa.gov.me; jasmin.krnic@msa.gov.me; i danilo.lakic@msa.gov.me;

U okviru postupka javne rasprave organizovan je okrugli sto, i to dana, 12.11.2025. godine u prostorijama Privredne komore Crne Gore u Podgorici.

III. OVLAŠĆENI PREDSTAVNICI MINISTARSTVA KOJI SU UČESTVOVALI U JAVNOJ RASPRAVI:

- 1) mr Marijana Stanić, državna sekretarka;
- 2) Jasmin Krnic, načelnik Direkcije za infrastrukturu civilno-vazdušnog saobraćaja;
- 3) Milica Mićunović, načelnica u Direkciji za vazduhoplovstvo;
- 4) Danilo Lakić, saradnik u Direkciji za vazduhoplovstvo;
- 5) Belma Hasanović, samostalna savjetnica I u Direkciji za vazduhoplovstvo

IV. PODACI O BROJU I STRUKTURI UČESNIKA U JAVNOJ RASPRAVI:

Okruglom stolu o „Nacrtu zakona o vazdušnom saobraćaju“ je 13 učesnika (predstavници Ministarstva saobraćaja, Agencije za civilno vazduhoplovstvo, Ministarstvo odbrane, Aerodromi Crne Gore, Kontrola letenja Srbije i Crne Gore SMATSA doo, NVO Međunarodna hidroavio regata montadria, NVO Atsepmont, Udruženja Kontrolora letenja Crne Gore, Menzies Aviation, ToMontenegro d.o.o., Privredna komora Crne Gore, R-Avia/Poland, Udruženje mladih sa hendikepom Crne Gore).

V. OKRUGLI STO

Tokom okruglog stola održanog 12. novembra 2025. godine, istaknuto je da osobe sa invaliditetom nijesu posebno obuhvaćene Zakonom o vazdušnom saobraćaju. Napomenuto je da se njihova prava u ovoj oblasti uređuju kroz druge propise, uključujući Zakon o obligacionim odnosima i osnove svojinsko-pravnih odnosa u vazdušnom saobraćaju. Takođe, dogovoreno



je da predstavnici Udruženja mladih sa hendikepom budu uključeni u radnu grupu prilikom budućih izmjena relevantnog zakonodavstva.

Učesnici okruglog stola su, pored navedenog, razmatrali i pitanja koja su zvanično dostavljena tokom trajanja javne rasprave, a koja su u narednom delu izvještaja detaljno analizirana.

VI. PRIMJEDBE, PRIJEDLOZI I SUGESTIJE

U toku trajanja javne rasprave primjedbe, predloge i sugestije dostavio je NVO Atsepmont, NVO Međunarodna hidroavio regata Montadria, Udruženja kontrolora letenja, Kontrola letenja Srbije i Crne Gore Smatsa d.o.o. Beograd (Smatsa), Menzies aviation, Advokatske kancelarije Čejović Vesne i Sonje i Društva sa ograničenom odgovornošću za transport putnika i robe u vazdušnom saobraćaju "ToMontenegro" .

Dostavljene primjedbe, predlozi i sugestije, sa navedenim razlozima njihovog prihvatanja, odnosno neprihvatanja:

1. NVO ATSEPMONT

Primjedba/predlog/sugestija 1:

Član 74, stav 5 treba da glasi "Lica iz stava 1 tačka 4 ovog člana čine vazduhoplovno osoblje koje obavlja poslove projektovanja, instaliranja, praćenja rada i tehničke kontrole ispravnosti tehničkih sistema i uređaja kontrole letenja, podešavanja, nadzora, preventivnog i korektivnog održavanja tih sistema i uređaja koje koristi pružalac usluga u vazdušnoj plovidbi, kao i poslove stručne obuke i osposobljavanja kandidata za obavljanje navedenih poslova.

Obrazloženje/primjedbe/ predloga/sugestije 1;

Predloženom izmjenom vrši se preciziranje odredbe kojom se definiše vazduhoplovno osoblje čiji poslovi utiču na sigurnost vazdušnog saobraćaja.

1. Iz teksta se izostavlja riječ „posredno“, budući da je u postojećoj definiciji obuhvaćeno osoblje koje neposredno utiče na sigurnost vazdušnog saobraćaja. Neposredni uticaj ovog osoblja ne dovodi se u pitanje iz više razloga.

Prvi razlog je da svi inženjeri i tehničari koji se podrazumijevaju pod ovom definicijom u Cmoj Gori imaju obavezu održavanja sistema za instrumentalno slijetanje, što predstavlja direktan kontakt s pilotom i odlučivanje o pravcu kretanja vazduhoplova u jednom od najosjetljivijih dijelova leta-slijetanju.

Drugi razlog je da je to osoblje već prepoznato u Zakonu o vazdušnom saobraćaju Republike Srbije, koji je usklađen sa propisima Evropske unije.

Treći razlog je da nije logično da lica koja u okviru iste organizacije obavljaju identične poslove u Srbiji i Crnoj Gori budu različito normativno određena.

Brisanjem riječi „posredno“ ostvaruje se usklađivanje sa postojećim zakonskim definicijama i praksom.

Izvršene su jezičko-stilske i terminološke korekcije (npr. „postavljanje“ zamijenjeno terminom „instaliranje“, dodati izrazi „nadzor“ i „osposobljavanje“). radi preciznijeg opisivanja djelokruga poslova ovog osoblja i terminološkog usklađivanja sa važećim tehničkim propisima i praksom u oblasti vazduhoplovne tehnike.



Redakcijski je pojednostavljena struktura rečenice radi bolje preglednost i jasnijeg nabiranja poslova koje ova lica obavljaju, bez mijenjanja suštine odredbe.

Predložena izmena ne mijenja pravnu prirodu niti obim nadležnosti navedenog osoblja, već precizira formulaciju radi veće jasnoće, usklađenosti i konzistentnosti sa ostatkom zakonskog teksta pratećim propisima.

Predlog se djelimično prihvata, predloženi član je izbrisan i biće detaljnije razrađen podzakonskim aktom. Druge korekcije su odbijene da se ne bi tumačilo da ovo osoblje vrši nadzor kao Agencija za civilno vazduhoplovstvo, a obuhvaćeno je i praćenjem rada uređaja.

2. NVO MEĐUNARODNA HIDROAVIO REGATA MONTADRIA

Primjedba/predlog/sugestija 1:

U članu 3 dodati novi stav: „Drugi sektorski propisi primjenjuju se na operacije vazduhoplova samo u mjeri u kojoj ne onemogućavaju obavljanje vazdušnog saobraćaja u skladu sa ovim zakonom.

Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 1:

Kod hidroaviona postoji međunarodno priznat dvostruki status vazduhoplova i plovila i zbog toga je neophodno jasno razgraničiti primjenu vazduhoplovnog i pomorskog zakonodavstva. Dvostruki status funkcioniše na sljedeći način: U fazama leta, prilaza, poletanja i sletanja

- hidroavion ima status vazduhoplova,
- primjenjuje se Zakon o vazdušnom saobraćaju,
- nadležna je Agencija za civilno vazduhoplovstvo.

2. U fazi kretanja vodi nakon potpunog gubitka aerodinamičkog uzgona (manevrisanje, pristajanje, kretanje ka pontonu/ rampi)

- hidroavion ima status plovnog objekta,
- primjenjuje se Zakon o sigurnosti plovidbe

Bez ove odredbe nastaje kolizija propisa, jer isti manevar može biti različito regulisan od dva sektora, što dovodi do:

- preklapanja nadležnosti i različitih tumačenja,
- duplih procedura i zahtjeva,
- pravne nesigurnosti za operatere,
- situacija u kojima pojedini sektorski propisi mogu faktički onemogućiti vazdušne operacije na vodi. Ova odredba uvodi harmonizaciju i usklađenost propisa uz potpuno poštovanje oba sektora.

Predlog se ne prihvata. Zakon tretira jednako sve vazduhoplove u dijelu koji se odnosi na operacije vazduhoplova i to je jasno navedeno kroz članove Zakona.

Primjedba/predlog/sugestija 2:

U članu 9 dodati novu tačku: „Hidroavion je vazduhoplov namijenjen operacijama na vodi, koji se smatra vazduhoplovom do trenutka potpunog gubitka aerodinamičkog uzgona, a nakon toga plovnim objektom tokom manevrisanja po vodenoj površini.

Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 2:

Nacrt Zakona detaljno navodi mnoge kategorije vazduhoplova, ali izostavlja hidroavion - jedini vazduhoplov sa dvostrukim statusom. To stvara pravnu prazninu i koliziju pri primjeni članova 22 i 25 koji se odnose na operacije na površinama izvan aerodroma, uključujući i vodene



površine. Ova definicija omogućava jasno razgraničenje nadležnosti između vazduhoplovnog i pomorskog sektora, čime se izbjegavaju administrativni pravni konflikti.

Predlog se ne prihvata. Hidroavion ne izvodi operacije na vodi u smislu pomorskog saobraćaja, već operacije u vazduhu. Manevri poletanja i sletanja izvode se sa i na vodene površine, a sve ostalo je domen operacija u vazduhu. Dodatno, postojeća definicija aerodroma već obuhvata i takve površine, tačnije članom 9 tačka 1) je propisano da je aerodrom određena površina na kopnu ili na vodi, te iz tog razloga nije potrebna posebna definicija hidroaviona.

Primjedba/predlog/sugestija 3:

Dodati novu tačku: „Ultralaki vazduhoplov (UL) je vazduhoplov sa maksimalnom poletnom masom do 600 kg odnosno do 650 kg za amfibijske vazduhoplove i vazduhoplove opremljene balističkim sistemom za spašavanje (BRS), ili prema tehničkim standardima države registra; ne spada u EASA sertifikacione kategorije."

Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 3:

Ultralaka avijacija nije definisana u Nacrtu Zakona, što stvara pravnu prazninu. UL kategorija je u EU izuzeta iz EASA sistema i mora biti regulisana nacionalnim propisima. Bez ovog definisanja može doći do pogrešnog svrstavanja UL letjelica u kompleksnije režime, što bi stvorilo nepotrebne barijere za sportsku, rekreativnu i trenažnu avijaciju.

Predlog se ne prihvata. Ovaj podatak o težini je prepisan iz Zakona o vazdušnom saobraćaju Hrvatske, i nije potpun jer se mora voditi računa o brzini sloma napadnog ugla i da nije veća od 45 čvorova kalibrisane brzine. ICAO je dao pravo da se svaka država za sebe odredi.

Primjedba/predlog/sugestija 4:

Član 9 stav 44 (nekomercijalne operacije -NCO) I s tim u vezi Predlog za dopunu novog člana u Nacrtu zakona: „Nekomercijalne vazdušne operacije (NCO)" Član XX

(1) Nekomercijalne vazdušne operacije (NCO) su vazdušne operacije u kojima se vazduhoplov koristi bez ostvarivanja profita i bez prevoza putnika, tereta ili pošte uz naknadu, u skladu sa EU Air OPS dijelom NCO.

(2) Nekomercijalne vazdušne operacije obuhvataju naročito:

1. letove sa podjelom stvarnih troškova (light-sharing) između pilota i putnika, bez profita, uključujući troškove goriva, ulja, aerodromskih taksi i neposrednih operativnih troškova;
2. letove obuke, trenaže i usavršavanja koji nijesu predmet komercijalne djelatnosti (solo letovi, navigacione vježbe, informativni i kontrolni letovi);
3. letove u svrhu testiranja, pregleda, održavanja i pozicioniranja vazduhoplova, kada se ne ostvaruje prihod (ferry flights, maintenance check flights);
4. rekreativne, sportske i aeroklupske letove generalne avijacije, ultralakih (UL/ULM) vazduhoplova i hidroaviona;
5. demonstracione letove bez naplate prevoza putnika ili tereta;
6. letove instruktora-volontera i aeroklupskih instruktora bez komercijalne naknade;
7. sve druge letove koji po svojoj prirodi ne ispunjavaju uslove komercijalnosti prema EU Air OPS, uključujući letove bez sticanja prihoda ili profita.

(3) Letovi iz stava 2 ovog člana izvode se u skladu sa EU Air OPS dijelom NCO (Reg, (EU) 965/2012), standardima bezbjednosti i operativnim procedurama operatora ili pilota-in-command (PIC).



(4) Nekomercijalne operacije ne zahtijevaju AOC (Air Operator Certificate) niti režim komercijalne djelatnosti, osim ako se iz okolnosti konkretne operacije dokaže da se ostvaruje prihod, profit ili prevoz uz naknadu, što mijenja njen status u komercijalnu operaciju.

Obrazloženje Primjedba/predlog/sugestija 4:

Precizno definisanje NCO operacija sprečava pogrešno tumačenje komercijalnosti i neopravdano svrstavanje sportskog, rekreativnog, školskog i klupskog letenja u režim komercijalnog prevoza (CAT), što bi dovelo do nerazmjernog administrativnog opterećenja (AOC, licence, dodatne takse) koje u EU nije primjenjivo.

Ovakva dopuna direktno je usklađena sa sljedećim propisima i praksom EU:

EU Air OPS _ NCO.GEN.103 i NCO.GEN.104

- jasno razlikuju operacije sa naplatom od operacija bez profita;
- flight-sharing je izričito dozvoljen pod uslovom "cost-sharing, no profit"

SERA- osnovni principi nekomercijalnosti

- PIC mora biti slobodan u odlučivanju i ne smije biti pod pritiskom komercijalnih očekivanja;
- operacije bez naplate prevoza nijesu komercijalne

EASA AMC/GM - Flight-sharing i obuka

- AMCI NCO.GEN.103(a): flight-sharing allowed
- NCO.GEN.103(b): instructional flights in NCO are non-commercial unless profit is made
- GMI NCO.GEN.103: primjerima obuhvata maršutne vježbe, aeroklupske letove, aeroklupske-obuke i trenaže

Ova dopuna: Sprečava zloupotrebu pojma „komercijalna djelatnost“, štiti sportske, aeroklupske i rekreativne operacije, omogućava nesmetan razvoj GA, UL i hidroletova, uklanja rizik da se NCO operateri pogrešno svrstaju u CAT/AOC režim, potpuno je usklađena sa EU pravilima i praksom država članica.

Predlog se ne prihvata. Pravilnik o tehničkim zahtjevima i procedurama za obavljanje vazдушnih operacija, kojim je preuzeta Reg. (EU) 965/2012, je propisano sve što je navedeno ovim predlogom.

Primjedba/predlog/sugestija 5:

Član 25 (Operativno mjesto) - preciziranje definicije i uklanjanj odobravanja lokacija kroz OM, predložena izmjena: „Stav 1 dopuniti: „, Operativno mjesto... koje je, prema procjeni operatora/PIC-a, adekvatno i bezbjedno (OM/SOP/RA).“

- Stav 2 ostaje kao upućivanje da se metodologija procjene opisuje u OM,
- Stav 3-4 preformulisati: ACV CG odobrava metodologiju procjene u OM (EU AMCIGM), ali ne odobrava pojedinačne lokacije; posebna odobrenja samo kada je to izričito propisano.

Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 5:

EU Air OPS (Reg (EU) 965/2012) ne predviđa generalnu certifikaciju ili odobrenje svakog pojedinačnog operativnog mjesta od strane nadležnog organa. Odgovornost za procjenu adckvatnosti operating site-a eksplicitno je dodijeljena operatoru i/ili PIC-u u čl. CAT.OP.MPA.105, NCO.OP.100 i SPO.OP.100, dok se uloga nadležne vlasti svodi na odobravanje i nadzor metodologije (OM/SOP/RA), u skladu sa EASA AMCIGM smjernicama. Time se potvrđuje da je EU model nadzora sistemski, a ne lokacioni.

Posebna odobrenja lokacija predviđena su samo za visokorizične operacije (HR-SPO) i PIS helikopterske platforme, što se ne odnosi na uobičajene hidro-operacije. Uvođenje obaveze da ACV CG odobrava pojedinačne lokacije ili da operator iste najavljuje predstavlja



odstupanje od EU Air OPS prakse i dovelo bi do praktične neizvodljivosti hidro-operacija, s obzirom na prirodu vodenih površina čiji se uslovi mijenjaju u realnom vremenu.

Zato je nužno da ACV CG odobrava isključivo metodologiju procjene kroz OM (EU AMCIGM), dok operater/PIC održuje konkretno operativno mjesto na osnovu trenutnih uslova, u skladu sa međunarodnim standardima i kao što je propisano EU Air OPS regulativom.

Predlog se ne prihvata. Predlogom se stvara mogućnost za nekontrolisano izvođenje operacija vanaerodromskog slijetanja i polijetanja.

Primjedba/predlog/sugestija 6:

AIP/NOTAM pristup - objava operativnih PODRUČJA umjesto pojedinačnih lokacija

Predložena izmjena: U članu 22 dodati novi stav: „Trajna ili sezonska operativna područja za vanaerodromske operacije (posebno na vodi) objavljuju se putem AIP/NOTAM; PIC/operater u realnom vremenu određuje tačku slijetanja unutar područja prema OM/SOP/RA.”

Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 6:

Nacrt već prepoznaje standard „objavljivanja na način uobičajen u vazdušnom saobraćaju” (AIP/NOTAM). Za hidroavione, geografska područja su operativni standard; pojedinačne „adrese” za svako slijetanje nijesu realne.

Predlog se ne prihvata. Procedura podnošenja zahtjeva biće utvrđena odgovarajućim podzakonskim aktom.

Primjedba/predlog/sugestija 7;

Član 22 (Vanaerodromsko slijetanje i polijetanje) - brisanje stava 6 i revidiranje stava 7

Predložena izmjena: član 22 stav 6 brisati, ili ga zamijeniti sljedećim tekstom: „Najava područja planiranih vanaerodromskih operacija smatra se izvršenom navođenjem u FPL-u (polje 18-RMK/VASP) i/ili kroz AIP/NOTAM sistem. Ne zahtijeva se pojedinačno administrativno odobrenje lokacija“.

Član 22 stav 7 revidirati tako da ACV CG propisuje samo metodološke zahtjeve, a ne pojedinačne najave ili rokove, i to u skladu sa EU Air OPS (procedura procjene adekvatnosti site-a kroz OM/SOP/RA), a ne kroz lokacijska odobrenja.

Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 7

1. Operativna neizvodljivost stav 6 za hidroavijaciju. Stav 6, koji obavezuje operatora da pisanim putem unaprijed najavi ACV CG pojedinačne lokacije, potpuno je neprimjenjiv u praksi hidroavionskih operacija zbog sljedećih razloga:

- hidroavioni redovno izvode više uzastopnih dodira sa vodom ("splash and go").
- tačna tačka slijetanja određuje se u realnom vremenu prema vjetru, talasima, kurentu, prisustvu plovila ili prepreka,
- lokacije nijesu fiksne tačke, već šire vodene površine sa prirodnim varijacijama,
- sve potrebne informacije su već unijete u FPL-u, posebno u polju 18 (RMK/VASP),
- operativna područja se ionako definišu i objavljuju preko AIP/NOTAM sistema, što je međunarodni standard

Uvođenje obaveze pojedinačne administrativne najave ACV CG znači:

- stvaranje administrativne barijere,
- neizvodljivost svakodnevnih operacija,
- potencijalno kažnjavanje za nešto što je operativno nemoguće ispuniti,
- direktno suprotstavljanje rutini i prirodi hidrooperacija.



Ovakva obaveza ne postoji ni u jednoj EU državi članici, niti u zakonodavstvu koje slijedi Air OPS.

2. Neusaglašenost sa članom 25 (Operativno mjesto)

Član 25 jasno propisuje da:

- operativno mjesto definišu operator i PIC kroz svoje operativne priručnike (OM),
- metodologija procjene adekvatnosti mjesta je dio SOP/RA strukture.

To znači da je tačka slijetanja definisana procedurom, a ne administrativnim odobrenjem lokacije. Uvođenje obaveze pojedinačne najave lokacija potpuno poništava suštinu člana 25, koji:

- zasniva operativnu fleksibilnost na ocjeni PIC-a,
- a ne na pre-odobrenju ACV CG.

3. Neusklađenost sa EU Air OPS / EU 965/2012 EU Air OPS eksplicitno definiše da je odgovornost za izbor adekvatnog operativnog mjesta na operatoru/PIC-u:

- CAT.OP.MPA.105 "The operator shall only use aerodromes and operating sites that are adequate ..."
- NCO.OP.100 "The pilot-in-command shall only use... sites that are adequate. .."
- SPO.OP.100 "The operator shall ensure... that operating sites used are adequate."

Nigdje u EU Air OPS-u ne postoji:

- obaveza najave lokacija nadležnom organu,
- obaveza obezbjeđivanja pojedinačnog odobrenja lokacije,
- obaveza vođenja administrativnog procesa prije slijetanja van aerodroma.

EU Air OPS je potpuno jasan:

1. CAA (ACV CG) nadzire metodologiju,
2. ne odobrava pojedinačne lokacije.

4. Neusklađenost sa SERA i osnovnim principima međunarodnih pravila SERA i ICAO standardi određuju da je PIC odgovoran za:

- sigurnost mjesta slijetanja,
- izbor odgovarajuće površine,
- vizuelnu procjenu uslova

Nijedna evropska država ne zahtijeva da se PIC-u oduzme ovo ovlaštenje time što bi morali administrativno najavljivati sve tačke van aerodroma

5. Pravna i međunarodna implikacija Države članice EU i države koje prate EASA sistem ne smiju uvoditi lokalne administrativne prepreke koje:

- nijesu predviđene EU Air OPS regulativom,
- otežavaju operacije GA i seaplane operatora,
- narušavaju proporcionalnost i suprotne u načelu "least restrictive means".

Uvođenje st. 6 u predloženom obliku bi dovelo do:

- diskriminacije GA i hidroaviona,
- blokade razvoja seaplane turizma i trening-centara,
- suprotnosti sa evropskom praksom i konkurentskim tržištima (Italija, Grčka, Finska, Norveška, Francuska).



Predlog se ne prihvata. Plan leta je operativni dokument kontrole letjenja, VASiP mora da bude uređen na taj način da Agencija ima podatak o svakom VASiP-u. Pilot je odgovoran za VASiP, a način na koji se određuje i bliže definiše mjesto za VASiP utvrđuje i propisuje Agencija.

Primjedba/predlog/sugestija 8:

Kaznene odredbe - uklanjanje sankcija vezanih za član 22(6) i 22(7) i korekcija referenci na Član 25(4), predložena izmjena: U članu 220 brisati odredbu koja sankcioniše „neprijavljivanje lokacija ACV CG“ (referenca na čl. 22 st. 6), jer se stav 6 briše ili zamjenjuje EU-usklađenim rješenjem.

Revidirati odredbu koja se odnosi na čl. 25 st. 4 tako da se sankcioniše nepoštovanje OM/SOP/RA metodologije i AIP/NOTAM/pomorskih publikacija, umjesto „nepostojanja pojedinačnog odobrenja lokacije“ koje EU Air OPS ne predviđa

Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 8:

Sankcije su trenutno vezane za obaveze iz čl. 22(6) i 25(4) koje nijesu usklađene sa EU Air OPS operativno su neizvodljive (posebno za hidroavijaciju). Nakon korekcija čl. 22 i 25, kaznene odredbe se moraju usmjeriti na stvarnu bezbjednost i proceduralnu usklađenost (OM/SOP/RA + AIP/NOTAM + pomorske nadležnosti), a ne na administrativne prijave i lokacijska odobrenja koja ne postoje u EL praksi.

Predlog se ne prihvata. Sve operacije vazduhoplova moraju biti u skladu sa važećim pravilima, a kršenje propisanih odredbi podliježe sankcijama predviđenim zakonom.

Primjedba/predlog/sugestija 9:

Član 22 - Kraći rokovi za odlučivanje, predložena izmjena: Propisati rok za rješavanje zahtjeva za VASP operacije: „Nadležni organ dužan je odlučiti o zahtjevu za van-aerodromske operacije u roku od 48-72 sata, u letачkoj sezoni i hitnim situacijama“.

Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 9:

Sportske, GA i hidrooperacije zavise od brzih meteoroloških promjena i kratkih sezonskih prozora. Dugi rokovi obesmišljavaju ove aktivnosti.

Predlog se ne prihvata. Postupak odobrenja spada u nadležnost Agencije i sprovodi se kroz odgovarajući upravni postupak.

Primjedba/predlog/sugestija 10:

Član 25 (Operativno mjesto) - vođene površine predložena izmjena: dodati: „Za operativna mjesta na vodi, lokaciju određuje pilot-in-command (PIC) ili operator na osnovu procjene rizika i operativnog priručnika, bez obaveze pribavljanja posebnog odobrenja, osim kada je lokacija eksplicitno zabranjena AIP/NOTAM objavom“.

Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 10:

Hidrooperacije zahtijevaju fleksibilnost izbora mjesta (talasi, vjetar, gustina plovila). Administrativne najave čine operacije neizvodljivim.

Predlog se ne prihvata. Predloženi član se briše iz nove verzije zakona, biće definisan podzakonskim aktom.

Primjedba/predlog/sugestija 11:



Razgraničenje nadležnosti - ACV CG vs. pomorski organi (UPSUL/kapetanije)

Predložena izmjena: U čl. 22 i 25 potrebno je eksplicitno navesti da se: "vodne površine, u dijelu koji se odnosi na primjenu Zakona o sigurnosti plovidbe i nadležnostima UPSUL/kapetanija, dok se operativna područja za hidro-operacije definišu i objavljuju kroz AIP/NOTAM sistem. Uloga ACV CG je nadzor vazduhoplovnog sistema (OM/SOP/RA, audit i provjera metodologije), a ne izdavanje ili odobravanje pojedinačnih lokacija za slijetanje na vodi".

Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 11:

Nacrt trenutno preklapa nadležnosti i stvara duplo odobravanje (lokacijsko + pomorsko). EU model jasno razdvaja: operater/PIC procjenjuje adekvatnost site-a: ACV CG nadzire metodologiju: pomorske vlasti regulišu upotrebu vodenih površina: AIP/NOT AM publikuje područja.

Predlog se ne prihvata. Mjere sigurnosti za slijetanje i polijetanje hidroaviona spadaju u regulaciju pomorskog (vodnog) saobraćaja i objekata na vodi i obali, što je u prethodnom periodu dovodilo do značajnih problema u praksi. Zbog toga je neophodno da se sigurnosni zahtjevi za hidroavione dalje razmatraju u okviru nadležnih propisa koji uređuju vodni saobraćaj, kako bi se osigurala dosljednost i praktična primjenjivost mjera.

Primjedba/predlog/sugestija 12:

Članovi 17-18,26,28-29 - strane letjelice Predložena izmjena: Uvesti posebne olakšice za dolazak stranih GA/UL/hidro letjelica (NCO i DTO operacije), te jasno razdvojiti komercijalne usluge prevoza (AOC) od rekreativnih, školskih i sportskih operacija.

Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 12:

Razvoj turizma, GA i DTO zavisi od lakog ulaska i kratkih boravaka stranih pilota. Jasno razdvajanje CAT/AOC od NCO/DTO uklanja administrativne barijere

Predlog se ne prihvata. Prilikom izrade zakonskih rješenja u oblasti vazduhoplovstva treba uvažiti specifične faktore koji se odnose na sigurnost letenja, analizu rizika i opasnosti vezanih za različite tipove vazduhoplova. Posebno je važno uzeti u obzir orografiju i meteorološke prilike karakteristične za Crnu Goru, koje značajno utiču na bezbjednost operacija. Ozbiljne analize sprovedene u Crnoj Gori potvrđuju da upravo sportsko-rekreativna avijacija nosi najveći rizik u odnosu na druge vrste letaćkih operacija, zbog kombinacije slabijih performansi letjelica, manjeg stepena institucionalne kontrole i zahtjevnih prirodnih uslova. Ovi nalazi se mogu naknadno dostaviti kao dokazni materijal.

Primjedba/predlog/sugestija 13:

Čl. 12, 166, 168, 174-Sastav odbora, predložena izmjena: U svaki odbor dodati predstavnika sportske avijacije/generalne avijacije (aeroklub ili NVO) i hidroavijacije.

Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 13:

GA i hidroavijacija su direktno pogođene operativnim pravilima, ali nemaju predstavnike u odborima. Njihovo uključivanje povećava kvalitet primjene propisa, sigurnosnih procedura i pojačava aktivnost i tako izumrle urušene sportske i rekreativne avijacije kao najosjetljivije vazduhoplovne kategorije a koja je osnov formiranja pilotskog kadra čitave avijacije uopšte.

Predlog se ne prihvata, jer bi njegova primjena podrazumijevala uključivanje svih kategorija i vrsta vazduhoplova (npr. baloni, jedrilice, paraglajderi, žirokopteri i dr.), na koje takođe utiče



navedena regulativa. S obzirom na to, fokus odbora ostaje na učesnicima operacija od javnog interesa, kako bi broj članova ostao upravljiv i funkcionalan.

3. UDRUŽENJA KONTROLORA LETENJA CRNE GORE

Primjedba/predlog/sugestija

Član 91 – izmjene i dopune

(8) radno vrijeme, vrijeme leta, dnevne, nedjeljne i godišnje odmore, trajanje prevoza i obaveze dežurstva, broj polijetanja i slijetanja, kao i zdravstvene mjere i mjere zaštite na radu u vezi sa obavljanjem dužnosti posade vazduhoplova propisuje Agencija.

(9) Radno vrijeme kontrolora letenja ne može biti duže od 40 sati nedjeljno, a u toku 30 uzastopnih kalendarskih dana ne može iznositi više od 160 sati.

(10) Kontrolor letenja ima pravo na 15 kalendarskih dana posebnog plaćenog odsustva (rekreativni odmor) radi održavanja psihofizičke kondicije u toku kalendarske godine.

(11) Radno vrijeme, trajanje rada na operativnom radnom mjestu i odmore kontrolora letenja propisuje Agencija.

Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije

Zbog specifične prirode posla, brojnih faktora stresa i potrebe za očuvanjem psihofizičke sposobnosti, u mnogim državama propisuju se posebni uslovi rada, ograničenja radnih sati i dodatne mjere odmora za kontrolore letenja. Predložene izmjene člana 91 imaju za cilj usklađivanje sa međunarodnim standardima i obezbjeđivanje bezbjednog i održivog sistema kontrole letenja.

Predlog se ne prihvata. Stav 8 predložene izmjene nema značajnijeg uticaja na praksu, budući da su podzakonski akti koji uređuju ovu oblast već različiti i funkcionalno pokrivaju predmetna pitanja. Novi stav 9 je u skladu sa Zakonom o radu, koji je matični akt za ovo pitanje, i usklađen je sa Direktivom Evropske unije 2023/88; u suprotnom, eventualno skraćivanje nedeljnih radnih sati moglo bi dovesti do nepovoljnog položaja kontrolora letenja. Stav 10, kako je predložen, ne donosi dodatnu vrijednost, jer se regulativa u ovoj oblasti već uređuje podzakonskim aktom. Konkretno, odgovarajuća formulacija bila bi: „Kontrolori letenja imaju pravo na rekreativni odmor u skladu sa propisom Agencije iz stav (x) ovog člana“.

4. KONTROLA LETENJA SRBIJE I CRNE GORE SMATSA DOO BEOGRAD (SMATSA)

Primjedba/predlog/sugestija 1:

Član 2. stav 2. trebalo bi da glasi: „Civilni vazdušni saobraćaj je sav vazdušni saobraćaj, osim vojnog, policijskog i carinskog vazdušnog saobraćaja.

Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 1:

Izmena je predložena radi usklađivanja sa odredbama Čikaške konvencije, čiji član 3. glasi: „Aircraft used in military, customs and police services shall be deemed to be state aircraft.“. Osim toga, nacrt Zakona u članu 40. koristi termin: „državni vazduhoplovi“, a iz samog teksta tog člana proizlazi da postoje i državni vazduhoplovi koji nisu vojni vazduhoplovi. Zbog toga je



predloženo dodatno preciziranje teksta člana 2. stava 2. nacrtu Zakona o vazдушnom saobraćaju.

Predlog se odbija. Iako je izmjena predložena radi usklađivanja sa odredbama Čikaške konvencije, praktična primjena ove izmene nije neophodna jer su Ministarstvo unutrašnjih poslova i Uprava carina već upisani u Registar civilnih vazduhoplova, čime je njihova identifikacija i regulacija u skladu sa zakonom već ostvarena. Takođe, postojeći termin „državni vazduhoplovi“ u članu 40. nacrtu Zakona jasno razlikuje vojne i druge državne vazduhoplove, pa dodatno preciziranje člana 2. stava 2. nije potrebno za pravnu sigurnost ni za praktičnu primjenu propisa. Ovom odlukom se osigurava kontinuitet u registraciji i nadzoru državnih vazduhoplova bez stvaranja administrativnih prepreka ili dupliciranja regulative.

Primjedba/predlog/sugestija 2:

Član 6. stav 1. trebalo bi da glasi: „Povreda suvereniteta vazdušnog prostora predstavlja ulazak vazduhoplova ili bespilotnog vazduhoplova u crnogorski vazdušni prostor, ili izlazak vazduhoplova ili bespilotnog vazduhoplova iz crnogorskog vazdušnog prostora, bez odgovarajućeg odobrenja iz člana 17. ovog zakona ili bez odobrenja nadležne jedinice pružaoca usuga u vazdušnom saobraćaju, ili suprotno uslovima navedenim u dozvoli ili odobrenju.“.

Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 2:

Ukoliko vazduhoplov ulazi u crnogorski vazdušni prostor u nekontrolisanom prostoru klase G gde se ne pružaju usluge kontrole letenja, u takvom slučaju ne postoji nadležna služba kontrole letenja. Preciznije je u tekstu budućeg Zakona o vazdušnom saobraćaju napisati: „nadležna jedinica pružaoca usluga u vazdušnom saobraćaju“.

Djelimično se prihvata. Umjesto predloženog nadležna jedinica pružaoca usluga u vazdušnom saobraćaju stavljeno je nadležna jedinica za usluge u vazdušnom saobraćaju.

Primjedba/predlog/sugestija 3:

Član 7. stav 1. trebalo bi da glasi: „Povreda vazdušnog prostora predstavlja ulazak vazduhoplova ili bespilotnog vazduhoplova bez odobrenja, suprotno instrukcijama nadležnog pružaoca usluga u vazdušnom saobraćaju, ili suprotno pravilima koja su propisana za taj vazdušni prostor ili za tu strukturu vazdušnog prostora.“.

Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 3:

Predloženo je brisanje reči: „kontrolisani“, pošto u konkretnom slučaju može biti reči i o nekontrolisanom vazdušnom prostoru koji nije struktura vazdušnog prostora (npr. klasa G). U skladu sa navedenim, imajući u vidu, da u nekontrolisanom vazdušnom prostoru vazduhoplovi ne podležu odobrenju, reč: „odobrenje“ zamenjena je rečju: „instrukcija“, a termin: „nadležna služba kontrole letenja“, zamenjena je rečima: „pružalac usluga u vazdušnom saobraćaju“.

Predlog se prihvata.

Primjedba/predlog/sugestija 4:

Član 9. stav 1. tačka 2) trebalo bi da glasi: „avion je vazduhoplov sa posadom, teži od vazduha, koji se pokreće motorom i uzgon u letu dobija pretežno zbog aerodinamičkih reakcija na površinama koje u određenim uslovima leta ostaju nepokretne;“.

Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 4:

U tekst nacrtu Zakona o vazdušnom saobraćaju dodate su reči: „sa posadom“. Bez tih reči, bilo koji bespilotni vazduhoplov, mogao bi da se smatra avionom.



Predlog se ne prihvata. Predlog nove definicije u članu 9. stavu 1. tački 2) nije u skladu sa EU Regulativom 965/2012 i 923/2012 .

Primjedba/predlog/sugestija 5:

Član 9. stav 1. tačku 4) trebalo bi obrisati u celosti.

Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 5:

U okviru tačke čije se brisanje predlaže zakonodavac je želeo da uvede novi pojam ATM/ANS usluge, na taj način što je napisano: „ATM/ANS obuhvata upravljanje vazdušnim saobraćajem i usluge u vazdušnoj plovidbi;”. Međutim, ATM/ANS predstavljaju samo deo usluga u vazdušnoj plovidbi, usled čega one ne mogu obuhvatati kompletne usluge u vazdušnoj plovidbi i uz njih još materiju upravljanja vazdušnim saobraćajem. Uprkos prethodno navedenom, u okviru celokupnog teksta nacrt Zakona o vazdušnom saobraćaju, koristi se pojam pružaoca usluga u vazdušnoj plovidbi, a isti izraz nije pravnom odredbom definisan na način kako je to učinjeno u još uvek važećem Zakonu o vazdušnom saobraćaju. Ako se usvoji predlog da se obriše član 9. stav 1. tačku 4) u celosti, biće potrebno da se u celokupnom tekstu nacrt Zakona umesto ATM/ANS usluga, koriste termini usluge u vazdušnoj plovidbi i pružalac usluga u vazdušnoj plovidbi.

