

РЕПУБЛИКА СРБИЈА  
ВЛАДА  
05 Број: 011-10300/2024  
15. новембар 2024. године  
Београд

РЕПУБЛИКА СРБИЈА  
НАРОДНА СКУПШТИНА  
БЕОГРАД

ПРИЉУБНО: 15.11.2024

Орг. јед.	Број	Прилог	Вредност
03	011-2710	10	24

## НАРОДНОЈ СКУПШТИНИ

БЕОГРАД

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

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

ПРЕДСЕДНИК



Милош Вучевић

4100124.085/64

ПРЕДЛОГ ЗАКОНА  
О ИЗМЕНАМА И ДОПУНАМА ЗАКОНА О ВАЗДУШНОМ САОБРАЋАЈУ

Члан 1.

У Закону о ваздушном саобраћају („Службени гласник РС”, бр. 73/10, 57/11, 93/12, 45/15, 66/15 - др. закон, 83/18, 9/20 и 62/23), у члану 3. тач. 3а) – 3г) мењају се и гласе:

„3а) *аеродромска саобраћајна зона* је ваздушни простор одређених димензија, успостављен око аеродрома ради заштите аеродромског саобраћаја;

3б) *аеродром хелидром који је отворен за јавну употребу* је аеродром, односно хелидром који је доступан свим корисницима под истим условима и чије време отворености се објављује у ваздухопловним информативним производима;

3в) *амбалажа за транспорт опасне робе* је једна или више посуда и сви други саставни делови, друге компоненте или материјали, који су потребни да би посуда испунила своју функцију резервоара и сигурносну функцију за прихватање и сигурно чување садржаја;

3г) *безбедно учешће у ваздушном саобраћају* је учешће у ваздушном саобраћају при коме је вероватноћа да дође до смрти, повреде, болести, материјалне штете или штете по животну средину занемарљива.”

После тачке 3г) додају се тач. 3д) и 3ђ), које гласе:

„3д) *безбедносна провера* је провера идентитета лица и његовог претходног искуства, укључујући евентуални кримини досије и било које друге безбедносне информације релевантне за процену подобности лица;

3ђ) *безбедносно осетљива информација од значаја за обезбеђивање у ваздухопловству* је свака информација која би, у случају да дође у посед неовлашћених лица, могла да се искористи за вршење радње незаконитог ометања или да на други начин доведе до рањивости система обезбеђивања. У ове информације спадају нарочито:

- (1) Национални програм за обезбеђивање у ваздухопловству,
- (2) Програм обуке у области обезбеђивања у ваздухопловству,
- (3) Програм за контролу квалитета мера обезбеђивања у ваздухопловству,
- (4) други акти означени ознаком тајности и мере које се односе на обезбеђивање у ваздухопловству,
- (5) аеродромски програм за обезбеђивање у ваздухопловству,
- (6) програм за обезбеђивање у ваздухопловству авио-превозноца,
- (7) стандардне оперативне процедуре у вези са обезбеђивањем у ваздухопловству које описују специфичне мере обезбеђивања у ваздухопловству,
- (8) детаљи о резултатима провера у области обезбеђивања у ваздухопловству и других активности контроле квалитета из ове области,
- (9) информације о претњама и процене ризика,
- (10) информације о инцидентима у области обезбеђивања,
- (11) поступци у случају радњи незаконитог ометања,
- (12) планови за ванредне ситуације који се односе на обезбеђивање у ваздухопловству,
- (13) цртежи, фотографије и видео-снимци који приказују тачке прегледа обезбеђивања, опрему за обезбеђивање која није видљива јавности, службене пролазе, друге приступне тачке за улазак у контролисане и обезбеђивано-рестриктивне зоне, као и све друге области које могу да укажу на слабе тачке обезбеђивања у ваздухопловству,

(14) информације о раду опреме за обезбеђивање, као и информације о детекционим стандардима те опреме, подешавањима калибрације, софтверу, итд.”.

Тачка 4) мења се и гласи:

„4) *беспилотни ваздухоплов* је сваки ваздухоплов који се користи аутономно или је пројектован да се користи аутономно или да се њиме управља даљински, без пилота у ваздухоплову.”.

Тачка 6) мења се и гласи:

„6) *ваздухопловно-моделарски клуб или удружење* је спорско удружење које обавља активности ваздухопловног моделарства, регистровано у Агенцији за привредне регистре у складу са законом којим се уређује поступак регистрације.”.

После тачке 9) додају се тач. 9а) и 9б), које гласе:

„9а) *географска зона за системе беспилотних ваздухоплова* је део ваздушног простора који се утврђује како би се олакшале, ограничиле или забраниле операције система беспилотних ваздухоплова и на тај начин умањили ризици који проистичу из тих операција, а који се односе на безбедност, приватност, заштиту података о личности, обезбеђивање или животну средину;

9б) *даљински пилот* је физичко лице које је одговорно за безбедно обављање лета беспилотног ваздухоплова управљањем његовим летачким командама ручно или, ако беспилотни ваздухоплов лети аутоматски, праћењем његовог курса и задржавањем могућности интервенисања и промене курса у сваком тренутку.”.

Тачка 14) брише се.

Тачка 18) мења се и гласи:

„18) *контрола обезбеђивања* је начин којим може да се спречи уношење оружја, експлозива или других опасних направа, предмета или супстанци које могу бити искоришћене да се изврши радња незаконитог ометања.”.

Тачка 20) мења се и гласи:

„20) *контролисана зона аеродрома* је површина за кретање на аеродрому, околно земљиште и објекти или њихови делови којима је приступ контролисан.”.

У тачки 22а) речи: „ваздухоплов, беспилотни ваздухоплов или ваздухопловни модел” замењују се речима: „ваздухоплов или беспилотни ваздухоплов”.

Тачка 34) мења се и гласи:

„34) *обезбеђивано-рестриktivна зона* је део контролисане зоне аеродрома, који је идентификован као област са приоритетним ризиком и у коме се, поред ограничења приступа, примењују и друге контроле обезбеђивања у ваздухопловству.”.

После тачке 38) додаје се тачка 38а), која гласи:

„38а) *оператер система беспилотног ваздухоплова* је свако правно или физичко лице које користи или намерава да користи један или више система беспилотних ваздухоплова.”.

Тачка 40) мења се и гласи:

„40) *оперативни ваздушни саобраћај* су сви летови који се не обављају у складу са правилима за општи ваздушни саобраћај, већ према правилима и процедурама које су прописали надлежни државни органи.”.

После тачке 44) додаје се тачка 44а), која гласи:

„44а) *повољеност ваздухоплова* је способност ваздухоплова да безбедно учествује у ваздушном саобраћају на основу његове усклађености са прописаним захтевима.”.

Тачка 45) мења се и гласи:

„45) *позитивни пошиљалац* је пошиљалац који је овлашћен да припрема робу или пошту за свој рачун и чији поступци испуњавају заједничка правила и стандарде



обезбеђивања у ваздухопловству у довољној мери да се омогући превоз робе и поште било којим ваздухопловом.”

Тачка 49) мења се и гласи:

„49) *преглед обезбеђивања* је примена техничких или других средстава за препознавање и/или откривање оружја, експлозива или других опасних направа, предмета или супстанци који могу да буду искористићени за извршење радње незаконитог ометања.”

После тачке 49) додаје се тачка 49а), која гласи:

„49а) *преглед обезбеђивања ваздухоплова* је детаљан преглед унутрашњости и спољашности ваздухоплова у сврху откривања сумњивих предмета, оружја, експлозива или других опасних направа, предмета или супстанци.”

Тачка 54а) мења се и гласи:

„54а) *проблематични путници* су путници који не поштују правила понашања на аеродрому или у ваздухоплову или не поштују упутства аеродромског особља или чланова посаде и тиме нарушавају јавни ред и мир и дисциплину на аеродрому или у ваздухоплову.”

После тачке 54а) додају се тач. 54б) – 54г), које гласе:

„54б) *провера обезбеђивања ваздухоплова* је преглед оних делова унутрашњости ваздухоплова до којих су путници можда имали приступ, заједно с прегледом пртљажног простора ваздухоплова, у сврху откривања сумњивих предмета, оружја, експлозива или других опасних направа, предмета или супстанци;

54в) *психоактивне супстанце* су алкохол, опијати, канабиноиди, седативи и хипнотици, кокаин, други психостимуланси, халуциногени, као и испарљиви растварачи, док су кофеин и дуван изузети;

54г) *путници неприхватљивог понашања* су путници укrcани у ваздухоплов који, од момента затварања врата ваздухоплова пре полетања, до момента њиховог отварања по слетању, изврше неку од следећих радњи:

(1) напад, застрашивање, претњу или другу радњу која може да угрози ред и безбедност ваздухоплова, безбедност особља, лица и имовине који су укrcани на ваздухоплов;

(2) напад, застрашивање, претњу, ометање или другу радњу која може да утиче на смањење способности чланова посаде за вршење дужности у току лета;

(3) намерно оштећење ваздухоплова, његових компоненти или пратеће опреме, као и свесно пропуштање вршења појединих радњи, што може да угрози ред и безбедност ваздухоплова и особља, као и имовине на ваздухоплову;

(4) саопштавање лажних информација са циљем угрожавања безбедности ваздухоплова у лету;

(5) неизвршавање прописаних команди или инструкција које се издају због безбедности, уредности или ефикасности операција.”

После тачке 61) додаје се тачка 61а), која гласи:

„61а) *систем беспилотног ваздухоплова* означава беспилотни ваздухоплов и опрему за даљинско управљање њиме.”

Тачка 63а) брише се.

Тачка 67) мења се и гласи:

„67) *условно забрањена зона* је део ваздушног простора утврђених димензија, изнад копнених подручја или територијалних вода државе, у коме је летење ваздухоплова ограничено у складу са одређеним условима.”



## Члан 2.

Назив члана и члан 8. мењају се и гласе:

„Летење изнад градова, насеља, индустријских објеката и скупова лица

## Члан 8.

Забрањено је летење ваздухопловом изнад густо насељених подручја градова, насеља, индустријских објеката или изнад скупова лица на отвореном испод минималне висине која ће, у случају опасности, омогућити слетање ваздухоплова без непотребног ризика по лица или имовину на земљи, осим ако је то потребно за полетање или слетање или ако је лет претходно одобрио Директорат цивилног ваздухопловства Републике Србије (у даљем тексту: Директорат).

Пропис којим се утврђују минималне висине и услови за издавање одобрења из става 1. овог члана доноси Директорат.

Ако се лет испод прописане висине обавља у сврху трагања за ваздухопловом или спасавања лица, гашења пожара или се ради о лету државног ваздухоплова, није потребно одобрење Директората.”.

## Члан 3.

Назив члана и члан 10. мењају се и гласе:

„Операције система беспилотних ваздухоплова

## Члан 10.

Операције система беспилотних ваздухоплова се морају обављати на начин који осигурава безбедност лица на земљи и других корисника ваздушног простора и који своди на минимум ризике који могу да настану приликом коришћења система беспилотних ваздухоплова, посебно кроз одржавање одговарајућег растојања у свим фазама лета.

Операције система беспилотних ваздухоплова могу да се обављају у отвореној, посебној или сертификованој категорији.

За операције у отвореној категорији није потребно претходно оперативно одобрење Директората, нити је потребно да оператер система беспилотног ваздухоплова пре започињања операције достави Директорату изјаву, али је дужан да прибави одобрење за спровођење операције које издаје одговарајући субјекат ако је то одобрење предвиђено прописом из члана 42. став 8. овог закона.

Операције система беспилотног ваздухоплова у отвореној категорији се деле на поткатеорије у зависности од оперативних ограничења за њихово спровођење, услова које мора да испуни даљински пилот и техничких захтева које мора да испуњава систем беспилотног ваздухоплова.

За операције у посебној категорији је потребно:

- 1) оперативно одобрење, које издаје Директорат на захтев оператера; или
- 2) изјава оператера да ће применити мере за умањење ризика, која се подноси када обавља ону врсту операције за коју је утврђена прецизна листа мера за умањење ризика.

Изузетно од става 5. овог члана, оперативно одобрење и изјава оператера се не захтевају:

- 1) за операције које се обављају у оквиру ваздухопловно-моделарског клуба или удружења коме је издато одобрење из члана 10в овог закона;

2) од имаоца сертификата оператора лаког система беспилотног ваздухоплова (LUC), у складу са прописом из става 9. овог члана.

Уз захтев за издавање оперативног одобрења за спровођење операција у посебној категорији оператор система беспилотног ваздухоплова је дужан да достави Директорату процену ризика, укључујући мере за умањење ризика, а Директорат издаје оперативно одобрење ако утврди да су оперативни ризици одговарајуће умањени.

За операције у сертификованој категорији се захтева:

1) да је систем беспилотног ваздухоплова сертификован у складу са прописом из члана 152а овог закона;

2) да је беспилотни ваздухоплов уписан у Евиденцију ваздухоплова у складу са чланом 138. овог закона;

3) да је оператор система беспилотног ваздухоплова сертификован;

4) да даљински пилот поседује дозволу, ако је то предвиђено у пропису из става 9. овог члана.

Ближе услове који морају да буду испуњени да би се операција система беспилотног ваздухоплова сврстала у одређену категорију, односно поткатогију, оперативна ограничења за спровођење операција система беспилотних ваздухоплова, правила за спровођење процене оперативног ризика, елементе које морају да садрже оперативна изјава и оперативно одобрење, као и услове за издавање, измену, суспензију, ограничење и стављање ван снаге оперативних одобрења, прописује Директорат.

За издавање оперативног одобрења и прихватање изјава ради спровођења операција система беспилотних ваздухоплова, плаћа се такса Директорату.”.

#### Члан 4.

После члана 10. додају се називи чланова и чл. 10а-10ђ, који гласе:

„Оператор система беспилотног ваздухоплова, одговорност и регистрација

#### Члан 10а

Оператор система беспилотног ваздухоплова је одговоран за операције система беспилотног ваздухоплова и мора да предузме све потребне мере да осигура безбедност операције, а нарочито да успостави оперативне процедуре које одговарају врсти операције и могућем ризику.

Оператор система беспилотног ваздухоплова је дужан да пре спровођења операције изврши пријаву лета уношењем захтеваних података у мобилну апликацију из члана 42. став 9. овог закона, да користи ту апликацију, као и да се придржава оперативних ограничења, техничких захтева и других услова прописаних за ону категорију операција коју обавља.

Оператор система беспилотног ваздухоплова је дужан да за сваки лет беспилотног ваздухоплова одреди даљинског пилота и да обезбеди да су даљински пилот и друго особље које обавља задатке повезане са операцијом упознати са упутствима произвођача система беспилотног ваздухоплова, као и са процедурама и приручником оператора, да су одговарајуће оспособљени за обављање задатака у оквиру планиране операције и да им пружи информације релевантне за планирану операцију.

Оператор система беспилотног ваздухоплова је дужан да се региструје:

1) ако обавља операције у отвореној категорији беспилотним ваздухопловом:

(1) чија је максимална маса на полетању најмање 250 g или који у случају удара у човека може да пренесе кинетичку енергију већу од 80 цула; или



(2) који је опремљен сенzorом који може да прикупља податке о личности,  
2) ако обавља операције у посебној или сертификованој категорији, независно од  
месе беспилотног ваздухоплова.

Директорат врши регистрацију оператора система беспилотног ваздухоплова који имају своје седиште, односно пребивалиште у Републици Србији, као и регистрацију оператора система беспилотног ваздухоплова који имају своје седиште, односно пребивалиште у иностраној држави, а намеравају да спроводе операције беспилотних ваздухоплова на територији Републике Србије.

Директорат доноси прописе којим се ближе одређују услови које морају да испуњавају оператори система беспилотног ваздухоплова, као и начин њихове регистрације.

За регистрацију оператора система беспилотних ваздухоплова плаћа се такса Директорату.

### Даљински пилот

#### Члан 10б

Системом беспилотног ваздухоплова може да управља даљински пилот који испуњава услове у погледу година живота и стручне оспособљености за управљање системом беспилотног ваздухоплова и који је упознат са упутствима произвођача система беспилотног ваздухоплова.

У зависности од категорије, односно поткатегорије операције чије се спровођење планира, даљински пилот је дужан да заврши одговарајућу теоријску обуку и положи одговарајући теоријски испит који спроводи Директорат или да стекне сертификат о оспособљености даљинског пилота који издаје Директорат.

Даљински пилот је дужан да за планирану операцију прибави информације у вези географских зона за системе беспилотних ваздухоплова, да осмотри оперативном окружење, провери постојање препрека и присуство других лица и да обезбеди да је систем беспилотног ваздухоплова у таквом стању да се планирани лет може безбедно завршити.

Ако спроводи операције у посебној категорији даљински пилот је дужан да поштује услове утврђене у оперативном одобрењу, односно ограничења и услове наведене у оперативној изјави.

Директорат доноси прописе којим се ближе одређују услови које мора да испуњава даљински пилот, старосна граница за управљање системом беспилотног ваздухоплова, услови у погледу обављања теоријске обуке и полагања теоријског испита даљинског пилота, издавање, измена, суспензија, ограничење и стављање ван снаге сертификата о оспособљености даљинског пилота, као и важење потврде о теоријској оспособљености и сертификата о оспособљености даљинског пилота.

За проверу стручне оспособљености даљинског пилота, за издавање потврде о положеном теоријском испиту и за издавање сертификата о оспособљености плаћа се такса Директорату.

### Ваздухопловно-моделарски клубови и удружења

#### Члан 10в

На захтев ваздухопловно-моделарског клуба или удружења Директорат може да изда одобрење у којем се одређују услови под којима се у оквиру тог клуба, односно удружења могу спроводити операције система беспилотних ваздухоплова.

Директорат доноси прописе којим се ближе одређују услови за издавање, измену, суспензију и стављање ван снаге одобрења из става 1. овог члана.



За издавање и измену одобрења из става 1. овог члана плаћа се такса Директорату.

Сертификат оператора лаког система беспилотног ваздухоплова (*LUC*)

#### Члан 10г

Сертификат оператора лаког система беспилотног ваздухоплова (*LUC*) издаје Директорат на захтев правног лица које је оператор система беспилотног ваздухоплова.

Уз захтев из става 1. овог члана оператор је дужан да достави приручник у коме су описани његова организација, процедуре и активности које спроводи, као и документацију којом доказује да је успоставио одговарајући систем управљања безбедношћу и да испуњава друге услове утврђене у пропису из става 4. овог члана.

Сертификат оператора лаког система беспилотног ваздухоплова се издаје на неодређено време и у њему се наводе права која се дају оператору, одобрена врста операција, подручје, зона или класа ваздушног простора одобреног за операције, као и било која посебна ограничења или услови коришћења сертификата.

Директорат доноси пропис којим се ближе одређују услови које мора да испуњава оператор лаког система беспилотног ваздухоплова, систем управљања безбедношћу и промене у том систему, садржај приручника, као и услови за издавање, измену, суспензију и стављање ван снаге сертификата оператора лаког система беспилотног ваздухоплова.

За издавање и измену сертификата оператора лаког система беспилотног ваздухоплова плаћа се такса Директорату.

Беспилотни ваздухоплови и даљински пилотирани ваздухоплови који се користе за војне потребе и потребе унутрашњих послова

#### Члан 10д

Министарство надлежно за послове одбране прописује правила летења војних беспилотних и даљински пилотираних ваздухоплова, као и страних војних беспилотних и даљински пилотираних ваздухоплова приликом извршења заједничких вежбовних и других активности.

Министарство надлежно за унутрашње послове прописује правила летења беспилотних ваздухоплова и даљински пилотираних ваздухоплова који се користе за потребе тог министарства и Безбедносно-информативне агенције приликом извршења вежбовних и других активности.

#### Ракете и други летећи објекти

#### Члан 10ђ

Ракете и други летећи објекти могу се користити у привредне, научне, образовне, спортске и друге сврхе тако да не угрожавају безбедност ваздушног саобраћаја.

За лансирање ракета и других летећих објеката мора се претходно прибавити одобрење пружаоца услуга контроле летења.

Директорат доноси пропис којим се ближе одређују услови за лансирање ракета и других летећих објеката.”.

#### Члан 5.

У члану 12. став 1. мења се и гласи:

„Забрањено је страном ваздухоплову да у ваздушном простору Републике Србије носи активно напуњено стрелачко, ракетно или бомбардерско наоружање, активну опрему за снимање и електронско ометање, као и да врши допуну горивом у ваздуху.“.

Члан 6.

Члан 13. брише се.

Члан 7.

Члан 16. мења се и гласи:

„Члан 16.

Систем управљања безбедношћу, као саставни део система управљања, представља системски приступ управљања безбедношћу који обухвата неопходне организационе структуре, одговорности, надлежности, политике и процедуре.

Ваздухопловни субјект је дужан да на основу Националног програма безбедности у цивилном ваздухопловству успостави и користи систем управљања безбедношћу, осим ако је другачије предвиђено прописом из става 3. овог члана.

Услове под којима се успоставља и користи систем управљања безбедношћу, као и врсте ваздухопловних субјеката који морају да успоставе систем управљања безбедношћу прописује Директорат.“.

Члан 8.

У члану 17а став 3. мења се и гласи:

„Све информације о подносиоцу пријаве догађаја, о лицима која су учествовала у догађају, као и сви документи о догађају сматрају се поверљивим и Директорат их неће проследити другом лицу, осим на захтев правосудних органа Републике Србије.“.

Члан 9.

У члану 18. став 1. мења се и гласи:

„Ваздухопловни субјект који планира увођење промене у функционални систем дужан је да о намери увођења промене обавести Директорат, а ако Директорат оцени да промена може да има утицај на безбедност обављања делатности или пружања услуга или на обезбеђивање у ваздухопловству, ваздухопловни субјект је дужан да достави Директорату безбедносну аргументацију и да прибави његово одобрење за планирану промену.“.

Члан 10.

У члану 19а став 3. реч: „шест“ замењује се речју: „осам“, а речи: „техничког захтева“ замењују се речима: „захтева садржаног у прошеу донетом на основу овог закона“.

После става 3. додаје се став 4. који гласи:

„Одредбе ст. 1. и 2. овог члана сходно се примењују и на доношење наредбе у области обезбеђивања у ваздухопловству.“.

Члан 11.

У члану 23. став 1. мења се и гласи:

„Улазак ваздухоплова у ваздушни простор Републике Србије, односно његов излазак из ваздушног простора Републике Србије супротно инструкцијама пружаоца услуга контроле летења, као и летење ваздухоплова супротно условима који су наведени у одобрењу надлежног органа, сматра се повредом ваздушног простора Републике Србије.”

#### Члан 12.

У члану 36. речи: „одређивање вертикалних и хоризонталних граница ваздушног простора које су у надлежности јединица контроле летења, израђивање навигационих поступака прилажења, доласка и одласка за одређени аеродром” замењују се речима: „одређивање вертикалних и хоризонталних граница ваздушног простора који је у надлежности јединица контроле летења и аеродромских саобраћајних зона, процедура за инструментално летење”.

#### Члан 13.

Члан 37. мења се и гласи:

#### „Члан 37.

Класе ваздушног простора и услове под којима се оне користе у ваздушном простору Републике Србије прописује Влада, на предлог министарства надлежног за послове саобраћаја.

Оператери ваздухоплова и пружаоци услуга у ваздушној пловидби су дужни да се придржавају услова који су прописом из става 1. овог члана одређени за коришћење класа ваздушног простора.”

#### Члан 14.

У члану 38. став 2. мења се и гласи:

„Мрежу рута ваздушног саобраћаја у Републици Србији усклађује пружалац услуга у ваздушној пловидби.”

#### Члан 15.

Назив члана и члан 40. мењају се и гласе:

„Вертикалне и хоризонталне границе ваздушног простора који је у надлежности јединица контроле летења и аеродромских саобраћајних зона

#### Члан 40.

Вертикалне и хоризонталне границе ваздушног простора у области надлежности јединица контроле летења утврђује пружалац услуга контроле летења, узимајући у обзир класу ваздушног простора, оперативне и техничке могућности система комуникације, навигације и надзора и захтеве корисника, а уз претходну сагласност Директората.

Вертикалне и хоризонталне границе аеродромских саобраћајних зона одобрава Директорат на захтев оператера аеродрома, уз претходно прибављено мишљење пружаоца услуга контроле летења.”

#### Члан 16.

Члан 42. мења се и гласи:



#### „Члан 42.

Развој и обликовање структура vazдушног простора обухвата утврђивање привремено резервисаних и привремено издвојених делова vazдушног простора, одређивање забрањених, условно забрањених, опасних и прекограничних зона, утврђивање условних рута, као и одређивање географских зона за системе беспилотних vazдухоплова.

Забрањено је летење vazдухопловом за све кориснике vazдушног простора, укључујући оператере система беспилотних vazдухоплова:

1) у делу vazдушног простора који је одређен као забрањена зона;

2) у привремено издвојеном делу vazдушног простора, изузев за корисника на чији захтев је тај део vazдушног простора издвојен;

3) у привремено резервисаном делу vazдушног простора, изузев за корисника на чији захтев је тај део vazдушног простора привремено резервисан или чији је лет одобрила надлежна јединица контроле летења.

Забрањено је летење vazдухопловом у делу vazдушног простора који је одређен као условно забрањена зона без одобрења Директората или супротно условима одређеним у том одобрењу.

Одобрење из става 3. овог члана Директорат издаје уз сагласност министарства надлежног за послове одбране и министарства надлежног за унутрашње послове.

Изузетно од става 3. овог члана, одобрење Директората није потребно за операције система беспилотног vazдухоплова у отвореној категорији, под условом да је беспилотни vazдухоплов опремљен системом за даљинску идентификацију и да је тај систем активиран.

Забрањено је обављање операција система беспилотних vazдухоплова у делу vazдушног простора који је одређен као географска зона за системе беспилотних vazдухоплова супротно условима који су прописани за обављање операција у тој зони.

Забрањене зоне, условно забрањене зоне, опасне зоне, као и правила за одвијање операција у тим зонама, одређује Директорат, уз сагласност министарства надлежног за послове одбране и министарства надлежног за унутрашње послове.

Привремено резервисане и привремено издвојене делове vazдушног простора, прекограничне зоне, условне руте и правила за раздвајање vazдухоплова од тих делова vazдушног простора, зона и рута, географске зоне за системе беспилотних vazдухоплова и услове за одвијање операција у тим зонама утврђује Влада, на предлог министарства надлежног за послове саобраћаја.

Директорат је дужан да обезбеди да се подаци о географским зонама за системе беспилотних vazдухоплова које су успостављене унутар vazдушног простора Републике Србије ставе на располагање корисницима vazдушног простора у јединственом дигиталном формату, да се ти подаци редовно ажурирају, као и да обезбеди мобилну апликацију за пријаву лета.

Подаци о другим деловима vazдушног простора, зонама и рутама из става 1. овог члана објављују се у vazдухопловним информативним производима.”.

#### Члан 17.

У члану 47, став 3, запета и речи: „са аеродромског торња“ бришу се.

#### Члан 18.

У члану 48, став 2, мења се и гласи:

„Ако се услуге контроле летења пружају домаћем vazдухоплову који лети по правилима оперативног vazдушног саобраћаја, користе се и изрази на српском језику

утврђени споразумом министарства надлежног за послове одбране, министарства надлежног за унутрашње послове и пружаоца услуга у ваздушном саобраћају.”.

#### Члан 19.

У члану 49, после става 2, додају се нови ст. 3. и 4. који гласе:

„Ако се услуга информисања ваздухоплова у лету пружа у општем ваздушном саобраћају могу се, уместо израза на енглеском језику, користити изрази на српском језику које прописује Директорат.

Директорат координира поступак успостављања или измене границе области информисања ваздухоплова у лету са надлежним домаћим и страним субјектима, у складу са процедурама Међународне организације цивилног ваздухопловства.”.

Досадашњи став 3, постаје став 5.

#### Члан 20.

Члан 51, мења се и гласи:

#### „Члан 51.

Услуге узбуњивања су услуге које се пружају ради обавештавања одговарајућих организација о ваздухоплову коме је потребно трагање и спасавање, као и пружање помоћи тим организацијама ако је то потребно.

Услуге узбуњивања пружају се заједно са услугама контроле летења и услугама информисања ваздухоплова у лету.

Начин на који се пружају услуге узбуњивања прописује Директорат.”.

#### Члан 21.

Чл. 59. и 60. мењају се и гласе:

„Појам услуге ваздухопловног информисања:

#### Члан 59.

Услуге ваздухопловног информисања су услуге успостављене у оквиру утврђене области покривености којима се пружају ваздухопловни подаци и ваздухопловне информације неопходни за безбедну, редовну и ефикасну ваздушну пловидбу.

Услуге ваздухопловног информисања обухватају пријем, прикупљање, обједињавање, ажурирање, форматирање, објављивање, архивирање и дистрибуцију ваздухопловних података и ваздухопловних информација.

Начин пружања услуга ваздухопловног информисања, укључујући и захтеве који се односе на систем квалитета, прописује Директорат.

#### Ваздухопловни информативни производи

#### Члан 60.

Одредбе закона и других прописа којима се уређује домаћи и међународни ваздушни саобраћај, информације које се односе на безбедност, редовност и ефикасност ваздушне пловидбе, одступања од стандарда које је прописала Међународна организација цивилног ваздухопловства и други подаци који су значајни за летење ваздухоплова објављују се у ваздухопловним информативним производима.

Ваздухопловни субјекти, органи државне управе, организације и друга лица која су извор података значајних за безбедно, редовно и ефикасно одвијање ваздушне

пловидбе дужни су да пружаоцу услуга ваздухопловног информисања благовремено достављају податке ради објављивања у ваздухопловним информативним производима.

Садржај и изглед ваздухопловних информативних производа, врсте података који се уносе у ваздухопловне информативне производе, изворе података, начин прикупљања, достављања и објављивања података утврђују се прописом који доноси Директорат.”.

#### Члан 22.

У члану 61а став 2. мења се и гласи:

„У складу са међународним уговором, спасилачко-координациони центар из члана 61. став 4. овог закона и орган стране државе надлежан за трагање и спасавање могу међусобно пружати помоћ у виду ваздухоплова, људства, возила или опреме ради учешћа у операцији трагања за ваздухопловом и спасавања лица на територији те стране државе, односно на територији Републике Србије.”.

#### Члан 23.

У члану 62. после става 2. додаје се нови став 3. који гласи:

„Приликом спровођења вежби учесника у трагању и спасавању лица, као и приликом обављања теренских задатака у оквиру пружања услуге трагања за ваздухопловом и спасавања лица, запослени у спасилачко-координационом центру су дужни да носе службено одело.”.

Досадашњи став 3. који постаје став 4. мења се и гласи:

„Пружање услуге трагања за ваздухопловом и спасавања лица, начини спровођења вежби учесника у трагању и спасавању лица, као и изглед и начин коришћења службеног одела из става 3. овог члана, прописује Директорат.”.

Досадашњи став 4. постаје став 5.

#### Члан 24.

После члана 62. додају се називи чланова и чл. 62а и 62б, који гласе:

„Национални план за трагање за ваздухопловом и спасавање лица

#### Члан 62а

Национални план за трагање за ваздухопловом и спасавање лица је скуп планираних мера и активности које треба да обезбеде ефикасно коришћење свих доступних ресурса за потребе пружања услуге трагања за ваздухопловом и спасавања лица.

Национални план за трагање за ваздухопловом и спасавање лица доноси Влада, на предлог министра надлежног за послове саобраћаја.

Национални комитет за трагање за ваздухопловом и спасавање лица

#### Члан 62б

Ради координације спровођења Националног плана за трагање за ваздухопловом и спасавање лица и давања препорука за унапређење мера предвиђених тим планом, Влада оснива Национални комитет за трагање за ваздухопловом и спасавање лица, као повремено радно тело Владе.



За чланове Националног комитета за трагање за ваздухопловом и спасавање лица Влада именује представнике Директората, министарства надлежног за послове саобраћаја, министарства надлежног за послове одбране, министарства надлежног за унутрашње послове, министарства надлежног за послове телекомуникација, министарства надлежног за послове финансија, министарства надлежног за послове здравља, оператора аеродрома и пружаоца услуга у ваздушној пловидби.

Радам Националног комитета за трагање за ваздухопловом и спасавање лица председава представник Директората.

Рад Националног комитета за трагање за ваздухопловом и спасавање лица ближе се уређује прописом Владе, на предлог министра надлежног за послове саобраћаја.”.

#### Члан 25.

У члану 73. после става 2. додаје се став 3. који гласи:

„Изузећа од плаћања накнада из става 1. овог члана, у складу са потврђеним међународним уговорима, одређује Влада.”.

#### Члан 26.

У члану 77. став 1. мења се и гласи:

„Изузет у случајевима у којима је другачије предвиђено овим законом, јавни авио-превоз може да обавља привредно друштво које има важећу оперативну дозволу (авио-превозилац).”.

#### Члан 27.

У члану 79. став 4. мења се и гласи:

„У случајевима из става 3. овог члана издаје се само сертификат ваздухопловног оператора, осим ако је овим законом предвиђено да се јавни авио-превоз може обављати и на основу дате изјаве.”.

#### Члан 28.

У члану 84. став 1. речи: „привредном друштву, другом правном лицу, предузетнику или државном органу” замењују се речима: „оператеру ваздухоплова”.

#### Члан 29.

После члана 85. додају се назив члана и члан 85а, који гласе:

„Изјава оператора балона и једрилице

#### Члан 85а

Оператери балона и једрилица који обављају јавни авио-превоз нису у обавези да прибаве сертификат ваздухопловног оператора из члана 84. овог закона, већ су дужни да Директорату доставе одговарајућу изјаву којом потврђују да су оспособљени да обављају јавни авио-превоз и да извршавају дужности оператора које су с тим повезане.

Оператери балона и једрилица су дужни да приликом обављања јавног авио-превоза поступају у складу са условима наведеним у изјави из става 1. овог члана.

За прихватање изјаве из става 1. овог члана плаћа се такса Директорату.”.

#### Члан 30.

У члану 86. став 1. мења се и гласи:

„Услови под којима се издаје, мења, суспендује или ставља ван снаге сертификат ваздухопловног оператора, образац сертификата, услови које мора да испуни давалац изјаве из члана 85а овог закона, услови под којима се даваоцу изјаве забрањује или ограничава обављање делатности, као и образац изјаве ближе се одређују прописом Директората.”.

#### Члан 31.

У члану 87. став 6. после речи: „саобраћају” додају се речи: „које се обављају уз накнаду”.

#### Члан 32.

У члану 95. став 1. речи: „а ако се ради о обављању посебних делатности у ваздушном саобраћају високог ризика оператор ваздухоплова” замењују се речима: „а ако се ради о обављању посебних делатности у ваздушном саобраћају високог ризика, оператор ваздухоплова, изузев оператора балона и једрилица.”.

