

АНАЛИЗА ЕФЕКТА ЗАКОНА

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Чл. 21. и 22. Монтреалске конвенције прописана је висина накнаде, као и најнижа граница одговорности за штету насталу услед смрти или телесне повреде путника у случају удеса, за штету насталу услед уништења, губитка или оштећења ручног пртљага и предатог (регистрованог) пртљага, као и за штету насталу у случају уништења, губитка или оштећења ствари, односно кашњења приликом испоруке ствари. Међутим, у складу са чланом 24. Монтреалске конвенције предвиђено је да њен депозитар (Међународна организација цивилног ваздухопловства, ИКАО) врши ревизију предметних граница одговорности сваке пете године или и чешће, узимајући у обзир инфлаторни фактор, о чему обавештава државе уговорнице. Имајући у виду чињеницу да износи о одговорности авио-превозилаца за накнаду штете, који су наведени у чл. 32. и 91. Закона, изражени у специјалним правима вучења, не одговарају више износима које је усвојила Међународна организација цивилног ваздухопловства, овим нацртом закона се врши њихово усклађивање.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Измена ће утицати на авио-превозиоце и путнике у ваздушном саобраћају, с обзиром да Монреалска конвенција обезбеђује заштиту интереса корисника и одређује лимите одговорности авио-превозиоца према путницима и њиховом пртљагу: у случају смрти или повреде путника, у случају кашњења превоза, односно кашњења, оштећења и уништења пртљага и ствари и успоставља основ за правичну накнаду штете. Авио-превозиоци ће морати да преиспитају опште услове превоза како би их по потреби усагласили са ревидираним границама одговорности. Поред авио-превозилаца, измена ће утицати и на тела која управљају аеродромом, односно оператере аеродрома, с обзиром да се овим законом проширује круг предвиђених прекршаја, када је реч о овим субјектима, и предвиђају виши износи запрећених новчаних казни.

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

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

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

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

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

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

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

/

2. Кључна питања за утврђивање циљева

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

Општи циљ измене закона је унапређење права путника у цивилном ваздухопловству Републике Србије, као и унапређење надзора над спровођењем овог закона.

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

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

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

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

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

Најбољи показатељи учинка биће смањење броја рекламација поднетих авио-превозиоцу у складу са чланом 97. овог закона, смањење броја пријава повреда овог закона Директорату цивилног ваздухопловства Републике Србије, као и смањење броја

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

3. Кључна питања за идентификовање опција јавних политика

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

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

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

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

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

/

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

Не.

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

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

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

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

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

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

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

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

4. Кључна питања за анализу финансијских ефеката

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

Када је реч о јавним приходима, имајући у виду да је један од циљева измене закона успешније вођење прекршајних поступака, односно смањење броја поступака који се обустављају због застарелости, очекује се већи прилив средстава од наплаћених прекршајних казни, али у овом тренутку не постоји пројекција колико ће то повећање износити.

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

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

Није потребно обезбедити посебна финансијска средства за спровођење овог закона.

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

Доношење закона неће утицати на међународне финансијске обавезе.

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

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

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

/

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

Не очекују се било какви нови расходи других институција.

5. Кључна питања за анализу економских ефеката

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

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

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

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

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

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

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

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

Изабрана опција нема утицаја на услове конкуренције.

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

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

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

Изабрана опција нема утицаја на друштвено богатство и његову расподелу.

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

/

6. Кључна питања за анализу управљачких ефеката

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

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

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

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

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

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

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

Изабрана опција је у сагласности са важећим прописима.

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

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

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

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

7. Кључна питања за анализу ризика

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

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

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

Нису потребна финансијска средства.

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

Не постоје уочени ризици за спровођење.

Информације о спроведеним консултацијама:

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

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

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

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

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

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

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

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

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