Opisana situacija iziskuje da se posebno obrati pažnja na izmene Glave VIII. nacrt Zakona koja je naslovljena sa: „ATM/ANS USLUGE I FUNKCIJE”. Čitanjem teksta nacrt Zakona o vazdušnom saobraćaju, stiče se utisak da je sadržina Glave VIII važećeg Zakona o vazdušnom saobraćaju koja je naslovljena sa: „UPRAVLJANJE VAZDUŠNIM SAOBRAĆAJEM ”, preformulisana na nekonzistentan način i u prilično neprilagođenom obliku preneti u tekst nacrt Zakona, tačnije u Glavu VIII nacrt Zakona. Naime, kroz tekst celokupne Glave VIII nacrt Zakona brkaju se (mešaju se) pojmovi pružaoca ATM/ANS usluga i pojam pružaoca usluga u vazdušnoj plovidbi. Napominjemo da pojam pružaoca usluga u vazdušnoj plovidbi obuhvata mnogo širi opseg od ATM/ANS usluga, te predlažemo da se u okviru novog zakonskog teksta zadrži korišćenje tog pojma.

U Glavi VIII važećeg Zakona o vazdušnom saobraćaju definisane su sve usluge u vazdušnoj plovidbi, pa i ATM/ANS usluge, tako da bi bilo dobro da se te definicije zadrže na isti način kao do sada – tj. konzistentno. Takođe, važećim Zakonom o vazdušnom saobraćaju – članom 115. stavom 1. – prpisano je da: „Pružalac usluga u vazdušnoj plovidbi određuje Vlada”. Izostanak takvog zakonskog rešenja u nacrtu Zakona, ostavlja veliku pravnu prazninu i stvara pravnu nesigurnost. Takvu pravnu normu morao bi da sadrži i nacrt Zakona o vazdušnom saobraćaju.

PREDLOG – Glavu VIII. Nacrt Zakona na prilagođen način je potrebno preformulisati tako da sadrži većinu pravnih odredbi iz Glave VIII. važećeg Zakona o vazdušnom saobraćaju, naravno uz uvažavanje sadržine EU regulative br. 2017/373 i definicija iz EU regulative br. 2018/1139.

Ukoliko se prihvati predloženo, SMATSA je spremna da ponudi eksperstku pomoć. Kao primer, Navodimo članove postojećeg Zakona o vazdušnom saobraćaju, bez kojih bi opisana zakonodavna oblast ostala delimično pravno neuređena. Reč je pre svega o članovima 111. do 116. važećeg Zakona o vazdušnom saobraćaju.

Djelimično se prihvata. Naime, predlog za brisanje definicije se ne prihvata jer je navedena definicija usklađena sa Reg 2018/1139, dok se predlog koji se odnosi na određivanje pružaoca usluga prihvata.

Primjedba/predlog/sugestija 6:

Član 9. stav 1. tačka 14) trebalo bi da glasi: „državni vazduhoplovi su vazduhoplovi kojima se pod kontrolom i odgovornošću države obavljaju vojne, carinske ili policijske aktivnosti;”.

Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 6:

Slično kao u slučaju primjedbe/predloga/sugestije označene u ovom dokumentu brojem 1,



predlaže se usklađivanje sa relevantnim odredbama Čikaške konvencije, čiji član 3. glasi: „Aircraft used in military, customs and police services shall be deemed to be state aircraft.“. Predlaže se brisanje dela teksta (pravne odredbe) koji se odnosi na aktivnosti traganja i spasavanja, protivpožarne aktivnosti, aktivnosti nadzora granice, aktivnosti obalne straže i na druge slične aktivnosti i usluge, koje u javnom interesu preduzima tijelo s nadležnostima javnog organa ili koje se preduzimaju u njegovo ime. Većina navedenih aktivnosti, poput protivpožarne zaštite, su policijske aktivnosti, dok nadzor granice može biti kako policijski, tako i vojni posao. Usled toga je taksativno navođenje pojedinih policijskih i vojnih poslova suvišno i može da dovede u zabunu onoga ko će zakon primenjivati u praksi.

Predlog se odbija, jer je rješenje iz objavljenog nacrtu u skladu sa Uredbom (EU) 2018/1139.

Primjedba/predlog/sugestija 7:

Član 9. stav 1. tačka 61) trebalo bi da nakon izmene glasi: „plan leta je skup određenih informacija o namjeravanom letu ili dijelu leta vazduhoplova koje se podnose nadležnoj jedinici pružaoca usluga u vazdušnom saobraćaju;“.

Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 7:

Reči: „kontrola letenja“ su zamenjene rečima: „pružalac usluga u vazdušnom saobraćaju“, što je primerenije, pošto je reč o upotrebi termina višeg nivoa opštosti. Plan leta se može podneti, kako AFIS, tako i FIS službama, koje ne moraju biti deo kontrole letenja, kao što je ispravno navedeno u definiciji iz člana 9. stava 1. tačke 97) nacrtu Zakona o vazdušnom saobraćaju.

Predlog se delimično prihvata. Izmenjen je termin “kontrola letenja”, međutim umesto termina “pružalac usluga u vazdušnom saobraćaju” u Nacrt zakona je unet termin “jedinici za usluge u vazdušnom saobraćaju”.

Primjedba/predlog/sugestija 8:

Razmotriti dodavanje sledećih reči u tekst naslova (naziva) člana 18. koji bi mogao da glasi: „Odobranje letova stranih vazdušnih prevoznika sa aerodroma ili na aerodrome u Crnoj Gori“.

Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 8:

Čitanjem teksta člana 18. nacrtu Zakona postaje očigledno da se njegova sadržina odnosi na saobraćaj između Crne Gore i drugih država. Međutim, ni u jednom stavu tog člana, to nije eksplicitno navedeno. Trebalo bi barem u naslovu navesti da se radi isključivo o poletanjima i sletanjima iz Crne Gore, a moguće je i u samom tekstu tog člana nacrtu Zakona izvršiti preciziranje. Iz navedenog razloga u naslov predmetnog člana dodate su reči: „sa aerodroma ili na aerodrome u Crnoj Gori“.

Predlog se prihvata.

Primjedba/predlog/sugestija 9:

Član 21. stav 4. trebalo bi da glasi: „Agencija, na pisani zahtjev nadležnih organa državne uprave, dužna je da privremeno zabrani ili ograniči letenje u određenom dijelu vazdušnog prostora ili na određenom aerodromu, ako to zahtijevaju interesi odbrane ili nacionalne bezbjednosti, odnosno sigurnost leta određenog vazduhoplova ili grupe vazduhoplova, kao i u slučaju velikih prirodnih nepogoda i drugih vanrednih situacija.“.

Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 9:

Reči: „Pružalac usluga u vazdušnoj plovodbi“ su zamenjene rečju: „Agencija“. Nije logično da se pružalac usluga u vazdušnoj plovodbi ovlašćuje da sprovodi predmetnu odluku. Nije eksplicitno navedeno koji organi državne uprave imaju pravo da zahtevaju od pružaoca usluga donošenje takvog akta. Pružalac usluga u vazdušnoj plovodbi nije pravno lice koje može



donositi akte kojima se uskraćuje sloboda kretanja. Nacrt Zakona o vazdušnom saobraćaju predviđa da u sličnim slučajevima dozvole izdaće Agencija (ZVS članovi 71. i 72.).

Predlog se ne prihvata. Predlog u objavljenom nacrtu „na pisani zahtjev“ znači da nadležni organi državne uprave ili Agencija donose odluku o uvođenju zabrane ili ograničenja na osnovu koje zahtijevaju od pružaoca ATM/ANS usluga da se operativno sprovede u djelo.

Primjedba/predlog/sugestija 10:

Tekst člana 74. stava 1. tačke 4) potrebno je izmeniti, tako da nakon izmene glasi: „vazduhoplovno-tehničkog osoblja kontrole letenja;“.

Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 10:

Predložena izmena člana 74. stava 1. tačke 4) učinjena je radi definisanja kategorije osoblja na opštiji način, kao zbog toga što je osoblje koje te poslove obavlja potrebno kategorisati kao osoblje čiji rad neposredno utiče na sigurnost vazdušne plovidbe. Usled toga je neophodno izmeniti i sadržinu kasnijih stavova tog člana nacrtu Zakona, što je objašnjeno u narednim primjedbama/predlozima/sugestijama. Takođe, spisak poslova koje obavlja vazduhoplovno-tehničko osoblje kontrole letenja je usklađen sa opisom iz EU Regulative 2017/373, kao sledi u narednim primjedbama/predlozima/sugestijama.

Predlog se prihvata.

Primjedba/predlog/sugestija 11:

Tekst člana 74. stava 5. potrebno je izmeniti, tako da nakon izmene glasi: „Lica iz stava 1. tačke 4) ovog člana Zakona jesu vazduhoplovno osoblje koje obavlja poslove instaliranja, puštanja i povlačenja iz operativnog rada, podešavanja, praćenja rada i tehničke kontrole ispravnosti, preventivnog i korektivnog održavanja tehničkih uređaja i sistema za pružanje usluga u vazdušnoj plovidbi.“.

Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 11:

Predložena izmena člana 74. stava 5. učinjena je radi usklađivanja spiska poslova koje obavlja vazduhoplovno-tehničko osoblje kontrole letenja sa opisom iz EU Regulative 2017/373.

Predlog se odbija, jer je rješenje iz objavljenog nacrtu sveobuhvatnije i obuhvata širi opseg pitanja.

Primjedba/predlog/sugestija 12:

Tekst člana 78. dopuniti stavom 2. koji bi trebalo da glasi: „, Imaocu nacionalne dozvole vojnog kontrolora letenja koju je izdala država članica izvršiće se konverzija te dozvole u dozvolu studenta kontrolora letenja.“.

Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 12:

Predložena dopuna člana 78. učinjena je radi usklađivanja sa odredbama Pravilnika o izmjenama i dopunama Pravilnika o dozvolama i organizacijama za osposobljavanje kontrolora letenja („Službeni list CG“, broj 9/25) član 1. stav 7.

Predlog se odbija, budući da je pitanje regulisano odgovarajućim podzakonskim aktom.

Primjedba/predlog/sugestija 13:

Tekst člana 79. stava 1. potrebno je dopuniti novom rečenicom, koja bi se nalazila iza već postojeće rečenice, tako da bi taj stav nakon dopune trebalo da glasi: „Dozvole i ovlašćenja za vršenje pojedinih poslova koji su izdati u državi sa kojom je Crna Gora zaključila



međunarodni ugovor ili državi članici EASA-e priznaju se sa rokom važenja na koji su izdate. Promena nadležnog organa za dozvole i ovlašćenja kontrolora letenja koje su izdate u državi sa kojom je Crna Gora zaključila međunarodni ugovor ili državi članici EASA-e priznaju se sa rokom važenja na koji su izdate."

Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 13:

Predložena dopuna člana 79. stava 1. učinjena je radi usklađivanja sa odredbama Pravilnika o izmjenama i dopunama Pravilnika o dozvolama i organizacijama za osposobljavanje kontrolora letenja („Službeni list CG", broj 9/25) – videti sadržinu Priloga I člana 1. ATCO.A.010 - reč je o usklađivanju sa propisima EU.

Predlog se odbija, budući da je pitanje regulisano odgovarajućim podzakonskim aktom.

Primjedba/predlog/sugestija 14:

Tekst člana 80. stava 1. potrebno je izmeniti tako da bi nakon izmene trebalo da glasi: „Imalac priznate dozvole odnosno dozvole kod koje je promenjen nadležni organ je dužan da obavijesti Agenciju o svim promjenama u statusu dozvole, ljekarskog uvjerenja ili o suspenzijama, ograničenjima i ukidanjima koja se odnose na dozvolu."

Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 14:

Izmena je predložena kako bi se buduća zakonska odredba u potpunosti usaglasila sa sadržinom Pravilnika o izmjenama i dopunama Pravilnika o dozvolama i organizacijama za osposobljavanje kontrolora letenja („Službeni list CG", broj 9/25) - videti Prilog I član 1 ATCO.A.010 - reč je o usklađivanju sa propisima EU.

Predlog se ne prihvata, jer je predlog iz objavljenog nacrtu obuhvatniji.

Primjedba/predlog/sugestija 15:

Tekst člana 92. stava 1. potrebno je dopuniti tako da bi nakon dopune trebalo da glasi: „Pomoćno vazduhoplovno osoblje je osoblje koje obavlja poslove pružanja vazduhoplovnih usluga koji se odnose na vazduhoplovno informisanje, obradu podataka o letu vazduhoplova, upravljanja protokom vazdušnog saobraćaja, upravljanja vazdušnim prostorom, izrade procedura instrumentalnog letenja, prosljeđivanje vazduhoplovnih informacija, vazduhoplovnu meteorologiju i koje ima propisanu stručnu spremu, stručno je osposobljeno i ispunjava uslove iz čl. 81 i 83 ovog zakona."

Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 15:

Predložena dopuna člana 92. stava 1. izvršena je tako što je dodato osoblje koje se bavi poslovima upravljanja protokom vazdušnog saobraćaja, upravljanja vazdušnim prostorom, izrade procedura instrumentalnog letenja. U pitanju je vazduhoplovno osoblje koje se bavi ASM, ATFM i FPD poslovima, a dodati su kako bi bili u ravnopravnom položaju sa AIS i MET osobljem. U praksi se već tako radi, a nacrt Zakona o vazdušnom saobraćaju to prepoznaje u članu 132.

Predlog se prihvata.

Primjedba/predlog/sugestija 16:

Tekst člana 104. potrebno je izmeniti i dopuniti u celosti. Nakon izmena i dopuna, taj član bi trebalo da glasi: „

- (1) Geografske zone za sisteme bespilotnih vazduhoplova (UAS) uspostavljaju se radi osiguranja bezbjednosti i sigurnosti vazdušnog saobraćaja, zaštite privatnosti, životne sredine, nacionalne bezbjednosti, zaštite infrastrukture od posebnog značaja, kao i iz drugih razloga od javnog interesa.



- (2) Zbog sigurnosti, bezbjednosti, privatnosti ili ekoloških razloga, Nacionalni odbor za upravljanje vazдушnim prostorom utvrđuje geografske zone u kojima su operacije sistemima bespilotnih vazduhoplova dozvoljene, zabranjene ili ograničene, kao i osnovne uslove i kriterijume za takve odluke. Odluke Nacionalnog odbora objavljuju se u obliku i rokovima utvrđenim podzakonskim aktima.
- (3) Operacije sistemima bespilotnih vazduhoplova u oblastima kontrolisanih zona aerodroma i drugim geografskim zonama u kojima se ograničava ili uslovljava letenje mogu se vršiti samo uz prethodno odobrenje Jedinice za upravljanje vazдушnim prostorom (AMC) Crna Gora, u skladu sa planovima i procedurama utvrđenim propisima iz oblasti upravljanja vazдушnim prostorom i bezbjednosti civilnog vazduhoplovstva. AMC koordinira izdavanje odobrenja iz ovog stava sa nadležnom službom kontrole letenja, radi osiguranja sigurnog i efikasnog odvijanja vazdušnog saobraćaja i integracije operacija bespilotnih vazduhoplova u sistem civilnog vazduhoplovstva.
- (4) Agencija je dužna da obezbijedi da se u jedinstvenom digitalnom formatu stave na raspolaganje i redovno ažuriraju informacije o svim geografskim zonama za UAS koje su uspostavljene u vazдушnom prostoru Crne Gore. Agencija obezbjeđuje da podaci iz prethodnog stava budu interoperabilni i javno dostupni putem elektronske platforme, u skladu sa standardima Evropske unije."

Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 16:

Predložene izmene i dopune sadržine člana 104. nacarta Zakona o vazдушnom saobraćaju, predviđaju obavezu Agencije da obezbijedi digitalni registar geografskih zona za sisteme bespilotnih vazduhoplova (UAS), interoperabilan i javno dostupan, u skladu sa propisima Evropske unije. Propisana je koordinacija između AMC-a i službi kontrole letenja (ATC) u izdavanju odobrenja za UAS operacije u kontrolisanim zonama aerodroma i drugim geografskim zonama sa ograničenjem letenja. Dodatno se unaprijeđuju transparentnost i odgovornost – AMC je dužan da izvještava Nacionalni odbor o korišćenju vazdušnog prostora, a strukture i odluke se objavljuju na standardizovan način, u skladu sa međunarodnom praksom. Opisane izmene i dopune potrebno je sagledati zajedno sa sugestijama za izmene i dopune celokupnog teksta člana 134. nacarta Zakona koji se odnosi na upravljanje vazдушnim prostorom. Usled toga na ovom mestu navodimo kao bi trebalo da glasi i član 134. nacarta Zakona o vazдушnom saobraćaju, a ispod toga se nalazi i dodatno obrazloženje: „

- (1) Upravljanje vazдушnim prostorom podrazumijeva sprovođenje skupa aktivnosti koje imaju za cilj maksimalno korišćenje raspoloživog vazdušnog prostora, uvažavajući potrebe različitih korisnika, i to: organizaciju vazdušnog prostora, primjenu fleksibilne upotrebe vazdušnog prostora, utvrđivanje struktura vazdušnog prostora i druge aktivnosti koje su u vezi sa upravljanjem vazдушnim prostorom.
- (2) Upravljanje vazдушnim prostorom sprovodi se u skladu sa ovim zakonom i zaključenim međunarodnim ugovorima.
- (3) Primjena fleksibilne upotrebe vazdušnog prostora sastoji se od aktivnosti koje se po nivou detaljnosti razvrstavaju na jedan od tri nivoa, i to:
 - 1) strateško upravljanje vazдушnim prostorom (nivo 1),
 - 2) pretaktičko upravljanje vazдушnim prostorom (nivo 2), i
 - 3) taktičko upravljanje vazдушnim prostorom (nivo 3).
- (4) Strateško upravljanje vazдушnim prostorom (nivo 1) vrši Nacionalni odbor za upravljanje vazдушnim prostorom (u daljem tekstu: Odbor), koji osniva Vlada.
- (5) Odbor predlaže Vladi politiku upravljanja vazдушnim prostorom i prati njenu primjenu; periodično preispituje i utvrđuje strukture vazdušnog prostora, kao i njihove izmjene i upotrebu; utvrđuje prioritete, kriterijume i principe za raspodjelu vazdušnog prostora; razmatra izvještaje AMC-a i predlaže mjere za unapređenje efikasnosti i bezbjednosti;



i obavlja druge poslove u skladu sa politikom upravljanja vazдушnim prostorom i međunarodnim obavezama Crne Gore.