#### Члан 33.

У члану 98. после става 3. додаје се став 4. који гласи:

„Услови за организацију ваздухопловних манифестација у циљу њиховог безбедног одвијања ближе се одређују прописом Директората.”.

#### Члан 34.

После члана 98. додаје се назив Одељка 4, назив члана и члан 98а, који гласе:

#### „4. Посебна одобрења

##### Посебна одобрења за обављање појединих активности

#### Члан 98а

За обављање појединих активности које могу да представљају одређени безбедносни ризик оператор ваздухоплова, независно од тога да ли обавља комерцијално или некомерцијално летење, дужан је да прибави посебно одобрење Директората и да поступа у складу са условима садржаним у том одобрењу.

Посебно одобрење из става 1. овог члана Директорат издаје ако утврди да оператор ваздухоплова испуњава прописане услове за обављање одређене активности.

Посебно одобрење из става 1. овог члана се наводи у:

1) сертификату ваздухопловног оператора, ако је реч о оператору који поседује тај сертификат;

2) листи посебних одобрења, у свим другим случајевима.

За проверу испуњености услова за издавање посебног одобрења плаћа се такса Директорату.

Посебно одобрење се издаје на неодређено време.

Директорат суспендује или ставља ван снаге посебно одобрење ако оператер ваздухоплова престане да испуњава неки од прописаних услова.

Врсте активности за чије обављање се захтева посебно одобрење, као и услови под којима се издаје, мења, суспендује или ставља ван снаге посебно одобрење ближе се одређују прописом Директората.”.

#### Члан 35.

Члан 106. мења се и гласи:

#### „Члан 106.

Дозвола за коришћење се издаје оператеру аеродрома који је намењен за обављање свих врста ваздушног саобраћаја, укључујући и јавни авио-превоз, а није обухваћен чланом 105. став 1. овог закона.

Осим ако је другачије прописано, одредбе овог закона које се односе на дозволу за коришћење аеродрома сходно се примењују на сертификат аеродрома.

Сагласност за коришћење се издаје оператеру аеродрома који није намењен за обављање јавног авио-превоза.

Директорат води евиденцију аеродрома којима је издата дозвола за коришћење, односно сагласност за коришћење.”.

#### Члан 36.

У члану 107. после става 1. додаје се нови став 2. који гласи:

„Изузетно од става 1. овог члана, дозвола, односно сагласност за коришћење аеродрома може се издати и у случају да аеродром и оператер аеродрома не испуњавају све услове из става 1. овог члана, ако Директорат, узимајући у обзир специфичности појединог аеродрома или друге околности које се односе на тај аеродром, одобри те неусаглашености.”.

Досадашњи став 2. постаје став 3.

У досадашњем ставу 3. који постаје став 4. реч: „Структура” замењује се речима: „Услови и поступак одобравања неусаглашености из става 2. овог члана, структура”.

Досадашњи став 4. постаје став 5.

#### Члан 37.

У члану 117. после става 3. додаје се нови став 4. који гласи:

„Дрвеће, грмље и друго растиње које пробија површи за ограничење препрека или утиче на оптималан положај или карактеристике средстава за визуелну или не визуелну навигацију мора да се уклони или да се ограничи његова висина на начин да не утиче на безбедност ваздушног саобраћаја.”.

Досадашњи став 4. постаје став 5.

#### Члан 38.

У члану 118. став 1. мења се и гласи:

„Ако препрека подлеже обележавању, приликом издавања сагласности за постављање објеката, инсталација или уређаја који могу бити препрека, Директорат ће наложити да се препрека обележи и одредити услове за њено обележавање.”.



#### Члан 39.

После члана 119, додају се назив члана и члан 119а, који гласе:

„Неваздухопловна светла, ласерско зрачење и рефлектована светлост у близини аеродрома

#### Члан 119а

У близини аеродрома забрањено је постављање и коришћење неваздухопловних светала на земљи која, због свог интензитета, конфигурације или боје, могу да угрозе безбедност ваздухоплова на земљи или у лету или која могу да спрече или ометају пилота у тумачењу ваздухопловних светала на земљи или могу да ометају контролора летења у аеродромској контроли летења.

У близини аеродрома забрањено је постављање и коришћење објекта, инсталације или уређаја који емитују ласерско зрачење или рефлектовану светлост и за које је Директорат, на основу безбедносне процене и ваздухопловне студије, ако је она достављена, утврдио да могу да угрозе или негативно да утичу на безбедност ваздухоплова на земљи или у лету.

Директорат доноси пропис којим се утврђују зоне заштите од неваздухопловних светала, зоне заштите од ласерског зрачења око аеродрома, као и зоне заштите од рефлектоване светлости око аеродрома.”.

#### Члан 40.

У члану 131, став 1, мења се и гласи:

„Ималац дозволе за пружање услуга земаљског опслуживања или дозволе за самоопслуживање је дужан да услуге за које му је издата дозвола пружа тако да не угрози безбедност саобраћаја на аеродрому, да обезбеди континуитет у пружању услуга земаљског опслуживања или самоопслуживања, као и да те услуге пружа на поштен и недискриминаторан начин.”.

#### Члан 41.

У члану 133, став 3, мења се и гласи:

„Аеродромске накнаде су ослобођени домаћи државни ваздухоплови на летовима посебне намене, домаћи и страни ваздухоплови који учествују у трагању и спасавању на територији Републике Србије или обављају хуманитарне летове, као и домаћи и страни ваздухоплови који за потребе министарства надлежног за послове одбране обављају летове са мешовитих аеродрома.”.

#### Члан 42.

Назив члана и члан 138, мењају се и гласе:

„Категорије ваздухоплова који се уписују у Регистар и Евиденцију ваздухоплова

#### Члан 138.

У Регистар ваздухоплова се уписују све категорије ваздухоплова, изузев беспилотних ваздухоплова за чије пројектовање се захтева сертификација, ултралакхих

ваздухоплова и аматерски грађених ваздухоплова, који се уписују у Евиденцију ваздухоплова.”.

#### Члан 43.

У члану 139, став 1, речи: „који испуњава захтеве из потврде о типу и способан је да” замењују се речима: „за који Директорат утврди да испуњава захтеве из потврде о типу и да је способан да”.

У ставу 2, речи: „основног прегледа” замењују се речима: „провере пловидбености”.

#### Члан 44.

У члану 140, после става 2, додају се ст. 3. и 4, који гласе:

„За издавање уверења о регистрацији ваздухоплова плаћа се такса Директорату.

Ако власник или корисник ваздухоплова захтева да одабере комбинацију слова или бројева која чини регистарску ознаку, он је дужан да, поред таксе из става 3. овог члана, плати Директорату и додатну таксу.”.

#### Члан 45.

У члану 141, став 2, речи: „24 месеца” замењују се речима: „12 месеци”.

#### Члан 46.

У члану 142, став 4, речи: „десет година” замењују се речима: „три године”.

#### Члан 47.

У члану 149, став 2, мења се и гласи:

„Ваздухопловно-техничку делатност може да обавља привредно друштво, друго правно лице, орган државне управе или предузетник, који има дозволу за обављање ваздухопловно-техничке делатности (у даљем тексту: ваздухопловно-техничка организација).”.

После става 2, додаје се нови став 3, који гласи:

„Изузетно од става 2. овог члана, поједине послове у оквиру ваздухопловно-техничке делатности може да обавља и физичко лице под условима утврђеним у пропису из чл. 150, 152, или 168. овог закона.”.

Досадашњи став 3, постаје став 4.

#### Члан 48.

Чл. 150. и 151. мењају се и гласе:

„Дозвола за обављање ваздухопловно-техничке делатности

#### Члан 150.

Дозволу за обављање ваздухопловно-техничке делатности издаје Директорат на неодређено време, привредном друштву, другом правном лицу, органу државне управе или предузетнику који има простор за обављање делатности, средства за рад.

одговарајуће особље, приручник за обављање делатности и испуњава друге услове које пропише Директорат.

Услове под којима се мења, суспендује или ставља ван снаге дозвола за обављање ваздухопловно-техничке делатности и образац дозволе прописује Директорат.

За поступање по захтеву за издавање или измену дозволе за обављање ваздухопловно-техничке делатности, као и за одобравање измене приручника о обављању ваздухопловно-техничке делатности у случају да та измена нема за последицу измену дозволе, плаћа се такса Директорату.

Директорат врши провере да ли лице из става 1. овог члана и даље испуњава услове за обављање ваздухопловно-техничке делатности, и то на сваких 12 месеци током прве две године важења дозволе за обављање ваздухопловно-техничке делатности, а након тога свака 24 месеца.

За проверу испуњености услова за обављање делатности плаћа се такса Директорату.

Изузетно од става 1. овог члана, у складу са условима који су утврђени потврђеним међународним уговором, дозволу за обављање ваздухопловно-техничке делатности пројектовања одређених категорија ваздухопловних производа, делова, уређаја и опреме издаје Агенција Европске уније за безбедност ваздушног саобраћаја (у даљем тексту: EASA).

У случају када Директорат врши проверу ваздухопловно-техничке организације у име EASA, плаћа се такса Директорату.

#### Признавање стране дозволе за обављање ваздухопловно-техничке делатности

##### Члан 151.

Директорат може да призна дозволу за обављање ваздухопловно-техничке делатности коју је издао надлежни орган стране државе, ако услови под којима је она издата нису блажи од услова прописаних овим законом и прописима донетим на основу њега.

Изузетно од става 1. овог члана, дозвола за обављање ваздухопловно-техничке делатности коју је издала или признала EASA или надлежни орган државе чланице Европске уније прихвата се без вођења поступка за признавање, у складу са потврђеним међународним уговором, с тим да организација чије је седиште у Републици Србији за обављање делатности мора имати дозволу Директората.

За поступање по захтеву за признавање дозволе из става 1. овог члана плаћа се такса Директорату.”.

##### Члан 49.

У члану 152, ст. 2-4, мењају се и гласе:

„Производња може да се одвија као производња прототипа, серијска производња и аматерска градња.

Производња прототипа је производња ваздухопловног производа коме још није утврђен тип, а серијска производња је производња ваздухопловног производа коме је утврђен тип или за који је одобрен пројекат.

Аматерска градња је градња ваздухоплова у оквиру које је најмање 51 процената задатака израде и састављања обавио аматер или непрофитно удружење аматера, за сопствене потребе и без било каквог комерцијалног циља.”.



## Члан 50.

После члана 152. додају се назив члана и члан 152а, који гласе:

„Пројектовање и производња система беспилотних ваздухоплова

### Члан 152а

Системи беспилотних ваздухоплова и додаци за даљинску идентификацију се могу испоручити на тржишту Републике Србије само ако су пројектовани и произведени у складу са одговарајућим техничким захтевима и ако не угрожавају безбедност или здравље људи или животиња, или имовину.

Системи беспилотних ваздухоплова морају да буду у складу са техничким захтевима и правилима и процедурама за пловидбеност, осим ако се ради о приватно изграђеном систему или о систему беспилотног ваздухоплова који се користи само за операције у оквиру ваздухопловно-моделарског клуба или удружења.

Директорат доноси пропис којим се утврђују технички захтеви за пројектовање и производњу система беспилотних ваздухоплова који су намењени за коришћење у Републици Србији, утврђују технички захтеви за пројектовање и производњу додатака за даљинску идентификацију, утврђују типови система беспилотних ваздухоплова чије пројектовање, производња и одржавање подлежу сертификацији и утврђују правила за испоруку система беспилотних ваздухоплова, комплета прибора и додатака за даљинску идентификацију на тржишту и њихово кретање на тржишту.

Оператер система беспилотног ваздухоплова је дужан да у случајевима предвиђеним у пропису из става 3. овог члана обезбеди да систем беспилотног ваздухоплова прати одговарајућа декларација о усаглашености, укључујући упућивање на одговарајућу класу и да је одговарајућа идентификациона ознака класе причвршћена за беспилотни ваздухоплов.”

## Члан 51.

Чл. 158. и 159. мењају се и гласе:

„Потврда о пловидбености

### Члан 158.

Потврда о пловидбености се издаје ако се провером пловидбености ваздухоплова утврди да ваздухоплов испуњава све услове из потврде о типу.

Потврду о пловидбености издаје Директорат, на неодређено време.

Приликом провере пловидбености у циљу издавања потврде о пловидбености Директорат утврђује и да ли ваздухоплов испуњава услове који су потребни за континуирану пловидбеност и ако испуњава те услове издаје потврду о провери пловидбености која важи 12 месеци.

Ако се на основу провере пловидбености утврди да ваздухоплов може да се користи уз одређено ограничење, то ограничење се уписује у потврду о пловидбености.

За поступање по захтеву за издавање потврде о пловидбености плаћа се такса Директорату.

Провера пловидбености ваздухоплова

### Члан 159.

У зависности од намене ваздухоплова и максималне масе ваздухоплова на полетању, проверу пловидбености ваздухоплова обавља Директорат или

ваздухопловно-техничка организација која има за то дозволу Директората или физичко лице које је имало дозволе за одржавање ваздухоплова са овлашћењем за одговарајући тип ваздухоплова, издате или признате од стране Директората.

Ако проверу пловидбености ваздухоплова обавља Директорат, за њено обављање плаћа се такса Директорату.”

#### Члан 52.

У члану 160, став 1. мења се и гласи:

„Потврду о провери пловидбености издаје субјект из члана 159, став 1. овог закона који је вршио проверу пловидбености, док продужење важења потврде врши ваздухопловно-техничка организација којој је то Директорат одобрио.”

Став 4. мења се и гласи:

„Ако издавање потврде о провери пловидбености врши Директорат, за поступање по захтеву за издавање плаћа се такса Директорату.”

#### Члан 53.

Члан 161. брише се.

#### Члан 54.

У члану 163, став 2. речи: „односе се на” замењују се речима: „обухватају и”.

После става 3. додаје се став 4. који гласи:

„Додатни услови за успостављање и одржавање континуиране пловидбености се ближе одређују прописом Директората.”

#### Члан 55.

У члану 164, став 2, после речи „Директорат” додају се запета и речи: „осим ако је за поједине категорије ваздухоплова прописом из члана 167. овог закона предвиђено да одобрење Директората није потребно или да одобрење програма одржавања врши одговарајућа ваздухопловно-техничка организација”.

#### Члан 56.

Члан 165. мења се и гласи:

#### „Члан 165.

Дозволу за лет ваздухоплова који не испуњава или за који још није доказано да испуњава техничке прописе за пловидбеност, али је способан да безбедно лети под одређеним условима, на основу одобрених услова лета издаје Директорат или одобрена организација за пројектовање, производњу или обезбеђивање континуиране пловидбености коју је Директорат за то овластио.

Лет ваздухоплова из става 1. овог члана мора се обавити у складу са одобреним условима лета, односно дозволом за лет.

За одобравање услова лета, као и за издавање дозволе за лет од стране Директората, плаћа се такса Директорату.”

#### Члан 57.

У члану 167, речи: „начин на који се обављају основни и периодични преглед ваздухоплова” замењују се речима: „ближи услови под којима се обављају провере

пловидбености ваздухоплова и начини на који се оне обављају”, а речи: „и услови под којима се издаје дозвола за лет” замењују се речима: „и услови под којима се одобравају услови лета и издаје, мења, суспендује или ставља ван снаге дозвола за лет”.

#### Члан 58.

Назив члана и члан 168. мењају се и гласе:

„5. Пловидбеност ваздухоплова који немају потврду о типу

#### Члан 168.

Улт랄аци ваздухоплови, аматерски грађени ваздухоплови, бивши војни ваздухоплови и други ваздухоплови који немају потврду о типу могу да се користе у ваздушном саобраћају ако имају посебну дозволу за лет коју издаје Директорат.

Услови под којима се издаје, мења, ограничава, суспендује и ставља ван снаге посебна дозвола за лет ултралакних, аматерски грађених, бивших војних ваздухоплова и других ваздухоплова који немају потврду о типу, време на које се та дозвола издаје и образац дозволе ближе се одређују прописом Директората.

За издавање и измену посебне дозволе за лет плаћа се такса Директорату.”.

#### Члан 59.

У члану 175, став 3. мења се и гласи:

„За обављање својих послова особље обезбеђивања мора да поседује сертификат који издаје Директорат, са уписаним овлашћењима која одговарају врсти послова које то особље обавља и која се издају на одређено време.”.

После става 3. додаје се нови став 4, који гласи:

„Изузетно од става 3. овог члана, особље обезбеђивања које преглед обезбеђивања материјала авио-превозноца, поште авио-превозноца, залиха намењених потрошњи током лета и залиха намењених потрошњи на аеродрому обавља искључиво методом визуелног и/или ручног прегледа, те послове обавља на основу потврде о обучености.”.

У досадашњем ставу 4, који постаје став 5, речи: „под којима се издаје и мења сертификат” замењују се речима: „под којима се издају и мењају сертификат и овлашћења”.

Досадашњи став 5, који постаје став 6, мења се и гласи:

„Одредбе чл. 183-186. овог закона сходно се примењују на признавање обуке и сертификата особља обезбеђивања стечених у иностранству, као и на суспензију и стављање ван снаге сертификата особља обезбеђивања.”.

Досадашњи став 6, постаје став 7.

#### Члан 60.

Чл. 178. и 179. мењају се и гласе:

„Уписници и евиденције ваздухопловног особља

#### Члан 178.

У Републици Србији воде се Уписник ваздухопловног особља и Уписник особља обезбеђивања.



Уписник ваздухопловног особља води Директорат и он садржи следеће податке о лицима којима се према одредбама овог закона за обављање њихових послова издаје дозвола:

- 1) име и презиме;
- 2) име једног од родитеља или старатеља;
- 3) датум и место рођења;
- 4) адресу пребивалишта, односно боравишта;
- 5) држављанство;
- 6) јединствени матични број грађана, односно број пасоша за стране држављане;
- 7) број досијеа;
- 8) врсту дозволе коју поседује, број дозволе и датум њеног издавања и важења;
- 9) овлашћења која су уписана у дозволи, датум њиховог издавања и важења и ограничења у њиховом коришћењу;
- 10) стечене сертификате и ауторизације, датум њиховог издавања и важења и ограничења у њиховом коришћењу;
- 11) податке о суспензији и стављању дозволе ван снаге, прекршајним поступцима и изреченим казнама;
- 12) контакт податке.

Уписник особља обезбеђивања води Директорат и он садржи следеће податке о особљу обезбеђивања којем је издат сертификат:

- 1) име и презиме;
- 2) име једног од родитеља или старатеља;
- 3) датум и место рођења;
- 4) адресу пребивалишта, односно боравишта;
- 5) држављанство;
- 6) јединствени матични број грађана, односно број пасоша за стране држављане;
- 7) број досијеа;
- 8) број сертификата и датум његовог издавања и важења;
- 9) овлашћења која су уписана у сертификат, датум њиховог издавања и важења и ограничења у њиховом коришћењу;
- 10) податке о суспензији и стављању сертификата ван снаге, прекршајним поступцима и изреченим казнама;
- 11) назив послодавца;
- 12) податке о извршеним безбедносним проверама;
- 13) контакт податке.

Евиденцију лица која се обучавају за стицање дозвола или потврда о обучености, евиденцију лица која се обучавају за овлашћења, сертификате, ауторизације и особљенења која се уписују у дозволе или потврде о обучености, као и евиденцију лица којима су издате потврде о обучености, воде одговарајући центри за обуку или декларисане организације за обуку, као и оператери ваздухоплова ако врше обуку у складу са чланом 179, став 3, тачка 1) овог закона.

Евиденција из става 4. овог члана садржи следеће податке о лицима која се налазе на обуци, односно којима је издата потврда о обучености:

- 1) име и презиме;
- 2) име једног од родитеља или старатеља;
- 3) датум и место рођења;
- 4) адресу пребивалишта, односно боравишта;
- 5) држављанство;
- 6) јединствени матични број грађана, односно број пасоша за стране држављане;

7) податке о врсти обуке, почетку и завршетку обуке и прекидима у вршењу обуке;

8) контакт податке.

Директорат доноси пропис којим се ближе одређује садржина и начин вођења уписника и евиденција из ст. 1 и 4. овог члана.

Уписник војног ваздухопловног особља води министарство надлежно за послове одбране, које прописује и садржину и начин вођења уписника.

#### Центри за обуку и декларисане организације за обуку

##### Члан 179.

Обука за стицање, продужење и обнову важења дозвола, овлашћења, сертификата и потврда о обучености ваздухопловног особља се врши у центрима за обуку према програмима обуке које одобрава Директорат.

Својство центра за обуку ваздухопловног особља стиче организација која има потврду о праву на обучавање ваздухопловног особља издату од стране Директората.

Изузетно од става 1. овог члана:

1) обуку за стицање или обнову важења дозволе кабинског особља и дозволе ваздухопловног диспечера може, поред центара за обуку, да врши и оператер ваздухоплова који поседује оперативну дозволу;

2) одређене врсте обуке ваздухопловног особља могу да врше и организације које су доставиле Директорату изјаву о оспособљености (декларисане организације за обуку).

Услове под којима се издаје, мења, суспендује и ставља ван снаге потврда о праву на обучавање ваздухопловног особља, временски период на који се издаје потврда и образац потврде, услове које мора да испуни декларисана организација за обуку, врсте обуке које она може да обавља и програме обуке који подлежу одобравању, садржину изјаве декларисане организације за обуку, као и услове под којима престаје право декларисане организације да обавља обуку, прописује Директорат.

За поступање по захтеву за издавање или измену потврде о праву на обучавање ваздухопловног особља, као и за прихватање или измену изјаве декларисане организације за обуку, плаћа се такса Директорату.

##### Члан 61.

У члану 180. ст. 2. и 3. реч: „градацији“ замењује се речју: „квалификацији“.

Став 4. мења се и гласи:

„За издавање дозволе за коришћење уређаја за симулирање летења или друге врсте симулатора за обуку, за издавање уверења о квалификацији, као и за периодичну процену уређаја за симулирање летења, плаћа се такса Директорату.“

##### Члан 62.

Члан 188. мења се и гласи:

„Члан 188.

Летачко особље, контролори летења, студенти контролори летења, кабинско особље и особље обезбеђивања могу да обављају послове на које су овлашћени само ако здравствену способност докажу одговарајућим лекарским уверењем.

Директорат може да призна лекарско уверење издато у иностраној држави ако услови под којима је оно издато нису блажи од услова прописаних овим законом и прописима донетим на основу њега.

Услове под којима се испитује здравствена способност, поступак по коме се она испитује, време на које се она испитује, услове под којима се суспендују или стављају ван снаге лекарска уверења, услове под којима се признају лекарска уверења издата у иностраној држави, као и класе и образце лекарског уверења прописује Директорат.

За поступање по захтеву за признавање лекарског уверења издатог у иностраној држави плаћа се такса Директорату.”

#### Члан 63.

У члану 189, после става 2, додаје се нови став 3, који гласи:

„За поступање по захтеву лекара и здравствених установа за издавање, продужење, обнову и измену потврде о праву на испитивање здравствене способности плаћа се такса Директорату.”

Досадашњи став 3, постаје став 4.

#### Члан 64.

Члан 193, мења се и гласи:

„Члан 193.

Приликом обављања својих послова ваздухопловно особље не сме да буде под утицајем алкохола или других психоактивних супстанци, нити у таквом психофизичком стању које га онемогућава да правилно обавља своје послове.

Психофизичко стање ваздухопловног особља проверава, на начин који не омета њихов рад, лице које овласти послодавац ваздухопловног особља.

Ваздухопловни инспектор који је овлашћен за спровођење инспекцијског прегледа на платформи може у свако доба да изврши тестирање чланова летачке и кабинске посаде свих ваздухоплова који слећу на аеродроме у Републици Србији на алкохол или друге психоактивне супстанце.

Ако члан летачке или кабинске посаде одбије да буде тестиран или се тестом утврди да је под утицајем алкохола или других психоактивних супстанци, ваздухопловни инспектор је дужан да му привремено забрани да обавља послове члана посаде.

Ближи услови о начину спровођења тестирања из става 3, овог члана одређују се прописом који доноси Директорат.”

#### Члан 65.

У члану 203, став 3, мења се и гласи:

„Услове за доношење одлуке о оперативним ограничењима која се односе на заштиту од буке на аеродромима ближе прописује Влада на предлог министра надлежног за послове саобраћаја, уз позитивно мишљење министра надлежног за послове заштите животне средине.”

#### Члан 66.

У члану 205, став 2, после речи: „државе порекла” додају се речи: „и државе оператора”.



#### Члан 67.

Назив члана и члан 206. мењају се и гласе:

„Одобрење које се издаје страном оператеру ваздухоплова

#### Члан 206.

Страни оператер ваздухоплова, кога је за транспорт опасне робе овластио надлежни орган стране државе, може да транспортује опасну робу на територију Републике Србије и са територије Републике Србије на основу одобрења које издаје Директорат.

Захтев за издавање одобрења из става 1. овог члана подноси се најкасније 30 дана пре него што оператер ваздухоплова планира да отпочне са обављањем транспорта.

Одобрење из става 1. овог члана издаје се са роком важења од 12 месеци од дана издавања, осим ако овлашћење надлежног органа стране државе истиче раније, у ком случају се одобрење Директората издаје на краћи рок.

Издавање одобрења из става 1. овог члана не ослобађа страног оператера ваздухоплова обавезе да прибави изузеће из члана 205. став 2. овог закона.

Услови за издавање одобрења страном оператеру ваздухоплова за транспорт опасне робе и документација која се подноси уз захтев за издавање одобрења, утврђују се прописом који доноси Директорат.

За издавање одобрења из става 1. овог члана плаћа се такса Директорату.”.

#### Члан 68.

У члану 208. став 1. тачка 3) мења се и гласи:

„3) да испуњава захтеве Техничких инструкција у погледу материјала и израде, да буде испитана у складу са тим инструкцијама и да је за њу издат сертификат о одобрењу за тип.”.

После става 1. додаје се нови став 2. који гласи:

„На поступак оцењивања усаглашености амбалаже која се користи за транспорт опасне робе ваздушним путем са захтевима садржаним у Техничким инструкцијама, именовање и/или овлашћивање тела за спровођење поступка оцењивања усаглашености, издавање сертификата о одобрењу за тип амбалаже и признавање иностране исправе о усаглашености сходно се примењују одредбе закона којим се уређује транспорт опасне робе.”.

#### Члан 69.

Члан 215. мења се и гласи:

#### „Члан 215.

Послодавац особља које обавља послове одређене Техничким инструкцијама, који су од утицаја на безбедан транспорт опасне робе у ваздушном саобраћају, дужан је да утврди и спроводи програм стручног оспособљавања тог особља.

Програм из става 1. овог члана мора да буде израђен у складу са Техничким инструкцијама и да садржи методологију израде програма, начин провере знања, наставни план за стицање и обнову важења потврде о стручној оспособљености, квалификације овлашћеног инструктора, садржај евиденције о обуци, као и процедуру за процену ефикасности обуке.

Оператер ваздухоплова и именовани поштански оператер су дужни да за програм из става 1. овог члана прибаве одобрење Директората.

За издавање одобрења из става 3, овог члана плаћа се такса Директорату.”.

#### Члан 70.

У члану 219, став 2, реч: „финансија” и запета бришу се.

#### Члан 71.

После члана 219, додају се назив члана и члан 219а, који гласе:

„Аеродромски комитет за олакшице у ваздушном саобраћају

#### Члан 219а

Ради координације спровођења олакшица у ваздушном саобраћају, оператер аеродрома са којег се обавља међународни јавни авио-превоз је дужан да образује Аеродромски комитет за олакшице у ваздушном саобраћају.

Изузетно од става 1, овог члана, оператер аеродрома са кога се обавља ванредни јавни авио-превоз може да образује координационо тело за олакшице у ваздушном саобраћају.

У раду Аеродромског комитета за олакшице у ваздушном саобраћају учествују представници Директората, министарства надлежног за унутрашње послове, министарства надлежног за послове здравља, Безбедносно-информативне агенције, Управе царина, оператера аеродрома, као и авио-превозилаца који обављају послове на том аеродрому.”.

#### Члан 72.

У члану 220, став 2, мења се и гласи:

„Као радње или покушаји радњи незаконитог ометања сматрају се нарочито:

- 1) незаконито преузимање контроле над ваздухопловом;
- 2) уништење ваздухоплова у саобраћају;
- 3) узимање таласа у ваздухоплову или на аеродрому;
- 4) насилни упад у ваздухоплов, на аеродром или у објекте који се користе за потребе цивилног ваздухопловства;
- 5) уношење оружја или опасних направа или материја у ваздухоплов или на аеродром са намером извршења криминалних радњи;
- 6) коришћење ваздухоплова у саобраћају ради проузроковања смрти, озбиљних телесних повреда или наношења озбиљне штете имовини или животној средини;
- 7) давање лажних информација којима се доводи у опасност безбедност ваздухоплова у лету или на земљи, путника, посаде, земаљског особља или шире јавности на аеродрому или у објектима који се користе за потребе цивилног ваздухопловства.”.

#### Члан 73.

У члану 221, став 2, реч: „превентивне” замењује се речју: „основне”.

#### Члан 74.

У члану 223, после става 2, додаје се став 3, који гласи:

„Изузетно од става 1, овог члана, у зависности од врсте аеродрома и врсте ваздушног саобраћаја који се на њему обавља, Националним програмом за обезбеђивање

у ваздухопловству може се предвидети могућност да оператер аеродрома на други начин обезбеди координацију примене мера обезбеђивања у ваздухопловству.”.

#### Члан 75.

Члан 224а мења се и гласи:

##### „Члан 224а

Оператери аеродрома, авио-превозници и остали субјекти одређени Националним програмом за обезбеђивање у ваздухопловству су дужни да примењују основне мере обезбеђивања у ваздухопловству прописане тим програмом, које морају да буду одговарајуће, објективне, недискриминаторне, насумичне, непредвидиве у спровођењу и пропорционалне процењеном ризику.

Изузетке од примене основних мера обезбеђивања у ваздухопловству одобрава Директорат, под условима одређеним у Националном програму за обезбеђивање у ваздухопловству.

У изузетним случајевима, узимајући у обзир специфичности појединих аеродрома и саобраћаја који се на њима обавља, Директорат може да одобри примену алтернативних мера обезбеђивања ако је на основу безбедносне процене ризика утврђено да оне пружају одговарајући ниво заштите.

Ако безбедносна процена ризика указује да постоји повишен степен угрожености неког дела система обезбеђивања у ваздухопловству, субјекти из става 1. овог члана су дужни да примењују појачане мере обезбеђивања у ваздухопловству.

Безбедносну процену ризика обавља Тим за процену ризика по цивилно ваздухопловство, који образује Влада, као координационо тело у складу са законом којим се уређује државна управа.

Субјекти из става 1. овог члана дужни су да, на основу безбедносне процене ризика коју је обавио Тим за процену ризика по цивилно ваздухопловство, изврше локалну процену ризика за своје операције.

Безбедносна процена ризика се обавља сваке године, а по потреби и чешће.”.

#### Члан 76.

Члан 226, мења се и гласи:

##### „Члан 226.

Оператер аеродрома је дужан да обезбеди обављање контроле приступа лица и возила у контролисану и обезбеђивано-рестриктивну зону аеродрома, надгледање и патролирање, а ако безбедносна процена ризика то налаже дужан је да примењује и контроле обезбеђивања у јавној зони.

Изузетно од става 1. овог члана, ако се ради о објектима или површинама које нису у надлежности оператера аеродрома, контролу приступа, надгледање и патролирање врши особље обезбеђивања које је дужан да обезбеди власник, односно корисник тих објеката или површина.

Поред контроле приступа, надгледања и патролирања, на улазу у обезбеђивано-рестриктивну зону аеродрома или унутар ове зоне, оператер аеродрома мора да обезбеди и обављање прегледа обезбеђивања свих путника и њиховог ручног пртљага, лица која нису путници и ствари које она носе са собом, предатог пртљага, робе и поште, залиха намењених потрошњи на аеродрому, залиха намењених потрошњи током лета, материјала и поште авио-превозноца, као и преглед возила, а оператер ваздухоплова мора да у обезбеђивано-рестриктивној зони обезбеди надзор над кретањем лица и возила ка ваздухоплову или од ваздухоплова.



Изузетно од става 3. овог члана, преглед обезбеђивања није обавезан:

1) за робу и пошту за које је авио-превозилац, регулисани агент или познати пошиљалац потврдио да је извршен преглед обезбеђивања, односно да су извршене друге контроле обезбеђивања из Националног програма за обезбеђивање у ваздухопловству;

2) за залихе намењене потрошњи на аеродрому за које је познати снабдевач тих залиха извршио контроле обезбеђивања из Националног програма за обезбеђивање у ваздухопловству;

3) за залихе намењене потрошњи током лета за које је авио-превозилац или регулисани снабдевач тих залиха извршио контроле обезбеђивања из Националног програма за обезбеђивање у ваздухопловству;

4) за трансферне путнике и њихов ручни пртљаг, трансферни предати пртљаг и за трансферну робу и пошту у случајевима предвиђеним у Националном програму за обезбеђивање у ваздухопловству;

5) у другим случајевима предвиђеним у Националном програму за обезбеђивање у ваздухопловству.

У случају потребе за додатним прегледом обезбеђивања, тај преглед обављају полицијски службеници, с тим да је за обављање додатног прегледа предатог пртљага, изузев направеног предатог пртљага, неопходно обезбедити присуство лица које је предало пртљаг.

Контролу приступа, надгледање, патролирање и преглед обезбеђивања врши оператер аеродрома или правно лице које са оператером аеродрома закључи уговор о обављању тих послова.

Забрањен је улазак у контролисану и обезбеђивано-рестриktivну зону, као и у ваздухоплов, лицу које вербално или физички нападне особље обезбеђивања, прети, недолично се понаша, ремети јавни ред и мир или које одбије преглед обезбеђивања, као и лицу за које особље обезбеђивања има основану сумњу у погледу његових намера, његовог пртљага или ствари које носи са собом.

Забрањено је неовлашћено снимање и фотографисање места на којем се обавља контрола приступа, преглед обезбеђивања или рад особља обезбеђивања, као и критичних објеката, делова инфраструктуре и система који се користе за потребе цивилног ваздухопловства.

Ако се за обављање прегледа обезбеђивања користи техничка опрема, она мора да испуњава стандарде прописане за ту врсту опреме и да се за њено коришћење прибави одобрење Директората.

За издавање одобрења за коришћење техничке опреме којом се обавља преглед обезбеђивања плаћа се такса Директорату.”.

#### Члан 77.

У члану 227, став 4. мења се и гласи:

„Услови под којима се издаје, мења, продужава важење, суспендује и ставља ван снаге дозвола за обављање контроле приступа, прегледа обезбеђивања, надгледање и патролирање, време на које се дозвола издаје и образац дозволе, као и услови за издавање, измену, продужење важења, суспензију и стављање ван снаге одобрења за стицање статуса регулисаног агента, познатог пошиљача и регулисаног снабдевача залиха намењених потрошњи током лета, време на које се издаје одобрење и образац одобрења ближе се одређују прописом Директората.”.

