

АНАЛИЗА ЕФЕКТА ЗАКОНА

На кога ће и како ће највероватније утицати решења у Закону

Овај закон ће имати утицај на државне органе и организације које имају надлежности у области ваздушног саобраћаја, затим на пружаоце и кориснике услуга у ваздушном саобраћају, на ваздухопловну привреду, као и на ваздухопловно особље.

У погледу државних органа и организација овим законом се јасније одређује и разграничава њихова надлежност. Примери за то су:

1) одредба Закона којом се мења члан 37. Закона о ваздушном саобраћају, којом се надлежности за одређивање класа и услова за њихово коришћење преноси са Владе на Директорат;

2) одредба члана 49. Закона којом се за доношење прописа о пружању услуга информисања ваздухоплова у лету више не захтева сагласност министарства надлежног за послове одбране;

3) брисање члана 50. Закона, јер је материја коју он регулише већ покривена правним основом из члана 49. Закона.

Овим изменама се омогућава доношење јединственог прописа од стране Директората који би, осим материје из наведених чланова, укључивао и материју из члана 4а Закона (а који се иначе тиче правила летења и којег доноси Директорат). Тиме се надаље ствара правна могућност да уместо четири различита прописа (од којих један доноси Влада, један Директорат самостално, а два Директорат уз сагласност Министарства одбране) и који регулишу материју која представља једну целину, Директорат донесе један пропис. Тим јединственим прописом би се по доношењу овог закона омогућило транспонување европске регулативе, тј. Спроведбене уредбе Комисије (ЕУ) бр. 923/2012 од 26. септембра 2012. године. Овакво укрупњавање материје која се тиче правила летења, пружања услуга контроле летења, узбуђивања и информисања ваздухоплова у лету ће омогућити да субјекти којих се ова материја тиче (авио-превозници, пилоти, контролори летења, итд.) могу да на једном месту пронађу сва правила која регулишу њихов рад у овим областима.

У погледу државних органа, значајно је поменути и измену става 6. у члану 224а Закона којим се прописује да Влада образује, као координационо тело, Тим за процену ризика по цивилно ваздухопловство. Ова измена има за циљ да допринесе координацији и ефикасности у сарадњи између Министарства унутрашњих послова, служби безбедности и свих других субјеката у вршењу безбедносне процене ризика у области ваздухопловства.

Кад је реч о пружаоцима услуга, значајна је измена члана 66. Закона. Наиме, на основу те измене омогућено је да се имаоцу сертификата за пружање услуга у ваздушној пловидби у сертификат који поседује упише и пружање услуге и функције управљања ваздушним простором и управљања протоком ваздушног саобраћаја, што до сада није било могуће.

У погледу ваздухопловне привреде и ваздухопловног особља значајна је измена члана 179. Закона којом се омогућава да својство центра за обуку могу да стекну и организације које су доставиле Директорату изјаву о оспособљености (тзв. декларисане организације). Овим се заправо омогућава да за одређене врсте обука није потребна сертификација од стране Директората, већ је довољно давање изјаве. То ће имати

позитиван утицај на ваздухопловну привреду, јер ће омогућити отварање и рад центара за одређене врсте летачких обука у далеко краћем року него што је то био случај до сада и са минимумом административних формалности. Такође, очекивано повећан број центара за обуку омогућиће њиховим корисницима, тј. ваздухопловном особљу да има веће могућности у погледу избора центра у којем ће похађати обуку.

У погледу ваздухопловног особља значајна је и измена члана 175. Закона којом се прецизира да су овлашћења особља обезбеђивања, за разлику од другог особља које посредно утиче на безбедност ваздушног саобраћаја, садржана у сертификату кога издаје Директорат (код осталог особља су овлашћења садржана у потврди о обучености коју издају центри за обуку). Ова измена условљена је међународним стандардима који се односе на ову категорију особља, који налажу да у обуци особља обезбеђивања, поред центара за обуку, мора да има учешће и ваздухопловна власт која том особљу издаје сертификат. Испуњење ових стандарда ће свакако значити корак напред у погледу обезбеђивања у ваздухопловству, јер ће обученост особља обезбеђивања бити додатно проверавана.