- (6) Politiku upravljanja vazдушnim prostorom iz stava 5 ovog člana propisuje Vlada.
- (7) Vrste struktura vazdušnog prostora propisuje Agencija, uz saglasnost Ministarstva i organa državne uprave nadležnog za poslove odbrane.
- (8) Strukture vazdušnog prostora i njihove izmjene objavljuje pružalac ATM/ANS usluga na način uobičajen u vazдушnom saobraćaju.
- (9) Članovi Odbora imenuju se iz reda predstavnika Ministarstva, organa državne uprave nadležnog za poslove odbrane, Agencije i pružaoca ATM/ANS usluga.
- (10) Administrativne i stručne poslove za potrebe rada Odbora obavlja sekretar kojeg imenuje Vlada, na predlog Odbora.
- (11) Bliži sastav, mandat, način rada, postupak donošenja odluka i druga pitanja od značaja za rad Odbora propisuju se aktom o osnivanju koji donosi Vlada.
- (12) Članovi i sekretar Odbora za svoj rad imaju pravo na naknadu koju utvrđuje Vlada.
- (13) Pretaktičko upravljanje vazдушnim prostorom koji je u nadležnosti Crne Gore (nivo 2) vrši Jedinica za upravljanje vazдушnim prostorom (Airspace Management Cell – AMC), koju je dužan da organizuje pružalac ATM/ANS usluga. AMC obezbjeđuje svakodnevno planiranje i koordinaciju upotrebe vazdušnog prostora, raspodjelu i aktivaciju rezervisanih, zabranjenih i uslovno zabranjenih područja, kao i izradu i objavljivanje Plana upotrebe vazdušnog prostora (AUP) i Ažuriranog plana upotrebe vazdušnog prostora (UUP).
- (14) U radu AMC-a, pored predstavnika pružaoca ATM/ANS usluga, učestvuju i predstavnici organa državne uprave nadležnog za poslove odbrane. Način rada, razmjenu informacija, donošenje odluka i druga pitanja od značaja za funkcionisanje AMC-a utvrđuje se sporazumom između organa nadležnog za poslove odbrane i pružaoca ATM/ANS usluga, uz saglasnost Vlade.
- (15) Taktičko upravljanje vazдушnim prostorom (nivo 3) vrši se u stvarnom vremenu kroz neposrednu saradnju službi kontrole letenja i organa državne uprave nadležnog za poslove odbrane, na osnovu odluka AMC-a sa pretaktičkog nivoa. Saradnja obuhvata razmjenu podataka, aktivaciju, deaktivaciju i realokaciju vazdušnog prostora u skladu sa principima fleksibilne upotrebe vazdušnog prostora (FUA), radi osiguranja sigurnog i efikasnog odvijanja vazdušnog saobraćaja.
- (16) Crnogorski vazdušni prostor klasifikuje se u skladu sa međunarodnim standardima ICAO-a.
- (17) Uslove korišćenja i način određivanja klasa vazdušnog prostora propisuje Agencija, uz saglasnost Ministarstva”.

Predlog se djelimično prihvata iz razloga što su predložene dopune detaljnije definisane podzakonskim aktom.

Dodatno obrazloženje člana 134. nacrtu Zakona:

Očekuje se da predložene izmjene doprinesu povećanju bezbjednosti i efikasnosti korišćenja vazdušnog prostora kroz jasno definisane nadležnosti i koordinaciju između civilnih i vojnih struktura. Novi model uspostavlja potpunu usklađenost sa međunarodnim standardima i praksom FUA (Flexible Use of Airspace), čime Crna Gora jača interoperabilnost u evropskom vazдушnom prostoru. Uvođenjem digitalnog registra geografskih zona za UAS obezbjeđuje se transparentan i ažuran sistem informisanja korisnika, a integracija bespilotnih sistema u civilno vazduhoplovstvo postaje bezbjedna i kontrolisana. Dugoročno, takve izmjene stvaraju regulatorne preduslove za uvođenje U-space servisa i pametnog upravljanja vazдушnim prostorom. Osim toga, nakon usvajanja zakona, očekuje se da Vlada Crne Gore donose akt



o osnivanju Nacionalnog odbora za upravljanje vazдушnim prostorom, zaključuje sporazum o funkcionisanju Jedinice za upravljanje vazдушnim prostorom (AMC) između, Ministarstva odbrane i pružaoca ATM/ANS usluga, te obezbjeđuje da Agencija uspostavi digitalnu platformu za prikaz i ažuriranje geografskih zona za UAS, u roku predviđenom nacrtom Zakona o vazдушnom saobraćaju, od dana stupanja budućeg zakona na snagu.

Prethodno predložene izmjene modernizuju i preciziraju sistem upravljanja vazдушnim prostorom Crne Gore, jačaju civilno-vojnu saradnju i omogućavaju digitalnu integraciju novih tehnologija, posebno sistema bespilotnih vazduhoplova. Novi okvir čini sistem transparentnijim, efikasnijim i usklađenim sa evropskim standardima, čime se potvrđuje opredjeljenje Crne Gore za aktivno učešće u jedinstvenom evropskom vazдушnom prostoru i razvoju savremenih modela bezbjednog i održivog upravljanja vazдушnim prostorom.

Predlog se djelimično prihvata iz razloga što su predložene dopune detaljnije definisane podzakonskim aktom.

Primjedba/predlog/sugestija 17:

Alternativo rešenje u odnosu na ono što je predloženo u okviru primjedbe broj 16 jeste da se tekst člana 104. stava 2. obriše u celosti.

Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 17:

Agencija bi trebalo da objavi u jedinstvenom digitalnom formatu zone CTR kao geografske zone za UAS koje bi se gradijalno podizale od 0 do 120 metara u zavisnosti od udaljenosti od aerodroma. Predložena odredba je prestroga, čime otežava i praktično onemogućava operacije sistemima bespilotnih vazduhoplova u granicama CTR koje obuhvataju značajna naseljena mesta u Crnoj Gori (Podgorica, Tivat i dr.).

Predlog se djelimično prihvata, jer je uskladu sa regulativom Agencija dužna da obezbijedi raspoloživost podataka, a ne i da ih sama objavljuje.

Primjedba/predlog/sugestija 18:

Tekst člana 134. stav 16. potrebno je dopuniti, tako da bi nakon dopune trebalo da glasi: „Crnogorski vazdušni prostor i prostor u međunarodnim vodama u kojem je Crnoj Gori povjereno da organizuje pružanje usluga klasifikuje se u skladu sa međunarodnim standardima ICAO-a.”.

Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 18:

Dopunjena je pravna odredba, tako da nakon dopune obavezuje Crnu Goru da i u međunarodnim vodama za koje je nadležna, organizuje pružanje usluga i da primjeni klasifikaciju.

Predlog se prihvata.

Primjedba/predlog/sugestija 19:

Tekst člana 137. stava 12. potrebno je izmeniti, tako da bi nakon izmene trebalo da glasi: „Usluga uzbunjivanja se pruža svim vazduhoplovima koji su podneli plan leta.”.

Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 19:

Ukoliko pilot ne podnese plan leta i leti u nekontrolisanom vazдушnom prostoru, on nije poznat pružaocu usluga u vazdušnoj plovitbi, nije poznato pilotovo predviđeno vreme sletanja niti je pilot u obavezi da zatvori podneti plan leta usled čega je efektivno onemogućeno pružanje usluge uzbunjivanja. Potrebno je pružanje usluge uzbunjivanja ograničiti isključivo na pilote koji su podneli plan leta, te je iz tog razloga predložena izmena u tekstu člana 137. stava 12. nacarta Zakona o vazдушnom saobraćaju.



Predlog se prihvata.

5. MENZIES AVIATION

Primjedba/predlog/sugestija 1:

Predlog dopune člana 122: „Pravno lice koje pruža usluge zemaljskog opsluživanja mora biti registrovano u Crnoj Gori ili imati registrovano predstavništvo u Crnoj Gori, u skladu sa propisima o privrednim društvima i bezbjednosti civilnog vazduhoplovstva.

Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 1

- Omogućava efikasan nadzor i kontrolu nad kvalitetom i bezbjednošću usluga.
- Osigurava da porezi i doprinosi budu plaćeni u Crnoj Gori.
- Sprečava dumping i nelojalnu konkurenciju od strane stranih kompanija bez lokalne infrastrukture.
- **Usklađeno je sa praksom EU i Direktivom 96/67/EC koja dozvoljava pristup tržištu ali uz lokalno poslovno prisustvo.**

Predlog se prihvata.

Primjedba/predlog/sugestija 2:

Predlog izmene člana 123: Umesto „operator aerodroma“ u stavovima koji se odnose na raspisivanje javnog poziva i izbor pružaoca usluga, treba da stoji: Agencija za civilno vazduhoplovstvo Crne Gore.

Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 2:

Obezbeđuje transparentnost i neutralnost postupka, sprečava sukob interesa, jer operator aerodroma često je i pružalac usluge ili ima vlasnički udeo u postojećem pružaocu usluga, usklađuje se sa principima fer tržišta i jednakog pristupa.

Predlog se ne prihvata. Agencija, kao pravno lice kojem je Vlada prenijela nadležnosti, ne bavi se poslovima uređenja tržišta, obezbjeđivanja transparentnost i neutralnost postupka javnih nabavki i sprječavanja sukoba interesa, niti uređuje principe fer i jednakog pristupa tržištu. Predložena formulacija bi značila preplitanje nadležnosti operatora aerodroma i regulatora, a u osnovi, te nadležnosti su jasno definisane i razdvojene.

Primjedba/predlog/sugestija 3:

Uloga operatora aerodroma u ograničenju broja pružaoca usluga, Predlog dopune:

Operator aerodroma može davati mišljenje o ograničenju broja pružaoca usluga, ali takva ograničenja moraju biti utemeljena na objektivnim, jasno definisanim kriterijumima i argumentima, naročito u pogledu bezbednosti, kapaciteta aerodroma i kvaliteta usluga.

Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 3:

Omogućava zaštitu bezbednosti i efikasnosti rada aerodroma. Sprečava proizvoljna ograničenja i štiti interes pružalaca usluga i korisnika.

Predlog se ne prihvata. Ovaj član je usaglašen sa Direktivom 96/67/EC. Kriterijumi i uslovi za ograničenje broja pružalaca su predmet podzakonskog akta.

Primjedba/predlog/sugestija 4:



Predlog dopune člana 122: Dozvola za pružanje usluga zemaljskog opsluživanja treba da se izdaje na minimalni period od 5 godina, uz produženja na osnovu evaluacije rada i uslova poslovanja.

Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 4:

Omogućava stabilnost poslovanja i dugoročnu investiciju u opremu i obuku zaposlenih. Smanjuje administrativni teret i neizvesnost za pružaoce usluga.

Predlog se ne prihvata. Vrijeme na koje se izdaje dozvola za pružanje usluga zemaljskog opsluživanja je predmet podzakonskog akta. Vrijeme na koje se izdaje dozvola za pružanje usluga zemaljskog opsluživanja je predmet podzakonskog akta koji se donosi na osnovu člana 122. stav 10 Nacrta zakona. Uvođenje trajanja dozvole u zakon bi bilo u suprotnosti sa ARGH.GEN.100 konsolidovane verzije EU regulative 2025/23 i 2025/20

Primjedba/predlog/sugestija 5:

Bezbednosne provjere i aerodromski bedževi, Predlog dopune člana 121 ili 122: Potrebno je jasno regulisati trajanje i usklađivanje bezbednosnih provjera i izdavanja aerodromskih propusnica (bedževa) sa trajanjem ugovora o radu i dozvola za pružanje usluga. Predlažemo da bezbednosne provjere i bedževi važe najmanje tri godine, uz obaveznu reviziju u slučaju promene statusa zaposlenog ili pojave bezbednosnih rizika.

Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 5:

Smanjuje administrativni teret i pravne nejasnoće. Obezbeđuje kontinuitet i sigurnost u radu.

Predlog se ne prihvata. Vrijeme trajanja bezbjednosne provjere i vrijeme trajanja bedževa utvrđuje se Nacionalnim programom bezbjednosti civilnog vazduhoplovstva, na način utvrdjen odgovarajućom EU regulativom. Prijedlog da važenje provjere bude 3 godine nije usaglašen sa EU regulativama iz oblasti bezbjednosti civilnog vazduhoplovstva.

Primjedba/predlog/sugestija 6:

Predlog dodatka u vezi regulacije tržišta usluga zemaljskog opsluživanja na malim aerodromima: S obzirom na specifičnosti i ograničen obim saobraćaja na crnogorskom tržištu zemaljskog opsluživanja, smatramo da je neophodno uvesti jasne i precizne zakonske odredbe koje će regulisati uslove pristupa tržištu i konkurenciju među pružiocima ovih usluga. Bez adekvatne regulative postoji ozbiljan rizik od nelojalne konkurencije i prakse „dumping“ cena, što može negativno uticati na stabilnost tržišta, kvalitet usluga, kao i bezbednost vazduhoplovnih operacija.

Predlažemo da zakon obavezno definiše sledeće elemente:-

- Jasne i stroge kriterijume za učešće na tenderima, uključujući uslove finansijske stabilnosti i stručne sposobnosti ponuđača;
- Ograničenje pristupa tržištu isključivo na registrovane lokalne kompanije koje poseduju stvarne i dokazane operativne kapacitete u Crnoj Gori;
- Mehanizme za praćenje i sankcionisanje praksi dumping cena i drugih oblika nelojalne konkurencije, kako bi se očuvala tržišna ravnoteža i fer poslovno okruženje;
- Učešće operatora aerodroma u procesu procene opravdanosti ograničavanja broja pružalaca usluga, uz jasnu obavezu donošenja konačnih odluka od strane Ministarstva saobraćaja Vlade Crne Gore, na osnovu transparentnih i objektivnih kriterijuma.

Implementacija ovih mera će doprineti dugoročnoj stabilnosti i održivom razvoju tržišta zemaljskog opsluživanja u Crnoj Gori, kao i očuvanju visokih standarda bezbednosti i kvaliteta usluga, što je od ključnog značaja za razvoj civilnog vazduhoplovstva u zemlji.

Predlog se ne prihvata. Sugestije se odnose na oblast regulacije tržišta i uslove za poslovanje. Ovo su ekonomski kriterijumi od kojih će neki biti razrađeni u podzakonskim aktima planiranim za donošenje po usvajanju zakona. Nelojalna konkurencija, „dumping“ cijena, mehanizmi



praćenja i sl. su oblasti koje su predmet rada drugih državnih organa pa samim tim nijesu razrađivane u okviru zakona o vazdušnom saobraćaju.

6. ADVOKATSKE KANCELARIJE ČEJOVIĆ VESNE I SONJE

Primjedba/predlog/sugestija 1:

U Članu 9 stav 1 tačka 8 Predlaže se da se ova odredba preformuliše na sledeći način: „bezbjednosna provjera predstavlja **dokumentovanu** provjeru identiteta lica, podataka o prethodnom zapošljenju i obrazovanju i svim prekidima, provjeru eventualnog kaznenog dosijea i drugih relevantnih informacija (bezbjednosnih smetnji) za procjenu podobnosti lica koje su propisane odredbom člana 164 ovog Zakona“

Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 1:

Definicija značenja pojma „bezbjednosna provjera“ u nacrtu Zakona nije korektno formulisana i ne korespondira sa međunarodnim propisima kao i pravom Evropske unije, a ni sa odredbom člana 163 stav 5 nacrta Zakona. U nacrtu definicije značenja izostavljena je vrlo važna riječ da provjera mora biti „**dokumentovana**“, a dio odredbe koji glasi „**bilo koje druge bezbjednosne informacije relevantne za procjenu podobnosti lica**“ apsolutno kao takav ne može predstavljati zakonsku normu jer ne ispunjava za to ni minimum uslova na koje je detaljno ukazao Zaštitnik ljudskih prava i sloboda u svojim preporukama, pa ih nećemo ponavljati. Kada su u pitanju „druge informacije“ (bezbjednosne i druge) koje su relevantne za procjenu podobnosti lica, neopohodno je da upravo **nacionalnim ZAKONOM** na koje upućuju propisi EU bude precizirano koje su to konkretne informacije koje određena država smatra relevantnim za utvrđivanje podobnosti lica da pristupi u ograničene zone aerodroma i/ili da radi na poslovima iz stava 10 člana 163 nacrta Zakona. Bliže objašnjenje dato je i u komentaru i primjedbama na odredbe članova 163 i 164 nacrta Zakona na koje upućujemo. Odabir informacija i njihova kvalifikacija kao relevantne ne može pripadati pravu niti jedno pojedinca u državnoj vlasti.

Predlog se ne prihvata. Definicija bezbjednosne provjere iz člana 9 stav 1 tačka 8) Nacrta zakona je usaglašena sa ICAO Annex 17, Regulativom 300/2008 i ECAC Doc.30. U navedenim dokumentima riječ „dokumentovana“ se nigdje ne pominje.

Primjedba/predlog/sugestija 2:

Predlažemo da se član 163 stav 3 preformuliše i da glasi: Identifikaciona kartica iz stava 1 ovog člana izdaje se licu za koje se, nakon sprovedenog postupka bezbjednosne provjere u skladu sa ovim Zakonom, utvrdi: (1) da ne postoje propisane bezbjednosne smetnje iz člana 164; (2) koje ima operativnu potrebu i opravdan razloga za boravak u kontrolisanoj i/ii bezbjednosnoj zoni ograničenog pristupa i (3) koje posjeduje dokaz o uspješno završenoj obuci koja je propisana programom obuke iz bezbjednosti civilnog vazduhoplovstva.

Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 2:

Predložena norma u nacrtu Zakona nije u potpunosti jasna, a posebno nije jasno kada se smatra da je bezbjednosna provjera „pozitivna“ a kada „negativna“, što može dovesti do različitog shvatanja, tumačenja i proizvoljne primjene norme.

Primjedba/predlog/sugestija 3:

U članu 163 iza stava 3 dodaje se stav 3a); 3b) i 3c) koji glase:

„Aerodromsku identifikacionu karticu – propusnicu za pristup u kontrolisanoj i bezbjednosnoj zoni ograničenog pristupa izdaje operater aerodroma.“



Identifikacionu karticu za lica iz stava 10 izdaje operater vazduhoplova odnosno poslodavac“.