#### Члан 78.

У називу члана 228. после речи: „аеродрома“ додају се речи: „и оператора ваздухоплова“.

У члану 228. после става 1. додаје се нови став 2, који гласи:

„Оператер ваздухоплова је дужан да обезбеди заштиту ваздухоплова, као и обављање прегледа обезбеђивања ваздухоплова или провере обезбеђивања ваздухоплова, у складу са Националним програмом за обезбеђивање у ваздухопловству.“.

Досадашњи став 2. постаје став 3.

#### Члан 79.

Чл. 230. и 230а мењају се и гласе:

#### „Уношење оружја и забрањених предмета.

#### Члан 230.

У путничку кабину ваздухоплова и у обезбеђивано-рестриктивну зону не смеју да се уносе оружје, муниција, експлозивне, запаљиве или опасне материје, као и друга средства и предмети са листе забрањених предмета утврђене у Националном програму за обезбеђивање у ваздухопловству, изузев под условима који су прописани у том програму.

Лице које поседује оружје или муницију дужно је да их пријави при регистрацији за лет и преда овлашћеном представнику авио-превозноца на аеродрому, с тим што му се оружје и муниција враћају по искрпавању.

На основу извршене процене ризика, министарство надлежно за унутрашње послове може да одобри да на лету одређеног авио-превозноца буде присутно наоружано службено лице за обезбеђивање током лета.

#### Листа путника неприхватљивог понашања и проблематичних путника

#### Члан 230а

Авио-превозилац има право да формира листу путника неприхватљивог понашања и проблематичних путника и у складу са њом да ускрати право на превоз таквим путницима.“.

#### Члан 80.

У члану 231. ст. 1. и 2. мењају се и гласе:

„Забрањен је улазак и кретање лицима и возилима у контролисаној и обезбеђивано-рестриктивној зони аеродрома, као и у критичним објектима, деловима инфраструктуре и системима који се користе за потребе цивилног ваздухопловства, без одговарајућег знака идентификације.

Изузетно од става 1. овог члана, знак идентификације није потребан за:

1) председника Републике, председника Народне скупштине и председника и чланове Владе;

2) ваздухопловног инспектора и проверивача који поседују важећу легитимацију и носе је видно истакнуту;

3) путника који улази у контролисану и обезбеђивано-рестриктивну зону аеродрома или се креће у њој, ако поседује важећи купон за укрцавање на лет или еквивалентни документ.“.



4) члана посаде ваздухоплова који улази у контролисану и обезбеђивано-рестриktivну зону аеродрома или се креће у њој, ако поседује видно истакнуту идентификациону картицу члана посаде ваздухоплова, као и важећу генералну декларацију;

5) истражитеља Центра за истраживање несрећа у саобраћају који поседује службену легитимацију издату од стране те организације, у случају удеса или озбиљне незгоде ваздухоплова у контролисаном и обезбеђивано-рестриktivној зони аеродрома.”.

У ставу 4. после речи: „у погледу кога је” додају се речи: „током безбедносне провере”.

После става 4. додаје се нови став 5, који гласи:

„Изузетно од става 4. овог члана, спровођење безбедносне провере и обуке није потребно за лица којима се знак идентификације издаје у својству посетиоца и којима је дозвољено да се крећу искључиво уз пратњу лица овлашћеног за пратњу.”.

Досадашњи ст. 5-7, постају ст. 6-8.

Досадашњи став 8, који постаје став 9, мења се и гласи:

„Издавалац знака идентификације је дужан да води евиденцију о издатим знаковима идентификације и да је чува најмање пет година по престанку важења знака идентификације.”.

Досадашњи ст. 9, и 10, постају ст. 10, и 11.

#### Члан 81.

У члану 231а став 2. после речи: „провериваче,” додају се речи: „истражитеље Центра за истраживање несрећа у саобраћају.”.

Став 4. мења се и гласи:

„Безбедносна провера лица из ст. 1. и 2. овог члана се врши најмање сваке треће године.”.

После става 4. додају се нови ст. 5. и 6, који гласе:

„Изузетно од става 4. овог члана, безбедносна провера се врши:

1) једном годишње за следеће категорије особља:

(1) особље обезбеђивања,

(2) лица која спроводе контроле обезбеђивања у контролисаном, обезбеђивано-рестриktivној зони или критичним деловима обезбеђивано-рестриktivне зоне, објектима регулисаног агента, познатог пошиљача или регулисаног снабдевача залиха намењених потрошњи током лета, као и лица која обављају послове у критичним објектима или раде са критичним системима, укључујући и информационе системе,

(3) одговорне руководиоце за обезбеђивање у ваздухопловству,

(4) инструкторе у области обезбеђивања у ваздухопловству,

(5) валидаторе обезбеђивања у ваздухопловству,

(6) лица којима се издаје знак идентификације за улазак и кретање у контролисаном и обезбеђивано-рестриktivној зони аеродрома,

(7) лица којима се издаје идентификациона картица члана посаде ваздухоплова;

2) увек када послодавац основано посумња да постоји безбедносна сметња код лица из ст. 1. или 2. овог члана.

Захтев за спровођење безбедносне провере се подноси, у зависности од случаја, најкасније 30 дана пре планираног ангажовања лица из ст. 1. или 2. овог члана, пре истека важења знака идентификације или пре истека важења претходно обављене безбедносне провере.”.

Досадашњи ст. 5-10, постају ст. 7-12.



У досадашњем ставу 11. који постаје став 13. речи: „става 10.“ замењују се речима: „става 12.“.

#### Члан 82.

У члану 231г став 2. речи: „у примени мера обезбеђивања и које заврши одговарајућу обуку у овлашћеном центру за обуку“ замењују се речима: „у примени мера обезбеђивања, које заврши одговарајућу обуку у овлашћеном центру за обуку и положи испит који спроводи Директорат“.

После става 4. додаје се нови став 5. који гласи:

„Директорат води листу одговорних руководилаца за обезбеђивање у ваздухопловству.“.

Досадашњи став 5. постаје став 6.

#### Члан 83.

У члану 231д став 3. мења се и гласи:

„Поред овлашћених центара за обуку, обуку из става 1. овог члана могу да према наставном програму одобреном од стране Директората врше и инструктори у области обезбеђивања у ваздухопловству које је Директорат овластено за обављање такве обуке.“.

Став 6. мења се и гласи:

„Овлашћење инструктора у области обезбеђивања у ваздухопловству издаје се лицу:

- 1) у погледу кога не постоји безбедносна сметња;
- 2) које испуњава услове у погледу стручне спреме;
- 3) које испуњава услове у погледу радног искуства у области за коју врши обуку;
- 4) које је стекло потврду о завршеној обуци коју организује Директорат;
- 5) које положи испит који спроводи Директорат.“.

У ставу 8. речи: „За издавање“ замењују се речима: „За одобрење и измену наставних програма, као и за издавање и измену“.

У ставу 9. речи: „услове за издавање, суспензију“ замењују се речима: „услове за издавање, измену, суспензију“.

После става 9. додаје се став 10, који гласи:

„Директорат води листу овлашћених инструктора у области обезбеђивања у ваздухопловству.“.

#### Члан 84.

У члану 241. став 2. после речи: „Директорату“ и запете додају се речи: „о начину обрачуна и плаћања терминалних накнада, висини терминалне накнаде и дела терминалних накнада које се плаћају Директорату“ и запета.

#### Члан 85.

У члану 250. став 3. после речи: „пружају услуге у ваздухопловству“ додају се речи: „или којима се овим законом утврђују одређене обавезе“.

#### Члан 86.

У члану 251. став 2. после тачке 5) додаје се тачка 5а), која гласи:

„5а) прикупља и обрађује податке о личности који су од значаја за припрему и обављање инспекцијског надзора;”.

У тачки 8) после речи: „пријаву” додају се речи: „или пријаву за привредни преступ”.

#### Члан 87.

У члану 258. став 1. тачка 3) мења се и гласи:

„3) у својству оператора ваздухоплова лети ваздухопловом изнад густо насељених подручја градова, насеља, индустријских објеката или изнад скупова лица на отвореном испод минималне висине иако то није потребно ради полетања или слетања или ако такав лет није претходно одобрио Директорат (члан 8. став 1);”.

Тачка 4) брише се,

Тач. 6)-9) мењају се и гласе:

„6) у својству оператора система беспилотног ваздухоплова обавља операције на такав начин да није осигурао безбедност лица на земљи и других корисника ваздушног простора или није свео на минимум ризике који могу настати приликом коришћења тих система (члан 10. став 1);

7) у својству оператора система беспилотног ваздухоплова није предузео све потребне мере да осигура безбедност операције (члан 10а став 1);

8) у својству оператора система беспилотног ваздухоплова не изврши пријаву лета пре спровођења операције или се не придржава оперативних ограничења, техничких захтева или других услова прописаних за ону категорију операција коју обавља (члан 10а став 2);

9) у својству оператора система беспилотног ваздухоплова поступа супротно обавезама из члана 10а став 3. овог закона;”.

После тачке 9) додају се тач. 9а)-9д), које гласе:

„9а) није регистрован као оператор система беспилотног ваздухоплова, а обавља операције прописане у члану 10а став 4. овог закона;

9б) у својству ваздухопловно-моделарског клуба или удружења спроводи операције система беспилотних ваздухоплова супротно условима одређеним у одобрењу Директората (члан 10в став 1);

9в) у својству оператора лаког система беспилотног ваздухоплова обавља операције супротно правима, условима и ограничењима наведеним у сертификату оператора лаког система беспилотног ваздухоплова (члан 10г став 3);

9г) користи ракете или друге летеће објекте тако да угрожава безбедност ваздушног саобраћаја (члан 11. став 1) или их лансира без претходно прибављеног одобрења пружаоца услуга контроле летења (члан 11. став 2);

9д) у својству ваздухопловног субјекта не успостави или не користи систем управљања безбедношћу (члан 16. став 2);”.

После тачке 16) додаје се тачка 16а), која гласи:

„16а) поступа супротно условима који су прописом из члана 37. став 1. овог закона одређени за коришћење класа ваздушног простора (члан 37. став 2);”.

После тачке 17) додају се тач. 17а)-17в), које гласе:

„17а) лети ваздухопловом или обавља операције система беспилотног ваздухоплова супротно забрани из члана 42. став 2. овог закона;

17б) лети ваздухопловом или обавља операције система беспилотног ваздухоплова у условно забрањеној зони без одобрења Директората или супротно условима одређеним у том одобрењу (члан 42. став 3);



17в) у својству оператора система беспилотног ваздухоплова поступа супротно забрани из члана 42, став 6, овог закона;”.

После тачке 30) додаје се тачка 30а), која гласи:

„30а) у својству оператора балона или једрилице обавља јавни авио-превоз и ако није доставио изјаву да је оспособљен да обавља јавни авио-превоз и да извршава дужности оператора које су с тим повезане (члан 85а став 1) или ако приликом обављања делатности не поступа у складу са условима наведеним у тој изјави (члан 85а став 2);”.

После тачке 43) додаје се тачка 43а), која гласи:

„43а) у својству оператора ваздухоплова обавља поједине активности које могу да представљају одређени безбедносни ризик, а да за то није прибавио посебно одобрење Директората или поступа супротно условима садржаним у том одобрењу (члан 98а став 1);”.

После тачке 59) додаје се тачка 59а), која гласи:

„59а) не уклони дрвеће, грмље или друго растње које пробија површи за ограничење препрека или утиче на оптималан положај или карактеристике средстава за визуелну или невидуелну навигацију или ако не ограничи њихову висину (члан 117, став 4);”.

После тачке 60) додају се тач. 60а) и 60б), које гласе:

„60а) у близини аеродрома постави или користи неваздухопловна светла на земљи која, због свог интензитета, конфигурације или боје, могу да угрозе безбедност ваздухоплова на земљи или у лету или која могу да спрече или ометају пилота у тумачењу ваздухопловних светала на земљи или могу да ометају контролора летења у аеродромској контроли летења (члан 119а став 1);

60б) у близини аеродрома постави или користи објекат, инсталацију или уређај који емитује ласерско зрачење или рефлектовану светлост који могу да угрозе или негативно да утичу на безбедност ваздухоплова на земљи или у лету (члан 119а став 2);”.

Тачка 78) мења се и гласи:

„78) пружањем услуга за које му је издата дозвола угрози безбедност саобраћаја на аеродрому или ако не обезбеди континуитет у пружању услуга земаљског опслуживања или самоопслуживања или ако те услуге не пружа на поштен и недискриминаторан начин (члан 131, став 1);”.

После тачке 91) додаје се тачка 91а), која гласи:

„91а) не обезбеди да систем беспилотног ваздухоплова прати одговарајућа декларација о усаглашености или да је одговарајућа идентификациона ознака класе причвршћена за беспилотни ваздухоплов (члан 152а став 4);”.

После тачке 92) додају се тач. 92а)-92в), које гласе:

„92а) користи ваздухоплов супротно ограничењу које је уписано у потврду о пловидбености (члан 158, став 4);

92б) у својству ваздухопловно-техничке организације врши проверу пловидбености и ако за то нема дозволу Директората (члан 159, став 1);

92в) у својству ваздухопловно-техничке организације продужи важење потврде о провери пловидбености без одобрења Директората (члан 160, став 1);”.

Тач. 94) и 95) мењају се и гласе:

„94) примењује програм одржавања ваздухоплова који није одобрио Директорат или одговарајућа ваздухопловно-техничка организација (члан 164, став 2);

95) у својству оператора ваздухоплова обавља лет ваздухопловом супротно одобреним условима лета, односно дозволи за лет (члан 165, став 2);”.

После тачке 95) додаје се тачка 95а), која гласи:



„95а) користи у ваздушном саобраћају ултралаки ваздухоплов, аматерски грађени ваздухоплов, бивши војни ваздухоплов или други ваздухоплов који нема потврду о типу без посебне дозволе за лет (члан 168, став 1);”.

У тачки 98) речи: „наставним програмима” замењују се речима: „програмима обуке”.

У тачки 99) речи: „став 3” замењују се речима: „став 2”.

Тачка 99а) мења се и гласи:

„99а) врши обуку иако не поседује оперативну дозволу или врши обуку ваздухопловног особља без дате изјаве о оспособљености (члан 179, став 3);”.

Тачка 103) мења се и гласи:

„103) не обезбеди проверу психофизичког стања ваздухопловног особља (члан 193, став 2);”.

У тачки 114) реч: „авио-превозница” замењује се речима: „оператера ваздухоплова”.

Тачка 120) мења се и гласи:

„120) не утврди или не спроводи програм стручног оспособљавања лица која обављају послове у транспорту опасне робе у ваздушном саобраћају (члан 215, став 1) или ако спроводи програм који није у складу са Техничким инструкцијама (члан 215, став 2);”.

После тачке 120) додаје се тачка 120а), која гласи:

„120а) у својству оператера ваздухоплова или именованог поштанског оператера не прибави одобрење Директората за програм стручног оспособљавања лица која обављају послове у транспорту опасне робе у ваздушном саобраћају (члан 215, став 3);”.

После тачке 122) додаје се тачка 122а), која гласи:

„122а) у својству оператера аеродрома не образује Аеродромски комитет за олакшице у ваздушном саобраћају (члан 219а став 1) или координационо тело за олакшице (члан 219а став 2);”.

Тачка 123) мења се и гласи:

„123) у својству оператера аеродрома не образује Аеродромски комитет за обезбеђивање у ваздухопловству (члан 223, став 1) или ако на други начин не обезбеди координацију примене мера обезбеђивања у ваздухопловству у случају када је та могућност предвиђена Националним програмом за обезбеђивање у ваздухопловству (члан 223, став 3);”.

Тачка 126) мења се и гласи:

„126) у својству оператера аеродрома не обезбеди на улазу у обезбеђивано-рестриktivну зону или унутар ове зоне обављање прегледа обезбеђивања или преглед возила или ако у својству оператера ваздухоплова не обезбеди у обезбеђивано-рестриktivној зони надзор над кретањем лица и возила ка ваздухоплову или од ваздухоплова (члан 226, став 3);”.

У тачки 127) речи: „став 6” замењују се речима: „став 7”.

После тачке 128) додаје се тачка 128а), која гласи:

„128а) у путничку кабину ваздухоплова или у обезбеђивано-рестриktivну зону унесе оружје, муницију, експлозивне, запаљиве или опасне материје или друга средства и предмете са листе забрањених предмета (члан 230, став 1);”.

У тачки 129) речи: „која илеу путници” бришу се.

У тачки 129б) речи: „став 5” замењују се речима: „став 6”.

Тачка 129г) мења се и гласи:

„129г) у својству послодавца не обавести министарство надлежно за унутрашње послове и Безбедносно-информативну агенцију о ангажовању лица из члана 231а став 12, тачка 2) овог закона (члан 231а став 13);”.

Тачка 129е) мења се и гласи:

„129е) у својству послодавца не организује, у редовним временским интервалима, одговарајућу обуку из области обезбеђивања (члан 231д став 2к).“

У ставу 4. тачка 1) речи: „Интегрисаном ваздухопловном информативном пакету“ замењују се речима: „ваздухопловним информативним производима“.

Тач. 5) и 6) мењају се и гласе:

„5) не примењује основне мере обезбеђивања у ваздухопловству прописане Националним програмом за обезбеђивање у ваздухопловству (члан 224а став 1) или не примењује алтернативне мере обезбеђивања које је одобрио Директорат (члан 224а став 3);“

6) не примењује појачане мере обезбеђивања у ваздухопловству у случају да безбедносна процена ризика указује да постоји повишен степен угрожености неког дела система обезбеђивања у ваздухопловству (члан 224а став 4);“.

У тачки 8) после речи: „патролирање“ додају се речи: „или не примењује контроле обезбеђивања у јавној зони ако безбедносна процена ризика то налаже“.

После тачке 8) додају се тач. 8а) и 8б), које гласе:

„8а) у својству власника, односно корисника објекта или површина које нису у надлежности оператора аеродрома, не обезбеди вршење контроле приступа, надгледање и патролирање од стране особља обезбеђивања (члан 226. став 2);“

8б) неовлашћено врши снимање или фотографисање места на којем се обавља контрола приступа, преглед обезбеђивања или рад особља обезбеђивања или критичних објеката, делова инфраструктуре и система који се користе за потребе цивилног ваздухопловства (члан 226. став 8);“.

У тачки 9) речи: „став 7“ замењују се речима: „став 9“.

После тачке 11) додаје се тачка 11а), која гласи:

„11а) у својству оператора ваздухоплова не обезбеди заштиту ваздухоплова, као и обављање прегледа обезбеђивања ваздухоплова или провере обезбеђивања ваздухоплова, у складу са Националним програмом за обезбеђивање у ваздухопловству (члан 228. став 2);“.

Тачка 12) мења се и гласи:

„12) у својству издаваоца знака идентификације не води евиденцију о издатим знаковима идентификације или је не чува у прописаном року (члан 231. став 9);“.

У тачки 13) речи: „став 10“ замењују се речима: „став 11“.

#### Члан 88.

У члану 260, став 1. тачка 3) мења се и гласи:

„3) лети ваздухопловом изнад густо насељених подручја градова, насеља, индустријских објеката или изнад скупова лица на отвореном испод минималне висине иако то није потребно ради полетања или слетања или ако такав лет није претходно одобрио Директорат (члан 8. став 1);“.

Тачка 4) брише се.

Тач. 6)-9) мењају се и гласе:

„6) у својству даљинског пилота обавља операције на такав начин да није осигурао безбедност лица на земљи и других корисника ваздушног простора или није свео на минимум ризике који могу настати приликом коришћења система беспилотног ваздухоплова (члан 10, став 1);“

7) у својству оператора система беспилотног ваздухоплова није предузео све потребне мере да осигура безбедност операције (члан 10а став 1);“



8) у својству оператора система беспилотног ваздухоплова не изврши пријаву лета пре спровођења операције или се не придржава оперативних ограничења, техничких захтева или других услова прописаних за ону категорију операција коју обавља (члан 10а став 2);

9) у својству оператора система беспилотног ваздухоплова поступа супротно обавезама из члана 10а став 3. овог закона;”.

После тачке 9) додају се тач. 9а)-9ђ), које гласе:

„9а) није регистрован као оператор система беспилотног ваздухоплова, а обавља операције прописане у члану 10а став 4. овог закона;

9б) управља системом беспилотног ваздухоплова иако не испуњава услове прописане у члану 10б став 1. овог закона;

9в) не заврши одговарајућу теоријску обуку или не положи одговарајући теоријски испит или није стекао сертификат о способности даљинског пилота, а обавља операције система беспилотног ваздухоплова за чије спровођење је то неопходно (члан 10б став 2);

9г) поступа супротно обавези из члана 10б став 3. овог закона;

9д) не поштује услове утврђене у оперативном одобрењу, односно ограничења и услове наведене у оперативној изјави (члан 10б став 4);

9ђ) користи ракете или друге летеће објекте тако да угрожава безбедност ваздушног саобраћаја (члан 11, став 1) или их лансира без претходно прибављеног одобрења пружаоца услуга контроле летења (члан 11, став 2);”.

После тачке 14) додају се тач. 14а)-14г), које гласе:

„14а) поступа супротно условима који су прописом из члана 37, став 1. овог закона одређени за коришћење класа ваздушног простора (члан 37, став 2);

14б) лети ваздухопловом или обавља операције система беспилотног ваздухоплова супротно забрани из члана 42, став 2. овог закона;

14в) лети ваздухопловом или обавља операције система беспилотног ваздухоплова у условно забрањеној зони без одобрења Директората или супротно условима одређеним у том одобрењу (члан 42, став 3);

14г) у својству оператора система беспилотног ваздухоплова поступа супротно забрани из члана 42, став 6. овог закона;”.

После тачке 15) додаје се тачка 15а), која гласи:

„15а) у својству оператора балона или једрилица обавља јавни авио-превоз иако није доставио изјаву да је способан да обавља јавни авио-превоз и да извршава дужности оператора које су с тим повезане (члан 85а став 1) или ако приликом обављања јавног авио-превоза не поступа у складу са условима наведеним у тој изјави (члан 85а став 2);”.

После тачке 16) додаје се тачка 16а), која гласи:

„16а) обавља посебне делатности у ваздушном саобраћају уз накнаду без поднете изјаве о способности да обављање тих делатности или обавља посебне делатности у ваздушном саобраћају високог ризика без потврде о испуњавању услова за обављање тих делатности (члан 95, став 1);”.

После тачке 19) додаје се тачка 19а), која гласи:

„19а) у својству оператора ваздухоплова обавља поједине активности које могу да представљају одређени безбедносни ризик, а да за то није прибавио посебно одобрење Директората или поступа супротно условима садржаним у том одобрењу (члан 98а став 1);”.

После тачке 33) додаје се тачка 33а), која гласи:

„33а) не уклони дрвеће, грмље или друго растње које пробија површи за ограничење препрека или утиче на оптималан положај или карактеристике средстава за



визуелну или неvizуелну навигацију или ако не ограничи њихову висину (члан 117. став 4):”.

После тачке 34) додају се тач. 34а) и 34б), које гласе:

„34а) у близини аеродрома постави или користи неваздухопловна светла на земљи која, због свог интензитета, конфигурације или боје, могу да угрозе безбедност ваздухоплова на земљи или у лету или која могу да спрече или ометају пилота у тумачењу ваздухопловних светала на земљи или могу да ометају контролора летења у аеродромској контроли летења (члан 119а став 1);

34б) у близини аеродрома постави или користи објекат, инсталацију или уређај који емитује ласерско зрачење или рефлектовану светлост који могу да угрозе или негативно да утичу на безбедност ваздухоплова на земљи или у лету (члан 119а став 2);”.

После тачке 53) додаје се тачка 53а), која гласи:

„53а) обавља поједине послове у оквиру ваздухопловно-техничке делатности супротно условима утврђеном у пропису из чл. 150, 152, или 168. овог закона (члан 149, став 3);”.

После тачке 54) додаје се тачка 54а), која гласи:

„54а) не обезбеди да систем беспилотног ваздухоплова прати одговарајућа декларација о усаглашености или да је одговарајућа идентификациона ознака класе причвршћена за беспилотни ваздухоплов (члан 152а став 4);”.

После тачке 55) додају се тач. 55а) и 55б), које гласе:

„55а) користи ваздухоплов супротно ограничењу које је уписано у потврду о пловидбености (члан 158, став 4);

55б) обавља проверу пловидбености ваздухоплова, а није ималац дозволе за одржавање ваздухоплова са овлашћењем за одговарајући тип ваздухоплова (члан 159, став 1);”.

У тачки 57) после речи: „Директорат” додају се речи: „или одговарајућа ваздухопловно-техничка организација”.

Тачка 58) мења се и гласи:

„58) обавља лет ваздухопловом супротно одобреним условима лета, односно дозволи за лет (члан 165, став 2);”.

После тачке 58) додаје се тачка 58а), која гласи:

„58а) користи у ваздушном саобраћају ултралакни ваздухоплов, аматерски грађени ваздухоплов, бивши војни ваздухоплов или други ваздухоплов који нема потврду о типу без посебне дозволе за лет (члан 168, став 1);”.

После тачке 59) додаје се тачка 59а), која гласи:

„59а) врши проверу стручне оспособљености ваздухопловног особља, а није испитивач или процењивач кога је Директорат овластио (члан 173, став 1);”.

Тачка 66) мења се и гласи:

„66) је приликом обављања својих послова под утицајем алкохола или других психоактивних супстанци или у психофизичком стању које га онемогућава да правилно обавља своје послове (члан 193, став 1);”.

После тачке 74) додаје се тачка 74а), која гласи:

„74а) транспортује опасну робу на територију Републике Србије или са територије Републике Србије без одобрења које издаје Директорат (члан 206, став 1);”.

Тачка 80) брише се.

После тачке 82) додаје се тачка 82а), која гласи:

„82а) у својству власника, односно корисника објекта или површина које инеу у надлежности оператора аеродрома, не обезбеди вршење контроле приступа, надгледање и патролирање од стране особља обезбеђивања (члан 226, став 2);”.

Тачка 83) мења се и гласи:

„83) унесе или ако пропуштањем вршења своје дужности омогући да се унесе у путничку кабину ваздухоплова или у обезбеђивано-рестриктивну зону оружје или муниција или експлозивне, запаљиве или опасне материје или друга средства или предмети који се налазе на листи забрањених предмета (члан 230, став 1).“

У тачки 83б) после речи: „Директората“ додају се речи: „или према наставном програму кога Директорат није одобрио“.

У ставу 2, тачка 3) речи: „став 6.“ замењују се речима: „став 7.“.

После тачке 3) додаје се тачка 3а), која гласи:

„3а) неовлашћено врши снимање или фотографисање места на којем се обавља контрола приступа, преглед обезбеђивања или рад особља обезбеђивања или критичних објеката, делова инфраструктуре и система који се користе за потребе цивилног ваздухопловства (члан 226, став 8).“

Тач. 4) и 5) мењају се и гласе:

„4) не пријави при регистрацији за лет оружје или муницију или их не преда овлашћеном представнику авио-превозиоца на аеродрому (члан 230, став 2);

5) без одговарајућег знака идентификације улази и креће се у контролисаној или обезбеђивано-рестриктивној зони аеродрома, као и у критичним објектима, деловима инфраструктуре и системима који се користе за потребе цивилног ваздухопловства, или ако дозволи или не спречи улазак и кретање неког лица без одговарајућег знака идентификације у тим зонама, објектима, деловима инфраструктуре и системима (члан 231, став 1).“

У тачки 6) речи: „став 9“ замењују се речима: „став 10“.

#### Члан 89.

После члана 260, додају се назив члана и члан 260а, који гласе:

„Примена одредаба закона којим се уређују прекршаји и застаривање

#### Члан 260а

Прекршајни поступак не може се покренути нити водити ако протекну три године од дана када је прекршај учињен.

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

Застаривање се прекида сваком процесном радњом која се предузима ради издавања прекршајног налога или покретања прекршајног поступка.

Застаривање почиње поново да тече после сваког прекида, али апсолутна застарелост настаје у сваком случају по истеку рока од шест година од дана када је прекршај учињен.

На сва остала питања која се тичу прекршајног поступка примењују се одредбе закона којим се уређују прекршаји.“

#### Члан 90.

Подзаконски прописи за извршење овог закона биће донети у року од две године од дана ступања на снагу овог закона.

До доношења прописа из става 1. овог члана примењиваће се прописи донети до ступања на снагу овог закона.

Оператери аеродрома са којих се обавља међународни јавни авио-превоз су дужни да образују Аеродромски комитет за олакшице у ваздушном саобраћају у року од шест месеци од дана ступања на снагу овог закона.

#### Члан 91.

Даном ступања на снагу овог закона престаје да важи Уредба о безбедности на ваздухопловном пристаништу („Службени лист СФРЈ”, број 73/87 и „Службени лист СРЈ”, број 2/93).

#### Члан 92.

Овај закон ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у „Службеном гласнику Републике Србије”.



## ОБРАЗЛОЖЕЊЕ

### I. УСТАВНИ ОСНОВ ЗА ДОНОШЕЊЕ ЗАКОНА

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

### II. РАЗЛОЗИ ЗА ДОНОШЕЊЕ ЗАКОНА И ЦИЉЕВИ КОЈИ СЕ ОСТВАРУЈУ

Предлогом закона се наставља са праксом континуираног усаглашавања са стандардима и терминологијом садржаним у анексима Конвенције о међународном цивилном ваздухопловству (у даљем тексту: Чикашка конвенција) и европским прописима, врши се прецизирање одређених одредаба Закона о ваздушном саобраћају („Службени гласник РС”, бр. 73/10, 57/11, 93/12, 45/15, 66/15-др. закон, 83/18, 9/20 и 62/23) (у даљем тексту: Закон) и на детаљнији начин уређују поједина питања из области безбедности и обезбеђивања у ваздухопловству.

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

**Чланом 1.** Предлога закона појмовник из члана 3. Закона се термилолошки усклађује са изменама појмова садржаним у анексима Чикашке конвенције и допуњује се новим дефиницијама.

**Чланом 2.** Предлога закона се врши измена члана 8. Закона, како би се додатно прецизирали услови под којима се може одступити од начелне забране летења ваздухопловом изнад густо насељених подручја градова, насеља, индустријских објеката или изнад скупова лица на отвореном испод минималне висине. Поред тога, изменом члана даје се и правни основ за доношење прописа којим би се утврдиле минималне висине и услови под којима Директорат може издати одобрење за летење испод прописаних минималних висина.

**Чланом 3.** Предлога закона мења се члан 10. Закона како би се дефинисале три категорије операција система беспилотних ваздухоплова (отворена, посебна и сертификована) и основни услови за њихово одвијање. Овим чланом се стварају предуслови за усаглашавање законодавства са Уредбом (ЕУ) 2019/947. Поред тога, овим чланом се предвиђа и правни основ за доношење подзаконског прописа од стране Директората којим би се ова материја детаљније уредила и постигла потпуна усаглашеност са прописима Европске уније из ове области.

**Чланом 4.** Предлога закона се текст Закона допуњује новим чл. 10а-10ђ. Чл. 10а-10г такође се врши начелно усаглашавање са Уредбом (ЕУ) 2019/947. Чланом 10а одређују се основне дужности оператора система беспилотног ваздухоплова, прописује се у којим случајевима је обавезна његова регистрација, а предвиђа се и правни основ за доношење подзаконског акта којим би се ближе разрадиле ове законске одредбе. Чланом 10б се одређују основне дужности даљинског пилота и такође се предвиђа правни основ за доношење одговарајућег подзаконског акта. Чланом 10в предвиђена је могућност да се

ваздухопловно-моделарском клубу или удружењу може издати одобрење у којем би се одредили услови под којима се у оквиру тог клуба, односно удружења могу спроводити операције система беспилотних ваздухоплова. Ови услови могу бити блажи у односу на услове за остале оператере система беспилотног ваздухоплова, како би се промовисале спортеко-такмичарске активности у оквиру ових клубова. Чланом 10г се уводи институт сертификата оператора лаког система беспилотног ваздухоплова (LUC). Овај оператер може бити само правно лице које је успоставило одговарајућу организацију активности, израдило одговарајући приручник, процедуре, успоставио систем управљања безбедношћу и за кога је извесно да ће успешно отклонити ризик који операције могу да представљају. Испуњењем строгих услова за добијање сертификата оператора лаког система беспилотног ваздухоплова оператер ће добити могућност да под олакшаним условима обавља операције. Чланом 10д даје се правни основ да министарство надлежно за послове одбране, као и министарство надлежно за унутрашње послове донесу прописе којима ће се уредити правила летења беспилотних ваздухоплова које користе та министарства у обављању њихових активности. Чланом 10ђ регулише се коришћење ракета и других летећих објеката, прописује обавеза прибављања одобрења пружаоца услуга контроле летења за њихово лансирање, а предвиђа се и доношење подзаконског прописа којим би се ова питања детаљније уредила.

**Чланом 5.** Предлога закона се мења став 1. у члану 12. Закона, како би се досадашња забрана страном ваздухоплову да у ваздушном простору Републике Србије носи активно напуњено стрелачко, ракетно или бомбардерско наоружање проширила и на забрану ношења активне опреме за снимање и електронско ометање, као и вршење допуне горивом у ваздуху.

**Чланом 6.** Предлога закона брише се члан 13. Закона, с обзиром да је материја коју је он регулисао (забрањене, условно забрањене и опасне зоне за летење ваздухоплова) постала саставни део члана 42. Закона (Развој и обликовање структура ваздушног простора). Наиме, овим изменама Закона су у члану 42. на обједињени начин регулисане све структуре ваздушног простора, укључујући и забрањене, условно забрањене и опасне зоне за летење ваздухоплова.

**Чланом 7.** Предлога закона се врши измена члана 16. Закона како би се на другачији начин уредиле обавезе ваздухопловних субјеката у погледу система управљања безбедношћу. Новим решењем се више не предвиђа обавеза субјеката да прибаве сагласност Директората на систем управљања безбедношћу, с обзиром да ће се оцена успостављености овог система вршити у току сертификације субјеката, односно провере испуњености услова за обављање делатности или пружање услуга. Сходно наведеном, субјекти који су обавезни да успоставе систем управљања безбедношћу неће бити у обавези да плаћају таксу за прибављање предметне сагласности Директората.

**Чланом 8.** Предлога закона се врши измена члана 17а став 3. Закона тако што се прецизира да ће се поверљивим сматрати и сви документи о догађају које је Директорат прикупио током обраде догађаја (у смислу значења које појам документа има у Закону о тајности података), чиме се овај став усклађује са ставом 1. истог члана и са самом сврхом анализе догађаја. Наиме, једина сврха пријављивања и анализе догађаја јесте унапређење безбедности и обезбеђивања извлачењем поука о догађају и разлозима због којих је до њега дошло, а никако приписивање кривнице или одговорности.