У погледу ваздухопловне привреде, изменама чл. 223. и 224. Закона проширује се круг оператера аеродрома који су дужни да образују Аеродромски комитет за обезбеђивање у ваздухопловству, односно да сачине и примене програме за обезбеђивање у ваздухопловству. Ово решење је последица доследне примене стандарда из анекса Чикашке конвенције и има за циљ да додатно подигне ниво обезбеђивања у ваздухопловству. Ипак, ова измена неће представљати круцијалну измену, с обзиром да оператери мањих аеродрома и по важећем решењу имају обавезу да израде, ажурирају и примењују процедуре за примену мера обезбеђивања, с тим што ће се ове процедуре унапредити кроз израду програма за обезбеђивање.

Одредбе овог закона ће утицати и на ваздухопловне субјекте у том смислу што ће одговарајућу обуку из области обезбеђивања морати да заврше сва лица која обављају послове који могу да имају утицаја на обезбеђивање у ваздухопловству (члан 231д Закона). Такође на њих ће се одразити и одредба члана 231г Закона, која предвиђа да лице кога ваздухопловни субјект, као послодавац, намерава да именује за одговорног руководиоца за обезбеђивање у ваздухопловству, мора да поседује овлашћење издато од стране Директората.

Који су трошкови које ће примена акта изазвати грађанима и привреди

Примена овог закона неће изазвати значајне нове трошкове грађанима и привреди, с обзиром да се његовим одредбама постојећа решења не мењају значајно, већ се постојећа унапређују и уређују на јаснији и детаљнији начин. Предвиђени трошкови се претежно односе на обавезу плаћања одређених такси, као што су такса за издавање овлашћења за обављање послова одговорног руководиоца за обезбеђивање у ваздухопловству (члан 231г Закона) и такса за издавање овлашћења за обављање послова инструктора у области обезбеђивања у ваздухопловству (члан 231д Закона). Такође, поједине таксе које се уводе овим законом нису нове, односно странке су биле у обавези да их плаћају и до сада (чл. 66. и 226. Закона).

Посебно напомињемо да ће измена члана 179. Закона утицати на смањење

трошкова које грађани и привреда имају услед примене постојећих законских решења, јер тзв. декларисане организације неће потпадати под таксу за поступање по захтеву за издавање потврде о праву на обучавање (из става 5. члана 179.).

Да ли су позитивне последице доношења Закона такве да оправдавају трошкове које ће он створити

С обзиром да ће доношење овог закона омогућити даље подизање нивоа безбедности и обезбеђивања у ваздухопловству, то свакако оправдава све трошкове које ће он створити.

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

Да, нарочито горенаведена измена члана 179. Закона, за коју се очекује да ће имати позитиван утицај на ваздухопловну привреду, јер ће омогућити рад већем броју летачких центара и тиме створити претпоставке за либерализацију тржишта ваздухопловних услуга.

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

Да. У припреми овог закона одржано је више радних састанака у којима су, осим представника Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре као овлашћеног предлагача, учествовали и давали своје примедбе и сугестије представници Директората цивилног ваздухопловства Републике Србије и Контроле летења Србије и Црне Горе SMATSA д.о.о и Ер Србије.

Такође је 12. новембра 2019. године одржана јавна расправа о Нацрту закона о изменама и допунама Закона о ваздушном саобраћају, на којој су, поред предлагача учествовали и представници Директората цивилног ваздухопловства Републике Србије и Контроле летења Србије и Црне Горе SMATSA д.о.о.

Које ће се мере током примене закона предузети да се би се остварило оно што се доношењем закона намерава

Реч је о свим оним мерама којима се закон извршава, а то је: доношење свих предвиђених подзаконских аката, спровођење одговарајуће основне провере и сертификације ваздухопловних субјеката у складу са измењеним одредбама закона, спровођење периодичних провера, али и инспекцијског надзора. Такође, као резултат овог надзора може доћи до покретања прекршајног поступка или кривичног поступка.

У циљу ефикаснијег спровођења закона, Директорат ће организовати и одговарајуће састанке и семинаре, како би детаљно упознао ваздухопловне субјекте са законским решењима и како би промовисао значај унапређења безбедности и обезбеђивања у ваздухопловству.