U slučaju odbijanja izdavanja identifikacione kartice odredjenom licu, operater iz stava 3a odnosno operater /poslodavac iz stava 3b dužan je donijeti obrazloženo rješenje sa pravnom poukom o pravnom lijeku u skladu sa ovim Zakonom.“

Primjedba/predlog/sugestija 4:

U članu 163 stav 5 potrebno preformulisati na sledeći način: „Bezbjednosna provjera lica predstavlja dokumentovanu provjeru: identiteta lica; provjeru podataka iz kaznene evidencije; provjeru podataka o zapošljenju, obrazovanju i svim prekidima; provjeru bezbjednosnih informacija koje su relevantne i dokumentovane u skladu sa članom 164 (bezbjednosne smetnje) za procjenu podobnosti lica da nepraćeno pristupi bezbjednosnim zonama ograničenog pristupa aerodroma ili obavlja poslove iz stava 10 ovog člana.“

Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 4:

Obrazloženje : Iako se termin “background check” prevodi kao “bezbjednosna provjera” suština ovog termina na engleskom jeziku zapravo podrazumijeva „provjeru podobnosti“ (ili bukvalno „provjeru prošlosti“) odredjenog lica da može nepraćeno da pristupi ograničenim i kontrolisanim zonama, objektima i infrastrukturi, odnosno da obavlja odredjene poslove, kako bi se obezbijedila odgovarajuća bezbjednost civilnog vazdušnog saobraćaja od nezakonitih radnji koje su definisane Aneksom 17 Medjunarodne konvencije o civilnom vazduhoplovstvu (otmica aviona, terorizam, naselje nad putnicima i još 5 drugih taksativno odredjenih nezakonitih radnji), a doslovice prepisane u sada važećem Zakonu o VS (član 136).

Bez obzira da li se ova „provjera“ prevodi kao „provjera podobnosti“ (što bi bilo pravilnije) ili „bezbjednosna provjera“ (koja predstavlja uži pojam od prethodnog) nesporno je da ista mora biti dokumentovana i mora biti u skladu sa nacionalnim zakonodavstvom., što je predviđeno propisima EU kao i već rečenim Aneksom 17 Medjunarodne konvencije o civilnom vazduhoplovstvu. Navedeno obavezuje državu da svojim nacionalnim zakonodavstvom odredi koje su to relevantne informacije za procjenu podobnosti lica i kako će iste biti dokumentovane.

U suprotnom, ostavlja se prostor za arbitrarnost, proizvoljnost i subjektivnost pojedinih činovnika odnosno službenika državne uprave - policije ili agencije za nacionalnu bezbjednost što bi predstavljalo povredu načela da svaki od ovih organa djeluje u okvirima onoga što je utvrđeno Ustavom i zakonom, što je obaveza Crne Gore po usvojenim medjunarodnim konvencijama, praksi i stavovima presuda Evropskog suda za ljudska prava i medjunarodnog pravnog poretka.

U ovom dijelu upućujemo na detaljno objašnjenje Zaštitnika ljudskih prava i sloboda koji se pozvao na niz relevantnih presuda Evropskog suda za ljudska prava u Strazburu i medjunarodnih konvencija kao i domaćih propisa i ukazao kakav kvalitet i koje karakteristike treba da ispunjava odredjena norma da bi se mogla smatrati „zakonom“. Predloženi dio norme kojim se poništava odredba da provjera mora biti dokumentovana tako što se široko i neodređeno navodi da će biti „relevantna bilo koja informacija“ ne ispunjava ni minimum pomenutih uslova.

EU Uredbom koja tretira ovo pitanje za države članice EU, kada je u pitanju provjera podobnosti pojedinca, predviđa da su države članice dužne da razmotre krivična djela navedena u:

- a) Aneksu II Direktive (EU) 2016/681 Evropskog Parlamenta i Savjeta i
- b) Krivična djela terorizma navedena u Direktivi (EU) 2017/541 Evropskog parlamenta i savjeta.



Takodje je navedeno da se kao diskvalificirajućim za izdavanje ID kartice smatraju samo djela iz tačke b), čime je ostavljeno državama članicama da razmotre kako će nacionalnim zakonom tretirati značaj krivičnih djela na bezbjednost saobraćaja iz tačke a).

Isto tako, ostavljen je prostor državama članicama EU da svojim nacionalnim zakonodavstvom mogu provjeriti i druge informacije i to ne samo u posjedu službe bezbjednosti, nego i drugih organa koje smatraju relevantnim za bezbjednost civilnog vazduhoplovstva. Poznato je iz studija o avionskim nesrećama da su avionske nesreće izazvane terorističkim djelovanjem putnika (kao npr. Let Philippine Airlines 434, 11. decembra 1994.) a ne zapošljenih u vazdušnom saobraćaju, ili razlozima koji su bili u sferi koje su bile izvan klasične „bezbjednosne provjere“ – uslijed zdravstvenih problema člana posade - kapetana (npr. Let Germanwing 9525 24. marta 2015.) koji zbog neadekvatne nacionalne normativne regulative nisu adekvatno komunicirani sa operaterima vazduhoplova kao poslodavcima i /ili drugim nadležnim službama i dr.

Nacionalnim zakonodavstvima mora se precizno, jasno i predvidljivo definisati koje su to konkretno informacije koje se smatraju relevantnim i kako će iste biti dokumentovane isto kao što je dokumentovanje predviđeno za provjeru identiteta, zapošljenja, obrazovanja, provjeru kaznene evidencije koja eventualno postoji za određeno lice.

Upućujemo na normativnu regulativu u Italiji, koju smo pribavili zahvaljući Predsjedniku ECAC-a Evropske Agencije za bezbjednost civilnog vazduhoplovstva, o tome u kojim slučajevima može rezultirati negativnim ishodom zahtjev za izdavanje ID kartice.

Prijedlozi u nacrtu Zakona koji su usmjereni da se zapravo sve ono što je do sada radjeno potpuno proizvoljno, arbitrarno, nedokumentovano i jednom riječju nezakonito, o čemu su riječ dale nadležne institucije, kada su u pitanju provjere podobnosti zapošljenih u vazdušnom saobraćaju radi izdavanja ID kartice bilo za pristup u zone, objekte, infrastrukturu i dr. bilo za obavljanje određenih poslova (pilota i drugog osoblja vazduhoplova i dr.), pretoči u novi Zakon formulacijama koje su neprecizne, nejasne i suprotne unutrašnjem i međunarodnom pravom poretku i praksi ESLJP u Strazburu je nedopustivo.

Primjedba/predlog/sugestija 5:

U članu 163 stav 6 Riječ „informacija“ treba zamijeniti riječima koje se odnose na zone, objekte i infrastrukturu u kojima je pristup bez pratnje dozvoljen samo po osnovu posjedovanja ID kartice.

Predlaže se da se iza stava 6 doda stav 6a i naredni stavovi po redosledu, koji zamjenjuje predloženi stav 16. Stav 6a i dalje treba da glase:

„Ponovna bezbjednosna provjera sprovodi se za vrijeme trajanja validnosti identifikacione kartice u slučaju pojave osnovane sumnje u podobnost lica za obavljanje poslova iz stava 10 ili nakon isteka validnosti radi izdavanja nove ili produžetka postojeće ID karite.

Smatraće se da postoji osnovana sumnja u podobnost lica u slučaju kada je protiv tog lica donijeta naredba o sporovodjenju istrage ili podignuta optužnica za neko od krivičnih djela iz člana 164 stav 1 tačka 1 alineja 13, u skladu sa zakonom kojim se uređuje krivični postupak.“

Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 5:

Potrebno je u svijetlu preporuka EU o kojima je prethodno bilo govora, preispitati ovu odredbu i sagledati za koja krivična djela će se tražiti da postoji „osnov sumnje“ odnosno „osnovana sumnja“. U komparativnim normativnim rješenjima – na primjer u Italiji, predviđeno je da će ishod u vezi ID kartice biti negativan u slučaju ako je samo pokrenut krivični postupak bez potrebe da je donijeta prvostepena presuda kada su u pitanju najteža krivična djela terorizam, ilegalan ulazak u zemlju uključujući tu i saizvršilaštvo i krivična djela udruživanja mafijaškog



tipa radi vršenja krivičnih djela, dok je za druga krivična djela potrebno da je donijeta prvostepena presuda (na primjer kod držanja i rastupranja narkotičkih sredstava) a za određena krivična djela da postoji pravosnažna sudska presuda (umišljajna krivična djela protiv lica i imovine, seksualni delikti i nezakonito držanje odružja).

Primjedba/predlog/sugestija 6:

U član 163 stav 7 potrebno je dopuniti normu navodjenjem koja lica koja pristupaju uz pratnju a to su shodno propisu EU: „članovi posade, osim onih koji imaju važeću aerodromsku propusnicu, moraju da imaju pratnju svo vrijeme dok se nalaze u bezbjednosno restriktivnim zonama, osim u: a) oblastima u kojima se mogu nalaziti putnici; b) oblastima u neposrednoj blizini vazduhoplova kojim su došli ili kojim će otići; c) oblastima određenim za posadu i c) oblastima između terminala ili tačke pristupa i vazduhoplova kojim su došli ili kojim će otići“

Primjedba/predlog/sugestija 7:

U član 163 stav 8 predlaže se dopuna norme sa sledećim stavovima 2, 3 i 4:

„Smatra se da postoji negativna bezbjednosna provjera u slučaju ako je nadležni organ donio obrazloženo rješenje u kome su navedene bezbjednosne smetenje i dokumenta na osnovu kojih su iste utvrdjene.

Protiv rješenja iz prethodnog stava dozvoljena je žalba zainteresovanog lica u roku od 8 dana od uručjenja rješenja. Žalba se podnosi drugostepenom organu, a protiv konačnog rješenja zainteresovano lice može pokrenuti upravni spor. Rješenje se mora uručiti kako podnosiocu zahtjeva za izdavanje ID kartice, tako i licu koje je bilo subjekt bezbjednosne provjere.

Protiv konačnog rješenja može se pokrenuti upravni spor u zakonskom roku od uručjenja odluke po žalbi“.

Primjedba/predlog/sugestija 8:

U članu 163 stav 10 umjesto riječi „pisano“ navesti „pismeno“, s tim što bi trebalo propisati sadržinu upitnika za bezbjednosnu provjeru iz koga proizilazi koji će svi podaci o ličnosti biti prikupljeni i obrađivani.

Primjedba/predlog/sugestija 9:

U članu 163 stav 11 „Bezbjednosnu provjeru vrši policija pribavljanjem dokumenata kojima se utvrdjuje da li postoji neka od smetnji iz člana 164 ovog Zakona.

Agencija za nacionalnu bezbjednost vrši provjeru u skladu sa Zakonom kojim su regulisane njene nadležnosti i ovlašćenja, u kom smislu je obavezna ako postoji osnov sumnje da se priprema, organizuje ili da je izvršeno krivično djelo terorizma i drugi oblici organizovanog nasilja, organizovanog kriminala i druga krivična djela navedena u Zakonu o agenciji za nacionalnu bezbjednost koja se gone po službenoj dužnosti, da o tome bez odlaganja izvijesti pismeno policiju i državog tužioca sa obrazloženjem o osnovu sumnje za krivično djelo o kome je riječ.

Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 6, 7,8 i 9:

Obrazloženje: Predložena norma u nacrtu Zakona nije jasna jer nisu razgraničena ovlašćenja policije i ovlašćenja ANB-a u vršenju bezbjednosne provjere niti se zna na osnovu kojih uslova i kriterijuma i dokumenata će provjeru vršiti policija, odnosno agencija, kada će se smatrati da postoji bezbjednosna smetnja u postupku kojega vodi policija, odnosno agencija.

U oba slučaja pored definisanja jasnih preciznih i dokumentovanih uslova mora se obezbijediti zainteresovanom licu obrazloženo rješenje sa mogućnošću korišćenja pravnog lijeka koji je garantovan Ustavom Crne Gore i međunarodnim konvencijama, zatim uvid u dokumentaciju koja je prikupljena i pravo na ispravku podataka kao i pravo na zaborav.

Ove obaveze policije odnosno Agencije proizilaze iz Ustava, Zakona o unutrašnjim poslovima, Zakona o upravnom postupku, Zakona o zaštiti podataka o ličnosti i Zakona o ANB-u, te međunarodnih konvencija na čiju je primjenu CG obavezna i prakse ESLJP u Strazburu.



Ovlašćenja svih navedenih učesnika u lancu provjera moraju se držati ovlašćenja propisanih ZAKONOM.

Ovlašćenja Agencije moraju se kretati u okviru Zakona o ANB u kom smislu je dužna da u slučaju postojanja osnova sumnje da se priprema, organizuje ili da je izvršeno određeno krivično djelo (iz člana 6 stav 1) o tome obavijesti policiju i državnog tužioca (član 6 stav 5 Zakona o ANB), a ovi organi da takvo lice procesuiraju u skladu sa ZKP-om, pa informacije koje bi bile takodje provjerljive na osnovu konkretnih zakonom propisanih dokumenata o preduzimanju pomenutih radnji mogu predstavljati relevantna dokumenta u vršenju bezbjednosne provjere i uskraćivanju izdavanja ID kartice takvom licu. Podrazumijeva se da postupanje Agencije kako je Zakonom o ANB predviđeno mora biti u okvirima Zakona i Ustava (član 2 i 6 rečenog Zakona), te da se mora obezbijediti građaninu odgovor da li je agencija prikupljala i obradivala podatke o njemu i ako jeste da mu u skladu sa zakonom stavi na uvid dokumenta o prikupljenim podacima (član 18).

Primjedba/predlog/sugestija 10:

U članu 163 stav 12 ukazuje se na različiti pristu u procedurama tj. ovlašćenjima za vršenje bezbjednosne provjere za lica u službi Vojske CG, što je dijelom osnovano zbog specifičnosti provjera od strane organa uprave za poslove odbrane ali u saradnji (a ne podjelom iste nadležnosti) sa policijom i ANB-om.

Primjedba/predlog/sugestija 11:

U članu 163 stav 13 norma treba da bude preformulisana na sledeći način: „Bezbjednosna provjera se ne sprovodi prema licu koje odbije da da saglasnost za sprovođenje bezbjednosne provjere koja mu je tražena u pismenoj formi i u skladu sa propisima kojima se uređuje prikupljanje i obrada podataka o ličnosti i koje je bilo prethodno pismeno upoznato koji podaci će se prikupljati i obradivati u postupku bezbjednosne provjere za koju treba da da pismenu saglasnost.

Lice koje je odbilo da potpiše saglasnost o obradi podataka radi bezbjednosne provjere biće pismeno upozoreno da mu u slučaju odbijanja davanja saglasnosti za bezbjednosnu provjeru, odnosno prikupljanje i obradu podataka iz prethodnog stava neće biti izdata identifikaciona kartica ili da će postojeća biti suspendovana, kao i na druge posledice koje uslijed toga mogu da nastupe po to lice.“

Primjedba/predlog/sugestija 12:

U članu 163 stav 14 predlog: Riječi „bezbjednosno osjetljivim informacija“ treba zamijeniti riječima „kontrolisanoj i bezbjednosnoj zoni ograničenog pristupa“

Dodati novi stav koji glasi:

U slučaju iz prethodnog stava poslodavac će donijeti rješenje o zabrani obavljanja poslova za koje je predviđeno posjedovanje identifikacione kartice i rasporedu zapošljenog na drugo odgovarajuće radno mjesto.

Protiv rješenja o zabrani obavljanja poslova lice može podnijeti tužbu sudu, u kom postupku ima pravo da osporava negativan ishod bezbjednosne provjere.

Do pravosnažnog okončanja postupka iz prethodnog stava zaposlenom licu se ne može otkazati ugovor o radu.

Primjedba/predlog/sugestija 13:

U članu 163 stav 16 ovaj stav se briše jer je zamijenjen predloženim stavom 6a člana 163.

Primjedba/predlog/sugestija 14:

U članu 163 stav 17 ovaj stav se briše.

**Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 14:**

Predložena norma u nacrtu Zakona je direktno suprotno Preporuci Zaštitnika ljudskih prava i sloboda koji je vrlo detaljno objasnio razloge zbog kojih pitanje bezbjednosne provjere i u vezi sa tim izdavanja identifikacione kartice ne može biti predmet uređivanja aktom izvršne vlasti – Vlade koji je označen stepenom tajnosti.

Primjedba/predlog/sugestija 15:

U članu 164 stav 1 predlaže se brisanje riječi „ili evidentirano“. Takodje se predlaže zamjena riječi „maksimalna“ sa riječju „minimalna“.

Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 15:

Sugerise se da se ova odredba definiše tako što će se razmotriti krivična djela koja su propisana pod a) Aneksom II Direktirve (EU) 2016/681 Evropskog Parlamenta i Savjeta i pod b) Krivična djela terorizma navedena u Direktirvi (EU) 2017/541 Evropskog parlamenta i Savjeta, a koja su (krivična djela pod tačkom b) određena kao diskvalificirajuća.

Ova regulativa EU upućuje da nacionalnim zakonodavstvom treba precizirati koja će to krivična djela biti diskvalificirajuća za izdavanje ID kartice, poput onoga što je navedeno u italijanskoj normativnoj regulativi.

Primjedba/predlog/sugestija 16:

Član 164 stav 1 tačka 2 navedeni nacrt odredbe nije u saglasnosti sa Krivičnim zakonikom. Naime krivična djela protiv javnog reda i mira koja su predviđena u tački 1 alineja 4 nacrta ovog člana, već obuhvataju shodno Krivičnom zakoniku i krivično djelo kriminalno udruživanje, kao i stvaranje kriminalne organizacije (član 401a istog Zakonika) i pripadništvo kriminalnoj organizaciji.

Obrazloženje primjedbe/predloga/sugestije 16:

Ako se misli na druge organizacije treba navesti o kojim organizacijama je riječ, kojim propisom su te organizacije zabranjene ili koji organ donosi rješenje o zabrani te organizacije i dokument na osnovu koga će se utvrditi da je lice u odnosu na koje se sprovodi bezbjednosna provjera član ili je učestvovao u aktivnostima zabranjene organizacije. Riječ „bilo koji način“ treba brisati. Prilikom pokretanja postupka ili kažnjavanja određenog lica koje je učestvovalo u eventualno zabranjenoj organizaciji (mimo predviđenih kriminalnih organizacija) u aktu kojim se to utvrđuje mora biti opisana konkretna radnja, a ne formulacija „bilo koja radnja.“

U smislu prethodnog objašnjenja ovu tačku treba brisati jer je ista inkorporirana u alineju 4 tačke 1 stava 1 člana 164.

U bezbjednosnim smetanjama člana 164 stav 1 pod tačkom 2 umjesto dosadašnjeg tačke 2 navesti

„Ako je lice pravosnažno osuđeno za prekršaj iz oblasti javnog reda i mira sa elementima nasilja, nasilničkog ponašanja ili izazivanja težih sukoba „

Primjedba/predlog/sugestija 17:

U članu 164 stav 2 nije jasno na koje kršenje bezbjednosnih procedura se misli i na osnovu kojeg dokumenta će se navedena smetanja utvrdjivati.

Treba razjasniti da li se postupak izdavanja kartice „obustavlja“ samo u slučaju iz stava 2 a ne i u slučaju iz stava 1 ili se pak donosi rješenje o utvrdjivanju postojanja bezbjednosne smetnje zbog vođenja postupka za taksativno navedena krivična djela i ili prekršaje i sledstveno tome rješenje odbijanju izdavanja ID kartice.