**Чланом 9.** Предлога закона мења се став 1. у члану 18. како би се предвидела обавеза ваздухопловног субјекта да обавести Директорат о сваком планираном увођењу промене у



функционални систем, dok ће се само у случају да таква промена утиче на безбедност обављања делатности или пружања услуга или на обезбеђивање у ваздухопловству захтевати од субјекта да достави безбедносну аргументацију и прибави одобрење Директората за планирану промену.

**Чланом 10.** Предлога закона се врши измена члана 19а који регулише безбедносну наредбу и изузеће. У односу на постојеће законско решење, изменом става 3. продужава се период (са шест на осам месеци) на који се ваздухопловном субјекту може одобрити да буде изузет од обавезе испуњења одређеног захтева садржаног у пропису донетом на основу овог закона (у случају да је за то време на други начин обезбеђен исти ниво безбедности), што је у складу са праксом каква постоји у државама чланицама Европске уније. Додавањем новог става 4. предвиђа се да се одредбе о безбедносној наредби сходно примењују и на доношење наредбе у области обезбеђивања у ваздухопловству.

**Чланом 11.** Предлога закона мења се члан 23. став 1. Закона како би се делимично изменио појам повреде ваздушног простора. Наиме, према предложеном решењу повреду ваздушног простора може да изврши и домаћи ваздухоплов, а не само страни. Такође, само одступање од плана лета више се неће сматрати повредом ваздушног простора, с обзиром да до ових одступања долази често, првенствено онда кад је то неопходно услед метеоролошких прилика.

**Чланом 12.** Предлога закона се у члану 36. Закона врши термилошко усклађивање са чл. 40. и 41. Закона.

**Чланом 13.** Предлога закона врши се измена члана 37. Закона. Овом изменом се предвиђа да ће Влада одредити класе ваздушног простора које се примењују у Републици Србији, као и услове за коришћење тих класа. Предметни акт ће узети у обзир ИСАО класификацију ваздушног простора. Такође, прописана је и обавеза оператера ваздухоплова и пружалача услуга у ваздушној пловидби да се придржавају услова за коришћење класа ваздушног простора, како би се предвидела и одговарајућа казнена одредба.

**Чланом 14.** Предлога закона се мења став 2. у члану 38. Закона на начин да се више не предвиђа посебно одобрење Директората за усклађивање мреже рута ваздушног саобраћаја у Републици Србији, с обзиром да се Директорат свакако саглашава са овим актима пружаоца услуга посредством одобравања промене у функционалном систему, те није потребно да се више пута одобрава иста промена.

**Чланом 15.** Предлога закона врше се измене члана 40. Закона, првенствено како би се регулисало одобравање аеродромских саобраћајних зона, што до сада није било уређено. Сходно предложеном решењу, оператер аеродрома подноси Директорату захтев за одобравање вертикалних и хоризонталних граница аеродромских саобраћајних зона, dok ће у поступку одобравања бити узето у обзир и мишљење пружаоца услуга контроле летања.

**Чланом 16.** Предлога закона се врши измена члана 42. Закона, како би обухватила све структуре ваздушног простора, укључујући и забрањене, условно забрањене и опасне зоне за летење ваздухоплова, али и географске зоне за системе беспилотних ваздухоплова, које представљају новину у односу на досадашња законска решења. Поред тога, престала је потреба за коришћењем појма зоне за летење војних ваздухоплова, као једне од структура ваздушног простора, с обзиром да су ове зоне део ширег појма – привремено резервисаних и привремено издвојених делова ваздушног простора. Досадашњи правни основ за доношење прописа Владе употпуњен је давањем овлашћења да Влада пропише и правила за раздвајање ваздухоплова од привремено резервисаних и привремено издвојених делова ваздушног простора, прекограничних зона и условних рута, као и да пропише географске



зоне за системе беспилотних ваздухоплова и услове за одвијање операција у тим зонама. Када је реч о забрањеним зонама, условно забрањеним зонама и опасним зонама задржано је досадашње законско решење да ове зоне, као и правила за одвијање операција у тим зонама одређује Директорат. Такође, појам Интегрисаног ваздухопловног информативног пакета који је постојао у досадашњем члану 42, став 2. Закона замењен је појмом „ваздухопловни информативни производи“, што је последица терминолошких измена у Анексу 15 Чикашке конвенције.

**Чланом 17.** Предлога закона мења се члан 47, став 3. Закона, који је предвиђао да аеродромска контрола летења пружа услугу контроле летења на аеродрому и у његовој близини, са аеродромског торња. Изменама овог става изостављају се речи „са аеродромског торња“, имајући у виду напредак технологије и могућност да се услуга аеродромске контроле летења не мора више вршити са аеродромског торња, већ постоји могућност тзв. *remote tower* (удаљени торња) технологије рада.

**Чланом 18. и чланом 19.** Предлога закона врше се измене члана 48. и члана 49. Закона, како би се предвидела могућност да се споразумом министарства надлежног за послове одбране, министарства надлежног за унутрашње послове и пружаоца услуга у ваздушном саобраћају утврде изрази на српском језику које је могуће користити у оперативном ваздушном саобраћају. Поред тога, изрази на српском језику, које пропише Директорат, могу се користити и у случају пружања услуга информисања ваздухоплова у лету у општем ваздушном саобраћају (предвиђено новим ставом 3. члана 49. Закона). Додавањем новог става 4, у члану 49. Закона одређује се да процесе успостављања или измене границе области информисања ваздухоплова у лету са надлежним домаћим и страним субјектима, у складу са процедурама Међународне организације цивилног ваздухопловства, координира Директорат.

**Чланом 20.** Предлога закона мења се члан 51. Закона ради усаглашавања дефиниције услуга узбуњивања са ИСАО Анексом 11.

**Чланом 21.** Предлога закона се врше измене члана 59. и члана 60. Закона, ради усаглашавања са дефиницијама и стандардима садржаним у Анексу 15 Чикашке конвенције.

**Чланом 22.** Предлога закона се врши измена става 2, у члану 61а како би се постојеће решење унапредило, односно како би се предвидела могућност да спасилачко-координациони центар и орган стране државе надлежан за трагање и спасавање могу међусобно пружати помоћ у виду ваздухоплова, људства, возила или опреме ради учешћа у операцији трагања за ваздухопловом и спасавања лица на територији те стране државе, односно на територији Републике Србије.

**Чланом 23.** Предлога закона се врши допуна члана 62. Закона, како би се предвидела обавеза запослених у спасилачко-координационом центру да приликом обављања теренских послова и вежби носе службена одела. Сем тога, постојећи правни основ за доношење прописа Директората се овим чланом проширује, тако што се предвиђа да Директорат својим прописом уређује изглед и начин коришћења службеног одела запослених у спасилачко-координационом центру. Захтев за прописивањем изгледа и начина коришћења службеног одела проистиче из међународне праксе, где сви примарни учесници система трагања за ваздухопловом и спасавања лица имају визуелни идентитет и јасне знаке распознавања, како приликом спровођења вежби, тако и током спровођења операција трагања и спасавања. У случају операција већег обима може се ukazати потреба да запослени у центру узму учешће у трагању за ваздухопловом и спасавању лица у

дефинисаној зони трагања, како би вршили координацију учесника на терену. У том случају веома је значајно да они имају јасне знаке распознавања, како би се олакшала комуникација са другим учесницима на терену. Одржавање визуелног идентитета представника Директората има значају улогу и током организовања међународних вежби трагања и спасавања са суседним земљама, где је неопходно визуелно распознавање учесника различитих држава, што се постиже обележавањем службеног одећа општим и посебним ознакама Републике Србије и Директората.

**Чланом 24.** Предлога закона се текст Закона допуњује новим чл. 62а и 62б, како би се предвидело доношење Националног плана за трагање за ваздухопловом и спасавање лица, као и формирање Националног комитета за трагање за ваздухопловом и спасавање лица, као повременог радног тела Владе. Предвиђено је и доношење подзаконског акта којим би Влада уредила начин рада овог тела. Овим члановима настоји се обезбедити планско деловање и још боља координација надлежних органа и свих других потенцијалних учесника у трагању и спасавању. Постојање Националног плана за трагање за ваздухопловом и спасавање лица, као и формирање Националног комитета за трагање за ваздухопловом и спасавање лица представља праксу и у највећем броју европских држава.

**Чланом 25.** Предлога закона предвиђено је додавање новог става 3. у члану 73. Закона како би се предвидело овлашћење да Влада, у складу са потврђеним међународним уговорима, одреди изузећа од плаћања накнада за пружање услуга у ваздушној пловидби, а која се уобичајено могу односити на војне ваздухоплове, ваздухоплове министарства надлежног за унутрашње послове, ваздухоплове који учествују у трагању и спасавању, хуманитарне летове и сл.

**Чл. 26. и 27.** Предлога закона се врше измене члана 77. став 1. и члана 79. став 4. Закона како би се, у односу на постојеће законско решење, предвидела могућност да се у случајевима који су изричито прописани законом јавни авио-превоз може обављати и без обавезе поседовања оперативне дозволе. Поседовање оперативне дозволе остаје правило, али се изменама каснијих чланова предвиђају и одређени изузеци од тог правила (могућност обављања јавног авио-превоза само на основу сертификата ваздухопловног оператора или на основу дате изјаве), а у складу са праксом каква постоји и у државама Европске уније.

**Чланом 28.** Предлога закона се у ставу 1. члана 84. Закона врши измена тако што се прописује да се сертификат ваздухопловног оператора издаје оператору ваздухоплова (дефиниција оператора ваздухоплова садржана је у члану 3. Закона).

**Чланом 29.** Предлога закона се текст Закона допуњује новим чланом 85а којим се за оператере балона и једрилица који обављају јавни авио-превоз предвиђа изузетак од обавезе поседовања сертификата ваздухопловног оператора (па самим тим и оперативне дозволе), већ им се омогућава да делатност обављају на основу дате изјаве о својој оспособљености, што је у складу са праксом каква постоје и у Европској унији.

**Чланом 30.** Предлога закона се допуњује правни основ за доношење прописа из члана 86. став 1, како би се одразиле измене извршене додавањем члана 85а Закона.

**Чланом 31.** Предлога закона се врши измена члана 87. став 6. Закона како би се предвидело да се одредбе тог члана, које се тичу обавеза које авио-превозилац има у погледу прибављања сагласности Директората на закључење уговора о закупу, сходно примењују само на комерцијалне посебне делатности у ваздушном саобраћају, а не и на оне које се обављају без накнаде. На овај начин се олакшава узимање у закуп ваздухоплова за оператере који обављају посебне делатности у ваздушном саобраћају на некомерцијалној основи.



**Чланом 32.** Предлога закона се врше измене у члану 95. став 1. Закона, како би се за оператере балона и једрилица предвидели блажи услови за обављање посебних делатности у ваздушном саобраћају које се обављају уз накнаду у односу на оператере осталих ваздухоплова. Предметном изменом оператери балона и једрилица се изузимају од обавезе да поседују потврду о испуњавању услова за обављање посебних делатности високог ризика, већ им се даје могућност да ту делатност могу да обављају на основу дате изјаве, што је решење које се примењује и у државама Европске уније.

**Чланом 33.** Предлога закона се члан 98. допуњује новим ставом 4. којим се даје правни основ за доношење прописа који би детаљније уредио услове за организацију ваздухопловних манифестација и на тај начин повећао степен безбедности учесника и посетилаца тих манифестација.

**Чланом 34.** Предлога закона се текст Закона допуњује новим чланом 98а. Овај члан предвиђа обавезу свих оператера ваздухоплова, без обзира да ли обављају комерцијално или некомерцијално летење, да од Директората прибаве посебно одобрење ако намеравају да обављају поједине активности које могу да представљају одређени безбедносни ризик (под оваквим активностима сматрају се нпр. превоз опасног терета, летење у условима смањене видљивости, летење у ваздушном простору са утврђеним минималним навигационим перформансама, летење у ваздушном простору са смањеним минимумима вертикалног раздвајања, летови хеликоптера са системом за ноћно осматрање, лет хеликоптера уз коришћење хеликоптерске дизалице, хитан медицински превоз хеликоптером, летови хеликоптера изнад воде и сл.).

**Чланом 35.** Предлога закона се мења члан 106. Закона који дефинише аеродроме којима се издаје дозвола за коришћење и сагласност за коришћење. Дозвола за коришћење се издаје оператеру аеродрома који је намењен за обављање свих врста ваздушног саобраћаја, укључујући и јавни авио-превоз, а није обухваћен чланом 105. став 1. овог закона (односно не испуњава услове за издавање сертификата аеродрома). Са друге стране, предвиђа се да се сагласност за коришћење аеродрома издаје оператеру оног аеродрома који није намењен за обављање јавног авио-превоза. У односу на постојеће законско решење, значај измене овог члана огледа се у давању могућности тзв. малим аеродромима (аеродромима са сагласношћу) да прошире делатности које се на њима могу обављати. До сада на малим аеродромима није било могуће обављати обуку пилота, а сада им је то омогућено, те се оправдано очекује да ово треба да да замајак њиховом развоју.

**Чланом 36.** Предлога закона се члан 107. Закона допуњује новим ставом којим се предвиђа могућност издавања дозволе или сагласности за коришћење и оном аеродрому који услед одређене специфичности (нпр. специфичних географских карактеристика подручја у којем је аеродром изграђен) не може да испуни све прописане услове. Овакав аеродром ће сада моћи да ипак аплицира за дозволу, односно сагласност за коришћење, али ће Директорат у сваком конкретном случају процењивати одређену неусаглашеност и одобрити је само ако оцени да она неће имати утицаја на безбедност.

**Чланом 37.** Предлога закона се имплементира један од ИСАО стандарда у циљу унапређења безбедности. Наиме, члан 117. Закона се допуњује новим ставом који има за циљ да обезбеди уклањање или ограничење висине дрвећа, грмља и другог растиња које пробија површи за ограничење препрека или утиче на оптималан положај или карактеристике средстава за визуелну или невидуелну навигацију, с обзиром да то има непосредан утицај на безбедност ваздушног саобраћаја.



**Чланом 38.** Предлога закона се врши измена става 1. у члану 118. Закона, на начин да се из текста овог става бришу речи „решење којим издаје сагласност“, с обзиром да Директорат не издаје посебно решење у ситуацијама када се сагласност Директората прибавља у поступку обједињене процедуре електронским путем, која произилази из Закона о планирању и изградњи.

**Чланом 39.** Предлога закона се текст Закона допуњује новим чланом 119а који се односи на неваздухопловна светла, ласерско зрачење и рефлектовану светлост у близини аеродрома. Овим чланом се имплементира стандард Анекса 14 Чикашке конвенције тако што се прописује забрана постављања и коришћења неваздухопловних светала на земљи могу да угрозе безбедност ваздухоплова на земљи или у лету или која могу да спрече или ометају пилота у тумачењу ваздухопловних светала на земљи или могу да ометају контролора летења у аеродромској контроли летења (став 1). Ставом 2. се прописује забрана постављања и коришћења објекта, инсталације или уређаја који емитује ласерско зрачење или рефлектовану светлост и за које је Директорат, на основу безбедносне процене, утврдио да може да угрози безбедност ваздухоплова на земљи или у лету. Поред тога, ставом 3. предвиђа се доношење подзаконског прописа којим се утврђују зоне на основу којих се одређују неваздухопловна светла, зоне заштите од ласерског зрачења око аеродрома, као и зоне заштите од рефлектоване светлости око аеродрома.

**Чланом 40.** Предлога закона мења се досадашњи став 1. у члану 131. Закона, како би се наведеним обавезама имаоца дозволе за пружање услуга земаљског опслуживања или самоопслуживања придодала и обавеза да услуге за које му је издата дозвола пружа тако да не угрози безбедност саобраћаја на аеродрому.

**Чланом 41.** Предлога закона допуњује се став 3. у члану 133. Закона, како би се предвидело да се од плаћања аеродромске накнаде ослобођени и домаћи и страни ваздухоплови који за потребе министарства надлежног за послове одбране обављају летове са мешовитих аеродрома.

**Чланом 42.** Предлога закона мења се члан 138. Закона како би се прецизирало да не подлежу сви беспилотни ваздухоплови упису у Евиденцију ваздухоплова, већ само они беспилотни за чије пројектовање се захтева сертификација. То наравно не значи да ће коришћење осталих беспилотних остати без контроле, с обзиром да у складу са праксом каква постоји у државама ЕУ, успостављена је обавеза регистровања оператера таквих беспилотних ваздухоплова.

**Чланом 43.** Предлога закона врши се измена члана 139. Закона. Изменом става 1. се додатно прецизира обавезан услов за упис у Регистар ваздухоплова тако што се предвиђа да је потребно да Директорат утврди да ваздухоплов испуњава захтеве из потврде о типу и да је способан да безбедно учествује у ваздушном саобраћају. У ставу 2. овог члана врши се термиолошка измена: појам основног прегледа ваздухоплова замењује се појмом провере пловидбености ваздухоплова, што је термин који се користи и у каснијем тексту.

**Чланом 44.** Предлога закона се члан 140. Закона допуњује новим ставовима 3. и 4. којим се, са једне стране, отклања пропуст досадашњег текста Закона да се предвиди такса за издавање уверења о регистрацији ваздухоплова, док се са друге стране предвиђа и додатна такса за оне власнике или кориснике ваздухоплова који желе да одаберу комбинацију слова или бројева која чини регистарску ознаку.

**Чланом 45.** Предлога закона се рок трајања привременог уписа ваздухоплова у Регистар ваздухоплова, предвиђен чланом 141. став 2. Закона, скраћује са 24 месеца на 12 месеци, колико је овај рок и износио до 2020. године. Наиме, изменама Закона из 2020.

године било је потребно превазићи проблеме настале због епидемије COVID-19, када су поступци пред стварно надлежним судом (на основу чијег акта се врши упис у власничко-кориснички лист Регистра) постали дуготрајнији, па су морали бити превазиђени предвиђањем дужег рока за привремени упис у Регистар. С обзиром да су ти разлози сада престали, овом изменом закона се поново предвиђа краћи рок током којег ваздухоплов може бити привремено уписан у Регистар ваздухоплова.

**Чланом 46.** Предлога закона врши се измена члана 142. став 4. Закона. Према досадашњем решењу, један од случајева у којима Директорат по службеној дужности брише ваздухоплов из Регистра ваздухоплова био је да потврда о пловидбености тог ваздухоплова не важи дуже од десет година. Овом изменом закона се предметни рок скраћује на три године, с обзиром да је то период трајања потпуног циклуса пловидбености ваздухоплова. Наиме, провере пловидбености се, након издавања прве потврде о пловидбености и потврде о провери пловидбености, врше сваке године. Сходно томе, уколико је три године пропуштено да се изврши провера пловидбености ваздухоплова који је уписан у Регистар ваздухоплова, неопходно је по службеној дужности избрисати такав ваздухоплов из Регистра.

**Чланом 47.** Предлога закона се врши измена и допуна члана 149. Закона. Изменама става 2. се кругу субјеката који могу вршити ваздухопловно-техничку делатност додаје и орган државне управе, који је омашком био изостављен, иако се он изричито наводи у члану 150. став 1. Закона, чиме се заправо ови чланови усаглашавају. Поред тога, из става 2. изоставља се део реченице који је прописивао да се овом делатношћу може бавити физичко лице које не подлеже прибављању дозволе зато што се аматерски бави пројектовањем, производњом и одржавањем аматерски произведеног ваздухоплова. Уместо тога, члан 149. допуњује се новим ставом 3. који на општи начин прописује да поједине послове у оквиру ваздухопловно-техничке делатности може обављати и физичко лице (које није регистровано као предузетник) под условима утврђеним прописима који ће бити донети сходно члану 150. 152. и 168. Закона.

**Чланом 48.** Предлога закона врши се измена члана 150. и члана 151. Закона. У односу на досадашњи члан 150. Закона, нови члан се разликује по следећем: изостављен је став 2. с обзиром да је постао непотребан имајући у виду предложене измене члана 159. Закона; у ставу 3. се предвиђа такса за одобравање измене приручника о обављању ваздухопловно-техничке делатности која нема за последицу измену дозволе (само одобравање приручника је изузетно сложен посао који подразумева значајно ангажовање једног или више ваздухопловних инспектора који врше детаљну проверу свих навода у приручнику и по потреби захтевају неопходне исправке и измене како би се гарантовало да ваздухопловно-техничка организација обавља своју делатност по највишим безбедносним стандардима); у ставу 4. се уводи строжа контрола организације која започиње са обављањем ваздухопловно-техничке делатности тако што се предвиђа да ће се након првог издавања дозволе провера испуњености услова обављати сваке године током прве две године важења дозволе, а након тога на свака 24 месеца; у ставу 6. се наводи нови назив европске агенције: Агенција Европске уније за безбедност ваздушног саобраћаја.

Измена члана 151. Закона се врши како би се прецизирала врста страног документа који може да буде предмет признавања (дозвола за обављање ваздухопловно-техничке делатности). Поред тога, изменама овог члана се прецизира обавеза организација које имају седиште у Републици Србији, а обављају ваздухопловно-техничку делатност, да морају



имати одговарајућу дозволу издату од стране Директората, чак иако поседују дозволу издату или признату од стране EASA-е.

**Чланом 49.** Предлога закона се врше измене ст. 2-4, у члану 152. Закона. У ставу 2. се појам аматерске производње ваздухопловног производа замењује појмом аматерске градње, што је општеприхваћен термин у ваздухопловној заједници, а чиме се врши и терминолошко усаглашавање са чл. 138. и 168. Закона. У ставу 3. се, у односу на досадашње решење, дефиниција појма серијске производње допуњује на тај начин да подразумева не само производњу ваздухопловног производа коме је утврђен тип, већ и ваздухопловног производа за који је одобрен пројекат. Поред тога, изменама става 4. се на другачији начин дефинише аматерска градња: по новом решењу, које је усаглашено са дефиницијама садржаним у европским прописима, да би се нешто окарактерисало као аматерска градња ваздухоплова неопходно је да је већину радова обавило физичко лице – аматер или недобитно удружење таквих аматера, али искључиво за сопствене потребе и у некомерцијалне сврхе.

**Чланом 50.** Предлога закона се текст Закона допуњује новим чланом 152а који регулише пројектовање и производњу система беспилотних ваздухоплова. Додавањем овог члана створиће се правни основ за доношење подзаконског прописа којим би се ова питања детаљније уредила у складу са решењима каква постоје у релевантним ЕУ прописима из ове области, првенствено у складу са Уредбом (ЕУ) 2019/945.

**Чланом 51.** Предлога закона се врши измена члана 158. и члана 159. Закона. У члану 158. став 1. се прецизира да је за издавање потврде о пловидбености неопходно да се провером пловидбености утврди да ваздухоплов испуњава све услове из потврде о типу, док се ставом 3. дефинише да ће се током провере пловидбености утврђивати и испуњеност услова за континуирану пловидбеност, о чему се издаје потврда о провери пловидбености. Такође, у односу на постојеће законско решење, новину представља став 4. којим се успоставља основ да се у потврду о пловидбености унесе и одређено ограничење коришћења, ако то произилази из извршене провере пловидбености.

Измена члана 159. Закона се врши како би се увео појам провере пловидбености ваздухоплова који се користи и у другим члановима. Појам провере пловидбености ће заменити појмове основног и периодичног прегледа ваздухоплова, који су се користили у тексту до ове измене закона. Проверу пловидбености ваздухоплова, у зависности од намене ваздухоплова и максималне масе ваздухоплова на полетању, обавља Директорат или ваздухопловно-техничка организација која има дозволу Директората за обављање провере пловидбености или физичко лице које је ималац дозволе за одржавање ваздухоплова са овлашћењем за одговарајући тип ваздухоплова, издате или признате од стране Директората.

**Чланом 52.** Предлога закона се врше измене члана 160. Закона: у ставу 1. се прописује да потврду о провери пловидбености издаје субјект из члана 159. став 1. овог закона који је вршио проверу пловидбености (Директорат, ваздухопловно-техничка организација која има дозволу за издавање те потврде или ималац дозволе за одржавање ваздухоплова), док се, у односу на досадашње решење, сада прецизира да продужење важења потврде о провери пловидбености врши искључиво ваздухопловно-техничка организација којој је то Директорат одобрио.

**Чланом 53.** Предлога закона предвиђено је брисање члана 161. Закона, с обзиром да је претходним члановима Предлога досадашњи појам периодичног прегледа ваздухоплова замењен појмом провере пловидбености ваздухоплова, која је регулисана у измењеном члану 159. Закона. Из тих разлога престала је потреба за постојањем члана 161. Закона.



**Чланом 54.** Предлога закона врши се измена става 2. у члану 163. Закона како би се прецизирало да утврђивање листе минималне исправности опреме ваздухоплова и листе дозвољеног одступања конфигурације представља само један од додатних услова за успостављање и одржавање континуиране пловидбености, док се додавањем новог става 4. даје правни основ за доношење прописа који ће ближе уредити све додатне услове.

**Чланом 55.** Предлога закона се допуњује став 2. у члану 164. како би се предвидео изузетак од обавезе корисника ваздухоплова да прибави одобрење Директората на програм одржавања ваздухоплова. Наиме, у одређеним случајевима и само за одређене категорије ваздухоплова, овакво одобрење се неће захтевати или ће бити довољно да одобрење програма одржавања врши ваздухопловно-техничка организација.

**Чланом 56.** Предлога закона се врши измена члана 165. Закона како би се у складу са праксом каква постоји у државама чланицама ЕУ предвидело да дозволу за лет може да, поред Директората, на основу одобрених услова лета, издаје и одобрена организација за пројектовање, производњу или обезбеђивање континуиране пловидбености коју је Директорат за то овластио. Овим чланом се такође прецизира да се лет ваздухоплова у том случају мора обавити у складу са одобреним условима лета, односно дозволом за лет.

**Чланом 57.** Предлога закона се правни основ за доношење прописа садржан у члану 167. Закона уподобљава изменама извршеним претходним члановима Предлога закона.

**Чланом 58.** Предлога закона се мења досадашњи члан 168. Закона, како би се регулисала пловидбеност оних ваздухоплова који немају потврду о типу (ултралакних, аматерски грађених, бивших војних, али и других ваздухоплова који немају потврду о типу). Овим чланом се уводи појам посебне дозволе за лет, коју издаје Директорат и која се мора прибавити пре коришћења ових ваздухоплова у ваздушном саобраћају, за шта је предвиђена и одговарајућа такса. Предвиђен је и одговарајући правни основ за доношење прописа којим би се детаљније уредили услови под којима се издаје, мења, ограничава, суспендује и ставља ван снаге посебна дозвола за лет, време на које се та дозвола издаје и образац дозволе.

**Чланом 59.** Предлога закона врши се неколико измена у члану 175. Закона. У ставу 3. се прецизира да овлашћења која се уписују у сертификат особља обезбеђивања морају да одговарају врсти послова које то особље обавља, као и да се та овлашћења издају на одређено време. Ставом 4. се предвиђају изузеци од обавезе особља обезбеђивања да поседује сертификат Директората, односно утврђују се категорије овог особља које ће послове моћи да обавља само на основу потврде о обучености. Досадашњим ставом 5. који постаје став 6, предвиђа се сходна примена чл. 183-186. Закона на признавање обуке и сертификата особља обезбеђивања стечених у иностранству, као и на суспензију и стављање ван снаге сертификата особља обезбеђивања.

**Чланом 60.** Предлога закона се врши измена члана 178. и члана 179. Закона. Измена члана 178. се врши како би се предвидело да Директорат, поред Уписника ваздухопловног особља који садржи податке о ваздухопловном особљу које за обављање својих послова мора да има дозволу, води и Уписник особља обезбеђивања, који садржи податке о особљу обезбеђивања којем Директорат издаје одговарајући сертификат. Такође, у односу на важећи члан Закона врши се корекција која се односи на евиденцију ваздухопловног особља, с обзиром да евиденцију лица на обуци воде не само центри за обуку, већ и тзв. декларисане организације за обуку, а у одређеним случајевима прописаним законом и оператери ваздухоплова. Најзад, овим чланом се врши прецизирање података које садрже уписници и евиденције, а које има за циљ стриктно поштовање одредби о заштити података

о личности, садржаних у Уставу Републике Србије, као и у Закону о заштити података о личности.

Кад је реч о измени члана 179. Закона, врши се допуна става 2, како би се предвидела могућност да обуку за стицање или обнову важења дозволе ваздухопловних диспечера може, поред центара за обуку, да врши и оператер ваздухоплова у јавном авио-превозу, што је решење какво тренутно постоји и за кабинско особље и које је усаглашено са праксом која постоји у државама ЕУ. Поред тога, врши се и измена става 4, како би се направила јаснија разлика између центара за обуку и декларисаних организација које такође могу да врше поједине врсте обуке. За разлику од наставних програма центара за обуку, који увек подлежу одобравању, то није случај код декларисаних организација. Прописом који ће се донети на основу овог закона ће се прописати случајеви у којима ће и декларисане организације морати да своје наставне програме поднесу на одобрење.

**Чланом 61.** Предлога закона се врши термилошка измена у ст. 2-4. члана 180. Закона тако што се уводи појам уверења о квалификацији, које се издаје за уређај за симулирање летења (уместо досадашњег термина уверења о градацији). Поред тога, допуњује се став 4, како би се предвидела такса за периодичну процену уређаја за симулирање летења од стране Директората.

**Чланом 62.** Предлога закона се врши се измена члана 188. Закона. У односу на досадашње решење, члан се допуњује могућношћу признавања лекарских уверења издатих у страним здравственим установама. Поред тога, досадашњи став који је давао правни основ за доношење подзаконског прописа допуњује се обавезом прописивања услова под којима се суспендују или стављају ван снаге лекарска уверења, чиме ће ова материја бити подробније уређена. Предвиђена је и такса за поступање по захтеву за признавање лекарског уверења.

**Чланом 63.** Предлога закона се текет члана 189. Закона допуњује новим ставом 3, којим се прописује да се за поступање по захтеву лекара и здравствених установа за издавање, продужење, обнову и измену потврде о праву на испитивање здравствене способности плаћа одговарајућа такса. Разлог за наплату таксе јесте чињеница да издавању потврде о праву на испитивање здравствене способности ваздухопловног особља увек претходи поступак провере испуњености услова, с обзиром да нису сви лекари, нити све здравствене установе оспособљени да врше испитивање здравствене способности ваздухопловног особља.

**Чланом 64.** Предлога закона се мења члан 193. Закона како би се предвидело овлашћење ваздухопловног инспектора да врши тестирање чланова летачке и кабинске посаде на алкохол и друге психоактивне супстанце, као и право и дужност ваздухопловног инспектора да привремено забрани рад члановима посаде у зависности од резултата тог тестирања.

**Чланом 65.** Предлога закона се врши измена у члану 203. став 3. Закона како би се овлашћење за доношење прописа којим се ближе утврђују услови за доношење одлуке о оперативним ограничењима која се односе на заштиту од буке на аеродромима пренела са министарства надлежног за послове рада на Владу. Сходно предложеној измени, Влада овај пропис треба да донесе на предлог министра надлежног за послове саобраћаја, уз позитивно мишљење министра надлежног за послове заштите животне средине, с обзиром да се тиче материје која је у надлежности оба органа државне управе и захтева координирано деловање ових органа.



**Чланом 66.** Предлога закона се допуњује став 2. у члану 205. Закона како би се ускладио са одредбама Техничких инструкција за безбедан транспорт опасне робе ваздушним путем, које је усвојила Међународна организација цивилног ваздухопловства (ИКАО). Предложеним решењем се дефинише да је транспорт ваздушним путем предмета и материја из става 1. тач. 2. и 3. овог члана могућ у случају да су то одобриле и држава порекла и држава оператора (до сада се захтевало само одобрење државе порекла), чиме се успостављају виши стандарди безбедности.

**Чланом 67.** Предлога закона предвиђена је измена члана 206. Закона. Суштина ове измене састоји се у томе што је кроз текст члана појам авио-превозноца (оператера који обавља јавни авио-превоз) замењен појмом оператора ваздухоплова, па се на овај начин обавеза прибављања одобрења за транспорт опасне робе на територију Републике Србије и са територије Републике Србије проширује на све стране оператере ваздухоплова (без обзира на делатност коју обављају). Овим се постиже боља контрола транспорта опасне робе и унапређују стандарди безбедности.

**Чланом 68.** Предлога закона се врше измене члана 208, како би се додатно уредили услови у погледу амбалаже која се користи за транспорт опасне робе ваздушним путем, у складу са Документом 9284 Међународне организације цивилног ваздухопловства - Техничке инструкције за безбедан транспорт опасне робе ваздушним путем. У ставу 1. се врши измена тачке 3), како би се прецизирало да амбалажа мора да поседује сертификат о одобрењу за тип, док се додавањем новог става 2. у постојећи текст прописује сходна примена Закона о транспорту опасне робе на поступак оцењивања усаглашености амбалаже која се користи за транспорт опасне робе ваздушним путем са захтевима садржаним у Техничким инструкцијама, именоване и/или овлашћивање тела за спровођење поступка оцењивања усаглашености, издавање сертификата о одобрењу за тип амбалаже и признавање иностране исправе о усаглашености.

**Чланом 69.** Предлога закона врши се измена члана 215. Закона, ради усклађивања са изменама Техничких инструкција за безбедан транспорт опасне робе ваздушним путем, које је усвојила Међународна организација цивилног ваздухопловства (ИКАО). За разлику од досадашњег решења, по коме је све програме стручног оспособљавања које израђују учесници у транспорту опасне робе одобрио надлежни орган (Директорат), сада се обавеза прибављања одобрења односи само на оператере ваздухоплова и именоване поштанске оператере. Овим се, ипак, не искључује обавеза свих осталих учесника у транспорту опасне робе да своје програме у потпуности ускладе са Техничким инструкцијама, односно прописује се и шта програм мора да садржи.

**Чланом 70.** Предлога закона мења се члан 219. став 2. Закона на начин што се из скупа институција које чине Национални комитет за олакшице у ваздушном саобраћају брише министарство надлежно за послове финансија, с обзиром да је довољно учешће Управе царине, као органа управе у саставу Министарства финансија.

**Чланом 71.** Предлога закона се текст Закона допуњује новим чланом 219а, како би се, у складу са стандардима садржаним у Анексу 9 Чикашке конвенције, прописала обавеза оператора аеродрома са којег се обавља међународни јавни авио-превоз да на таквом аеродрому образује Аеродромски комитет за олакшице у ваздушном саобраћају и одређују се органи и субјекти који морају да учествују у раду тог комитета. Разлози за успостављање овог тела леже у чињеници да оно треба да олакша примену свих мера које на том аеродрому предузимају релевантни надлежни органи, чији су представници чланови Аеродромског комитета за олакшице. Изузетак је предвиђен само за аеродроме са којих се обавља



искључиво ванредни јавни авио-превоз, на којима је довољно образовати координационо тело,

**Чланом 72.** Предлога закона се врши измена става 2. у члану 220. Закона како би се извршило усаглашавање текста Закона са изменама Анекса 17 Чикашке конвенције који је дефинисао радње које се сматрају радњама незаконитог ометања.

**Чланом 73.** Предлога закона се у ставу 2. члана 221. Закона појам превентивних мера обезбеђивања замењује појмом основних мера, које су детаљније регулисане изменама члана 224а Закона.

**Чланом 74.** Предлога закона се члан 223. Закона допуњује новим ставом 3. како би се предвидело да се Националним програмом за обезбеђивање у ваздухопловству, који доноси Влада, може дати могућност да се у одређеним случајевима на мањим аеродромима на којима се обављају активности које са собом носе миноран ризик, уместо формирања Аеродромског комитета за обезбеђивање, оператеру аеродрома допусти да на други начин обезбеди координацију примене мера обезбеђивања.

**Чланом 75.** Предлога закона врши се измена члана 224а, са циљем да се прецизира да постоје основне мере обезбеђивања које се примењују у редовним околностима, а да се појачане мере обезбеђивања примењују ако се јави повишен степен угрожености (дакле, у случајевима када је идентификовано постојање одређене претње по ваздухопловство). Изузетно се могу одобрити алтернативне мере које узимају у обзир специфичности појединих аеродрома и саобраћаја који се на њима одвија, али само у случају да је на основу безбедносне процене ризика утврђено да оне пружају одговарајући ниво заштите. Безбедносну процену ризика обавља Тим за процену ризика по цивилно ваздухопловство, који образује Влада, док су ваздухопловни субјекти дужни да, узимајући у обзир резултате те процене, изврше локалну процену ризика за своје операције.

**Чланом 76.** Предлога закона се врши измена члана 226. Закона. У односу на решења из важећег члана, сада се прецизира обавеза оператера аеродрома да, у случају да безбедносна процена то налаже, примењује и контроле обезбеђивања у јавној зони аеродрома. У случају да се ради о објектима или површинама које нису у надлежности оператера аеродрома, онда контролу приступа, надгледање и патролирање врши особље обезбеђивања које је дужан да обезбеди власник, односно корисник тих објеката или површина. Такође, у ставу 3. се додатно предвиђа и обавеза оператера ваздухоплова да обезбеди надзор над кретањем лица и возила ка ваздухоплову или од ваздухоплова. Изузети од обавезног прегледа обезбеђивања се, у односу на досадашњи текст, сада проширују и на трансферне путнике и њихов ручни пртљаг, док се изричито прописује и забрана неовлашћеног снимања и фотографисања места на којем се обавља контрола приступа, преглед обезбеђивања, рад особља обезбеђивања, као и као и критичних објеката, делова инфраструктуре и система који се користе за потребе цивилног ваздухопловства.

**Чланом 77.** Предлога закона се мења став 4. у члану 227. Закона како би се употпунио правни основ за доношење предвиђеног подзаконског прописа.

**Чланом 78.** Предлога закона се члан 228. Закона допуњује прописивањем обавезе оператера ваздухоплова да обезбеди заштиту ваздухоплова, као и обављање претполетног прегледа обезбеђивања ваздухоплова или претполетне провере обезбеђивања ваздухоплова, у складу са Националним програмом за обезбеђивање у ваздухопловству.

**Чланом 79.** Предлога закона мењају се члан 230. и члан 230а Закона. У односу на досадашње решење из члана 230. Закона, предвиђа се да листу забрањених предмета, који се не смеју увести у путничку кабину ваздухоплова и у обезбеђивано-рестриktivну зону,

одређује Влада у оквиру Националног програма за обезбеђивање у ваздухопловству. Поред тога, прописује се обавеза лица које поседује оружје и муницију да их пријави при регистрацији за лет и преда овлашћеном представнику авио-превозноца на аеродрому. Наравно, треба имати у виду да је преношење оружја и муниције преко државне границе регулисано чланом 46. Закона о граничној контроли и чланом 34, 35. и 36. Закона о оружју и муницији, односно да се оружје и муниција не може ни налазити у путничкој кабини ваздухоплова без претходно обављене граничне контроле, те тек након тога се оно може предати представнику авио-превозноца на аеродрому. Поред тога, овим чланом се први пут законом предвиђа могућност присуства наоружаног службеног лица за обезбеђивање током лета (*in-flight security officer*) на лету одређеног авио-превозноца, под условом да тако нешто одобри министарство надлежно за унутрашње послове.

Измена члана 230а се врши како би се проширило право авио-превозноца да формира листу која ће обухватити, поред путника неприхватљивог понашања, и проблематичне путнике (појам је објашњен у дефиницијама из члана 3. Закона и таквим лицима моћи да ускрати право на превоз, с обзиром да постоји оправдана бојазан да таква лица, уколико би им се дозволило да буду укrcана на лет, могу својим понашањем угрозити безбедност лета, чланова посаде или других путника.

**Чланом 80.** Предлога закона се врши измена члана 231. Закона који се односи на знак идентификације који морају имати лица и возила која се крећу у контролисаној и обезбеђивано-рестриктивној зони аеродрома, као и у критичним објектима, деловима инфраструктуре и системима који се користе за потребе цивилног ваздухопловства. У односу на досадашње законско решење, уз већ предвиђене изузетке од обавезе поседовања знака идентификације, сада се изричито наводи да се знак идентификације не захтева ни за путника који улази у контролисану и обезбеђивано-рестриктивну зону аеродрома ако поседује важећи купон за укrcавање на лет или еквивалентни документ, за члана посаде ваздухоплова који поседује видно истакнуту идентификациону картицу члана посаде ваздухоплова, као и важећу генералну декларацију, као ни за истражитеља Центра за истраживање несрећа у саобраћају који поседује службену легитимацију издату од стране те организације, уколико је дошло до удеса или озбиљне незгоде ваздухоплова у контролисаној и обезбеђивано-рестриктивној зони аеродрома. Такође, у односу на лица којима се издаје знак идентификације, сада се прописује да за лица којима се знак идентификације издаје у својству посетиоца и којима је дозвољено да се крећу искључиво уз пратњу лица овлашћеног за пратњу, није потребно спроводити безбедносну проверу и прописану обуку. Поред тога, укида се и обавеза издавалаца знака идентификације да на месечном нивоу обавештавају министарство надлежно за унутрашње послове и Директорат о издатим знаковима идентификације и роковима њиховог важења.

**Чланом 81.** Предлога закона се врше измене члана 231а. У ставу 2. се круг лица за које се врши безбедносна провера проширује и на истражитеље Центра за истраживање несрећа у саобраћају, као последица измене претходног члана, односно имајући у виду да им се изменама члана 231. Закона омогућава приступ контролисаној и обезбеђивано-рестриктивној зони аеродрома без знака идентификације. Измене става 4. врше се како би се измено досадашњи прописани период за вршење безбедносне провере лица којима се издаје знак идентификације, као и других лица наведених у ставу 2. тог члана. Наиме, до сада је било прописано да се безбедносна провера врши најмање сваке пете године. У међувремену је дошло до измене Сprovedбене уредбе (ЕУ) 2015/1998, тако да се у ЕУ овај рок скратио и почев од 1. јануара 2023. године он износи до 12 месеци за унапређену



безбедносну проверу (за одређене категорије особља), односно до три године за стандардну безбедносну проверу (за остала лица која подлежу безбедносној провери). Република Србија је обавезна да се усагласи са овим одредбама, с обзиром да је ЕУ формално признала да су стандарди обезбеђивања који се примењују у Републици Србији еквивалентни стандардима обезбеђивања у ЕУ, на основу чега смо укључени у тзв. пројекат „*One stop security*“.

**Чланом 82.** Предлога закона се врше измене члана 231г, како би се за одговорног руководиоца за обезбеђивање у ваздухопловству предвидела провера знања након завршене обуке, односно полагање одговарајућег испита који спроводи Директорат. Такође, прописује се и обавеза Директората да води листу одговорних руководилаца за обезбеђивање у ваздухопловству.

**Чланом 83.** Предлога закона се врше измене члана 231д. Са једне стране, у погледу обуке коју могу да врше инструктори у области обезбеђивања, изменама става 3. се сада прецизира да се и ова обука мора вршити према одобреним наставним програмима. Изменом става 6. се јасније одређују услови за издавање овлашћења инструктору и предвиђа обавеза полагања испита, као начин провере знања инструктора. У ставу 8. се употпуњује основ за наплату таксе: поред таксе за издавање овлашћења, предвиђа и такса за измену овлашћења инструктора у области обезбеђивања у ваздухопловству, с обзиром да таква измена претпоставља утврђивање испуњености услова за измену овлашћења од стране Директората; такође, с обзиром на увођење обавезе одобрења наставних програма, предвиђа се пратећа такса за одобрење и измену наставних програма. Изменама става 9. се употпуњује правни основ за доношење подзаконског прописа, док се додавањем става 10. прописује обавеза Директората да води листу овлашћених инструктора у области обезбеђивања у ваздухопловству.

**Чланом 84.** Предлога закона се допуњује став 2. у члану 241. Закона како би се овлашћење за доношење прописа о висини такси из којих се Директорат финансира допунило и овлашћењем за одређивање висине терминалне накнаде и дела терминалних накнада које се плаћају Директорату, а на шта је неопходно да Влада да сагласност како би пропис ступио на снагу.

**Чланом 85.** Предлога закона се врши допуна става 3. члана 250. Закона како би се појаснило да ће се инспекцијски надзор вршити не само над субјектима који обављају послове и пружају услуге у ваздухопловству, већ и над другим субјектима којима су овим законом одређене поједине обавезе (нпр. инвеститори који граде објекте који могу да представљају препреку, лица која користе уређаје који емитују ласерско зрачење ако оно утиче на безбедност ваздушног саобраћаја и сл).

**Чланом 86.** Предлога закона се члан 251. став 2. Закона допуњује новом тачком 5а) како би се прецизовало да ваздухопловни инспектор има право и дужност да обрађује податке о личности који су од значаја за припрему и обављање инспекцијског надзора.

**Чл. 87. и 88.** Предлога закона врше се сходне измене прекршајних одредаба садржаних у чл. 258. и 260. Закона, као последица измена извршених овим законом.

**Чланом 89.** Предлога закона се текст Закона допуњује новим чланом 260а. С обзиром да је чланом 84. став 5. Закона о прекршајима предвиђена могућност да се за прекршаје у одређеним областима, укључујући ваздушни саобраћај, посебним законом предвиди дужи рок застарелости, овим чланом се то и чини. Предвиђа се да се прекршајни поступак не може покренути нити водити ако протекне три године од дана када је прекршај учињен. Такође, прописује се да се поступак за издавање прекршајног налога не може

покренути нити водити ако протекне три године од дана када је прекршај учињен. Поред тога, предвиђа се да се застаривање прекида сваком процесном радњом која се предузима ради издавања прекршајног налога или покретања прекршајног поступка, као и да застаривање почиње поново да тече после сваког прекида, али да апсолутна застарелост настаје у сваком случају по истеку рока од шест година од дана када је прекршај учињен. На сва остала питања примењују се одредбе Закона о прекршајима.

**Чланом 90.** Предлога закона одређује се рок за доношење, односно усклађивање прописа за извршење овог закона, као и рок у коме су оператери аеродрома са којих се обавља међународни јавни авио-превоз дужни да образују Аеродромски комитет за олакшице у ваздушном саобраћају.

**Чланом 91.** Предлога закона предвиђа се престанак важења прописа за чијим постојањем је престала потреба.

**Чланом 92.** Предлога закона предвиђа се да закон ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у „Службеном гласнику Републике Србије”.

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

За спровођење овог закона није потребно обезбедити средства у буџету Републике Србије.

#### V. ПРЕГЛЕД ОДРЕДАБА ЗАКОНА КОЈЕ СЕ МЕЂАЈУ, ОДНОСНО ДОПУЊУЈУ

##### Значење израза

##### Члан 3.

Поједини изрази који се користе у овом закону имају следеће значење:

1) *авион* је ваздухоплов са погоним, тежи од ваздуха, који свој узгон у свим фазама лета углавном производи аеродинамичким реакцијама на његовим површинама;

1а) *аеродром* је свако дефинисано подручје (укључујући све објекте, инсталације и опрему) на копну или на води или на фиксној, приобалној или плутајућој структури, које је у целини или делимично намењено за слетање, полетање и кретање ваздухоплова;

2) *аеродром са усклађеним редом летења* је аеродром на коме постоји могућност загушења саобраћаја у одређеним периодима дана, недеље или године, које може да се избегне договором авио-превозилаца и на коме се именује усклађивач реда летења, у циљу поједностављивања обављања делатности авио-превозилаца који обављају или намеравају да обављају саобраћај на том аеродрому;

3) *аеродромска инфраструктура* је основна физичка, логичка, технолошка и информационо-комуникациона структура која обухвата маневарске површине, платформе, саобраћајнице, објекте, инсталације, системе и опрему;

3а) *аеродром/хелидром који је отворен за јавну употребу* је аеродром, односно хелидром који је доступан свим корисницима под истим условима и чије време отворености се објављује у Интегрисаном ваздухопловном информативном пакету;

3б) *амбалажа за транспорт опасне робе* је једна или више посуда и сви други саставни делови, друге компоненте или материјали, који су потребни да би посуда испунила своју функцију резервоара и сигурносну функцију за прихватање и сигурно чување садржаја;



3в) *безбедно учешће у ваздушном саобраћају* је учешће у ваздушном саобраћају при коме је вероватноћа да дође до смрти, повреде, болести, материјалне штете или штете по животну средину занемарљива;

3г) *безбедносна провера* је провера идентитета лица и његовог претходног искуства, укључујући евентуални казнени досије и било које друге безбедносне информације релевантне за процену подобности лица;

3а) *АЕРОДРОМСКА САОБРАЋАЈНА ЗОНА* ЈЕ ВАЗДУШНИ ПРОСТОР ОДРЕЂЕНИХ ДИМЕНЗИЈА, УСПОСТАВЉЕН ОКО АЕРОДРОМА РАДИ ЗАШТИТЕ АЕРОДРОМСКОГ САОБРАЋАЈА;

3б) *АЕРОДРОМ/ХЕЛИДРОМ КОЈИ ЈЕ ОТВОРЕН ЗА ЈАВНУ УПОТРЕБУ* ЈЕ АЕРОДРОМ, ОДНОСНО ХЕЛИДРОМ КОЈИ ЈЕ ДОСТУПАН СВИМ КОРИСНИЦИМА ПОД ИСТИМ УСЛОВИМА И ЧИЈЕ ВРЕМЕ ОТВОРЕНОСТИ СЕ ОБЈАВЉУЈЕ У ВАЗДУХОПЛОВНИМ ИНФОРМАТИВНИМ ПРОИЗВОДИМА;

3в) *АМБАЛАЖА ЗА ТРАНСПОРТ ОПАСНЕ РОБЕ* ЈЕ ЈЕДНА ИЛИ ВИШЕ ПОСУДА И СВИ ДРУГИ САСТАВНИ ДЕЛОВИ, ДРУГЕ КОМПОНЕНТЕ ИЛИ МАТЕРИЈАЛИ, КОЈИ СУ ПОТРЕБНИ ДА БИ ПОСУДА ИСПУНИЛА СВОЈУ ФУНКЦИЈУ РЕЗЕРВОАРА И СИГУРНОСНУ ФУНКЦИЈУ ЗА ПРИХВАТАЊЕ И СИГУРНО ЧУВАЊЕ САДРЖАЈА;

3г) *БЕЗБЕДНО УЧЕШЋЕ У ВАЗДУШНОМ САОБРАЋАЈУ* ЈЕ УЧЕШЋЕ У ВАЗДУШНОМ САОБРАЋАЈУ ПРИ КОМЕ ЈЕ ВЕРОВАТНОЋА ДА ДОЂЕ ДО СМРТИ, ПОВРЕДЕ, БОЛЕСТИ, МАТЕРИЈАЛНЕ ШТЕТЕ ИЛИ ШТЕТЕ ПО ЖИВОТНУ СРЕДИНУ ЗАНЕМАРЉИВА;

3д) *БЕЗБЕДНОСНА ПРОВЕРА* ЈЕ ПРОВЕРА ИДЕНТИТЕТА ЛИЦА И ЊЕГОВОГ ПРЕТХОДНОГ ИСКУСТВА, УКЉУЧУЈУЋИ ЕВЕНТУАЛНИ КАЗНЕНИ ДОСИЈЕ И БИЛО КОЈЕ ДРУГЕ БЕЗБЕДНОСНЕ ИНФОРМАЦИЈЕ РЕЛЕВАНТНЕ ЗА ПРОЦЕНУ ПОДОБНОСТИ ЛИЦА;

3е) *БЕЗБЕДНОСНО ОСЕТЉИВА ИНФОРМАЦИЈА ОД ЗНАЧАЈА ЗА ОБЕЗБЕЂИВАЊЕ У ВАЗДУХОПЛОВСТВУ* ЈЕ СВАКА ИНФОРМАЦИЈА КОЈА БИ, У СЛУЧАЈУ ДА ДОЂЕ У ПОСЕД НЕОВЛАШЋЕНИХ ЛИЦА, МОГЛА ДА СЕ ИСКОРИСТИ ЗА ВРШЕЊЕ РАЂЕ НЕЗАКОНИТОГ ОМЕТАЊА ИЛИ ДА НА ДРУГИ НАЧИН ДОВЕДЕ ДО РАЊИВОСТИ СИСТЕМА ОБЕЗБЕЂИВАЊА. У ОВЕ ИНФОРМАЦИЈЕ СПАДАЈУ НАРОЧИТО:

(1) НАЦИОНАЛНИ ПРОГРАМ ЗА ОБЕЗБЕЂИВАЊЕ У ВАЗДУХОПЛОВСТВУ,  
(2) ПРОГРАМ ОБУКЕ У ОБЛАСТИ ОБЕЗБЕЂИВАЊА У ВАЗДУХОПЛОВСТВУ,  
(3) ПРОГРАМ ЗА КОНТРОЛУ КВАЛИТЕТА МЕРА ОБЕЗБЕЂИВАЊА У ВАЗДУХОПЛОВСТВУ,

(4) ДРУГИ АКТИ ОЗНАЧЕНИ ОЗНАКОМ ТАЈНОСТИ И МЕРЕ КОЈЕ СЕ ОДНОСЕ НА ОБЕЗБЕЂИВАЊЕ У ВАЗДУХОПЛОВСТВУ,

(5) АЕРОДРОМСКИ ПРОГРАМ ЗА ОБЕЗБЕЂИВАЊЕ У ВАЗДУХОПЛОВСТВУ,  
(6) ПРОГРАМ ЗА ОБЕЗБЕЂИВАЊЕ У ВАЗДУХОПЛОВСТВУ АВИО-ПРЕВОЗИОЦА,

(7) СТАНДАРДНЕ ОПЕРАТИВНЕ ПРОЦЕДУРЕ У ВЕЗИ СА ОБЕЗБЕЂИВАЊЕМ У ВАЗДУХОПЛОВСТВУ КОЈЕ ОПИСУЈУ СПЕЦИФИЧНЕ МЕРЕ ОБЕЗБЕЂИВАЊА У ВАЗДУХОПЛОВСТВУ,

(8) ДЕТАЉИ О РЕЗУЛТАТИМА ПРОВЕРА У ОБЛАСТИ ОБЕЗБЕЂИВАЊА У ВАЗДУХОПЛОВСТВУ И ДРУГИХ АКТИВНОСТИ КОНТРОЛЕ КВАЛИТЕТА ИЗ ОВЕ ОБЛАСТИ,

(9) ИНФОРМАЦИЈЕ О ПРЕТЊАМА И ПРОЦЕНЕ РИЗИКА,

(10) ИНФОРМАЦИЈЕ О ИНЦИДЕНТИМА У ОБЛАСТИ ОБЕЗБЕЂИВАЊА,

(11) ПОСТУПЦИ У СЛУЧАЈУ РАДЊИ НЕЗАКОНИТОГ ОМЕТАЊА,

(12) ПЛАНОВИ ЗА ВАНРЕДНЕ СИТУАЦИЈЕ КОЈИ СЕ ОДНОСЕ НА ОБЕЗБЕЂИВАЊЕ У ВАЗДУХОПЛОВСТВУ,

(13) ЦРТЕЖИ, ФОТОГРАФИЈЕ И ВИДЕО-СНИМЦИ КОЈИ ПРИКАЗУЈУ ТАЧКЕ ПРЕГЛЕДА ОБЕЗБЕЂИВАЊА, ОПРЕМУ ЗА ОБЕЗБЕЂИВАЊЕ КОЈА НИЈЕ ВИДЉИВА ЈАВНОСТИ, СЛУЖБЕНЕ ПРОЛАЗЕ, ДРУГЕ ПРИСТУПНЕ ТАЧКЕ ЗА УЛАЗАК У КОНТРОЛИСАНЕ И ОБЕЗБЕЂИВАНО-РЕСТРИКТИВНЕ ЗОНЕ, КАО И СВЕ ДРУГЕ ОБЛАСТИ КОЈЕ МОГУ ДА УКАЖУ НА СЛАБЕ ТАЧКЕ ОБЕЗБЕЂИВАЊА У ВАЗДУХОПЛОВСТВУ

(14) ИНФОРМАЦИЈЕ О РАДУ ОПРЕМЕ ЗА ОБЕЗБЕЂИВАЊЕ, КАО И ИНФОРМАЦИЈЕ О ДЕТЕКЦИОНИМ СТАНДАРДИМА ТЕ ОПРЕМЕ, ПОДЕШАВАЊИМА КАЛИБРАЦИЈЕ, СОФТВЕРУ, ИТД.

4) *беспилотни ваздухоплов* је ваздухоплов чија се посада не налази у ваздухоплову, којим се управља даљински или чији је лет аутономан;

**БЕСПИЛОТНИ ВАЗДУХОПЛОВ** ЈЕ СВАКИ ВАЗДУХОПЛОВ КОЈИ СЕ КОРИСТИ АУТОНОМНО ИЛИ ЈЕ ПРОЈЕКТОВАН ДА СЕ КОРИСТИ АУТОНОМНО ИЛИ ДА СЕ ЊИМЕ УПРАВЉА ДАЉИНСКИ, БЕЗ ПИЛОТА У ВАЗДУХОПЛОВУ;

5) *ваздухоплов* је свака направа која се одржава у атмосфери услед реакције ваздуха, осим реакције ваздуха који се одбија од површине земље;

5а) ваздухоплов у стању нужде је ваздухоплов у посебном стању у коме постоји основана сумња да ваздухоплову и лицима у њему прети озбиљна и непосредна опасност за безбедност тако да ваздухоплову треба пружити неодложну помоћ, а још не постоји могућност да се одреди да ли је дошло до догађаја;

6) *ваздухопловни модел* је беспилотни ваздухоплов, масе до 20 kg, не рачунајући гориво за лет, који се користи у спортеке или рекреативне сврхе, а на који се не примењују одредбе Конвенције о међународном цивилном ваздухопловству, Чикаго 1944; **ВАЗДУХОПЛОВНО-МОДЕЛАРСКИ КЛУБ ИЛИ УДРУЖЕЊЕ** ЈЕ СПОРТСКО УДРУЖЕЊЕ КОЈЕ ОБАВЉА АКТИВНОСТИ ВАЗДУХОПЛОВНОГ МОДЕЛАРСТВА, РЕГИСТРОВАНО У АГЕНЦИЈИ ЗА ПРИВРЕДНЕ РЕГИСТРЕ У СКЛАДУ СА ЗАКОНОМ КОЈИМ СЕ УРЕЂУЈЕ ПОСТУПАК РЕГИСТРАЦИЈЕ;

7) *ваздухопловни производ* чине ваздухоплов, мотор и елиса;

7а) ваздушни саобраћај је летење ваздухоплова или кретање ваздухоплова по маневарским површинама и платформи аеродрома;

8) *време летења* је:

- за авионе, моторне једрилице и ваздухоплове са вертикалним узлетањем - укупно време од тренутка првог покретања ваздухоплова у сврху полетања до тренутка потпуног заустављања на крају лета;

- за хеликоптере - укупно време од тренутка почетка окретања лопатица главног ротора до тренутка њиховог потпуног заустављања на крају лета;

- за ваздушне бродове - укупно време од тренутка када је ваздушни брод ослобођен везе са платформом у сврху полетања до тренутка потпуног заустављања на крају лета и његовог везивања на платформи;

- за једрилице - укупно време од тренутка када једрилица започиње залет у циљу полетања до тренутка потпуног заустављања на крају лета;



- за балоне - укупно време од тренутка када се корпа одвоји од земље у циљу полетања до тренутка потпуног заустављања на крају лета:

9) *време летачке дужности* је период који почиње од тренутка када се од члана посаде захтева да се јави на дужност у вези са извршењем једног или више летова, до тренутка када се ваздухоплов потпуно заустави и када се мотори угасе на крају последњег лета на коме члан посаде обавља послове активног члана посаде:

9А) *ГЕОГРАФСКА ЗОНА ЗА СИСТЕМЕ БЕСПИЛОТНИХ ВАЗДУХОПЛОВА* ЈЕ ДЕО ВАЗДУШНОГ ПРОСТОРА КОЈИ СЕ УТВРЂУЈЕ КАКО БИ СЕ ОЛАКШАЛЕ, ОГРАНИЧИЛЕ ИЛИ ЗАБРАНИЛЕ ОПЕРАЦИЈЕ СИСТЕМА БЕСПИЛОТНИХ ВАЗДУХОПЛОВА И НА ТАЈ НАЧИН УМАЊИЛИ РИЗИЦИ КОЈИ ПРОИСТИЧУ ИЗ ТИХ ОПЕРАЦИЈА, А КОЈИ СЕ ОДНОСЕ НА БЕЗБЕДНОСТ, ПРИВАТНОСТ, ЗАШТИТУ ПОДАТАКА О ЛИЧНОСТИ, ОБЕЗБЕЂИВАЊЕ ИЛИ ЖИВОТНУ СРЕДИНУ:

9Б) *ДАЉИНСКИ ПИЛОТ* ЈЕ ФИЗИЧКО ЛИЦЕ КОЈЕ ЈЕ ОДГОВОРНО ЗА БЕЗБЕДНО ОБАВЉАЊЕ ЛЕТА БЕСПИЛОТНОГ ВАЗДУХОПЛОВА УПРАВЉАЊЕМ ЊЕГОВИМ ЛЕТАЧКИМ КОМАНДАМА РУЧНО ИЛИ, АКО БЕСПИЛОТНИ ВАЗДУХОПЛОВ ЛЕТИ АУТОМАТСКИ, ПРАЋЕЊЕМ ЊЕГОВОГ КУРСА И ЗАДРЖАВАЊЕМ МОГУЋНОСТИ ИНТЕРВЕНИСАЊА И ПРОМЕНЕ КУРСА У СВАКОМ ТРЕНУТКУ:

10) *Делови, уређаји и опрема* су сваки инструмент, опрема, механизам, део, апарат, прибор, софтвер или додатна опрема, укључујући комуникациону опрему, који се употребљава или је намењен за употребу при коришћењу или надзору ваздухоплова у лету или који је инсталиран у ваздухоплов или причвршћен на ваздухоплов, што обухвата и делове структуре ваздухоплова, делове мотора или делове елисе или опреме која се користи за маневрисање ваздухоплова са земље:

11) *догађај* је сваки догађај који је повезан са безбедношћу, а који угрожава или који би, ако се не отклони или ако се пренебрегне, могао да угрози ваздухоплов, лица која се налазе у њему или било које друго лице, а који нарочито обухвата удес или озбиљну незгоду:

12) *додатни чланови посаде* су техничко особље у саставу посаде, које не спада у летачку или кабинску посаду, али коме је оператер ваздухоплова доделио дужности у ваздухоплову или на земљи ради помоћи пилоту на летовима при којима се може захтевати употреба посебне опреме у ваздухоплову:

12а) *држава порекла* је држава на чијој територији се врши први утовар поштом у ваздухоплов:

13) *забрањена зона* је одређени део ваздушног простора изнад одређене територије у коме је забрањено летење:

14) *зона за летење војних ваздухоплова* је одређени део ваздушног простора који се користи за потребе летења војних ваздухоплова (пилотажна зона, зона инструменталног летења, зона групног летења, зона бришућег летења и сл.):

15) *интероперабилност* је низ функционалних, техничких и оперативних карактеристика система и саставних елемената техничких система ваздушне пловидбе, као и њихових оперативних поступака, у циљу безбедног, непрекидног и ефикасног рада:

15а) *испитивање обезбеђивања* је унапред најављена свеобухватна анализа рада оператера аеродрома, авио-превозноца или других субјеката који обављају послове у вези са обезбеђивањем у ваздухопловству, која има за циљ утврђивање слабих тачака које би

могле да се искористе за извршење радњи незаконитог ометања, као и утврђивање мера обезбеђивања које су неопходне да се реализује утврђена политика:

15б) *јазна зона аеродрома* је део аеродрома, односно објекти на аеродрому или њихови делови и околно земљиште којима се може приступити без ограничења;

15в) *јединица за утовар робе (Unit load device, ULD)* је свака врста теретног контејнера, ваздухопловног контејнера, ваздухопловне палете са мрежом или ваздухопловне палете са покривком и мрежом;

16) *калибражи из ваздуха* је провера из ваздуха земаљских навигационих и надзорних система, ваздухопловних телекомуникација и опреме за светлосну сигнализацију на аеродромима, у циљу да параметри наведених система задовољавају захтеве за експлоатацију и која може бити периодична или пред њихово пуштање на коришћење;

17) *комерцијално летeње* је сваки лет ваздухоплова за новчану накнаду или другу противвредност, који је доступан јавности или који се, ако није доступан јавности, одвија на основу уговора између оператера ваздухоплова и корисника услуга, при чему корисник услуга нема контролу над оператером ваздухоплова;

18) *контрола обезбеђивања* је примена поступака, мера и активности за спречавање уношења забрањених предмета;

**КОНТРОЛА ОБЕЗБЕЂИВАЊА** ЈЕ НАЧИН КОЈИМ МОЖЕ ДА СЕ СПРЕЧИ УНОШЕЊЕ ОРУЖЈА, ЕКСПЛОЗИВА ИЛИ ДРУГИХ ОПАСНИХ НАПРАВА, ПРЕДМЕТА ИЛИ СУПСТАНЦИ КОЈЕ МОГУ БИТИ ИСКОРИШЋЕНЕ ДА СЕ ИЗВРШИ РАДЊА НЕЗАКОНИТОГ ОМЕТАЊА;

19) *контрола приступа* је примена поступака, мера и активности за спречавање приступа неовлашћеним лицима и возилима;

20) *контролисана зона аеродрома* је површина за кретање ваздухоплова, околно земљиште и објекти или њихови делови којима је приступ ограничен;

**КОНТРОЛИСАНА ЗОНА АЕРОДРОМА** ЈЕ ПОВРШИНА ЗА КРЕТАЊЕ НА АЕРОДРОМУ, ОКОЛНО ЗЕМЉИШТЕ И ОБЈЕКТИ ИЛИ ЊИХОВИ ДЕЛОВИ КОЈИМА ЈЕ ПРИСТУП КОНТРОЛИСАН;

21) *контролисани аеродром* је аеродром на коме је за слетање и полетање неопходно да авио-превозилац или други оператер ваздухоплова има слот додељен од стране координатора, изузев ако је реч о државним летовима, хуманитарним летовима или слетањима у стању нужде;

22) *корисник ваздушног простора* је цивилни или државни ваздухоплов који лети у ваздушном простору, као и други корисник који захтева употребу ваздушног простора;

22а) *летeћи објекат* је објекат који није ваздухоплов, беспилотни ваздухоплов или ваздухопловни модел – **ВАЗДУХОПЛОВ** ИЛИ **БЕСПИЛОТНИ ВАЗДУХОПЛОВ**, чијим кретањем кроз атмосферу није могуће управљати након започињања кретања;

23) *линија* је лет у једном правцу између аеродрома првог полетања и аеродрома крајњег одређишта;

24) *локални ноћ* је сваки период у трајању од осам сати између 22 h и 8 h по локалном времену;

25) *локални дан* је период од 24 сата који почиње у 00,00 h по локалном времену;

26) *локални лет* је лет који не обухвата превоз путника, пртљага, поште и робе између различитих аеродрома или других одобрених места за слетање;



27) *затварачка површина* је део аеродрома који је одређен за полетање, слетање и рулање ваздухоплова, осим платформи;

28) *међународни препоручена пракса* је било која спецификација за физичке карактеристике, конфигурацију, опрему, перформансе, особље или процедуре чија је једнообразна примена прихваћена као пожељна за безбедност и обезбеђивање у ваздухопловству, редовност или ефикасност ваздушног саобраћаја и коју држава настоји да испуни, у складу са Конвенцијом о међународном цивилном ваздухопловству, Чикаго 1944;

29) *међународни стандард* је било која спецификација за физичке карактеристике, конфигурацију, опрему, перформансе, особље или процедуре, чија је једнообразна примена прихваћена као неопходна за безбедност и обезбеђивање у ваздухопловству или редовност ваздушног саобраћаја и коју држава мора да испуни, у складу са Конвенцијом о међународном цивилном ваздухопловству, Чикаго 1944;

30) *метеоролошка анализа* је информација настала детаљним проучавањем стања атмосфере изнад посебне области, заснованог на актуелним осматрањима;

31) *метеоролошка прогноза* је информација о очекиваним метеоролошким условима за одређено време или период и за одређену област или део ваздушног простора;

32) *метеоролошки извештај* је информација о осматреним метеоролошким условима који се односе на одређено време и локацију;

32а) *налог за повлађеност* је документ којим се одређују мере које морају да се предузму да би се поново достигао прихватљив ниво безбедности ваздухопловног производа;

32б) *наслучитне мере обезбеђивања* су мере обезбеђивања у ваздухопловству које се спроводе коришћењем методе случајног узорка;

33) *незгода ваздухоплова* је догађај повезан са коришћењем ваздухоплова који није у дес, а који утиче или би могао да утиче на безбедност коришћења ваздухоплова;

33а) *непријатни предати пртљаг* је регистровани предати пртљаг за превоз у пртљажном простору ваздухоплова којим се не превози лице које је пртљаг предало на превоз;

33б) *непредвидивост у спровођењу мера обезбеђивања* је предузимање мера обезбеђивања у ваздухопловству у неправилним временским интервалима, на различитим локацијама и/или различитим средствима, у дефинисаном оквиру, у циљу повећања ефикасности мера и ефекта одвраћања од радњи незаконитог ометања;

34) ~~обезбеђивано-рестриktivна зона аеродрома је део контролисане зоне аеродрома у коме се, поред ограничења приступа, примењују и други стандарди обезбеђивања у ваздухопловству;~~