Ako se postupak izdavanja ID kartice obustavlja dok se ne okonča krivični ili prekršajni postupak ili postupak kršenja bezbjednosnih procedura (koji nije jasan), kakve posledice to proizvodi po lice koje svakako ne može da obavlja poslove jer mu je obavljanje istih zabranjeno, a krivične ili prekršajne procedure mogu trajati 2 ili više godina.

Primjedba/predlog/sugestija 18:

Član 163 stav 3 Predlog za dodatak stava (3) iza stava 2 u članu 164 dodati stav 3 koji glasi:

Postojanje bezbjednosnih smetnji iz člana 164 stav 1 utvrđuje se pribavljanjem podataka o osudjivanosti iz evidencije koju vodi nadležni organ u skladu sa Zakonom.

O postojanju bezbjednosnih smetnji iz stava 2 pribavlja se uvjerenje nadležnog suda u skladu sa propisima o krivičnom i prekršajnom postupku prema mjestu prebivališta lica za koje se sprovodi bezbjednosna provjera.

Predlog se ne prihvata. Za primjedbe broj 2,3,4,5,6,7,8,9,10,11,12,13,14,15,16,17,18 a odnose se na članove 163 i 164. Isti su usaglaseni sa EU regulativom 2019/103 I ECAC. Doc 30 I Aneksom IV-11-6 ovog dokumenta. Primjena ECAC. Doc 30 utvrđena je Multilateralnim sporazumom (ECAA Agreement) između Evropske zajednice i njenih država članica, Republike Albanije, Bosne i Hercegovine, Republike Bugarske, Republike Hrvatske, Bivše Jugoslovenske Republike Makedonije, Republike Island, Republike Crne Gore, Kraljevine Norveške, Republike Srbije i Misije privremene uprave Ujedinjenih Nacija na Kosovu o uspostavljanju zajedničkog evropskog vazduhoplovnog područja, koji je Crna Gora potpisala 05.07.2006 godine, a donijela ga je Ustavotvorna skupština Republike Crne Gore, na prvoj sjednici drugog redovnog zasijedanja u 2007. godini, dana 9. oktobra 2007. godine (Zakon je objavljen u "Službenom listu RCG", br.62/2007 od 18.10.2007. godine). Nakon što su države članice ratifikovale pomenuti sporazum, isti je u Crnoj Gori stupio na snagu 01.12.2017 godine.

7. DRUŠTVA SA OGRANIČENOM ODGOVORNOŠĆU ZA TRANSPORT PUTNIKA I ROBE U VAZDUŠNOM SAOBRAĆAJU "TOMONTENEGRO"

Primjedba/predlog/sugestija 1:

u član 3 područje primjene, u više članova postoje uslovi u vezi upotrebe vojnih vazduhoplova, shodno tome ovdje bi trebalo stajati i primjenjivost ovog zakona i na vojne vazduhoplove tamo gdje je to precizirano odgovarajućim odredbama.

Predlog se ne prihvata. Državni vazduhoplov obuhvataju i vojni.

Primjedba/predlog/sugestija 2:

u član 4 javni interes, prije svega ne treba upotrebljavati termin ekspeditivnost već efikasnost i sugerisemo da ovdje bude stavljen strategic objectives ICAO Safety.

Predlog se ne prihvata, jer je termin koji se koristi u Aneksu 2 i Aneksu 11 „ekspeditivnost“

Primjedba/predlog/sugestija 3:

u član 7 povreda crnogorskog vazdušnog prostora, bespilotnog vazduholova bespilotni vazduhoplov je takođe vazduhoplov.

Predlog se ne prihvata, jer iako je definicijom obuhvaćeno oboje, zbog učestalih povreda vazdušnog prostora na globalnom nivou bespilotnim vazduhoplovima, željeli smo da stavimo akcenat i na njih.

Primjedba/predlog/sugestija 4:

u član 9 značenja izraza, dato je više komentara na definicije i to:



1. aerodrom - u zakonu ne postoji termin helidrom ni uslovi kako bi se odobravali helidromi;
2. avion je vazduhoplov teži od vazduha, koji se pokreće motorom i uzgon u letu dobija pretežno zbog aerodinamičkih reakcija na površinama koje u određenim uslovima leta ostaju nepokretne (potrebno uvesti definicije: 1. vazduhoplov 2. vazdušni brod);
3. aerodromski slot je predviđeno vrijeme dolaska ili odlaska raspoloživo ili dodijeljeno određenog dana za kretanje vazduhoplova na aerodromu na kojem se vrši koordinacija vremena slijetanja i polijetanja vazduhoplova (Potrebno usklađivanje sa EU Regulation 95/93 as amended 'slot shall mean the permission given by a coordinator in accordance with this Regulation to use the full range of airport infrastructure necessary to operate an air service at a coordinated airport on a specific date and time for the purpose of landing or take-off as allocated by a coordinator in accordance with this Regulation);
5. balon je vazduhoplov lakši od vazduha koji nije na motorni pogon i održava let; korišćenjem plina koji je lakši od vazduha ili gorionika koji je u vazduhoplovu, uključujući plinske balone, toplovazdušne balone, miješane balone i, iako su na motorni pogon, toplovazdušne vazdušne brodove (Potrebno usklađivanje sa ICAO Annex 7 Balloon. A non- power-driven lighter-than-air aircraft;
11. dio i uređaj je svaki instrument, oprema, mehanizam, dio, aparat, softver, pribor ili dodatak, uključujući komunikacionu opremu, koji se koristi ili je namijenjen za korišćenje prilikom upravljanja ili kontrolisanja vazduhoplova u letu, a koji je instaliran ili pričvršćen na vazduhoplov, kao i dijelovi strukture vazduhoplova, motora ili propelera ili oprere koja se koristi za manevrisanje vazduhoplova na zemlji (ovo nije definicija za dio i uređaj već za "non-installed equipment" Napomena da je ovdje definicija koja je bila u EU regulativ 216/2008 koja nije više na snazi. U izrazu pod 79) se koristi sledeći pervod "neugrađena oprema" Definicija iz EU regulation 2018/1139 'non-installed equipment means any instrument, equipment, mechanism, apparatus, appurtenance, software or accessory carried on board of an aircraft by the aircraft operator, which is not a part, and which is used or intended to be used in operating or controlling an aircraft, supports the occupants' survivability, or which could impact the safe operation of the aircraft Potrebno je uvesti i sledeću definiciju iz EU regulative 2018/1139 'part' means any element of a product, as defined by that product's type design);
12. događaj je svaki događaj - nije najbolja konstrukcija "događaj je svaki događaj" EU regulativa 376/2014 'occurrence' means any safety-related event which endangers or which, if not corrected or addressed, could endanger an aircraft, its occupants or any other person and includes in particular an accident or serious incident; occupants ie prevedeno kao putnici što ne obuhvata sva lica u vazduhoplovu;
17. Agencija Evropske unije za sigurnost vazduhoplovstva (u daljem tekstu: EASA) je agencija Evropske Unije osnovana cilju razvijanja zajedničkih standarda sigurnosti i obezbeđivanja njihove jedinstvene primjene u Evropi - (Poslovi EASA su propisani i EU regulativom 2018/1139 i širi su od ovih navoda. Predlažemo da stoji samo skraćena i njen puni naziv, EASA);
23. Informaciona bezbjednost - (ova konstrukcija "informaciona bezbjednost" se ne koristi dalje u članovima. Pretpostavljamo da bi trebala biti korišćena u članu 157")
25. uređaja za simuliranje leta - (U zakonu nijesu razradjeni članovi u vezi uloge ACV u pogledu kvalifikacije uređaja za simuliranje letenja kao ni to da se bez dodatnih zahtjeva prihvataju kvalifikacije uređaja za simuliranje letenja koje je izdala EASA i držabe članice EASA-e Dodatno potrebno je preuzeti šta se podrazumijeva pod uređajem za simuliranje letenja. EU regulation 2018/1139 flight simulation training device' means any type of device in which flight conditions are simulated on the ground,



- including flight simulators, flight training devices, flight and navigation procedures trainers and basic instrument training devices);
26. jedinica za upravljanje vazдушnim prostorom (Airspace Management Cell - AMC) je jedinica koja je odgovorna za svakodnevno upravljanje vazдушnim prostorom u nadležnosti jedne ili više država članica Evropske konferencije civilnog vazduhoplovstva (ECAC) - (ICAO Doc 10088 Airspace management cell (AMC). A is a joint civil-military cell responsible for the day-to-day management and temporary allocation airspace);
28. Čikaške konvencije -(potrebno uvesti sledeće objašnjenje iz EU regulative 2018/1139 'Chicago Convention' means the Convention on International Civil Aviation and the Annexes thereto, signed in Chicago on 7 December 1944), isti stav AERODROM-brisati (predlog);
32. kontinuirana plovidbenost vazduhoplova ili vazduhoplovne komponente su postupci koji obezbeđuju da u svakom trenutku operativnog vijeka vazduhoplov i njegove komponente ispunjavaju važeće zahtjeve za plovidbenost i da omogućavaju sigurne vazdušne operacije - (EU Regulation 1321/2014 'continuing airworthiness' means all of the processes ensuring that, at any time in its operating life, the aircraft complies with the airworthiness requirements in force and is in a condition for safe operation; U citiranom definiciji nema vazduhoplovne komponente);
35. 00:00 - (EU regulation 965/2012 "00:00");
39. međunarodni standard je svaka specifikacija fizičkih svojstava, konfiguracije, materijala, sposobnosti ili karakteristika, osoblja ili postupaka, čija je istovjetna primjena prihvaćena kao neophodna za sigurno, redovno i nesmetano odvijanje vazdušnog saobraćaja koje država mora da ispuni - (Ovdje treba naglasiti da se radi o standardima koje usvaja ICAO EU regulation 2018/1139 'international standards and recommended practices' means the international standards and recommended practices adopted by ICAO in accordance with Article 37 of the Chicago Convention);
44. nekomercijalne operacije su operacije u civilnom vazduhoplovstvu koje nijesu usluge u - linijskom i povremenom vazдушnom prevozu uz novčanu ili drugu vrstu naknade - (postoji definicija za komercijalne operacije tako da smatram ovu definiciju suvišnom. Dodatno u EU regulativi 965/2012 GM1 Article 2(1)(d) Definitions postoji jako širok spektar ove vrste operacija);
52. operativna licenca je odobrenje koje nadležni organ izdaje vazдушnom prevozniku za obavljanje usluga vazdušnog saobraćaja - (EU regulation 1008/2008 'operating licence means an authorisation granted by the competent licensing authority to an undertaking, permitting it to provide air services as stated in the operating licence; Nedostaje bold-ovan dio);
55. operator aerodroma je pravno ili fizičko lice koje upravlja aerodromom - (EU Regulation 2018/1139 aerodrome operator' means any legal or natural person operating or proposing to operate one or more aerodromes);
68. procjena sigurnosti stranih vazduhoplova - (U članu 70 stoji Pregled vazduhoplova na platformi Potrebno je ujednačiti terminologiju);
79. sistem ATM/ANS-a, sastavni dio ATM/ANS - (potrebno je preuzeti definiciju iz EU regulative 2018/1139: 'ATM/ANS system' means the aggregation of airborne and ground-based constituents, as well as space-based equipment, that provides support for air navigation services for all phases of flight);
81. sigurno obavljanje poslova ili pružanje usluge u vazдушnom saobraćaju je obavljanje poslova ili pružanje usluge u vazдушnom saobraćaju pri kome je vjerovatnoća da dođe da smrti, povrede, bolesti, materijalne štete ili štete po životnu sredinu zanemarljiva - (trebalo bi razmotriti uvođenje ovog izraza, prije svega zbog riječi na kraju. Dodatno nijesam ovo uspio naći u Safety ICAO dokumentima i Safety EU regulativama. Moguće da ovako nešto postoji u oblasti Security te da se misli na bezbjednost);
83. sigurnosna direktiva je sigurnosni akt koji se donosi u cilju hitnog otklanjanja nesigurnih stanja i donosi se u odnosu na pojedinačni vazduhoplovni subjekat ili na pojedinačnu



funkcionalnu cjelinu- (sigurnosna direktiva je sigurnosni akt koji se donosi u cilju hitnog otklanjanja nesigurnih stanja i donosi se u odnosu na pojedinačni vazduhoplovni subjekat ili na pojedinačnu funkcionalnu cjelinu);

90. sistem upravljanja sigurnošću je sistematski pristup upravljanju sigurnošću vazdušnog saobraćaja uključujući potrebne organizacione strukture, odgovornosti (accountabilities), politike i procedure, i uključuje svaki sistem upravljanja koji se, nezavisno ili integrisano sa drugim sistemima upravljanja organizacije, bavi upravljanjem sigurnošću u cilju održavanja prihvatljivog nivoa sigurnosti vazduhoplovnog subjekta -(ICAO Annex 19 Safety management system (SMS). A systematic approach to managing safety, including the necessary organizational structures, accountability, responsibilities, policies and procedures);
104. vrijeme leta (block time) je vrijeme od trenutka kada se vazduhoplov pomjeri sa parkirnog položaja radi polijetanja do trenutka potpunog zaustavljanja vazduhoplova na određenom parkirnom položaju i gašenja svih motora - (Prvo je data opšta definicija, vazduhoplove, a trebala bi ta prva da glasi za avione i ona je EU regulativi 965/2012 ovakva: for aeroplanes, the total time from the moment an aeroplane first moves for the purpose of taking off until the moment the aeroplane finally comes to rest at the end of the flight. Nedostaju definicije vremena leta za sledeće vrste vazduhoplova: EU Regulation 2018/395 "flight time" means the total time from the moment the basket leaves the ground for the purpose of taking off until the moment it finally comes to a rest at the end of the flight, EU Regulation 2018/1976 "flight time" means:
- (a) for self-launch sailplanes and touring motor gliders, the total time from the moment an aircraft first moves for the purpose of taking off until the moment it finally comes to rest at the end of the flight;
- (b) for sailplanes, the total time from the moment the sailplane commences the ground run in the process of taking off until the moment the sailplane finally comes to a rest at the end of flight; EU Regulation 2024/1111 for VCA, the total time between the moment the lift and thrust units are powered on for the purpose of taking off until the moment the aircraft finally comes to rest at the end of the flight and the lift and thrust units are powered off);
105. vrijeme leta (block time) helikopera - (flight time nije isto što block time. Treba odje ali i u gornjoj definiciji ukoniti block time): 9859 Risk

Predlog se djelimično prihvata.

Prihvataju se tačke 3, 11, 25, 28, 32, 35, 44, 52, 55, 58, 68, 69, 79, 81, 90.

Ne prihvataju se tačke 1 (to je takođe aerodrom, data je opšta definicija), 2 (definicija vazduhoplova je navedena), 5 i 6, 12, 23 (dodati su članovi gdje se spominje), 26 (razrađeno je posebnim članom), 39 (postoje i drugi standardi koji nisu ICAO), 104 i 105.

Delimično se prihvata tačka 83.

Primjedba/predlog/sugestija 5:

Član 12 koji se odnosi na odbor za sigurnost, riječ ublaženje rizika (uvesti izraz iz ICAO Doc 9859 Risk mitigation. The process of incorporating defences, preventive controls or recovery measures to lower the severity and/or likelihood of a hazard's projected consequence.)

Predlog se ne prihvata, jer smatramo da je prevod adekvatan tj. da izraz obuhvata navedeno.

Primjedba/predlog/sugestija 6:

Član 14 koji se odnosi na Lokalni odbor za sigurnost, na izbor članova lokalnog odbora saglasnost daje Odbor za sigurnost. Ovo nije predviđeno EU regulativom 139/2014 a ovo rješenje nije poznato ni da postoji u uporednoj praksi.

Predlog se prihvata.

**Primjedba/predlog/sugestija 7:**

Član 18 stav 3 koji se odnosi na odobrenje letova stranih vazdušnih prevoznika, ako domaći vazdušni prevoznik ne dostavi Agenciji i podnosiocu zahtjeva odgovor u roku od 48 sati smatra se da je saglasan. Gornjim stavom je predviđeno da se domaći vazdušni prevoznik je dužan da reguje u roku od 3 dana te onda ovaj rok 48 sati ne korespondira sa tim navodima.

Predlog se prihvata.

Primjedba/predlog/sugestija 8:

Član 22 koji se odnosi na Vanaerodromsko slijetanje i polijetanje stav 2 tačka 1 vazduhoplove čije se mjesto slijetanja zbog njihovih karakteristika ne može unaprijed odrediti;

(4) Vanaerodromsko slijetanje i polijetanje može da vrši pilot ili operator vazduhoplova koji ima odobrenje Agencije, uz uslove i rok važenja utvrđene tim odobrenjem.

(5) Agencija može da suspenduje i ukine odobrenje iz stava 4 ovog člana u skladu sa propisom iz stava 7 ovog člana.

(6) Imalac odobrenja za vanaerodromsko slijetanje i polijetanje dužan je da Agenciji pisanim putem najavi lokacije na kojima planira da vrši vanaerodromsko slijetanje i polijetanje.

(7) Uslove za izdavanje odobrenja za vanaerodromsko slijetanje i polijetanje, rok važenja odobrenja za vanaerodromsko slijetanje i polijetanja, rok za najavu iz stava 6 ovog člana i način vršenja vanaerodromskog slijetanja i polijetanja propisuje Agencija.

Predlog se odbija, jer bi njegova primjena, iako usmjerena na povećanje sigurnosti letenja, mogla imati uticaj i na sigurnost države. Slična rješenja već se primjenjuju u državama članicama EU

Predlog se prihvata.

Primjedba/predlog/sugestija 9:

Vazduhoplovne priredbe Član 24 stav 4, (ako se u stavu 1 predviđa učestvovanje civilnih vazduhoplova onda je nejasno zašto je neophodna saglasnost organa državne uprave nadležnog za poslove odbrane).

Predlog se ne prihvata. Planirano je donošenje jednog podzakonskog akta kojim bi se definisali uslovi i zahtjevi za organizaciju priredbi na kojoj učestvuju i civilni i vojni vazduhoplovi

Primjedba/predlog/sugestija 10:

Operativno mjesto Član 25, (Ovo pitanje je već uređeno članom 22 stav 3. Napomena da operativno mjesto nije predmet prethodnog odobrenje predviđenih EU regulativom 965/2012); nekompleksnim - (u izrazima se koristi termin složeni vazduhoplov tako da ne bi trebalo koristiti ovaj termin).

Predlog se prihvata.

Primjedba/predlog/sugestija 11:

Usluga vazdušnog prevoza član 28, linijski - (redovan);

Predlog se prihvata.