**ОБЕЗБЕЂИВАНО-РЕСТРИКТИВНА ЗОНА ЈЕ ДЕО КОНТРОЛИСАНЕ ЗОНЕ АЕРОДРОМА, КОЈИ ЈЕ ИДЕНТИФИКОВАН КАО ОБЛАСТ СА ПРИОРИТЕТНИМ РИЗИКОМ И У КОМЕ СЕ, ПОРЕД ОГРАНИЧЕЊА ПРИСТУПА, ПРИМЕЊУЈУ И ДРУГЕ КОНТРОЛЕ ОБЕЗБЕЂИВАЊА У ВАЗДУХОПЛОВСТВУ;**

34а) *обележени простор* је простор који је посредством контроле приступа одвојен од обезбеђивано-рестриktivних зона аеродрома или, ако обележени простор сам чини обезбеђивано-рестриktivну зону аеродрома, који је посредством контроле приступа одвојен од других обезбеђивано-рестриktivних зона аеродрома;

35) *област информисања ваздухоплова у лету* је ваздушни простор одређених димензија у којем се пружају услуге информисања ваздухоплова у лету и узбуђивања;

36) *опасna zona* је део ваздушног простора утврђених димензија у коме се, у одређеним временским интервалима, могу одвијати активности опасне по летење ваздухоплова;

36а) *опасна роба* су предмети или материје који могу да представљају ризик за здравље, безбедност, имовину или животну средину и који су наведени у листи опасне робе у Техничким инструкцијама или су класификовани у складу са тим инструкцијама;

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

38) *оператер ваздухоплова* је свако правно или физичко лице које користи или намерава да користи један или више ваздухоплова;

38А) **ОПЕРАТЕР СИСТЕМА БЕСПИЛОТНОГ ВАЗДУХОПЛОВА ЈЕ СВАКО ПРАВНО ИЛИ ФИЗИЧКО ЛИЦЕ КОЈЕ КОРИСТИ ИЛИ НАМЕРАВА ДА КОРИСТИ ЈЕДАН ИЛИ ВИШЕ СИСТЕМА БЕСПИЛОТНИХ ВАЗДУХОПЛОВА;**

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

40) *оперативни ваздушни саобраћај* су летови државних ваздухоплова који се не обављају у складу са правилима и процедурама Међународне организације цивилног ваздухопловства, већ према правилима и процедурама које су прописали надлежни органи;

**ОПЕРАТИВНИ ВАЗДУШНИ САОБРАЋАЈ СУ СВИ ЛЕТОВИ КОЈИ СЕ НЕ ОБАВЉАЈУ У СКЛАДУ СА ПРАВИЛИМА ЗА ОПШТИ ВАЗДУШНИ САОБРАЋАЈ, ВЕЋ ПРЕМА ПРАВИЛИМА И ПРОЦЕДУРАМА КОЈЕ СУ ПРОПИСАЛИ НАДЛЕЖНИ ДРЖАВНИ ОРГАНИ;**

41) *општи ваздушни саобраћај* су сви летови ваздухоплова, као и летови државних ваздухоплова, који се обављају у складу са правилима и процедурама Међународне организације цивилног ваздухопловства;

41а) *организатор транспорта опасне робе* је лице које по основу уговора, у своје име, а за рачун пошиљача или примаоца опасне робе, организује транспорт или обавља друге услуге које се односе на транспорт опасне робе;

42) *паркинг позиција* је одређени део платформе који је намењен за паркирање ваздухоплова;

43) *план лета* је скуп података и информација о намераваном лету или делу лета ваздухоплова, који се достављају јединицама пружаоца услуга у ваздушном саобраћају;

44) *платформа* је одређено подручје које је намењено за смештај ваздухоплова ради укрцавања или искрцавања путника, утовара или истовара поште или терета, снабдевања горивом, паркирања или одржавања;

44А) **ПЛОВИДБЕНОСТ ВАЗДУХОПЛОВА ЈЕ СПОСОБНОСТ ВАЗДУХОПЛОВА ДА БЕЗБЕДНО УЧЕСТВУЈЕ У ВАЗДУШНОМ САОБРАЋАЈУ НА ОСНОВУ ЊЕГОВЕ УСКЛАЂЕНОСТИ СА ПРОПИСАНИМ ЗАХТЕВИМА;**

45) *познати пошиљалац* је пошиљалац који је овлашћен да своју робу или пошту непосредно испоручује на ваздухоплов;

**ПОЗНАТИ ПОШИЉАЛАЦ ЈЕ ПОШИЉАЛАЦ КОЈИ ЈЕ ОВЛАШЋЕН ДА ПРИПРЕМА РОБУ ИЛИ ПОШТУ ЗА СВОЈ РАЧУН И ЧИЈИ ПОСТУПЦИ ИСПУЊАВАЈУ ЗАЈЕДНИЧКА ПРАВИЛА И СТАНДАРДЕ ОБЕЗБЕЂИВАЊА У ВАЗДУХОПЛОВСТВУ У ДОВОЉНОЈ МЕРИ ДА СЕ ОМОГУЋИ ПРЕВОЗ РОБЕ И ПОШТЕ БИЛО КОЈИМ ВАЗДУХОПЛОВОМ;**



46) *полетни снабдевач залиха намењених потрошnji на аеродрому* је снабдевач кога је оператер аеродрома овластено за испоруку залиха намењених потрошnji на аеродрому у обезбеђивано-рестриktivну зону аеродрома;

47) *полетно-слетна стаза* је дефинисана правоугаона површина на аеродрому на коју која је намењена за слетање и полетање ваздухоплова;

48) *посебне делатности у ваздушном саобраћају* су делатности, осим јавног авио-превоза, при којима се ваздухоплов користи за посебне активности, као што су пољопривреда, изградња, фотографисање, надзор и праћење, осматрање, рекламирање из ваздуха и сл;

48a) *пошљалац опасне робе* је привредно друштво, друго правно лице или предузетник, које у своје име и за свој рачун, или за неко треће лице отпрема опасну робу. Ако се транспорт обавља на основу уговора о превозу, пошљалцем се сматра пошљалац по овом уговору;

49) ~~*преглед обезбеђивања* је коришћење техничких или других средстава за препознавање и/или откривање забрањених предмета;~~

*ПРЕГЛЕД ОБЕЗБЕЂИВАЊА* ЈЕ ПРИМЕНА ТЕХНИЧКИХ ИЛИ ДРУГИХ СРЕДСТАВА ЗА ПРЕПОЗНАВАЊЕ И/ИЛИ ОТКРИВАЊЕ ОРУЖЈА, ЕКСПЛОЗИВА ИЛИ ДРУГИХ ОПАСНИХ НАПРАВА, ПРЕДМЕТА ИЛИ СУПСТАНЦИ КОЈИ МОГУ ДА БУДУ ИСКОРИШЋЕНИ ЗА ИЗВРШЕЊЕ РАДИЈЕ НЕЗАКОНИТОГ ОМЕТАЊА;

49a) *ПРЕГЛЕД ОБЕЗБЕЂИВАЊА ВАЗДУХОПЛОВА* ЈЕ ДЕТАЉАН ПРЕГЛЕД УНУТРАШЊОСТИ И СПОЉАШНОСТИ ВАЗДУХОПЛОВА У СВРХУ ОТКРИВАЊА СУМЊИВИХ ПРЕДМЕТА, ОРУЖЈА, ЕКСПЛОЗИВА ИЛИ ДРУГИХ ОПАСНИХ НАПРАВА, ПРЕДМЕТА ИЛИ СУПСТАНЦИ;

50) *предати пртљаг* је пртљаг који је намењен за превоз у пртљажном простору ваздухоплова;

51) *прекогранична зона* је структура ваздушног простора која се простире преко државних граница и/или граница области информисања у лету;

52) *препрека* означава све фиксне (привремене или сталне) и покретне објекте или њихове делове, који:

- су смештени на површини намењеној за кретање ваздухоплова по тлу, или
- надвишавају дефинисане површи намењене за заштиту ваздухоплова у лету, или
- се налазе изван тих дефинисаних површи и који су оцењени као опасни за ваздушну пловидбу;

53) *привремено издвојени део ваздушног простора* је део ваздушног простора који је издвојен на одређено време на захтев одређеног корисника ради његовог искључивог коришћења од стране тог корисника;

54) *привремено резервисани део ваздушног простора* је део ваздушног простора привремено резервисан за одређеног корисника, али може бити доступан и другим корисницима, по одобрењу јединице контроле летења;

54a) *путници истиснути ванте-петањама* су путници укривани у ваздухоплов који, од момента затварања врата ваздухоплова пре полетања, до момента њиховог отварања по слетању, изврше неку од следећих радњи:

— (1) ~~напад, застрашивање, претњу или другу радњу која може да угрози ред и безбедност ваздухоплова, безбедност особља, лица и имовине који су укривани на ваздухоплов;~~

—(2) напад, застрашивање, претњу, ометање или другу радњу која може да утиче на смањење способности чланова посаде за вршење дужности у току лета;

—(3) намерно оштећење ваздухоплова, његових компоненти или пратеће опреме, као и свесно пропуштање вршења појединих радњи, што може да угрози ред и безбедност ваздухоплова и особља, као и имовине на ваздухоплову;

—(4) саопштавање лажних информација са циљем угрожавања безбедности ваздухоплова у лету;

(5) неизвршавање прописаних команди или инструкција које се издају због безбедности, уредности или ефикасности операција;

54А) *ПРОБЛЕМАТИЧНИ ПУТНИЦИ* СУ ПУТНИЦИ КОЈИ НЕ ПОШТУЈУ ПРАВИЛА ПОНАШАЊА НА АЕРОДРОМУ ИЛИ У ВАЗДУХОПЛОВУ ИЛИ НЕ ПОШТУЈУ УПУТСТВА АЕРОДРОМСКОГ ОСОБЉА ИЛИ ЧЛАНОВА ПОСАДЕ И ТИМЕ НАРУШАВАЈУ ЈАВНИ РЕД И МИР И ДИСЦИПЛИНУ НА АЕРОДРОМУ ИЛИ У ВАЗДУХОПЛОВУ;

54Б) *ПРОВЕРА ОБЕЗБЕЂИВАЊА ВАЗДУХОПЛОВА* ЈЕ ПРЕГЛЕД ОНИХ ДЕЛОВА УНУТРАШЊОСТИ ВАЗДУХОПЛОВА ДО КОЈИХ СУ ПУТНИЦИ МОЖДА ИМАЛИ ПРИСТУП, ЗАЈЕДНО С ПРЕГЛЕДОМ ПРТЉАЖНОГ ПРОСТОРА ВАЗДУХОПЛОВА, У СВРХУ ОТКРИВАЊА СУМЊИВИХ ПРЕДМЕТА, ОРУЖЈА, ЕКСПЛОЗИВА ИЛИ ДРУГИХ ОПАСНИХ НАПРАВА, ПРЕДМЕТА ИЛИ СУПСТАНЦИ;

54В) *ПСИХОАКТИВНЕ СУПСТАНЦЕ* СУ АЛКОХОЛ, ОПИЈАТИ, КАНАБИНОИДИ, СЕДАТИВИ И ХИПНОТИЦИ, КОКАИН, ДРУГИ ПСИХОСТИМУЛАНСИ, ХАЛУЦИНОГЕНИ, КАО И ИСПАРЉИВИ РАСТВОРАЧИ, ДОК СУ КОФЕИН И ДУВАН ИЗУЗЕТИ;

54Г) *ПУТНИЦИ НЕПРИХВАТЉИВОГ ПОНАШАЊА* СУ ПУТНИЦИ УКРЦАНИ У ВАЗДУХОПЛОВ КОЈИ, ОД МОМЕНТА ЗАТВАРАЊА ВРАТА ВАЗДУХОПЛОВА ПРЕ ПОЛЕТАЊА, ДО МОМЕНТА ЊИХОВОГ ОТВАРАЊА ПО СЛЕТАЊУ, ИЗВРШЕ НЕКУ ОД СЛЕДЕЋИХ РАДЊИ:

(1) НАПАД, ЗАСТРАШИВАЊЕ, ПРЕТЊУ ИЛИ ДРУГУ РАДЊУ КОЈА МОЖЕ ДА УГРОЗИ РЕД И БЕЗБЕДНОСТ ВАЗДУХОПЛОВА, БЕЗБЕДНОСТ ОСОБЉА, ЛИЦА И ИМОВИНЕ КОЈИ СУ УКРЦАНИ НА ВАЗДУХОПЛОВ;

(2) НАПАД, ЗАСТРАШИВАЊЕ, ПРЕТЊУ, ОМЕТАЊЕ ИЛИ ДРУГУ РАДЊУ КОЈА МОЖЕ ДА УТИЧЕ НА СМАЊЕЊЕ СПОСОБНОСТИ ЧЛАНОВА ПОСАДЕ ЗА ВРШЕЊЕ ДУЖНОСТИ У ТОКУ ЛЕТА;

(3) НАМЕРНО ОШТЕЋЕЊЕ ВАЗДУХОПЛОВА, ЊЕГОВИХ КОМПОНЕНТИ ИЛИ ПРАТЕЋЕ ОПРЕМЕ, КАО И СВЕСНО ПРОПУШТАЊЕ ВРШЕЊА ПОЈЕДИНИХ РАДЊИ, ШТО МОЖЕ ДА УГРОЗИ РЕД И БЕЗБЕДНОСТ ВАЗДУХОПЛОВА И ОСОБЉА, КАО И ИМОВИНЕ НА ВАЗДУХОПЛОВУ;

(4) САОПШТАВАЊЕ ЛАЖНИХ ИНФОРМАЦИЈА СА ЦИЉЕМ УГРОЖАВАЊА БЕЗБЕДНОСТИ ВАЗДУХОПЛОВА У ЛЕТУ;

(5) НЕИЗВРШАВАЊЕ ПРОПИСАНИХ КОМАНДИ ИЛИ ИНСТРУКЦИЈА КОЈЕ СЕ ИЗДАЈУ ЗБОГ БЕЗБЕДНОСТИ, УРЕДНОСТИ ИЛИ ЕФИКАСНОСТИ ОПЕРАЦИЈА;

55) *равно време члани посаде* је период који започиње од тренутка кад се члан посаде јави на дужност по захтеву оператера ваздухоплова или започне обављање дужности, до тренутка кад буде ослобођен свих дужности, укључујући и дужности након лета;



56) *регулисани агент* је авио-превозилац, посредник (агент), шпедитер или неки други субјект који је овлашћен да обавља контролу обезбеђивања робе или поште;

57) *регулисани снабдевач залиха намењених потрошњи током лета* је снабдевач који је овлашћен за непосредну испоруку на ваздухоплов залиха намењених потрошњи током лета;

57а) *ред летања* је распоред летова са назначеним полазним аеродромом, даном и временом полетања и одредишним аеродромом, даном и временом слетања;

58) *ризик* је предвиђена вероватноћа и озбиљност последица или исхода опасности;

59) *рулна стаза* је одређена површина на аеродрому на копну која је намењена за рулање ваздухоплова и која служи за повезивање различитих делова аеродрома укључујући:

(1) стазу за кретање ваздухоплова до паркинг позиције - део платформе који је пројектован као рулна стаза и која омогућава приступ искључиво паркинг позицијама,

(2) рулну стазу на платформи - део система рулних стаза који се налази на платформи и којим се обезбеђује путања за кретање ваздухоплова преко платформе,

(3) рулну стазу за брзи излазак ваздухоплова - рулна стаза која је повезана са полетно-слетном стазом под оштрим углом и која је пројектована тако да омогућава да ваздухоплов који је слетео изађе са полетно-слетне стазе при већим брзинама од оних које се постижу на другим рулним стазама за излазак ваздухоплова, чиме се смањује време заузетости полетно-слетне стазе;

60) *рута ваздушног саобраћаја* је ваздушни пут, саветодавна рута, контролисана или неконтролисана рута, рута у доласку или одласку са аеродрома, успостављена првенствено ради усмеравања токова саобраћаја у сврху пружања услуга у ваздушном саобраћају, а дефинише се параметрима руте који укључују ознаку, смер у односу на значајну тачку, удаљеност између значајних тачака, обавезу извештавања о позицији и минималне безбедне висине на рути;

61) *ручни пртљаг* је пртљаг који путник уноси са собом у путничку кабину ваздухоплова;

61А) **СИСТЕМ БЕСПИЛОТНОГ ВАЗДУХОПЛОВА ОЗНАЧАВА БЕСПИЛОТНИ ВАЗДУХОПЛОВ И ОПРЕМУ ЗА ДАЉИНСКО УПРАВЉАЊЕ ЊИМЕ;**

62) *сложени мотори ваздухоплов* је:

(1) авион;

- с максималном сертификованом масом на полетању већом од 5.700 kg, или

- који је сертификован за највећи број путничких седишта који је већи од 19,

или

- који је сертификован за летење са посадом коју чине најмање два пилота,

или

- који има један или више турбомлазних мотора или има више турбоелених мотора, или

(2) хеликоптер који је сертификован:

- с максималном масом на полетању већом од 3.175 kg, или

- за највећи број путничких седишта који је већи од девет, или

- за летење са посадом коју чине најмање два пилота,

(3) ваздухоплов са нагибним ротором;

63) *slot* је дозвола коју даје координатор за коришћење целокупне аеродромске инфраструктуре за обављање јавног авио-превоза на координисаном аеродрому одређеног дана у одређено време, за потребе полетања или слетања;

63a) ~~*стелни пошти вазлац* је поштомалац који шље робу или пошту за свој рачун и чије процедуре непуњавају заједничка правила и стандарде обезбеђивања у мери која допушта превоз робе ваздухопловом који превози робу, односно превоз поште ваздухопловом који превози пошту;~~

64) *тело које управља аеродромом* је тело које, поред других активности или независно од њих, има за циљ, на основу закона или другог прописа, руковођење и управљање инфраструктуром аеродрома, као и координацију и контролу делатности различитих оператера на том аеродрому;

65) *технички систем ваздушне пловидбе* је скуп саставних елемената на ваздухоплову и на земљи, као и сателитских уређаја, који омогућавају пружање услуга у ваздушној пловидби током свих фаза операција ваздухоплова;

66) *условна рута* је рута ваздушног саобраћаја или њен део, која нема стални карактер и може да се планира и користи под прописаним условима;

67) *условно забрањена зона* је део ваздушног простора у коме се на одређено време летење ваздухоплова ограничава и одвија према унапред одређеним условима;

**УСЛОВНО ЗАБРАЊЕНА ЗОНА ЈЕ ДЕО ВАЗДУШНОГ ПРОСТОРА УТВРЂЕНИХ ДИМЕНЗИЈА, ИЗНАД КОПНЕНИХ ПОДРУЧЈА ИЛИ ТЕРИТОРИЈАЛНИХ ВОДА ДРЖАВЕ, У КОМЕ ЈЕ ЛЕТЕЊЕ ВАЗДУХОПЛОВА ОГРАНИЧЕНО У СКЛАДУ СА ОДРЕЂЕНИМ УСЛОВИМА;**

68) *функционални системи* је комбинација опреме, процедура и људских ресурса који су организовани у целину ради обављања одређене делатности;

69) *хелидром* је аеродром или одређена површина на земљи или објекту која је, у потпуности или делимично, намењена за слетање, полетање и кретање хеликоптера на земљи;

70) *Cosmos-Sarsat* је непрофитна међувладина организација која управља глобалним сателитским системом за откривање и лоцирање активираних предајника за случај нужде (ваздухопловних, пловних и личних) и прослеђује информације одговарајућем спасилачко-координационом центру.

## **Летење изнад градова, насељених места и индустријских објеката**

### **Члан 8.**

~~Забрањен је ваздушни саобраћај и друго летење изнад градова, насељених места и индустријских објеката испод висине утврђене прописом о класама ваздушног простора из члана 37. овог закона.~~

~~Изузетно се може летети изнад градова, насељених места и индустријских објеката испод прописане висине, ако је лет претходно одобрио Директорат цивилног ваздухопловства Републике Србије (у даљем тексту: Директорат).~~

~~Одобрење за летење ваздухоплова изнад градова, насељених места и индустријских објеката испод прописане висине није потребно, већ је само потребно претходно поднети план лета пружаоцу услуга контроле летења, ако се ради о летовима државних ваздухоплова, летовима у сврху гашења пожара, трагања за ваздухопловом и спасавања лица и медицинском превозу.~~



## **ЛЕТЕЊЕ ИЗНАД ГРАДОВА, НАСЕЉА, ИНДУСТРИЈСКИХ ОБЈЕКТА И СКУПОВА ЛИЦА**

### **ЧЛАН 8.**

ЗАБРАЊЕНО ЈЕ ЛЕТЕЊЕ ВАЗДУХОПЛОМ ИЗНАД ГУСТО НАСЕЉЕНИХ ПОДРУЧЈА ГРАДОВА, НАСЕЉА, ИНДУСТРИЈСКИХ ОБЈЕКТА ИЛИ ИЗНАД СКУПОВА ЛИЦА НА ОТВОРЕНОМ ИСПОД МИНИМАЛНЕ ВИСИНЕ КОЈА ЋЕ, У СЛУЧАЈУ ОПАСНОСТИ, ОМОГУЋИТИ СЛЕТАЊЕ ВАЗДУХОПЛОВА БЕЗ НЕПОТРЕБНОГ РИЗИКА ПО ЛИЦА ИЛИ ИМОВИНУ НА ЗЕМЉИ, ОСИМ АКО ЈЕ ТО ПОТРЕБНО ЗА ПОЛЕТАЊЕ ИЛИ СЛЕТАЊЕ ИЛИ АКО ЈЕ ЛЕТ ПРЕТХОДНО ОДОБРИО ДИРЕКТОРАТ ЦИВИЛНОГ ВАЗДУХОПЛОВСТВА РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ (У ДАЉЕМ ТЕКСТУ: ДИРЕКТОРАТ).

ПРОПИС КОЛИМ СЕ УТВРЂУЈУ МИНИМАЛНЕ ВИСИНЕ И УСЛОВИ ЗА ИЗДАВАЊЕ ОДОБРЕЊА ИЗ СТАВА 1. ОВОГ ЧЛАНА ДОНОСИ ДИРЕКТОРАТ.

АКО СЕ ЛЕТ ИСПОД ПРОПИСАНЕ ВИСИНЕ ОБАВЉА У СВРХУ ТРАГАЊА ЗА ВАЗДУХОПЛОМ ИЛИ СПАСАВАЊА ЛИЦА, ГАШЕЊА ПОЖАРА ИЛИ СЕ РАДИ О ЛЕТУ ДРЖАВНОГ ВАЗДУХОПЛОВА, НИЈЕ ПОТРЕБНО ОДОБРЕЊЕ ДИРЕКТОРАТА.

## **Беспилотни ваздухоплови, ваздухопловни модели, ракете и други летећи објекти**

### **Члан 10.**

Беспилотни ваздухоплови, ваздухопловни модели, ракете и други летећи објекти могу се користити у привредне, научне, образовне, спортеке и друге сврхе тако да не угрожавају безбедност ваздушног саобраћаја.

За лансирање ракета и других летећих објеката мора се прибавити претходна сагласност пружаоца услуга у ваздушној пловидби.

Ближе услове за безбедно коришћење беспилотних ваздухоплова и ваздухопловних модела, њихово разиштовање, опремљеност, евидентирање и одржавање, услове које морају да испуне лица која користе беспилотне ваздухоплове, односно ваздухопловне моделе, услове и начин под којима се лансирају ракете и други летећи објекти прописује Директорат.

За евентуалну штету која је настала услед коришћења беспилотних ваздухоплова, ваздухопловних модела, ракета и других летећих објеката одговорно је лице које користи беспилотни ваздухоплов, ваздухопловни модел, ракету, односно други летећи објекат.

## **ОПЕРАЦИЈЕ СИСТЕМА БЕСПИЛОТНИХ ВАЗДУХОПЛОВА**

### **ЧЛАН 10.**

ОПЕРАЦИЈЕ СИСТЕМА БЕСПИЛОТНИХ ВАЗДУХОПЛОВА СЕ МОРАЈУ ОБАВЉАТИ НА НАЧИН КОЈИ ОСИГУРАВА БЕЗБЕДНОСТ ЛИЦА НА ЗЕМЉИ И ДРУГИХ КОРИСНИКА ВАЗДУШНОГ ПРОСТОРА И КОЈИ СВОДИ НА МИНИМУМ РИЗИКЕ КОЈИ МОГУ ДА НАСТАНУ ПРИЛИКОМ КОРИШЋЕЊА СИСТЕМА БЕСПИЛОТНИХ ВАЗДУХОПЛОВА, ПОСЕБНО КРОЗ ОДРЖАВАЊЕ ОДГОВАРАЈУЋЕГ РАСТОЈАЊА У СВИМ ФАЗАМА ЛЕТА.

ОПЕРАЦИЈЕ СИСТЕМА БЕСПИЛОТНИХ ВАЗДУХОПЛОВА МОГУ ДА СЕ ОБАВЉАЈУ У ОТВОРЕНОЈ, ПОСЕБНОЈ ИЛИ СЕРТИФИКОВАНОЈ КАТЕГОРИЈИ.

ЗА ОПЕРАЦИЈЕ У ОТВОРЕНОЈ КАТЕГОРИЈИ НИЈЕ ПОТРЕБНО ПРЕТХОДНО ОПЕРАТИВНО ОДОБРЕЊЕ ДИРЕКТОРАТА, НИТИ ЈЕ ПОТРЕБНО ДА ОПЕРАТЕР СИСТЕМА БЕСПИЛОТНОГ ВАЗДУХОПЛОВА ПРЕ ЗАПОЧИЊАЊА ОПЕРАЦИЈЕ

ДОСТАВИ ДИРЕКТОРАТУ ИЗЈАВУ, АЛИ ЈЕ ДУЖАН ДА ПРИБАВИ ОДОБРЕЊЕ ЗА СПРОВОЂЕЊЕ ОПЕРАЦИЈЕ КОЈЕ ИЗДАЈЕ ОДГОВАРАЈУЋИ СУБЈЕКАТ АКО ЈЕ ТО ОДОБРЕЊЕ ПРЕДВИЂЕНО ПРОПИСОМ ИЗ ЧЛАНА 42. СТАВ 8. ОВОГ ЗАКОНА.

ОПЕРАЦИЈЕ СИСТЕМА БЕСПИЛОТНОГ ВАЗДУХОПЛОВА У ОТВОРЕНОЈ КАТЕГОРИЈИ СЕ ДЕЛЕ НА ПОТКАТЕГОРИЈЕ У ЗАВИСНОСТИ ОД ОПЕРАТИВНИХ ОГРАНИЧЕЊА ЗА ЊИХОВО СПРОВОЂЕЊЕ, УСЛОВА КОЈЕ МОРА ДА ИСПУНИ ДАЉИНСКИ ПИЛОТ И ТЕХНИЧКИХ ЗАХТЕВА КОЈЕ МОРА ДА ИСПУЊАВА СИСТЕМ БЕСПИЛОТНОГ ВАЗДУХОПЛОВА.

ЗА ОПЕРАЦИЈЕ У ПОСЕБНОЈ КАТЕГОРИЈИ ЈЕ ПОТРЕБНО:

1) ОПЕРАТИВНО ОДОБРЕЊЕ, КОЈЕ ИЗДАЈЕ ДИРЕКТОРАТ НА ЗАХТЕВ ОПЕРАТЕРА; ИЛИ

2) ИЗЈАВА ОПЕРАТЕРА ДА ЋЕ ПРИМЕНИТИ МЕРЕ ЗА УМАЊЕЊЕ РИЗИКА, КОЈА СЕ ПОДНОСИ КАДА ОБАВЉА ОНУ ВРСТУ ОПЕРАЦИЈЕ ЗА КОЈУ ЈЕ УТВРЂЕНА ПРЕЦИЗНА ЛИСТА МЕРА ЗА УМАЊЕЊЕ РИЗИКА.

ИЗУЗЕТНО ОД СТАВА 5. ОВОГ ЧЛАНА, ОПЕРАТИВНО ОДОБРЕЊЕ И ИЗЈАВА ОПЕРАТЕРА СЕ НЕ ЗАХТЕВАЈУ:

1) ЗА ОПЕРАЦИЈЕ КОЈЕ СЕ ОБАВЉАЈУ У ОКВИРУ ВАЗДУХОПЛОВНО-МОДЕЛАРСКОГ КЛУБА ИЛИ УДРУЖЕЊА КОМЕ ЈЕ ИЗДАТО ОДОБРЕЊЕ ИЗ ЧЛАНА 10В ОВОГ ЗАКОНА;

2) ОД ИМАОЦА СЕРТИФИКАТА ОПЕРАТЕРА ЛАКОГ СИСТЕМА БЕСПИЛОТНОГ ВАЗДУХОПЛОВА (LUC), У СКЛАДУ СА ПРОПИСОМ ИЗ СТАВА 9. ОВОГ ЧЛАНА.

УЗ ЗАХТЕВ ЗА ИЗДАВАЊЕ ОПЕРАТИВНОГ ОДОБРЕЊА ЗА СПРОВОЂЕЊЕ ОПЕРАЦИЈА У ПОСЕБНОЈ КАТЕГОРИЈИ ОПЕРАТЕР СИСТЕМА БЕСПИЛОТНОГ ВАЗДУХОПЛОВА ЈЕ ДУЖАН ДА ДОСТАВИ ДИРЕКТОРАТУ ПРОЦЕНУ РИЗИКА, УКЉУЧУЈУЋИ МЕРЕ ЗА УМАЊЕЊЕ РИЗИКА, А ДИРЕКТОРАТ ИЗДАЈЕ ОПЕРАТИВНО ОДОБРЕЊЕ АКО УТВРДИ ДА СУ ОПЕРАТИВНИ РИЗИЦИ ОДГОВАРАЈУЋЕ УМАЊЕНИ.

ЗА ОПЕРАЦИЈЕ У СЕРТИФИКОВАНОЈ КАТЕГОРИЈИ СЕ ЗАХТЕВА:

1) ДА ЈЕ СИСТЕМ БЕСПИЛОТНОГ ВАЗДУХОПЛОВА СЕРТИФИКОВАН У СКЛАДУ СА ПРОПИСОМ ИЗ ЧЛАНА 152А ОВОГ ЗАКОНА;

2) ДА ЈЕ БЕСПИЛОТНИ ВАЗДУХОПЛОВ УПИСАН У ЕВИДЕНЦИЈУ ВАЗДУХОПЛОВА У СКЛАДУ СА ЧЛАНОМ 138. ОВОГ ЗАКОНА;

3) ДА ЈЕ ОПЕРАТЕР СИСТЕМА БЕСПИЛОТНОГ ВАЗДУХОПЛОВА СЕРТИФИКОВАН;

4) ДА ДАЉИНСКИ ПИЛОТ ПОСЕДУЈЕ ДОЗВОЛУ, АКО ЈЕ ТО ПРЕДВИЂЕНО У ПРОПИСУ ИЗ СТАВА 9. ОВОГ ЧЛАНА.

БЛИЖЕ УСЛОВЕ КОЈИ МОРАЈУ ДА БУДУ ИСПУЊЕНИ ДА БИ СЕ ОПЕРАЦИЈА СИСТЕМА БЕСПИЛОТНОГ ВАЗДУХОПЛОВА СВРСТАЛА У ОДРЕЂЕНУ КАТЕГОРИЈУ, ОДНОСНО ПОТКАТЕГОРИЈУ, ОПЕРАТИВНА ОГРАНИЧЕЊА ЗА СПРОВОЂЕЊЕ ОПЕРАЦИЈА СИСТЕМА БЕСПИЛОТНИХ ВАЗДУХОПЛОВА, ПРАВИЛА ЗА СПРОВОЂЕЊЕ ПРОЦЕНЕ ОПЕРАТИВНОГ РИЗИКА, ЕЛЕМЕНТЕ КОЈЕ МОРАЈУ ДА САДРЖЕ ОПЕРАТИВНА ИЗЈАВА И ОПЕРАТИВНО ОДОБРЕЊЕ, КАО И УСЛОВЕ ЗА ИЗДАВАЊЕ, ИЗМЕНУ, СУСПЕНЗИЈУ, ОГРАНИЧЕЊЕ И СТАВЉАЊЕ ВАН СНАГЕ ОПЕРАТИВНИХ ОДОБРЕЊА, ПРОПИСУЈЕ ДИРЕКТОРАТ.



ЗА ИЗДАВАЊЕ ОПЕРАТИВНОГ ОДОБРЕЊА И ПРИХВАТАЊЕ ИЗЈАВА РАДИ СПРОВОЂЕЊА ОПЕРАЦИЈА СИСТЕМА БЕСПИЛОТНИХ ВАЗДУХОПЛОВА. ПЛАЋА СЕ ТАКСА ДИРЕКТОРАТУ.

## **ОПЕРАТЕР СИСТЕМА БЕСПИЛОТНОГ ВАЗДУХОПЛОВА, ОДГОВОРНОСТ И РЕГИСТРАЦИЈА**

### **ЧЛАН 10А**

ОПЕРАТЕР СИСТЕМА БЕСПИЛОТНОГ ВАЗДУХОПЛОВА ЈЕ ОДГОВОРАН ЗА ОПЕРАЦИЈЕ СИСТЕМА БЕСПИЛОТНОГ ВАЗДУХОПЛОВА И МОРА ДА ПРЕДУЗМЕ СВЕ ПОТРЕБНЕ МЕРЕ ДА ОСИГУРА БЕЗБЕДНОСТ ОПЕРАЦИЈЕ, А НАРОЧИТО ДА УСПОСТАВИ ОПЕРАТИВНЕ ПРОЦЕДУРЕ КОЈЕ ОДГОВАРАЈУ ВРСТИ ОПЕРАЦИЈЕ И МОГУЋЕМ РИЗИКУ.

ОПЕРАТЕР СИСТЕМА БЕСПИЛОТНОГ ВАЗДУХОПЛОВА ЈЕ ДУЖАН ДА ПРЕ СПРОВОЂЕЊА ОПЕРАЦИЈЕ ИЗВРШИ ПРИЈАВУ ЛЕТА УНОШЕЊЕМ ЗАХТЕВАНИХ ПОДАТАКА У МОБИЛНУ АПЛИКАЦИЈУ ИЗ ЧЛАНА 42. СТАВ 9. ОВОГ ЗАКОНА, ДА КОРИСТИ ТУ АПЛИКАЦИЈУ, КАО И ДА СЕ ПРИДРЖАВА ОПЕРАТИВНИХ ОГРАНИЧЕЊА, ТЕХНИЧКИХ ЗАХТЕВА И ДРУГИХ УСЛОВА ПРОПИСАНИХ ЗА ОНУ КАТЕГОРИЈУ ОПЕРАЦИЈА КОЈУ ОБАВЉА.

ОПЕРАТЕР СИСТЕМА БЕСПИЛОТНОГ ВАЗДУХОПЛОВА ЈЕ ДУЖАН ДА ЗА СВАКИ ЛЕТ БЕСПИЛОТНОГ ВАЗДУХОПЛОВА ОДРЕДИ ДАЉИНСКОГ ПИЛОТА И ДА ОБЕЗБЕДИ ДА СУ ДАЉИНСКИ ПИЛОТ И ДРУГО ОСОБЉЕ КОЈЕ ОБАВЉА ЗАДАТКЕ ПОВЕЗАНЕ СА ОПЕРАЦИЈОМ УПОЗНАТИ СА УПУТСТВИМА ПРОИЗВОЂАЧА СИСТЕМА БЕСПИЛОТНОГ ВАЗДУХОПЛОВА, КАО И СА ПРОЦЕДУРАМА И ПРИРУЧНИКОМ ОПЕРАТЕРА, ДА СУ ОДГОВАРАЈУЋЕ ОСПОСОБЉЕНИ ЗА ОБАВЉАЊЕ ЗАДАТАКА У ОКВИРУ ПЛАНИРАНЕ ОПЕРАЦИЈЕ И ДА ИМ ПРУЖИ ИНФОРМАЦИЈЕ РЕЛЕВАНТНЕ ЗА ПЛАНИРАНУ ОПЕРАЦИЈУ.

ОПЕРАТЕР СИСТЕМА БЕСПИЛОТНОГ ВАЗДУХОПЛОВА ЈЕ ДУЖАН ДА СЕ РЕГИСТРУЈЕ:

1) АКО ОБАВЉА ОПЕРАЦИЈЕ У ОТВОРЕНОЈ КАТЕГОРИЈИ БЕСПИЛОТНИМ ВАЗДУХОПЛОМ:

(1) ЧИЈА ЈЕ МАКСИМАЛНА МАСА НА ПОЛЕТАЊУ НАЈМАЊЕ 250 G ИЛИ КОЈИ У СЛУЧАЈУ УДАРА У ЧОВЕКА МОЖЕ ДА ПРЕНЕСЕ КИНЕТИЧКУ ЕНЕРГИЈУ ВЕЋУ ОД 80 ЈУЛА; ИЛИ

(2) КОЈИ ЈЕ ОПРЕМЉЕН СЕНЗОРОМ КОЈИ МОЖЕ ДА ПРИКУПЉА ПОДАТКЕ О ЛИЧНОСТИ.

2) АКО ОБАВЉА ОПЕРАЦИЈЕ У ПОСЕБНОЈ ИЛИ СЕРТИФИКОВАНОЈ КАТЕГОРИЈИ, НЕЗАВИСНО ОД МАСЕ БЕСПИЛОТНОГ ВАЗДУХОПЛОВА.

ДИРЕКТОРАТ ВРШИ РЕГИСТРАЦИЈУ ОПЕРАТЕРА СИСТЕМА БЕСПИЛОТНОГ ВАЗДУХОПЛОВА КОЈИ ИМАЈУ СВОЈЕ СЕДИШТЕ, ОДНОСНО ПРЕБИВАЛИШТЕ У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ, КАО И РЕГИСТРАЦИЈУ ОПЕРАТЕРА СИСТЕМА БЕСПИЛОТНОГ ВАЗДУХОПЛОВА КОЈИ ИМАЈУ СВОЈЕ СЕДИШТЕ, ОДНОСНО ПРЕБИВАЛИШТЕ У СТРАНОЈ ДРЖАВИ, А НАМЕРАВАЈУ ДА СПРОВОДЕ ОПЕРАЦИЈЕ БЕСПИЛОТНИХ ВАЗДУХОПЛОВА НА ТЕРИТОРИЈИ РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ.

ДИРЕКТОРАТ ДОНОСИ ПРОПИС КОЈИМ СЕ БЛИЖЕ ОДРЕЂУЈУ УСЛОВИ КОЈЕ МОРАЈУ ДА ИСПУЊАВАЈУ ОПЕРАТЕРИ СИСТЕМА БЕСПИЛОТНОГ ВАЗДУХОПЛОВА, КАО И НАЧИН ЊИХОВЕ РЕГИСТРАЦИЈЕ,

ЗА РЕГИСТРАЦИЈУ ОПЕРАТЕРА СИСТЕМА БЕСПИЛОТНИХ ВАЗДУХОПЛОВА ПЛАЋА СЕ ТАКСА ДИРЕКТОРАТУ.

### **ДАЉИНСКИ ПИЛОТ**

#### **ЧЛАН 10Б**

СИСТЕМОМ БЕСПИЛОТНОГ ВАЗДУХОПЛОВА МОЖЕ ДА УПРАВЉА ДАЉИНСКИ ПИЛОТ КОЈИ ИСПУЊАВА УСЛОВЕ У ПОГЛЕДУ ГОДИНА ЖИВОТА И СТРУЧНЕ ОСПОСОБЉЕНОСТИ ЗА УПРАВЉАЊЕ СИСТЕМОМ БЕСПИЛОТНОГ ВАЗДУХОПЛОВА И КОЈИ ЈЕ УПОЗНАТ СА УПУТСТВИМА ПРОИЗВОЂАЧА СИСТЕМА БЕСПИЛОТНОГ ВАЗДУХОПЛОВА.

У ЗАВИСНОСТИ ОД КАТЕГОРИЈЕ, ОДНОСНО ПОТКАТЕГОРИЈЕ ОПЕРАЦИЈЕ ЧИЈЕ СЕ СПРОВОЂЕЊЕ ПЛАНИРА, ДАЉИНСКИ ПИЛОТ ЈЕ ДУЖАН ДА ЗАВРШИ ОДГОВАРАЈУЋУ ТЕОРИЈСКУ ОБУКУ И ПОЛОЖИ ОДГОВАРАЈУЋИ ТЕОРИЈСКИ ИСПИТ КОЈИ СПРОВОДИ ДИРЕКТОРАТ ИЛИ ДА СТЕКНЕ СЕРТИФИКАТ О ОСПОСОБЉЕНОСТИ ДАЉИНСКОГ ПИЛОТА КОЈИ ИЗДАЈЕ ДИРЕКТОРАТ.

ДАЉИНСКИ ПИЛОТ ЈЕ ДУЖАН ДА ЗА ПЛАНИРАНУ ОПЕРАЦИЈУ ПРИБАВИ ИНФОРМАЦИЈЕ У ВЕЗИ ГЕОГРАФСКИХ ЗОНА ЗА СИСТЕМЕ БЕСПИЛОТНИХ ВАЗДУХОПЛОВА, ДА ОСМОТРИ ОПЕРАТИВНО ОКРУЖЕЊЕ, ПРОВЕРИ ПОСТОЈАЊЕ ПРЕПРЕКА И ПРИСУСТВО ДРУГИХ ЛИЦА И ДА ОБЕЗБЕДИ ДА ЈЕ СИСТЕМ БЕСПИЛОТНОГ ВАЗДУХОПЛОВА У ТАКВОМ СТАЊУ ДА СЕ ПЛАНИРАНИ ЛЕТ МОЖЕ БЕЗБЕДНО ЗАВРШИТИ.

АКО СПРОВОДИ ОПЕРАЦИЈЕ У ПОСЕБНОЈ КАТЕГОРИЈИ ДАЉИНСКИ ПИЛОТ ЈЕ ДУЖАН ДА ПОШТУЈЕ УСЛОВЕ УТВРЂЕНЕ У ОПЕРАТИВНОМ ОДОБРЕЊУ, ОДНОСНО ОГРАНИЧЕЊА И УСЛОВЕ НАВЕДЕНЕ У ОПЕРАТИВНОЈ ИЗЈАВИ.

ДИРЕКТОРАТ ДОНОСИ ПРОПИС КОЈИМ СЕ БЛИЖЕ ОДРЕЂУЈУ УСЛОВИ КОЈЕ МОРА ДА ИСПУЊАВА ДАЉИНСКИ ПИЛОТ, СТАРОСНА ГРАНИЦА ЗА УПРАВЉАЊЕ СИСТЕМОМ БЕСПИЛОТНОГ ВАЗДУХОПЛОВА, УСЛОВИ У ПОГЛЕДУ ОБАВЉАЊА ТЕОРИЈСКЕ ОБУКЕ И ПОЛАГАЊА ТЕОРИЈСКОГ ИСПИТА ДАЉИНСКОГ ПИЛОТА, ИЗДАВАЊЕ, ИЗМЕНА, СУСПЕНЗИЈА, ОГРАНИЧЕЊЕ И СТАВЉАЊЕ ВАН СНАГЕ СЕРТИФИКАТА О ОСПОСОБЉЕНОСТИ ДАЉИНСКОГ ПИЛОТА, КАО И ВАЖЕЊЕ ПОТВРДЕ О ТЕОРИЈСКОЈ ОСПОСОБЉЕНОСТИ И СЕРТИФИКАТА О ОСПОСОБЉЕНОСТИ ДАЉИНСКОГ ПИЛОТА.

ЗА ПРОВЕРУ СТРУЧНЕ ОСПОСОБЉЕНОСТИ ДАЉИНСКОГ ПИЛОТА, ЗА ИЗДАВАЊЕ ПОТВРДЕ О ПОЛОЖЕНОМ ТЕОРИЈСКОМ ИСПИТУ И ЗА ИЗДАВАЊЕ СЕРТИФИКАТА О ОСПОСОБЉЕНОСТИ ПЛАЋА СЕ ТАКСА ДИРЕКТОРАТУ.

### **ВАЗДУХОПЛОВНО-МОДЕЛАРСКИ КЛУБОВИ И УДРУЖЕЊА**

#### **ЧЛАН 10В**

НА ЗАХТЕВ ВАЗДУХОПЛОВНО-МОДЕЛАРСКОГ КЛУБА ИЛИ УДРУЖЕЊА ДИРЕКТОРАТ МОЖЕ ДА ИЗДА ОДОБРЕЊЕ У КОЈЕМ СЕ ОДРЕЂУЈУ УСЛОВИ ПОД КОЈИМА СЕ У ОКВИРУ ТОГ КЛУБА, ОДНОСНО УДРУЖЕЊА МОГУ СПРОВОДИТИ ОПЕРАЦИЈЕ СИСТЕМА БЕСПИЛОТНИХ ВАЗДУХОПЛОВА.



ДИРЕКТОРАТ ДОНОСИ ПРОПИС КОЛИМ СЕ БЛИЖЕ ОДРЕЂУЈУ УСЛОВИ ЗА ИЗДАВАЊЕ, ИЗМЕНУ, СУСПЕНЗИЈУ И СТАВЉАЊЕ ВАН СНАГЕ ОДОБРЕЊА ИЗ СТАВА 1. ОВОГ ЧЛАНА.

ЗА ИЗДАВАЊЕ И ИЗМЕНУ ОДОБРЕЊА ИЗ СТАВА 1. ОВОГ ЧЛАНА ПЛАЋА СЕ ТАКСА ДИРЕКТОРАТУ.

### **СЕРТИФИКАТ ОПЕРАТЕРА ЛАКОГ СИСТЕМА БЕСПИЛОТНОГ ВАЗДУХОПЛОВА (LUC)**

#### **ЧЛАН 10Г**

СЕРТИФИКАТ ОПЕРАТЕРА ЛАКОГ СИСТЕМА БЕСПИЛОТНОГ ВАЗДУХОПЛОВА (LUC) ИЗДАЈЕ ДИРЕКТОРАТ НА ЗАХТЕВ ПРАВНОГ ЛИЦА КОЈЕ ЈЕ ОПЕРАТЕР СИСТЕМА БЕСПИЛОТНОГ ВАЗДУХОПЛОВА.

УЗ ЗАХТЕВ ИЗ СТАВА 1. ОВОГ ЧЛАНА ОПЕРАТЕР ЈЕ ДУЖАН ДА ДОСТАВИ ПРИРУЧНИК У КОМЕ СУ ОПИСАНИ ЊЕГОВА ОРГАНИЗАЦИЈА, ПРОЦЕДУРЕ И АКТИВНОСТИ КОЈЕ СПРОВОДИ, КАО И ДОКУМЕНТАЦИЈУ КОЈОМ ДОКАЗУЈЕ ДА ЈЕ УСПОСТАВИО ОДГОВАРАЈУЋИ СИСТЕМ УПРАВЉАЊА БЕЗБЕДНОШЋУ И ДА ИСПУЊАВА ДРУГЕ УСЛОВЕ УТВРЂЕНЕ У ПРОПИСУ ИЗ СТАВА 4. ОВОГ ЧЛАНА.

СЕРТИФИКАТ ОПЕРАТЕРА ЛАКОГ СИСТЕМА БЕСПИЛОТНОГ ВАЗДУХОПЛОВА СЕ ИЗДАЈЕ НА НЕОДРЕЂЕНО ВРЕМЕ И У ЊЕМУ СЕ НАВОДЕ ПРАВА КОЈА СЕ ДАЈУ ОПЕРАТЕРУ, ОДОБРЕНА ВРСТА ОПЕРАЦИЈА, ПОДРУЧЈЕ, ЗОНА ИЛИ КЛАСА ВАЗДУШНОГ ПРОСТОРА ОДОБРЕНОГ ЗА ОПЕРАЦИЈЕ, КАО И БИЛО КОЈА ПОСЕБНА ОГРАНИЧЕЊА ИЛИ УСЛОВИ КОРИШЋЕЊА СЕРТИФИКАТА.

ДИРЕКТОРАТ ДОНОСИ ПРОПИС КОЛИМ СЕ БЛИЖЕ ОДРЕЂУЈУ УСЛОВИ КОЈЕ МОРА ДА ИСПУЊАВА ОПЕРАТЕР ЛАКОГ СИСТЕМА БЕСПИЛОТНОГ ВАЗДУХОПЛОВА, СИСТЕМ УПРАВЉАЊА БЕЗБЕДНОШЋУ И ПРОМЕНЕ У ТОМ СИСТЕМУ, САДРЖАЈ ПРИРУЧНИКА, КАО И УСЛОВИ ЗА ИЗДАВАЊЕ, ИЗМЕНУ, СУСПЕНЗИЈУ И СТАВЉАЊЕ ВАН СНАГЕ СЕРТИФИКАТА ОПЕРАТЕРА ЛАКОГ СИСТЕМА БЕСПИЛОТНОГ ВАЗДУХОПЛОВА.

ЗА ИЗДАВАЊЕ И ИЗМЕНУ СЕРТИФИКАТА ОПЕРАТЕРА ЛАКОГ СИСТЕМА БЕСПИЛОТНОГ ВАЗДУХОПЛОВА ПЛАЋА СЕ ТАКСА ДИРЕКТОРАТУ.

### **БЕСПИЛОТНИ ВАЗДУХОПЛОВИ И ДАЉИНСКИ ПИЛОТИРАНИ ВАЗДУХОПЛОВИ КОЈИ СЕ КОРИСТЕ ЗА ВОЈНЕ ПОТРЕБЕ И ПОТРЕБЕ УНУТРАШЊИХ ПОСЛОВА**

#### **ЧЛАН 10Д**

МИНИСТАРСТВО НАДЛЕЖНО ЗА ПОСЛОВЕ ОДБРАНЕ ПРОПИСУЈЕ ПРАВИЛА ЛЕТЕЊА ВОЈНИХ БЕСПИЛОТНИХ И ДАЉИНСКИ ПИЛОТИРАНИХ ВАЗДУХОПЛОВА, КАО И СТРАНИХ ВОЈНИХ БЕСПИЛОТНИХ И ДАЉИНСКИ ПИЛОТИРАНИХ ВАЗДУХОПЛОВА ПРИЛИКОМ ИЗВРШЕЊА ЗАЈЕДНИЧКИХ ВЕЖБОВНИХ И ДРУГИХ АКТИВНОСТИ.

МИНИСТАРСТВО НАДЛЕЖНО ЗА УНУТРАШЊЕ ПОСЛОВЕ ПРОПИСУЈЕ ПРАВИЛА ЛЕТЕЊА БЕСПИЛОТНИХ ВАЗДУХОПЛОВА И ДАЉИНСКИ ПИЛОТИРАНИХ ВАЗДУХОПЛОВА КОЈИ СЕ КОРИСТЕ ЗА ПОТРЕБЕ ТОГ МИНИСТАРСТВА И БЕЗБЕДНОСНО-ИНФОРМАТИВНЕ АГЕНЦИЈЕ ПРИЛИКОМ ИЗВРШЕЊА ЗАЈЕДНИЧКИХ ВЕЖБОВНИХ И ДРУГИХ АКТИВНОСТИ.

## **РАКЕТЕ И ДРУГИ ЛЕТЕЋИ ОБЈЕКТИ**

### **Члан 10Б**

РАКЕТЕ И ДРУГИ ЛЕТЕЋИ ОБЈЕКТИ МОГУ СЕ КОРИСТИТИ У ПРИВРЕДНЕ, НАУЧНЕ, ОБРАЗОВНЕ, СПОРТСКЕ И ДРУГЕ СВРХЕ ТАКО ДА НЕ УГРОЖАВАЈУ БЕЗБЕДНОСТ ВАЗДУШНОГ САОБРАЋАЈА.

ЗА ЛАНСИРАЊЕ РАКЕТА И ДРУГИХ ЛЕТЕЋИХ ОБЈЕКТА МОРА СЕ ПРЕТХОДНО ПРИБАВИТИ ОДОБРЕЊЕ ПРУЖАОЦА УСЛУГА КОНТРОЛЕ ЛЕТЕЊА.

ДИРЕКТОРАТ ДОНОСИ ПРОПИС КОЈИМ СЕ БЛИЖЕ ОДРЕЂУЈУ УСЛОВИ ЗА ЛАНСИРАЊЕ РАКЕТА И ДРУГИХ ЛЕТЕЋИХ ОБЈЕКТА.

### **Ограничења пошења наоружања и активне опреме за снимање**

#### **Члан 12.**

Забрањено је страном ваздухоплову да у ваздушном простору Републике Србије носи активно напуњено стрелачко, ракетно или бомбардерско наоружање.

ЗАБРАЊЕНО ЈЕ СТРАНОМ ВАЗДУХОПЛОВУ ДА У ВАЗДУШНОМ ПРОСТОРУ РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ НОСИ АКТИВНО НАПУЊЕНО СТРЕЉАЧКО, РАКЕТНО ИЛИ БОМБАРДЕРСКО НАОРУЖАЊЕ, АКТИВНУ ОПРЕМУ ЗА СНИМАЊЕ И ЕЛЕКТРОНСКО ОМЕТАЊЕ, КАО И ДА ВРШИ ДОПУНУ ГОРИВОМ У ВАЗДУХУ.

Изузетно, у случајевима заједничких међународних војних вежби на полигонима у Републици Србији, Влада на предлог министра надлежног за послове одбране може одобрити страном војном ваздухоплову да носи активно напуњено стрелачко, ракетно или бомбардерско наоружање, као и активну опрему за снимање.

### **Забрањене, условно забрањене и опасне зоне**

#### **Члан 13.**

Забрањено је летење ваздухопловом у забрањеној зони или супротно условима за одвијање летења у условно забрањеној зони.

Опасну, забрањену и условно забрањену зону, као и услове за одвијање летења у условно забрањеној зони одређује Директорат, по прибављеној сагласности министарства надлежног за послове одбране и министарства надлежног за унутрашње послове.

Одобрење за лет ваздухопловом у условно забрањеној зони издаје Директорат, по прибављеном мишљењу министарства надлежног за послове одбране и министарства надлежног за унутрашње послове.

### **Систем управљања безбедношћу**

#### **Члан 16.**

Систем управљања безбедношћу обухвата организацију, процедуре и систем одговорности којима се успоставља и одржава прихватљив ниво безбедности у раду ваздухопловног субјекта.

Ваздухопловни субјект дужан је да, на основу Националног програма безбедности у цивилном ваздухопловству, успостави систем управљања безбедношћу и да прибави сагласност Директората на њега и на његове измене и допуне.

Услове под којима се успоставља и користи систем управљања безбедношћу прописује Директорат.



~~За поступање по захтеву за прибављање сагласности на систем управљања безбедношћу и за његове измене или допуне плаћа се такса Директорату.~~

СИСТЕМ УПРАВЉАЊА БЕЗБЕДНОШЋУ, КАО САСТАВНИ ДЕО СИСТЕМА УПРАВЉАЊА, ПРЕДСТАВЉА СИСТЕМСКИ ПРИСТУП УПРАВЉАЊА БЕЗБЕДНОШЋУ КОЈИ ОБУХВАТА НЕОПХОДНЕ ОРГАНИЗАЦИОНЕ СТРУКТУРЕ, ОДГОВОРНОСТИ, НАДЛЕЖНОСТИ, ПОЛИТИКЕ И ПРОЦЕДУРЕ.

ВАЗДУХОПЛОВНИ СУБЈЕКТ ЈЕ ДУЖАН ДА НА ОСНОВУ НАЦИОНАЛНОГ ПРОГРАМА БЕЗБЕДНОСТИ У ЦИВИЛНОМ ВАЗДУХОПЛОВСТВУ УСПОСТАВИ И КОРИСТИ СИСТЕМ УПРАВЉАЊА БЕЗБЕДНОШЋУ, ОСИМ АКО ЈЕ ДРУГАЧИЈЕ ПРЕДВИЂЕНО ПРОПИСОМ ИЗ СТАВА 3. ОВОГ ЧЛАНА.

УСЛОВЕ ПОД КОЈИМА СЕ УСПОСТАВЉА И КОРИСТИ СИСТЕМ УПРАВЉАЊА БЕЗБЕДНОШЋУ, КАО И ВРСТЕ ВАЗДУХОПЛОВНИХ СУБЈЕКТА КОЈИ МОРАЈУ ДА УСПОСТАВЕ СИСТЕМ УПРАВЉАЊА БЕЗБЕДНОШЋУ ПРОПИСУЈЕ ДИРЕКТОРАТ.

### **Заштита података**

#### **Члан 17а**

Приликом поступања са подацима о догађајима које је Директорат прикупио посредством система обавезног или добровољног пријављивања догађаја примењују се одредбе прописа којима се уређује заштита података о личности, као и прописа којима се уређује тајност података.

Подаци из става 1. овог члана не могу се користити у друге сврхе, осим за унапређење безбедности и обезбеђивања у ваздухопловству.

Све информације о подносиоцу пријаве догађаја, као и о лицима која су учествовала у догађају, сматрају се поверљивим и Директорат их неће проследити другом лицу, осим на захтев правосудних органа Републике Србије.

СВЕ ИНФОРМАЦИЈЕ О ПОДНОСИОЦУ ПРИЈАВЕ ДОГАЂАЈА, О ЛИЦИМА КОЈА СУ УЧЕСТВОВАЛА У ДОГАЂАЈУ, КАО И СВИ ДОКУМЕНТИ О ДОГАЂАЈУ СМАТРАЈУ СЕ ПОВЕРЉИВИМ И ДИРЕКТОРАТ ИХ НЕЋЕ ПРОСЛЕДИТИ ДРУГОМ ЛИЦУ, ОСИМ НА ЗАХТЕВ ПРАВОСУДНИХ ОРГАНА РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ.

Изузев у случају извршења кривичног дела, Директорат неће покретати поступак против лица која су повреду прописа учинили ненамерно, а није реч о крајњој испажњи, уколико је за повреду прописа Директорат сазнао искључиво посредством система обавезног пријављивања догађаја.

Послодавци су дужни да подетичу своје запослене да, ради опште добробити, пријаве сваки догађај који сматрају стварном и потенцијалном опасношћу за безбедност ваздухопловства, без бојазни да поводом тога могу од послодавца трпети одређене последице.

### **Увођење промене у функционални систем**

#### **Члан 18.**

Ваздухопловни субјект који планира увођење промене у функционални систем која може да има утицај на безбедност обављања делатности или пружања услуга, дужан је да о намери увођења промене обавести Директорат, достави му безбедносна аргументацију и прибави његово одобрење за планирану промену.

ВАЗДУХОПЛОВНИ СУБЈЕКТ КОЈИ ПЛАНИРА УВОЂЕЊЕ ПРОМЕНЕ У ФУНКЦИОНАЛНИ СИСТЕМ ДУЖАН ЈЕ ДА О НАМЕРИ УВОЂЕЊА ПРОМЕНЕ ОБАВЕСТИ ДИРЕКТОРАТ, А АКО ДИРЕКТОРАТ ОЦЕНИ ДА ПРОМЕНА МОЖЕ ДА ИМА УТИЦАЈ НА БЕЗБЕДНОСТ ОБАВЉАЊА ДЕЛАТНОСТИ ИЛИ ПРУЖАЊА УСЛУГА ИЛИ НА ОБЕЗБЕЂИВАЊЕ У ВАЗДУХОПЛОВСТВУ, ВАЗДУХОПЛОВНИ СУБЈЕКТ ЈЕ ДУЖАН ДА ДОСТАВИ ДИРЕКТОРАТУ БЕЗБЕДНОСНУ АРГУМЕНТАЦИЈУ И ДА ПРИБАВИ ЊЕГОВО ОДОБРЕЊЕ ЗА ПЛАНИРАНУ ПРОМЕНУ.

Поступак увођења промене, садржај безбедносне аргументације, поступак анализирања и процене безбедносне аргументације ближе се одређују прописом Директората.

За поступање по захтеву за прибављање одобрења за планирану промену у функционалном систему плаћа се такса Директорату.

### **Безбедносна наредба и изузеће**

#### **Члан 19а**

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

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

У изузетним случајевима и за период који не може бити дужи од шест ОСАМ месеци Директорат може одобрити ваздухопловном субјекту да буде изузет од обавезе испуњења одређеног техничког захтева ЗАХТЕВА САДРЖАНОГ У ПРОПИСУ ДОНЕТОМ НА ОСНОВУ ОВОГ ЗАКОНА уколико утврди да је ваздухопловни субјект на други начин обезбедно исти ниво безбедности који се постиже применом тог захтева.

ОДРЕДБЕ СТ. 1. И 2. ОВОГ ЧЛАНА СХОДНО СЕ ПРИМЕЊУЈУ И НА ДОНОШЕЊЕ НАРЕДБЕ У ОБЛАСТИ ОБЕЗБЕЂИВАЊА У ВАЗДУХОПЛОВСТВУ.

### **Повреда ваздушног простора**

#### **Члан 23.**

~~Улазак страног ваздухоплова у ваздушни простор Републике Србије, односно његов излазак из ваздушног простора Републике Србије, супротно инструкцијама пружаоца услуга контроле летења или летење домаћег или страног ваздухоплова супротно условима који су наведени у одобрењу надлежног органа или плану лета, сматра се повредом ваздушног простора Републике Србије.~~

УЛАЗАК ВАЗДУХОПЛОВА У ВАЗДУШНИ ПРОСТОР РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ, ОДНОСНО ЊЕГОВ ИЗЛАЗАК ИЗ ВАЗДУШНОГ ПРОСТОРА РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ СУПРОТНО ИНСТРУКЦИЈАМА ПРУЖАОЦА УСЛУГА КОНТРОЛЕ ЛЕТЕЊА, КАО И ЛЕТЕЊЕ ВАЗДУХОПЛОВА СУПРОТНО УСЛОВИМА КОЈИ СУ НАВЕДЕНИ У ОДОБРЕЊУ НАДЛЕЖНОГ ОРГАНА, СМАТРА СЕ ПОВРЕДОМ ВАЗДУШНОГ ПРОСТОРА РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ.

Повредом ваздушног простора сматра се и летење страних беспилотних ваздухоплова у ваздушном простору Републике Србије без одобрења Директората.



Одобрење из става 2. овог члана Директорат издаје на основу претходно издате сагласности министарства надлежног за послове одбране.

### **Појам организације ваздушног простора**

#### **Члан 36.**

Организација ваздушног простора обухвата поделу ваздушног простора на класе, руте ваздушног саобраћаја, усклађивање мреже рута ваздушног саобраћаја, успостављање функционалних блокова ваздушног простора, одређивање вертикалних и хоризонталних граница ваздушног простора које су у надлежности јединица контроле летења, израђивање навигационих поступака прилажења, доласка и одласка за одређени аеродром

**ОДРЕЂИВАЊЕ ВЕРТИКАЛНИХ И ХОРИЗОНТАЛНИХ ГРАНИЦА ВАЗДУШНОГ ПРОСТОРА КОЈИ ЈЕ У НАДЛЕЖНОСТИ ЈЕДИНИЦА КОНТРОЛЕ ЛЕТЕЊА И АЕРОДРОМСКИХ САОБРАЋАЈНИХ ЗОНА, ПРОЦЕДУРА ЗА ИНСТРУМЕНТАЛНО ЛЕТЕЊЕ,** као и друге послове којима се организује ваздушни простор.

### **Класе ваздушног простора**

#### **Члан 37.**

Класе ваздушног простора и услове под којима се оне користе у ваздушном простору Републике Србије прописује Директорат уз сагласност министарства надлежног за послове одбране.

**КЛАСЕ ВАЗДУШНОГ ПРОСТОРА И УСЛОВЕ ПОД КОЈИМА СЕ ОНЕ КОРИСТЕ У ВАЗДУШНОМ ПРОСТОРУ РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ ПРОПИСУЈЕ ВЛАДА, НА ПРЕДЛОГ МИНИСТАРСТВА НАДЛЕЖНОГ ЗА ПОСЛОВЕ САОБРАЋАЈА.**

**ОПЕРАТЕРИ ВАЗДУХОПЛОВА И ПРУЖАОЦИ УСЛУГА У ВАЗДУШНОЈ ПЛОВИДБИ СУ ДУЖНИ ДА СЕ ПРИДРЖАВАЈУ УСЛОВА КОЈИ СУ ПРОПИСОМ ИЗ СТАВА 1. ОВОГ ЧЛАНА ОДРЕЂЕНИ ЗА КОРИШЋЕЊЕ КЛАСА ВАЗДУШНОГ ПРОСТОРА.**

### **Мрежа рута ваздушног саобраћаја**

#### **Члан 38.**

Мрежа рута ваздушног саобраћаја успоставља се на регионалном нивоу, сагласно токовима ваздушног саобраћаја и захтевима учесника у ваздушном саобраћају.

Мрежу рута ваздушног саобраћаја у Републици Србији усклађује пружалац услуга у ваздушној пловидби, а одобрава Директорат.

**МРЕЖУ РУТА ВАЗДУШНОГ САОБРАЋАЈА У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ УСКЛАЂУЈЕ ПРУЖАЛАЦ УСЛУГА У ВАЗДУШНОЈ ПЛОВИДБИ.**

### **Вертикалне и хоризонталне границе ваздушног простора који је у надлежности јединица контроле летења**

#### **Члан 40.**

Вертикалне и хоризонталне границе ваздушног простора у области надлежности јединица контроле летења утврђује пружалац услуга контроле летења, узимајући у обзир класу ваздушног простора, оперативне и техничке могућности система комуникације, навигације и надзора и захтеве корисника, а уз претходну сагласност Директората.

**ВЕРТИКАЛНЕ И ХОРИЗОНТАЛНЕ ГРАНИЦЕ ВАЗДУШНОГ ПРОСТОРА КОЈИ  
ЈЕ У НАДЛЕЖНОСТИ ЈЕДИНИЦА КОНТРОЛЕ ЛЕТЕЊА И АЕРОДРОМСКИХ  
САОБРАЋАЈНИХ ЗОНА**

**ЧЛАН 40.**

ВЕРТИКАЛНЕ И ХОРИЗОНТАЛНЕ ГРАНИЦЕ ВАЗДУШНОГ ПРОСТОРА У ОБЛАСТИ НАДЛЕЖНОСТИ ЈЕДИНИЦА КОНТРОЛЕ ЛЕТЕЊА УТВРЂУЈЕ ПРУЖАЛАЦ УСЛУГА КОНТРОЛЕ ЛЕТЕЊА, УЗИМАЈУЋИ У ОБЗИР КЛАСУ ВАЗДУШНОГ ПРОСТОРА, ОПЕРАТИВНЕ И ТЕХНИЧКЕ МОГУЋНОСТИ СИСТЕМА КОМУНИКАЦИЈЕ, НАВИГАЦИЈЕ И НАДЗОРА И ЗАХТЕВЕ КОРИСНИКА, А УЗ ПРЕТХОДНУ САГЛАСНОСТ ДИРЕКТОРАТА.

ВЕРТИКАЛНЕ И ХОРИЗОНТАЛНЕ ГРАНИЦЕ АЕРОДРОМСКИХ САОБРАЋАЈНИХ ЗОНА ОДОБРАВА ДИРЕКТОРАТ НА ЗАХТЕВ ОПЕРАТЕРА АЕРОДРОМА, УЗ ПРЕТХОДНО ПРИБАВЉЕНО МИШЉЕЊЕ ПРУЖАОЦА УСЛУГА КОНТРОЛЕ ЛЕТЕЊА.

**Развој и обликовање структура ваздушног простора**

**Члан 42.**

~~Развој и обликовање структура ваздушног простора обухвата утврђивање привремено резервисаних и привремено издвојених делова ваздушног простора, прекограничних зона, условних рута, забрањених зона, условно забрањених зона, опасних зона, зона за летења војних ваздухоплова, као и друге послове развоја и обликовања структура ваздушног простора.~~

~~Привремено резервисане и привремено издвојене делове ваздушног простора, прекограничне зоне, условне руте и зоне за летења војних ваздухоплова одређује Влада, а подаци о томе објављују се у Интегрисаном ваздухопловном информативном пакету.~~

РАЗВОЈ И ОБЛИКОВАЊЕ СТРУКТУРА ВАЗДУШНОГ ПРОСТОРА ОБУХВАТА УТВРЂИВАЊЕ ПРИВРЕМЕНО РЕЗЕРВИСАНИХ И ПРИВРЕМЕНО ИЗДВОЈЕНИХ ДЕЛОВА ВАЗДУШНОГ ПРОСТОРА, ОДРЕЂИВАЊЕ ЗАБРАЊЕНИХ, УСЛОВНО ЗАБРАЊЕНИХ, ОПАСНИХ И ПРЕКОГРАНИЧНИХ ЗОНА, УТВРЂИВАЊЕ УСЛОВНИХ РУТА, КАО И ОДРЕЂИВАЊЕ ГЕОГРАФСКИХ ЗОНА ЗА СИСТЕМЕ БЕСПИЛОТНИХ ВАЗДУХОПЛОВА.

ЗАБРАЊЕНО ЈЕ ЛЕТЕЊЕ ВАЗДУХОПЛОМ ЗА СВЕ КОРИСНИКЕ ВАЗДУШНОГ ПРОСТОРА, УКЉУЧУЈУЋИ ОПЕРАТЕРЕ СИСТЕМА БЕСПИЛОТНИХ ВАЗДУХОПЛОВА:

1) У ДЕЛУ ВАЗДУШНОГ ПРОСТОРА КОЈИ ЈЕ ОДРЕЂЕН КАО ЗАБРАЊЕНА ЗОНА;

2) У ПРИВРЕМЕНО ИЗДВОЈЕНОМ ДЕЛУ ВАЗДУШНОГ ПРОСТОРА, ИЗУЗЕВ ЗА КОРИСНИКА НА ЧИЈИ ЗАХТЕВ ЈЕ ТАЈ ДЕО ВАЗДУШНОГ ПРОСТОРА ИЗДВОЈЕН;

3) У ПРИВРЕМЕНО РЕЗЕРВИСАНОМ ДЕЛУ ВАЗДУШНОГ ПРОСТОРА, ИЗУЗЕВ ЗА КОРИСНИКА НА ЧИЈИ ЗАХТЕВ ЈЕ ТАЈ ДЕО ВАЗДУШНОГ ПРОСТОРА ПРИВРЕМЕНО РЕЗЕРВИСАН ИЛИ ЧИЈИ ЈЕ ЛЕТ ОДОБРИЛА НАДЛЕЖНА ЈЕДИНИЦА КОНТРОЛЕ ЛЕТЕЊА.