Primjedba/predlog/sugestija 12:

AOC član 35, AOC ie sertifikat koji se izdaje pravnom licu koji ispunjava uslove u pogledu opreme, stručne osposobljenosti kadra i organizacione strukture za sigurno obavljanje djelatnosti navedene u tom AOC - (EU regulation 1008/2008 'air operator certificate (AOC)' means a certificate delivered to an undertaking confirming that the operator has the professional ability and organisation to ensure the safety of operations specified in the



certificate, as provided in the relevant provisions of Community or national law, as applicable; postoji razlika između ovih navoda i potrebno je preuzeti ovo što stoji u EU regulativi); izmijeni, suspenduje ili ukine AOC (+limitira/ograničiti);

Predlog se prihvata. Dodata je definicija u članu 9.

Primjedba/predlog/sugestija 13:

Zakup vazduhoplova član 37, neophodno je definisati rok u kojem agencija daje odobrenje na zakup vazduhoplova. U slučaju zakupa vazduhoplova u slučaju AOG stanja neophodno je omogućiti zakup bez saglasnosti Agencije u slučaju da je predmetni vazduhoplov u registru prevoznika sa EASA i IOSA licencom. Bliže uslove pod kojima se izdaje prethodno odobrenje na zaključenje ugovora o zakupu vazduhoplova propisuje Agencija (+uslove za suspenziju i ukidanje ovog odobrenja);

Predlog se prihvata.

Primjedba/predlog/sugestija 14:

Komercijalne specijalizovane operacije član 38, avionom i/ili helikopterom (U EU regulative 965/2012 je postavljeno da se ova vrsta operacija može izvoditi vazduhoplovima što je šire nego je ovdje stavljeno. Ovim se ograničava da se ova vrsta operacija može isključivo izvoditi avionom ili helikopterom); avionom i/ili helikopterom; Visinu naknade iz stava 8 ovog člana propisuje Ministarstvo - (stava 8);

Predlog se prihvata.

Primjedba/predlog/sugestija 15:

Komercijalne specijalizovane operacije visokog rizika član 39, avionom i/ili helikopterom (komentar gore, predlog - ukloniti ovo); Agencija može da prizna autorizaciju stranog operatora vazduhoplova (koju je izdala država članica EASA-e.); Bliže uslove iz stava 2 ovog člana, važenje autorizacije j obrazac autorizacije propisuje Agencija (kao i uslove za ograničavanje, suspenziju i ukidanje);

Predlog se prihvata.

Primjedba/predlog/sugestija 16:

Operacije državnih vazduhoplova član 40, operacije državnih vazduhoplova obuhvataju operacije koje obavljaju državni vazduhoplovi, (Operacije državnih vazduhoplova obuhvataju operacije koje obavljaju državni vazduhoplovi, Sugerišemo da ovaj stav preformulisan jer napominjem da šta se podrazumijeva pod državnim vazduhoplovom).

Predlog se odbija, budući da je u tekstu Zakona jasno definisan pojam „državni vazduhoplovi“.

Primjedba/predlog/sugestija 17:

Nedopušteno oglašavanje i nuđenje usluga član 41, (Mišljenja smo da je ovo pitanje uređeno Zakonom o zaštiti potrošača, član 29).

Predlog se odbija, budući da član 29 Zakona o zaštiti potrošača reguliše potpuno drugu oblast, odnosno oglašavanje proizvoda i usluga koje dovodi ili može dovesti potrošača u zabludu.

Primjedba/predlog/sugestija 18:

Međunarodni vazdušni prevozi kabotaža član 42, strani vazdušni prevoznik može da obavlja kabotažu na teritoriji Crne Gore u skladu sa ECAA sporazumom (dodati ili shodno zaključenim međunarodnim ugovorom. Ulaskom CG u EU vazdušni prevoznike iz EU će moći da nesmetano vrši kabotažu).



Predlog se odbija. Nakon pristupanja Crne Gore Evropskoj uniji, ova odredba može biti revidirana, s tim da države članice takođe vode računa o interesima svojih nacionalnih operatora, te stoga ograničavaju broj dana u skladu sa tim.

Primjedba/predlog/sugestija 19:

Red letenja član 43, za letove koji se ne izvode u skladu sa ECAA sporazumom, red i izmjene reda letenja utvrđuju se posebno za ljetnji, a posebno za zimski period, koje odobrava Agencija, uz prethodno pribavljenu saglasnost operatora aerodroma (Red letenja za redovni vazdušni prevoz bi trebao postojati bez obzira da li se letovi izvode ili ne izvode u skladu sa ECAA sporazumom. Operator aerodroma bi bio u nezavidnom položaju ako bi se dozvolilo da ne postoji odobreni red letenja za redovan vazdušni prevoz ti operator aerodroma ne bi mogao planirati saobraćaj, prihvati i otpemu vazduhoplova);

Red letenja i izmjene reda letenja iz st. 2 i 3 ovog člana objavljuju se u najmanje dva elektronska i dva dnevna štampana medija koji se distribuiraju na cijeloj teritoriji Crne Gore- (Ovo je anahrono rješenje i nije standard koji dolazi iz EU te ga je potrebno ukloniti iz teksta Zakona. Rješenje može biti objavljivanje reda letenja na web stranici operatora aerodroma).

Predlog se prihvata.

Primjedba/predlog/sugestija 20:

Ograničenje ili obustavljanje linijskog vazdušnog prevoza na liniji član 46, (nije predviđena prekršajna odredba u vezi sa ovim članom);

Predlog se prihvata.

Primjedba/predlog/sugestija 21:

Opšti uslovi za upis u Registar član 47, vazduhoplovni model - (potrebno uvesti definiciju); Bepilotni vazduhoplov - (bepilotni vazduhoplov koji podliježe postupku sertifikacije takođe treba biti upisan u registar).

Predlog se odbija, budući da Zakon sadrži poseban dio posvećen bepilotnim vazduhoplovima, u kojem su relevantna pitanja precizno regulisana.

Primjedba/predlog/sugestija 22:

Upis vazduhoplova u zakupu član 49, (Ova norma ne postoji u EU regulatornom sistemu u oblasti vazduhoplovstva).

Predlog se odbija, budući da slična regulativa već postoji u državama članicama Evropske unije

Primjedba/predlog/sugestija 23:

Uslovi za upotrebu vazduhoplova član 59, ograničavanje - (shodno EU regulativi 748/2012, 21.B.65, nije predviđena mogućnost ograničavanja).

Predlog se prihvata.

Primjedba/predlog/sugestija 24:

Projektovanje, proizvodnja, modifikacija i popravka član 60, uslove za projektovanje proizvodnju, modifikaciju i popravku vazduhoplova vazduhoplovne komponente propisuje Agencija- (U EU regulatornom sistemu odobrenje organizacija za projektovanje je u nadležnosti EASA-e. Države članice mogu odobravati organizacije za projektovanje tamo gdje



je to dozvoljivo shodno EU regulativi 2018/1139. EASA odobrene organizacije ne bi trebalo da budu predmet dodatnih provjera od strane ACV. ACV može donijeti nacionalne propise u vezi sa ovim pitanjem. Odobrenje organizacije za proizvodnju može biti izdato od strane EASA i države članice EASA te se takvo odobrenje prihvata bez dodatnih provjera. Odobrenje organizacija koje imaju sjedište na teritoriji CG trebalo bi da odobrava ACV. Projektovanje obuhvata i aktivnosti modifikacija i popravki tako da bih sugerisali da se član odnosi na projektovanje i proizvodnju).

Predlog se prihvata. I dalje je neophodno imati zakonski osnov za propisivanje uslova, čak i kada ih odobrava EASA. U vezi sa stavom 3, dio koji se odnosi na međunarodne ugovore, uključujući sporazume EU sa SAD-om, Kanadom i Brazilom, predlaže se da se dodatno preciziraju sljedeće odredbe: organizacije za projektovanje vazduhoplova i vazduhoplovnih komponenti koje je odobrila EASA ili koje su priznate u okviru međunarodnih sporazuma EU smatraju se da ispunjavaju uslove iz stav 2; isto važi i za organizacije za proizvodnju vazduhoplova i vazduhoplovnih komponenti koje je odobrila EASA ili država članica EASA-e. Ove odredbe obuhvataju organizacije koje projektuju proizvode, modifikacije i popravke. Predlaže se i moguće razdvajanje stavova za projektovanje i proizvodnju radi veće preciznosti, pri čemu alternativni stav 1 može glasiti: „Uslove za projektovanje proizvoda i vazduhoplovnih komponenti, uključujući projektovanje njihovih modifikacija i popravki, i uslove za proizvodnju proizvoda i vazduhoplovnih komponenti propisuje Agencija.“ Naslov stava 1 može se prilagoditi u skladu sa ovom podjelom

Primjedba/predlog/sugestija 25:

Obaveza sertifikacije vazduhoplova i vazduhoplovne komponente član 61, Agencija izdaje uvjerenja o tipu vazduhoplova i vazduhoplovne komponente iz stava 1 ovog člana - (imajući na umu da Agencija može izdati uvjerenje o tipu onda bi logično bilo da se u zakonu predvidi mogućnost izdavanja naloga za plovidbenost); Za utvrđivanje ispunjenosti uslova za izdavanje uvjerenja iz st. 3 i 5 i prihvatanje uvjerenja iz stava 6 ovog člana plaća se naknada koja je prihod Agencije - (ovdje bi trebalo dodati pored uslova za izdavanje uvjerenja i uslove u pogledu suspenzije i ukidanja ovog uvjerenja).

Predlog se prihvata.

Primjedba/predlog/sugestija 26:

Program za održavanje vazduhoplova član 66, visinu naknade iz stava 5 ovog člana propisuje Ministarstvo - (stav 4 propisuje tu obavezu).

Predlog se prihvata.

Primjedba/predlog/sugestija 27:

Dozvola za posebne letove član 72, bliže uslove za izdavanje dozvole iz st. 1 i 2 ovog člana i uslove za izdavanje ovlašćenja iz stava 2 ovog člana, kao i vrste namjena za koje se ista izdaje propisuje Agencija - (potrebno je dodati i uslove za izmjenu, suspenziju, ukidanje).

Predlog se prihvata.

Primjedba/predlog/sugestija 28:

Isprave i knjige vazduhoplova član 73, ovdje nije predviđeno nekoliko dokumenata koji su navedeni u članu 29 Čikaške konvencije. Sugerisem o da budu pobrojana ta dokumenta a dodatna dokumenta mogu biti propisane podzakonskim aktom koji donosi Agencija.

Predlog se djelimično prihvata. Član je dopunjen, iz člana 29 Čikaška konvencija, a za dio koji nije ovdje dopunjen već se nalazi u drugim članovima zakona npr. za dozvole vazduhoplovnog



osoblja tj posade vazduhoplova je propisano u članu koji se odnosi na njih. (mora ih imati kod sebe prilikom obavljanja aktivnosti)

Primjedba/predlog/sugestija 29:

Vazduhoplovno osoblje član 74, održavanja i prepravke vazduhoplova, (održavanja i plovidbenosti vazduhoplova Održavanje vazduhoplova obuhvata prepravke EU regulativa 1321/2014 'maintenance' means any one or combination of the following activities: overhaul, repair, inspection, replacement, modification or defect rectification of an aircraft or component, with the exception of pre-flight inspection); sportsko rekreativnim vazduhoplovom - (uvesti definiciju sportsko rekreativni vazduhoplov ili ako nema međunarodno prihvatljive definicije ukloniti. U tom slučaju osoblje pod 1) bi bile obuhvaćene.).

Predlog se prihvata.

Primjedba/predlog/sugestija 30:

Uslovi za sticanje dozvola i ovlašćenja vazduhoplovnog osoblja član 75, aktivnosti vazduhoplovnog osoblja može da obavlja osoba koja posjeduje važeću dozvolu ovlašćenje, posebna ovlašćenja ili drugi ekvivalentan dokument, stručnu osposobljenost i ispunjava propisane zdravstvene i druge uslove - (Shodno EU regulativi 1178/2011 kabinsko osoblje treba imati potvrdu i tu potvrdu može izdati ACV ili organizacija koju odobri. Ovo treba biti razrađeno preciznije).

Predlog se prihvata.

Primjedba/predlog/sugestija 31:

Stručno osposobljavanje član 76, visinu naknade iz stava 6 ovog člana propisuje Ministarstvo, (Stav 5 propisuje datu naknadu).

Predlog se prihvata.

Primjedba/predlog/sugestija 32:

Utvrdjivanje stručne osposobljenosti član 77, visinu naknade iz stava 6 ovog člana propisuje Ministarstvo, (Stav 7 propisuje datu naknadu).

Predlog se prihvata.

Primjedba/predlog/sugestija 33:

Obaveze imaoca priznate dozvole i Agencije član 80, sarađuje sa izdavaocem dozvole radi razmjene podataka u cilju provjere autentičnosti - (provjera autentičnosti dozvole bi trebala da se vrši sa vazduhoplovnim vlastima države koja je izdala dozvolu).;

Predlog se odbija, jer je pojam „izdavalac dozvole“ širi i obuhvata i dozvole koje se izdaju u skladu sa nacionalnim propisima, uključujući one koje izdaju nadležni sportsko-rekreativni savezi.

Primjedba/predlog/sugestija 34:

Vazduhoplovno medicinski ispitivači član 82, Agencija izdaje sertifikat vazduhoplovno medicinskog ispitivača na određeno vrijeme licima koja ispunjavaju uslove iz stava 3 ovog člana (stava 4); Uslove za izdavanje, izmjenu, produžavanje, obnovu, suspenziju i ukidanje sertifikata vazduhoplovno medicinskog ispitivača I pripadajućih ovlašćenja, vrierne na koje se



izdaje sertifikat i pripadajuća ovlašćenja i obrazac sertifikata propisuje Agencija (EU regulativa 1178/2011 predviđa sledeće ARA.MED,250 - Imitation, suspension or revocation. Ovdje imamo suspenziju i ukidanje ali nema ograničenja ili limitacije);

Predlog se prihvata.

Primjedba/predlog/sugestija 35:

Zabrane zbog posebnih psiho-fizičkih stanja član 83, vazduhoplovno i kabinsko osoblje (stjuardese i stjuarti), za vrijeme obavljanja poslova, ne smiju biti pod uticajem alkohola ili psihoaktivnih supstanci, niti u psiho-fizičkom stanju koje ih onemogućava da pravilno obavljaju poslove -(kabinsko osoblje pripada vazduhoplovnom osoblju, član 74, (tako da je ovo suvišno), psihoaktivnih supstanci (uvesti šta se podrazumijeva pod psihoaktivnimn, u izrazima. EU regulativa 965/2012 psychoactive substances means alcohol, opioids, cannabinoids, sedatives and hypnotics, cocaine, other psychostimulants, hallucinogens, and volatile solvents, with the exception of caffeine and tobacco):

Predlog se prihvata.

Primjedba/predlog/sugestija 36:

Posada vazduhoplova član 86, letачka i kabinska posada -(+dodatni članovi posade, task specialist, EU regulativa 965/2012 uvesti u termin: dodatni članovi posade su tehničko osoblje u sastavu posade, koje ne spada u letачku ili kabinsku posadu, ali kome je operater vazduhoplova dodelio dužnosti u vazduhoplovu ili na zemlji radi pomoć pilotu na letovima pri kojima se može zahtevati upotrebu posebne opreme u vazduhoplovu); Sastav i broj članova letачke i kabinske posade vazduhoplova, prema vrsti, kategoriji i namjeni vazduhoplova, utvrđuje proizvođač vazduhoplova - (Minimalni broj letачke posade utvrđuje proizvođač vazduhoplova međutim operator vazduhoplova može kroz priručnik definisati izvodenje operacija i sa većim brojem članova letачke posade. Broj članova kabinske posade se utvrđuje shodno EU regulativi 965/2012);

Predlog se prihvata.

Primjedba/predlog/sugestija 37:

Poslovi i obaveze članova posade vazduhoplova član 89, članovi posade vazduhaplova ne smiju da napuštaju vazduhoplov bez odobrenja vođe vazduhoplova - (ovo stoji i u stavu (3);

Predlog se prihvata.

Primjedba/predlog/sugestija 38:

Radno vrijeme, vrijeme leta i odmora članova posade vazduhoplova i kontrolora letenja član 91, u naslovu člana i stavu 8 postoje navodi o radnom vremenu kontrolora letjenja a da se u samom članu ne navode bilo kakvi detalji u vezi sa ovim pitanjem. Smatramo da analogno kako je do detalja razrađeno pitanje ove teme za članove posade vazduhoplova treba biti razrađeni detalji i za kontrolore letenja);

Predlog se odbija, jer je predmetna materija suviše kompleksna i tehnički detaljna da bi njeno potpuno definisanje bilo prikladno u okviru zakonske norme, te je njena regulacija ostavljena podzakonskim aktima.

**Primjedba/predlog/sugestija 39:**

Pomoćno vazduhoplovno osoblje član 92, pomoćno vazduhoplovno osoblje je osoblje koje obavlja poslove pružanja vazduhoplovnih usluga koji se odnose na vazduhoplovno informisanje, obradu podataka o letu vazduhoplova, prosljeđivanje vazduhoplovnih informacija, vazduhoplovnu meteorologiju i koje ima propisanu stručnu spremu, stručno je osposobljeno ispunjava uslove iz čl. 81 i 83 ovog zakona - (Pomoćno vazduhoplovno osoblje je osoblje koje obavlja poslove pružanja vazduhoplovnih usluga koji se odnose na vazduhoplovno informisanje, obradu podataka o letu vazduhoplova, prosljeđivanje vazduhoplovnih informacija, vazduhoplovnu meteorologiju i koje ima propisanu stručnu spremu, stručno je osposobljeno i ispunjava uslove iz čl. 81 i 83 ovog zakona); pravno lice - (ili fizičko lice);

Predlog se odbija, budući da je proces stručnog osposobljavanja za navedeno osoblje detaljno regulisan odredbama u drugom dijelu zakona.

Primjedba/predlog/sugestija 40:

Sertifikat aerodroma član 108, 1) Agencija izdaje sertifikat aerodroma iz člana 107 stav 1 alineja 1 ovog zakona za aerodrom koji se koristi za pružanje usluga vazdušnog prevoza i izvođenje operacija instrumentalnog prilaska ili odlaska, ako ima - (Ovo su aerodromi koji podliježu sertifikaciji shodno EU regulativi 2018/1139 (i) are open to public use; (ii) serve commercial air transport; and (iii) have a paved instrument runway of 800 metres or more, or exclusively serve helicopters using instrument approach or departure procedures;

U odnosu na stav upredlogu zakona treba razmotriti pitanja gore a naročito u vezi sa tim da bi se trebalo naglasti da se radi o aerodromu koji je otvoren za javnu upotrebu, zatim da se radi o aerodromu koji ima instrumentalnu PSS za zastrim kolovozno, dužine 800 metara ili više ili koji isključivo služi za helikopterske operacije prilikom kojih se koriste procedure za instrumentalni prilazak i dolazak); asfaltiranu (ovo implicira da poletno sletna staza mora biti asfaltirana što može biti ali isto tako postoje poletno sletne staze koje nijesu asfaltirane tako da sugerišemo o poletno sletne staze sa kolovoznim zastorom), poletno sletnu (poletno-sletnu, ujednačavanje), stazu dužu od 800 metara ili 2) isključivo služi za operacije helikoptera; Na predlog ugovora/sporazuma iz stava 4 ovog člana saglasnost daje Agencija (Ovo nije prepoznato u EU regulativama 2018/1139 i 139/2014); Sredstva od naknada iz stava 8 ovog člana prihod su Agencije-(Stav 9); Visinu naknada iz stava 8 ovog člana propisuje Ministarstvo - (Stav 9);

Predlog se djelimično prihvata. Smatra se nepraktičnim da aerodrom sa više od 10.000 putnika, poletno-sletnom stazom dužom od 800 m i instrumentalnim prilazom bude zatvoren za javnu upotrebu. Kako bi se osigurala potpuna usklađenost sa Uredbom (EU) 2018/1139, predlaže se da se u prvom stavu ovog člana doda formulacija „otvoren za javnu upotrebu“. Sugestija u vezi sa instrumentalnom poletno-sletnom stazom se odbija, jer pojam „instrumentalna poletno-sletna staza“ nije identičan pojmu „instrumentalni prilaz“ i radi se o dva različita termina. Predlog za stav 9 se prihvata.

Primjedba/predlog/sugestija 41:

Prenos sertifikata aerodroma, odobrenja za upotrebu aerodroma i saglasnosti za upotrebu aerodroma član 111, sredstva iz stava ovog člana prihod su Agencije. (Stav 4).

Predlog se prihvata.



Primjedba/predlog/sugestija 42:

Vazduhoplovne prepreke član 114, troškove uklanjanja vazduhoplovne prepreke iz stava 5 ovog člana snosi operator aerodroma na čije operacije utiče - (Troškove uklanjanja vazduhoplovne prepreke iz stava 5 ovog člana snosi operator aerodroma na čije operacije utiče).

Predlog se prihvata.

Primjedba/predlog/sugestija 43:

Spasilačko-vatrogasna služba i plan za vanredne situacije Član 119 - MTOW - (skraćenicu treba objasniti).

Predlog se prihvata. Uklonjena je kategorija aerodroma kojima se izdaje rješenje o davanju saglasnosti.

Primjedba/predlog/sugestija 44:

Usluge zemaljskog opsluživanja član 121, (Shodno EU directive 96/67 definisati i dalje razraditi kroz odgovarajuće članove ulogu "managing body of the airport" nema detalja oko usklađivanja sa EU regulativama za oblast GH 2025/23 i 2025/20 ovim članom su uređena pitanja slobodnog pristupa tržištu ali u zakonu nijesu rješena pitanja usklađivanja sa EU GH regulativama donesenih shodno Basic Regulation 2018/1139); 1) Pružanje usluga iz stava 2 ovog člana operator aerodroma može da obezbijedi i angažovanjem drugih pravnih ili fizičkih lica koja ispunjavaju uslove utvrđene ovim zakonom, na osnovu objavljenog javnog poziva. (2) osoblje koje obavlja poslove pružanja usluga zemaljskog opsluživanja iz stava 2 ovog člana mora da ispunjava uslove u pogledu stručne osposobljenosti druge uslove. (3) Bliže određivanje usluga zemaljskog opsluživanja iz stava 2 ovog člana propisuje Vlada. (4) Bliže uslove iz stava 4 ovog člana propisuje Agencija - (obratiti pažnju na broj stavova, gore je stav (1) a ovdje bi trebalo započeti sa stavom (2)).

Predlog se odbija. Detaljna razrada ove materije biće obuhvaćena odgovarajućim podzakonskim aktima, dok se nivo preciznosti predviđen u zakonu smatra dovoljnim za njegovu primjenu.

Primjedba/predlog/sugestija 45:

Dozvola za pružanje usluga zemaljskog opsluživanja član 122, pravno ili fizičko (Dodati lice); Visinu naknade iz stava 7 ovog člana propisuje Ministarstvo (Stava 8).

Predlog se prihvata.

Primjedba/predlog/sugestija 46:

Slobodan pristup tržištu član 123, (+ aerodromskoj infrastrukturi).

Predlog se ne prihvata. Naziv člana obuhvata pristup aerodromskoj infrastrukturi, s tim u vezi dodatno navođenje nije potrebno

Primjedba/predlog/sugestija 47:

Proširenje i ograničenje kapaciteta aerodroma član 127, potrebno je uvest koordinatora slotova koji je organizaciono i finansijski odvojen od aerodroma, vazdušnog prevoznika pružaoca usluga. Takođe u ovom članu treba predvidjeti formiranje odbora korisnika aerodroma.

Predlog se odbija, budući da je predmetna materija regulisana kroz razradu odgovarajućeg podzakonskog akta.

**Primjedba/predlog/sugestija 48:**

Aerodromske naknade član 130, (Ovaj član nije uskladen sa EU directive 2009/12 u kojoj između ostalog stoje ove vrste naknadi: 'airport charge' means a levy collected for the benefit of the airport managing body and paid by the airport users for the use of facilities and services, which are exclusively provided by the airport managing body and which are related to landing, take-off, lighting and parking of aircraft, and processing of passengers and freight; Dodatno u ovoj direktivi se ističe da sa strane aerodroma ova pitanja se nalaze u nadležnosti "airport managing body" a ne operatora aerodroma. Pomenutom direktivom je predviđeno postojanje nezavisnog nadzornog tijela. Iz formulacija iz ovog člana može se zaključiti da je to tijelo Ministarstvo. Treba povesti računa o vlasničkom statusu aerodroma i relacijama sa Vladom i Ministarstvom te da li se postavljanjem Ministarstva kao nezavisnog nadzornog tijela krši princip nezavisnosti); konsultacija - (Shodno navedenoj direktivi treba precizirati da se ove konsultacije obavljaju najmanje jednom godišnje).

Predlog se ne prihvata. Crna Gora, kao država u procesu pristupanja EU, nije u obavezi da u ovoj fazi u potpunosti primijeni Direktivu 2009/12/EZ. Rešenja sadržana u Nacrtu zakona prilagođena su postojećem modelu upravljanja aerodromima i institucionalnim kapacitetima, dok će se elementi navedene direktive razmatrati u okviru daljeg procesa harmonizacije propisa. Ova materija će detaljnije biti uređena podzakonskim aktom.

Primjedba/predlog/sugestija 49:

Upravljanje protokom vazdušnog saobraćaja član 135, ekspeditivnog - (efikasnog).

Predlog se prihvata.

Primjedba/predlog/sugestija 50:

Usluge u vazdušnom saobraćaju član 137, ekspeditivnosti - (efikasnosti).

Predlog se prihvata.

Primjedba/predlog/sugestija 51:

Sertifikat pružaoca ATM/ANS usluga član 143, interfejsa - (veza); funkcionalnom sistemu - (predlažemo da se uvede definicija funkcionalnog sistema iz EU regulative 2017/373 'functional system' means a combination of procedures, human resources and equipment, including hardware and software, organised to perform a function within the context of ATM/ANS and other ATM network functions);

Predlog se prihvata.

Primjedba/predlog/sugestija 52:

Projektovanje, proizvodnja i održavanje sistema vazdušne plovidbe član 146, (U ovom članu bi trebalo otvoriti prostor za donošenje podzakonskog akta kojim bi se preuzela EU regulativa 2023/1768 ATM/ANS equipment certification and declaration).

Predlog se prihvata.

Primjedba/predlog/sugestija 53:

Zaštita informacionih sistema član 157, na akte iz stava 1 ovog člana saglasnost daje Agencija (U članu sa izrazima se pominje informaciona bezbjednost tako da bi ovaj član trebalo uvezati sa tom terminologijom. EU regulativama 2022/1645 i 2023/203 su precizirani subjekti koji moraju uspostaviti sistem informacione bezbjednosti. Kao i drugim oblastima postoje elementi



ovog sistema koji zahtjevaju prethodno odobrenje i elementi koji ne zahtjevaju prethodno odobrenje. Ne postoje elementi ovog sistema na koje Agencija daje saglasnost).

Predlog se prihvata.

Primjedba/predlog/sugestija 54:

Obuke iz domena bezbjednosti član 161, ovlašćeno lice iz stava 1 ovog člana izdaje licu koje uspješno završi obuku iz člana 142a (Ovlašćeno lice iz stava 1 ovog člana izdaje licu koje uspješno završi obuku iz člana 142a stav 1 tač. 8 i 9 i člana 142b stav 2 tačka 3 ovog zakona odgovarajuću potvrdu o završenoj obuci) stav 1 tač. 8 i 9 i člana 142b (Usluga vazduhoplovnih podataka Član 142 pogrešan poziv) stav 2 tačka 3 ovog zakona odgovarajuću potvrdu o završenoj obuci.

Predlog se prihvata.

Primjedba/predlog/sugestija 55:

Nacionalni odbor za traganje i spašavanje u civilnom vazduhoplovstvu član 174, Vladi godišnji izvještaj o radu - (potrebno definisati rok - do 31. marta tekuće za prethodnu godinu).

Predlog se prihvata.

Primjedba/predlog/sugestija 56:

Primjena propisa u upravnim postupcima član 186, u postupcima koji se sprovode u skladu sa ovim zakonom i propisima za sprovođenje ovog zakona vazduhoplovni subjekti koriste prihvatljive načine usaglašavanja (Acceptable means of compliance - AMC), uputstva (Guidance Material- GM) i certifikacione specifikacije (Certification Specifications-CS) koje je donijela EASA, kao i alternativne načine usaglašavanja koje je odobrila EASA ili Agencija - (EASA ne odobrava alternativne načine usaglašavanja).

Predlog se ne prihvata, jer EASA odobrava neke AltMoC (napr. kad zahtjev podnese panevropski pružalac usluga

Primjedba/predlog/sugestija 57:

Rok za rješavanje u upravnom postupku član 187, izuzetno od stava 3 ovog člana, u postupku izdavanja AOC, izdavanja operative licence, postupku sertifikacije aerodroma, sertifikacije pružaoca usluga u vazdušnoj plovidbi i odobravanja promjena u funkcionalnom sistemu, Agencija je dužna da u roku od 60 dana od dana prijema zahtjeva izvrši formalnu procjenu dokumentacije propisanu ovim zakonom i propisima donijetim za sprovođenje ovog zakona - (ovo bi trebalo proširiti na organizacije za projektovanje vazduhoplova, odobrenje organizacije za proizvodnju vazduhoplova, izdavanje uvjerenja o tipu vazduhoplova, odobrenje organizacije za održavanje vazduhoplova organizacije za obezbjeđenje kontinuirane plovidbenosti, kvalifikaciju uređaja za simuliranje letenja, odobrenje organizacija za obuku).

Predlog se prihvata.

Primjedba/predlog/sugestija 58:

Pojam nadzora član 191, nadzor sprovode nadzornici Agencije i inspektori za vazdušni saobraćaj u cilju provjere usaglašenosti subjekta nadzora sa ovim zakonom, propisima, programima i drugim aktima za sprovođenje ovog zakona, (Nadzori se trebaju vršiti shodno odgovarajućim EU regulativama i ovdje treba predvidjeti donošenje podzakonskog akta).

Predlog se odbija, jer je u svakoj od relevantnih regulativa posebno predviđen način nadzora za datu oblast. Ovi podzakonski akti služe za sprovođenje Zakona, a njihova primjena ima pravni osnov u samom zakonu za svaku pojedinačnu regulativu.

**Primjedba/predlog/sugestija 59:**

Pravni položaj Agencije član 206, Vlada Crne Gore (u daljem tekstu: Vlada)- (Vlada Crne Gore se pominje prvo u članu 6 pa bi u tom članu trebalo stajati "u daljem tekstu Vlada").

Predlog se prihvata.

Primjedba/predlog/sugestija 60:

Nadležnost Agencije član 207, (čitav član treba detaljno pregledati jer evo dolje navodim samo par stavki koje nedostaju); izdaje sertifikat vazdušnog operatora (u daljem tekstu: AOC) i operativnu licencu, (+ autorizaciju); izdaje uvjerenje o tipu vazduhoplova, uvjerenje o plovidbenosti vazduhoplova, potvrdu o provjeri plovidbenosti vazduhoplova, potvrdu o registraciji (uvjerenje o buci); izdaje uvjerenje o ispunjavanju uslova pravnom licu za održavanje vazduhoplova (+fizičkom licu i organu državne uprave); izdaje uvjerenje o ispunjavanju uslova pravnom licu za stručno osposobljavanje vazduhoplovnog osoblja (+fizičkom licu); izdaje sertifikat odobrenje za upotrebu civilnog aerodroma (+suglasnost); izdaje uvjerenje o ispunjavanju uslova pravnom licu za obezbjeđivanje kontinuirane plovidbenosti vazduhoplova (+fizičkom licu+organu državne uprave); izdaje dozvole i ovlašćenja civilnom vazduhoplovnom osoblju (+potvrde kabinskom osoblju); 21) prihvata izjave - (ovo već postoji pod 13); Pravnom licu koje ima sertifikat za pružanje usluga u vazdušnoj plovidbi (u daljem tekstu: pružalac usluga u vazdušnoj plovidbi), operatoru vazduhoplova, operatoru aerodroma i drugim subjektima koji obavljaju poslove iz oblasti vazdušnog saobraćaja (u daljem tekstu: vazduhoplovni subjekti) Agencija može da odobri, na period do osam mjeseci, izuzeće od obaveze ispunjenja određenog administrativnog i drugog zahtjeva, ukoliko utvrdi da je vazduhoplovni subjekt na drugi način obezbijedio isti nivo sigurnosti vazdušnog saobraćaja koji se postiže primjenom tog zahtjeva - (Ovo je potrebno uskladiti sa članom 71 stav 1 Basic regulation 2018/1139 Prvo treba dodati da se izuzeće može dati i fizičkom licu kao i organu državne uprave. Treba citirati u kojim okolnostima je to moguće, konkretno in the event of urgent unforeseeable circumstances affecting those persons or urgent operational needs of those persons itd).

Predlog se prihvata. U Nacrt zakona je dodat novi član „Odredbe o fleksibilnosti“ koji je u potpunosti usklađen sa EU Regulativom 2018/1139.

Primjedba/predlog/sugestija 61:

Prekršaji operatora vazduhoplova, vazdušnog prevoznika, operatora sistema bespilotnog vazduhoplova ili drugih pravnih lica član 220 novčanom kaznom od 3.000 eura do 20.000 eura kazniće se prekršaj operator vazduhoplova ili vazdušni prevoznik ili drugo pravno lice, ako-(u ovom članu kao ni u narednim nije dovoljno dobro razrađen mehanizam proporcije visine novčane kazne minimalna 3.000 eura, u odnosu na učinjen prekršaj. Evo par primjera: povrijedi suverenitet crnogorskog vazdušnog prostora-povrijedi crnogorski vazdušni prostor vazdušni prevoznik leti u crnogorskom vazdušnom i prostoru, a nalazi se na list Evropske unije koji imaju zabranu letenje na području Evropske unije nasuprot -pomoćno vazduhoplovno osoblje nema kod sebe potvrdu o stručnoj osposobljenosti, nije registrovan (član 103), operacije bespilotnim vazduhoplovima u okviru vazduhoplovno-modelarskih klubova ili udruženja vrši bez odobrenja Agencije (član 102 stav 1).

Novčane kazne za prekršaje iz ovog zakona propisuje Ministarstvo pravde, koje će utvrditi tačne iznose u skladu sa zakonom.

Primjedba/predlog/sugestija 62:



Prekršaji operatora aerodroma ili drugih pravnih lica član 225 -(komentar gore tj visina novčanih kazni, minimalna 3,000 eura za recimo evo par primjera: aerodrom koristi u vazdušnom saobraćaju bez jedinstvenog sertifikata aerodroma ili dva zasebna sertifikata, jedan koji se odnosi na aerodrom, a drugi na operatora aerodroma; ili odobrenja za upotrebu aerodroma; ili saglasnosti za upotrebu aerodroma, odnosno suprotno izdatom sertifikatu, odobrenju ili saglasnosti za upotrebu aerodroma (čl. 107, 108 i 109);

ne obezbijedi da fizičke karakteristike aerodroma, opremljenost aerodroma vizuelnim sredstvima za navigaciju (oznake, svjetla, znaci, markeri), vazduhoplovne prepreke i sredstava za označavanje i osvjetljenje vazduhoplovnih prepreka i površina sa ograničenom upotrebom električnih sistema, operativnih službi, opreme i instalacija aerodroma ispunjavaju uslove propisane ovim zakonom i propisima za sprovođenje ovog zakona; odnosno ne uspostavi sistem koji obezbjeđuje sigurno odvijanje operacija vazduhoplova na aerodromu i njegovu usklađenost sa ovim zakonom i propisima za sprovođenje ovog zakona, odnosno ne obezbijedi da su implementirani svi potrebni uslovi koji omogućavaju primjenu odgovarajućih mjera za ublažavanje rizika. (član 110 st. 1, 2 i 3); nasuprot ne izradi i ne dostavi Agenciji na odobravanje posebnu proceduru za postupanje u situacijama kod promjena kod kojih se ne zahtjeva prethodno odobrenje Agencije (član 113 stav 7): ne donese, primjenjuje i redovno provjerava plan za vanredne situacije (član 115 stav 3); ne donese, primjenjuje i redovno provjerava plan za vanredne situacije (član 115 stav 3) - (Član 119 ne 115);

Novčane kazne za prekršaje iz ovog zakona propisuje Ministarstvo pravde, koje će utvrditi tačne iznose u skladu sa zakonom.

Primjedba/predlog/sugestija 63:

Donošenje propisa član 229, propisi za sprovođenje ovog zakona donijeće se u roku od dvije godine od dana stupanja na snagu ovog zakona - (Predlažemo da ovaj rok bude duži, tj minimalno tri godine).

Predlog se prihvata. Naziv organizacione jedinice ministarstva koja je odgovorna za pripremu Nacrta zakona: Direktorat za vazdušni saobraćaj

Državna sekretarka
mr Marijana Stanić

Obradili
Bejma Hasanović, samostalna savjetnica I

Jasmin Krnić, načelnik

Milica Mićunović, načelnica

Dostavljeno:

- a/a
- naslovu