ЗАБРАЊЕНО ЈЕ ЛЕТЕЊЕ ВАЗДУХОПЛОМ У ДЕЛУ ВАЗДУШНОГ ПРОСТОРА КОЈИ ЈЕ ОДРЕЂЕН КАО УСЛОВНО ЗАБРАЊЕНА ЗОНА БЕЗ ОДОБРЕЊА ДИРЕКТОРАТА ИЛИ СУПРОТНО УСЛОВИМА ОДРЕЂЕНИМ У ТОМ ОДОБРЕЊУ.



ОДОБРЕЊЕ ИЗ СТАВА 3. ОВОГ ЧЛАНА ДИРЕКТОРАТ ИЗДАЈЕ УЗ САГЛАСНОСТ МИНИСТАРСТВА НАДЛЕЖНОГ ЗА ПОСЛОВЕ ОДБРАНЕ И МИНИСТАРСТВА НАДЛЕЖНОГ ЗА УНУТРАШЊЕ ПОСЛОВЕ.

ИЗУЗЕТНО ОД СТАВА 3. ОВОГ ЧЛАНА, ОДОБРЕЊЕ ДИРЕКТОРАТА НИЈЕ ПОТРЕБНО ЗА ОПЕРАЦИЈЕ СИСТЕМА БЕСПИЛОТНОГ ВАЗДУХОПЛОВА У ОТВОРЕНОЈ КАТЕГОРИЈИ, ПОД УСЛОВОМ ДА ЈЕ БЕСПИЛОТНИ ВАЗДУХОПЛОВ ОПРЕМЉЕН СИСТЕМОМ ЗА ДАЉИНСКУ ИДЕНТИФИКАЦИЈУ И ДА ЈЕ ТАЈ СИСТЕМ АКТИВИРАН.

ЗАБРАЊЕНО ЈЕ ОБАВЉАЊЕ ОПЕРАЦИЈА СИСТЕМА БЕСПИЛОТНИХ ВАЗДУХОПЛОВА У ДЕЛУ ВАЗДУШНОГ ПРОСТОРА КОЈИ ЈЕ ОДРЕЂЕН КАО ГЕОГРАФСКА ЗОНА ЗА СИСТЕМЕ БЕСПИЛОТНИХ ВАЗДУХОПЛОВА СУПРОТНО УСЛОВИМА КОЈИ СУ ПРОПИСАНИ ЗА ОБАВЉАЊЕ ОПЕРАЦИЈА У ТОЈ ЗОНИ.

ЗАБРАЊЕНЕ ЗОНЕ, УСЛОВНО ЗАБРАЊЕНЕ ЗОНЕ, ОПАСНЕ ЗОНЕ, КАО И ПРАВИЛА ЗА ОДВИЈАЊЕ ОПЕРАЦИЈА У ТИМ ЗОНАМА, ОДРЕЂУЈЕ ДИРЕКТОРАТ, УЗ САГЛАСНОСТ МИНИСТАРСТВА НАДЛЕЖНОГ ЗА ПОСЛОВЕ ОДБРАНЕ И МИНИСТАРСТВА НАДЛЕЖНОГ ЗА УНУТРАШЊЕ ПОСЛОВЕ.

ПРИВРЕМЕНО РЕЗЕРВИСАНЕ И ПРИВРЕМЕНО ИЗДВОЈЕНЕ ДЕЛОВЕ ВАЗДУШНОГ ПРОСТОРА, ПРЕКОГРАНИЧНЕ ЗОНЕ, УСЛОВНЕ РУТЕ И ПРАВИЛА ЗА РАЗДВАЈАЊЕ ВАЗДУХОПЛОВА ОД ТИХ ДЕЛОВА ВАЗДУШНОГ ПРОСТОРА, ЗОНА И РУТА, ГЕОГРАФСКЕ ЗОНЕ ЗА СИСТЕМЕ БЕСПИЛОТНИХ ВАЗДУХОПЛОВА И УСЛОВЕ ЗА ОДВИЈАЊЕ ОПЕРАЦИЈА У ТИМ ЗОНАМА УТВРЂУЈЕ ВЛАДА, НА ПРЕДЛОГ МИНИСТАРСТВА НАДЛЕЖНОГ ЗА ПОСЛОВЕ САОБРАЋАЈА.

ДИРЕКТОРАТ ЈЕ ДУЖАН ДА ОБЕЗБЕДИ ДА СЕ ПОДАЦИ О ГЕОГРАФСКИМ ЗОНАМА ЗА СИСТЕМЕ БЕСПИЛОТНИХ ВАЗДУХОПЛОВА КОЈЕ СУ УСПОСТАВЉЕНЕ УНУТАР ВАЗДУШНОГ ПРОСТОРА РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ СТАВЕ НА РАСПОЛАГАЊЕ КОРИСНИЦИМА ВАЗДУШНОГ ПРОСТОРА У ЈЕДИНСТВЕНОМ ДИГИТАЛНОМ ФОРМАТУ, ДА СЕ ТИ ПОДАЦИ РЕДОВНО АЖУРИРАЈУ, КАО И ДА ОБЕЗБЕДИ МОБИЛНУ АПЛИКАЦИЈУ ЗА ПРИЈАВУ ЛЕТА.

ПОДАЦИ О ДРУГИМ ДЕЛОВИМА ВАЗДУШНОГ ПРОСТОРА, ЗОНАМА И РУТАМА ИЗ СТАВА 1. ОВОГ ЧЛАНА ОБЈАВЉУЈУ СЕ У ВАЗДУХОПЛОВНИМ ИНФОРМАТИВНИМ ПРОИЗВОДИМА.

### **Јединице контроле летења**

#### **Члан 47.**

Услуге контроле летења пружају се у јединицама контроле летења.

Јединице контроле летења, зависно од фазе лета ваздухоплова у којој се пружају услуге контроле летења, могу бити аеродромска, прилазна и обласна.

Аеродромска контрола летења пружа услугу контроле летења на аеродрому и у његовој близини, са аеродромског торња.

Прилазна контрола летења пружа услугу контроле летења у близини аеродрома, ваздухопловима у одласку и доласку са аеродрома.

Обласна контрола летења пружа услугу ваздухопловима унутар своје области надлежности, док су у рутној фази лета.

## **Употреба израза при пружању услуга контроле летења**

### **Члан 48.**

При пружању услуга контроле летења употребљавају се изрази стандардне фразеологије на енглеском језику, које прописује Директорат.

~~Када се услуге контроле летења пружају домаћем ваздухоплову који лети по правилима оперативног ваздушног саобраћаја, користе се изрази и на српском језику које прописује Директорат.~~

АКО СЕ УСЛУГЕ КОНТРОЛЕ ЛЕТЕЊА ПРУЖАЈУ ДОМАЋЕМ ВАЗДУХОПЛОВУ КОЈИ ЛЕТИ ПО ПРАВИЛИМА ОПЕРАТИВНОГ ВАЗДУШНОГ САОБРАЋАЈА, КОРИСТЕ СЕ И ИЗРАЗИ НА СРПСКОМ ЈЕЗИКУ УТВРЂЕНИ СПОРАЗУМОМ МИНИСТАРСТВА НАДЛЕЖНОГ ЗА ПОСЛОВЕ ОДБРАНЕ, МИНИСТАРСТВА НАДЛЕЖНОГ ЗА УНУТРАШЊЕ ПОСЛОВЕ И ПРУЖАОЦА УСЛУГА У ВАЗДУШНОМ САОБРАЋАЈУ.

## **Појам услуга информисања ваздухоплова у лету**

### **Члан 49.**

Услуге информисања ваздухоплова у лету су давање савета и информација корисних за безбедно и ефикасно одвијање летова.

Под услугом из става 1. овог члана подразумева се и аеродромско информисање ваздухоплова у лету (AFIS).

АКО СЕ УСЛУГА ИНФОРМИСАЊА ВАЗДУХОПЛОВА У ЛЕТУ ПРУЖА У ОПШТЕМ ВАЗДУШНОМ САОБРАЋАЈУ МОГУ СЕ, УМЕСТО ИЗРАЗА НА ЕНГЛЕСКОМ ЈЕЗИКУ, КОРИСТИТИ ИЗРАЗИ НА СРПСКОМ ЈЕЗИКУ КОЈЕ ПРОПИСУЈЕ ДИРЕКТОРАТ.

ДИРЕКТОРАТ КООРДИНИРА ПОСТУПАК УСПОСТАВЉАЊА ИЛИ ИЗМЕНЕ ГРАНИЦЕ ОБЛАСТИ ИНФОРМИСАЊА ВАЗДУХОПЛОВА У ЛЕТУ СА НАДЛЕЖНИМ ДОМАЋИМ И СТРАНИМ СУБЈЕКТИМА, У СКЛАДУ СА ПРОЦЕДУРАМА МЕЂУНАРОДНЕ ОРГАНИЗАЦИЈЕ ЦИВИЛНОГ ВАЗДУХОПЛОВСТВА.

Условe под којима се пружају услуге информисања ваздухоплова у лету прописује Директорат.

## **в) Услуге узбуњивања**

### **Члан 51.**

~~Услуге узбуњивања пружају се одговарајућим организацијама, а односе се на ваздухоплов коме је потребно покретање акције трагања и спасавања и на пружање помоћи тим организацијама ако је то потребно.~~

~~Услуге узбуњивања пружају се у склопу услуга контроле летења и информисања ваздухоплова у лету.~~

~~Начин на који се пружају услуге узбуњивања прописује Директорат.~~

УСЛУГЕ УЗБУЊИВАЊА СУ УСЛУГЕ КОЈЕ СЕ ПРУЖАЈУ РАДИ ОБАВЕШТАВАЊА ОДГОВАРАЈУЋИХ ОРГАНИЗАЦИЈА О ВАЗДУХОПЛОВУ КОМЕ ЈЕ ПОТРЕБНО ТРАГАЊЕ И СПАСАВАЊЕ, КАО И ПРУЖАЊЕ ПОМОЋИ ТИМ ОРГАНИЗАЦИЈАМА АКО ЈЕ ТО ПОТРЕБНО.

УСЛУГЕ УЗБУЊИВАЊА ПРУЖАЈУ СЕ ЗАЈЕДНО СА УСЛУГАМА КОНТРОЛЕ ЛЕТЕЊА И УСЛУГАМА ИНФОРМИСАЊА ВАЗДУХОПЛОВА У ЛЕТУ.



НАЧИН НА КОЈИ СЕ ПРУЖАЈУ УСЛУГЕ УЗБУЊИВАЊА ПРОПИСУЈЕ ДИРЕКТОРАТ.

### **Појам услуге ваздухопловног информисања**

#### **Члан 59.**

Услуге ваздухопловног информисања представљају обезбеђивање ваздухопловних информација које су неопходне за безбедно, редовно и ефикасно обављање ваздушне пловидбе.

Услуге ваздухопловног информисања обухватају пријем, стварање, сређивање, сакупљање, обраду, форматирање, објављивање, чување и дистрибуцију ваздухопловних информација и података.

Начин пружања услуга ваздухопловног информисања, укључујући и захтеве који се односе на систем квалитета, прописује Директорат.

### **ПОЈАМ УСЛУГЕ ВАЗДУХОПЛОВНОГ ИНФОРМИСАЊА**

#### **ЧЛАН 59.**

УСЛУГЕ ВАЗДУХОПЛОВНОГ ИНФОРМИСАЊА СУ УСЛУГЕ УСПОСТАВЉЕНЕ У ОКВИРУ УТВРЂЕНЕ ОБЛАСТИ ПОКРИВЕНОСТИ КОЈИМА СЕ ПРУЖАЈУ ВАЗДУХОПЛОВНИ ПОДАЦИ И ВАЗДУХОПЛОВНЕ ИНФОРМАЦИЈЕ НЕОПХОДНИ ЗА БЕЗБЕДНУ, РЕДОВНУ И ЕФИКАСНУ ВАЗДУШНУ ПЛОВИДБУ.

УСЛУГЕ ВАЗДУХОПЛОВНОГ ИНФОРМИСАЊА ОБУХВАТАЈУ ПРИЈЕМ, ПРИКУПЉАЊЕ, ОБЈЕДИЊАВАЊЕ, АЖУРИРАЊЕ, ФОРМАТИРАЊЕ, ОБЈАВЉИВАЊЕ, АРХИВИРАЊЕ И ДИСТРИБУЦИЈУ ВАЗДУХОПЛОВНИХ ПОДАТАКА И ВАЗДУХОПЛОВНИХ ИНФОРМАЦИЈА.

НАЧИН ПРУЖАЊА УСЛУГА ВАЗДУХОПЛОВНОГ ИНФОРМИСАЊА, УКЉУЧУЈУЋИ И ЗАХТЕВЕ КОЈИ СЕ ОДНОСЕ НА СИСТЕМ КВАЛИТЕТА, ПРОПИСУЈЕ ДИРЕКТОРАТ.

### **Интегрисани ваздухопловни информативни пакет ВАЗДУХОПЛОВНИ ИНФОРМАТИВНИ ПРОИЗВОДИ**

#### **Члан 60.**

Одредбе закона и других прописа којима се уређује домаћи и међународни ваздушни саобраћај, информације које се односе на безбедност, редовност и ефикасност ваздухопловства, одступања од стандарда које је прописала Међународна организација цивилног ваздухопловства и други подаци који су значајни за дељење ваздухоплова објављују се у Интегрисаном ваздухопловном информативном пакету.

Ваздухопловни субјекти, органи државне управе, организације и друга лица која су извор података значајних за безбедно, редовно и ефикасно одвијање ваздушне пловидбе дужни су да пружаоцу услуга ваздухопловног информисања благовремено достављају податке ради објављивања у Интегрисаном ваздухопловном информативном пакету.

Садржај и изглед елемената Интегрисаног ваздухопловног информативног пакета, врсте података који се уносе у Интегрисани ваздухопловни информативни пакет, изворе података, начин прикупљања, достављања и објављивања података ближе прописује Директорат.

ОДРЕДБЕ ЗАКОНА И ДРУГИХ ПРОПИСА КОЈИМА СЕ УРЕЂУЈЕ ДОМАЋИ И МЕЂУНАРОДНИ ВАЗДУШНИ САОБРАЋАЈ, ИНФОРМАЦИЈЕ КОЈЕ СЕ ОДНОСЕ НА БЕЗБЕДНОСТ, РЕДОВНОСТ И ЕФИКАСНОСТ ВАЗДУШНЕ ПЛОВИДБЕ, ОДСТУПАЊА

ОД СТАНДАРДА КОЈЕ ЈЕ ПРОПИСАЛА МЕЂУНАРОДНА ОРГАНИЗАЦИЈА ЦИВИЛНОГ ВАЗДУХОПЛОВСТВА И ДРУГИ ПОДАЦИ КОЈИ СУ ЗНАЧАЈНИ ЗА ЛЕТЕЊЕ ВАЗДУХОПЛОВА ОБЈАВЉУЈУ СЕ У ВАЗДУХОПЛОВНИМ ИНФОРМАТИВНИМ ПРОИЗВОДИМА.

ВАЗДУХОПЛОВНИ СУБЈЕКТИ, ОРГАНИ ДРЖАВНЕ УПРАВЕ, ОРГАНИЗАЦИЈЕ И ДРУГА ЛИЦА КОЈА СУ ИЗВОР ПОДАТАКА ЗНАЧАЈНИХ ЗА БЕЗБЕДНО, РЕДОВНО И ЕФИКАСНО ОДВИЈАЊЕ ВАЗДУШНЕ ПЛОВИДБЕ ДУЖНИ СУ ДА ПРУЖАОЦУ УСЛУГА ВАЗДУХОПЛОВНОГ ИНФОРМИСАЊА БЛАГОВРЕМЕНО ДОСТАВЉАЈУ ПОДАТКЕ РАДИ ОБЈАВЉИВАЊА У ВАЗДУХОПЛОВНИМ ИНФОРМАТИВНИМ ПРОИЗВОДИМА.

САДРЖАЈ И ИЗГЛЕД ВАЗДУХОПЛОВНИХ ИНФОРМАТИВНИХ ПРОИЗВОДА, ВРСТЕ ПОДАТАКА КОЈИ СЕ УНОСЕ У ВАЗДУХОПЛОВНЕ ИНФОРМАТИВНЕ ПРОИЗВОДЕ, ИЗВОРЕ ПОДАТАКА, НАЧИН ПРИКУПЉАЊА, ДОСТАВЉАЊА И ОБЈАВЉИВАЊА ПОДАТАКА УТВРЂУЈУ СЕ ПРОПИСОМ КОЈИ ДОНОСИ ДИРЕКТОРАТ.

### **Област трагања и спасавања**

#### **Члан 61а**

Област трагања и спасавања обухвата територију Републике Србије, а може да обухвати и територију друге државе ако је то предвиђено међународним уговором закљученим са том државом.

У складу са међународним уговором из става 1. овог члана, орган друге државе надлежан за трагање и спасавање може учествовати у операцијама трагања и спасавања на територији Републике Србије.

У СКЛАДУ СА МЕЂУНАРОДНИМ УГОВОРОМ, СПАСИЛАЧКО-КООРДИНАЦИОНИ ЦЕНТАР ИЗ ЧЛАНА 61. СТАВ 4. ОВОГ ЗАКОНА И ОРГАН СТРАНЕ ДРЖАВЕ НАДЛЕЖАН ЗА ТРАГАЊЕ И СПАСАВАЊЕ МОГУ МЕЂУСОБНО ПРУЖАТИ ПОМОЋ У ВИДУ ВАЗДУХОПЛОВА, ЉУДСТВА, ВОЗИЛА ИЛИ ОПРЕМЕ РАДИ УЧЕШЋА У ОПЕРАЦИЈИ ТРАГАЊА ЗА ВАЗДУХОПЛОМ И СПАСАВАЊА ЛИЦА НА ТЕРИТОРИЈИ ТЕ СТРАНЕ ДРЖАВЕ, ОДНОСНО НА ТЕРИТОРИЈИ РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ.

### **Учесници у трагању за ваздухопловом и спасавању лица**

#### **Члан 62.**

У пружању услуге трагања за ваздухопловом и спасавања лица учествују министарства надлежна за послове одбране, унутрашње послове и послове здравља, органи општина, градова, града Београда и аутономних покрајина, специјализоване јединице за спасавање, аеродромске службе (спасилачко-ватрогасна служба и служба хитне медицинске помоћи), пружаоци услуга у ваздушној пловидби, јавна предузећа, здравствене установе, као и сва друга правна и физичка лица која могу да помогну.

У циљу унапређења услуге трагања и спасавања у Републици Србији, Директорат организује вежбе учесника из става 1. овог члана.

ПРИЛИКОМ СПРОВОЂЕЊА ВЕЖБИ УЧЕСНИКА У ТРАГАЊУ И СПАСАВАЊУ ЛИЦА, КАО И ПРИЛИКОМ ОБАВЉАЊА ТЕРЕНСКИХ ЗАДАТАКА У ОКВИРУ ПРУЖАЊА УСЛУГЕ ТРАГАЊА ЗА ВАЗДУХОПЛОМ И СПАСАВАЊА ЛИЦА,



ЗАПОСЛЕНИ У СПАСИЛАЧКО-КООРДИНАЦИОНОМ ЦЕНТРУ СУ ДУЖНИ ДА НОСЕ СЛУЖБЕНО ОДЕЛО.

~~Пружање услуге трагања за ваздухопловом и спасавања лица, као и начин спровођења вежби из става 2. овог члана прописује Директорат.~~

ПРУЖАЊЕ УСЛУГЕ ТРАГАЊА ЗА ВАЗДУХОПЛОВОМ И СПАСАВАЊА ЛИЦА, НАЧИН СПРОВОЂЕЊА ВЕЖБИ УЧЕСНИКА У ТРАГАЊУ И СПАСАВАЊУ ЛИЦА, КАО И ИЗГЛЕД И НАЧИН КОРИШЋЕЊА СЛУЖБЕНОГ ОДЕЛА ИЗ СТАВА 3. ОВОГ ЧЛАНА, ПРОПИСУЈЕ ДИРЕКТОРАТ.

Начин на који се ангажују учесници у трагању за ваздухопловом и спасавању лица, прописује Влада, на предлог министра надлежног за послове саобраћаја.

### **НАЦИОНАЛНИ ПЛАН ЗА ТРАГАЊЕ ЗА ВАЗДУХОПЛОВОМ И СПАСАВАЊЕ ЛИЦА**

#### **ЧЛАН 62А**

НАЦИОНАЛНИ ПЛАН ЗА ТРАГАЊЕ ЗА ВАЗДУХОПЛОВОМ И СПАСАВАЊЕ ЛИЦА ЈЕ СКУП ПЛАНИРАНИХ МЕРА И АКТИВНОСТИ КОЈЕ ТРЕБА ДА ОБЕЗБЕДЕ ЕФИКАСНО КОРИШЋЕЊЕ СВИХ ДОСТУПНИХ РЕСУРСА ЗА ПОТРЕБЕ ПРУЖАЊА УСЛУГЕ ТРАГАЊА ЗА ВАЗДУХОПЛОВОМ И СПАСАВАЊА ЛИЦА.

НАЦИОНАЛНИ ПЛАН ЗА ТРАГАЊЕ ЗА ВАЗДУХОПЛОВОМ И СПАСАВАЊЕ ЛИЦА ДОНОСИ ВЛАДА, НА ПРЕДЛОГ МИНИСТРА НАДЛЕЖНОГ ЗА ПОСЛОВЕ САОБРАЋАЈА.

### **НАЦИОНАЛНИ КОМИТЕТ ЗА ТРАГАЊЕ ЗА ВАЗДУХОПЛОВОМ И СПАСАВАЊЕ ЛИЦА**

#### **ЧЛАН 62Б**

РАДИ КООРДИНАЦИЈЕ СПРОВОЂЕЊА НАЦИОНАЛНОГ ПЛАНА ЗА ТРАГАЊЕ ЗА ВАЗДУХОПЛОВОМ И СПАСАВАЊЕ ЛИЦА И ДАВАЊА ПРЕПОРУКА ЗА УНАПРЕЂЕЊЕ МЕРА ПРЕДВИЂЕНИХ ТИМ ПЛАНОМ, ВЛАДА ОСНИВА НАЦИОНАЛНИ КОМИТЕТ ЗА ТРАГАЊЕ ЗА ВАЗДУХОПЛОВОМ И СПАСАВАЊЕ ЛИЦА, КАО ПОВРЕМЕНО РАДНО ТЕЛО ВЛАДЕ.

ЗА ЧЛАНОВЕ НАЦИОНАЛНОГ КОМИТЕТА ЗА ТРАГАЊЕ ЗА ВАЗДУХОПЛОВОМ И СПАСАВАЊЕ ЛИЦА ВЛАДА ИМЕНУЈЕ ПРЕДСТАВНИКЕ ДИРЕКТОРАТА, МИНИСТАРСТВА НАДЛЕЖНОГ ЗА ПОСЛОВЕ САОБРАЋАЈА, МИНИСТАРСТВА НАДЛЕЖНОГ ЗА ПОСЛОВЕ ОДБРАНЕ, МИНИСТАРСТВА НАДЛЕЖНОГ ЗА УНУТРАШЊЕ ПОСЛОВЕ, МИНИСТАРСТВА НАДЛЕЖНОГ ЗА ПОСЛОВЕ ТЕЛЕКОМУНИКАЦИЈА, МИНИСТАРСТВА НАДЛЕЖНОГ ЗА ПОСЛОВЕ ФИНАНСИЈА, МИНИСТАРСТВА НАДЛЕЖНОГ ЗА ПОСЛОВЕ ЗДРАВЉА, ОПЕРАТЕРА АЕРОДРОМА И ПРУЖАОЦА УСЛУГА У ВАЗДУШНОЈ ПЛОВИДБИ.

РАДОМ НАЦИОНАЛНОГ КОМИТЕТА ЗА ТРАГАЊЕ ЗА ВАЗДУХОПЛОВОМ И СПАСАВАЊЕ ЛИЦА ПРЕДСЕДАВА ПРЕДСТАВНИК ДИРЕКТОРАТА.

РАД НАЦИОНАЛНОГ КОМИТЕТА ЗА ТРАГАЊЕ ЗА ВАЗДУХОПЛОВОМ И СПАСАВАЊЕ ЛИЦА БЛИЖЕ СЕ УРЕЂУЈЕ ПРОПИСОМ ВЛАДЕ, НА ПРЕДЛОГ МИНИСТРА НАДЛЕЖНОГ ЗА ПОСЛОВЕ САОБРАЋАЈА.

### **Накнада за пружање услуга у ваздушној пловидби**

#### **Члан 73.**

Корисници услуга у ваздушној пловидби плаћају пружаоцима услуга у ваздушној пловидби накнаде за пружање услуга у ваздушној пловидби.

Накнаде се обрачунавају и њихова висина одређује по мерилима која су предвиђена потврђеним међународним уговорима.

**ИЗУЗЕТА ОД ПЛАЋАЊА НАКНАДА ИЗ СТАВА 1. ОВОГ ЧЛАНА, У СКЛАДУ СА ПОТВРЂЕНИМ МЕЂУНАРОДНИМ УГОВОРИМА, ОДРЕЂУЈЕ ВЛАДА.**

### **Оперативна дозвола**

#### **Члан 77.**

Јавни авио-превоз може да обавља привредно друштво које има важећу оперативну дозволу (авио-превозилац).

**ИЗУЗЕВ У СЛУЧАЈЕВИМА У КОЈИМА ЈЕ ДРУГАЧИЈЕ ПРЕДВИЂЕНО ОВИМ ЗАКОНОМ, ЈАВНИ АВИО-ПРЕВОЗ МОЖЕ ДА ОБАВЉА ПРИВРЕДНО ДРУШТВО КОЈЕ ИМА ВАЖЕЋУ ОПЕРАТИВНУ ДОЗВОЛУ (АВИО-ПРЕВОЗИЛАЦ).**

Привредном друштву издаје се оперативна дозвола ако:

- 1) има седиште у Републици Србији;
- 2) поседује важећи сертификат ваздухопловног оператера;
- 3) располаже најмање једним ваздухопловом по основу власништва или на основу закупа ваздухоплова без посаде;
- 4) је регистровано за обављање јавног авио-превоза као претежне делатности;
- 5) његова унутрашња организација омогућава примену одредаба овог члана;
- 6) је у већинском власништву Републике Србије или држављана Републике Србије и под њиховом стварном контролом, непосредном или посредном, ако потврђеним међународним уговором није другачије одређено;
- 7) испуњава финансијске услове из члана 78. овог закона;
- 8) испуњава услове из прописа о обавезном осигурању у саобраћају;
- 9) има пословни углед.

### **Издавање оперативне дозволе**

#### **Члан 79.**

Оперативну дозволу издаје Директорат на неодређено време и она важи све док авио-превозилац испуњава услове за њено издавање.

Авио-превозилац мора у сваком тренутку да буде способан да, на захтев Директората, докаже да испуњава прописане услове за издавање оперативне дозволе.

Оперативна дозвола се не издаје за:

- 1) превоз ваздухопловом без мотора или ултралаким ваздухопловом с мотором;
- 2) локалне летове.

У случају из става 3. овог члана издаје се само сертификат ваздухопловног оператера.

**У СЛУЧАЈЕВИМА ИЗ СТАВА 3. ОВОГ ЧЛАНА ИЗДАЈЕ СЕ САМО СЕРТИФИКАТ ВАЗДУХОПЛОВНОГ ОПЕРАТЕРА, ОСИМ АКО ЈЕ ОВИМ ЗАКОНОМ ПРЕДВИЂЕНО ДА СЕ ЈАВНИ АВИО-ПРЕВОЗ МОЖЕ ОБАВЉАТИ И НА ОСНОВУ ДАТЕ ИЗЈАВЕ.**



### **Сертификат ваздухопловног оператора**

#### **Члан 84.**

Сертификат ваздухопловног оператора је сертификат који се издаје привредном друштву, другом правном лицу, предузетнику или државном органу ОПЕРАТЕРУ ВАЗДУХОПЛОВА који има опрему, особље и организацију за безбедно обављање делатности наведене у том сертификату.

Ималац сертификата ваздухопловног оператора дужан је да приликом обављања делатности поступа у складу са условима наведеним у том сертификату.

Сертификат ваздухопловног оператора издаје Директорат на неодређено време.

Директорат мења, суспендује или ставља ван снаге сертификат ваздухопловног оператора ако оператор ваздухоплова престане да испуњава неки од услова који је потребан за издавање сертификата.

### **ИЗЈАВА ОПЕРАТЕРА БАЛОНА И ЈЕДРИЛИЦЕ**

#### **ЧЛАН 85А**

ОПЕРАТЕРИ БАЛОНА И ЈЕДРИЛИЦА КОЈИ ОБАВЉАЈУ ЈАВНИ АВИО-ПРЕВОЗ НИСУ У ОБАВЕЗИ ДА ПРИБАВЕ СЕРТИФИКАТ ВАЗДУХОПЛОВНОГ ОПЕРАТЕРА ИЗ ЧЛАНА 84. ОВОГ ЗАКОНА. ВЕЋ СУ ДУЖНИ ДА ДИРЕКТОРАТУ ДОСТАВЕ ОДГОВАРАЈУЋУ ИЗЈАВУ КОЈОМ ПОТВРЂУЈУ ДА СУ ОСПОСОБЉЕНИ ДА ОБАВЉАЈУ ЈАВНИ АВИО-ПРЕВОЗ И ДА ИЗВРШАВАЈУ ДУЖНОСТИ ОПЕРАТЕРА КОЈЕ СУ С ТИМ ПОВЕЗАНЕ.

ОПЕРАТЕРИ БАЛОНА И ЈЕДРИЛИЦА СУ ДУЖНИ ДА ПРИЛИКОМ ОБАВЉАЊА ЈАВНОГ АВИО-ПРЕВОЗА ПОСТУПАЈУ У СКЛАДУ СА УСЛОВИМА НАВЕДЕНИМ У ИЗЈАВИ ИЗ СТАВА 1. ОВОГ ЧЛАНА.

ЗА ПРИХВАТАЊЕ ИЗЈАВЕ ИЗ СТАВА 1. ОВОГ ЧЛАНА ПЛАЋА СЕ ТАКСА ДИРЕКТОРАТУ.

### **Подзаконски пропис**

#### **Члан 86.**

~~Услови под којима се издаје, мења, суспендује или ставља ван снаге сертификат ваздухопловног оператора и образци сертификата ближе се одређују прописом Директората.~~

УСЛОВИ ПОД КОЈИМА СЕ ИЗДАЈЕ, МЕЊА, СУСПЕНДУЈЕ ИЛИ СТАВЉА ВАН СНАГЕ СЕРТИФИКАТ ВАЗДУХОПЛОВНОГ ОПЕРАТЕРА, ОБРАЗАЦ СЕРТИФИКАТА, УСЛОВИ КОЈЕ МОРА ДА ИСПУНИ ДАВАЛАЦ ИЗЈАВЕ ИЗ ЧЛАНА 85А ОВОГ ЗАКОНА, УСЛОВИ ПОД КОЈИМА СЕ ДАВАОЦУ ИЗЈАВЕ ЗАБРАЊУЈЕ ИЛИ ОГРАНИЧАВА ОБАВЉАЊЕ ДЕЛАТНОСТИ, КАО И ОБРАЗАЦ ИЗЈАВЕ БЛИЖЕ СЕ ОДРЕЂУЈУ ПРОПИСОМ ДИРЕКТОРАТА.

За поступање по захтеву за издавање или измену сертификата ваздухопловног оператора плаћа се такса Директорату.

### **Закуп ваздухоплова**

#### **Члан 87.**

Ваздухоплов може да се закупни с посадом или без ње.

Домаћи авио-превозилац дужан је да пре узимања ваздухоплова у закуп прибави од Директората сагласност за закључење уговора о закупу.

Када домаћи авио-превозилац даје ваздухоплов у закуп страном авио-превознику дужан је да прибави претходну сагласност само ако ваздухоплов даје у закуп без посаде, а уколико даје у закуп ваздухоплов са посадом дужан је да о томе обавести Директорат.

Битни елементи уговора о закупу ваздухоплова јесу и врста закупа, услови за одржавање и коришћење ваздухоплова и надзор над употребом ваздухоплова.

Услови под којима се издаје претходна сагласност на закључење уговора о закупу ваздухоплова ближе се одређују прописом Директората.

Одредбе овог члана сходно се примењују и на закуп ваздухоплова који се користи у посебним делатностима у ваздушном саобраћају КОЈЕ СЕ ОБАВЉАЈУ УЗ НАКНАДУ.

#### **Посебне делатности у ваздушном саобраћају које се обављају уз накнаду**

##### **Члан 95.**

За обављање посебних делатности у ваздушном саобраћају уз накнаду оператер ваздухоплова подноси Директорату изјаву о оспособљености за обављање тих делатности, а ако се ради о обављању посебних делатности у ваздушном саобраћају високог ризика оператер ваздухоплова А АКО СЕ РАДИ О ОБАВЉАЊУ ПОСЕБНИХ ДЕЛАТНОСТИ У ВАЗДУШНОМ САОБРАЋАЈУ ВИСОКОГ РИЗИКА, ОПЕРАТЕР ВАЗДУХОПЛОВА, ИЗУЗЕВ ОПЕРАТЕРА БАЛОНА И ЈЕДРИЛИЦА, мора да поседује и потврду о испуњавању услова за обављање тих делатности.

Потврду о испуњавању услова из става 1. овог члана издаје Директорат на неодређено време.

За проверу испуњености услова за обављање посебних делатности у ваздушном саобраћају високог ризика плаћа се такса Директорату.

#### **Ваздухопловне манифестације**

##### **Члан 98.**

Ваздухопловна манифестација може да се одржи ако је одобри Директорат и ако јединица за управљање ваздушним простором организатору ваздухопловне манифестације алошира ваздушни простор у ту сврху.

Одобрење из става 1. овог члана Директорат издаје ако су испуњени услови који се односе на безбедно одвијање планираних ваздухопловних активности.

Алокацију ваздушног простора из става 1. овог члана јединица за управљање ваздушним простором врши у складу са прописом из члана 30. став 3. овог закона.

УСЛОВИ ЗА ОРГАНИЗАЦИЈУ ВАЗДУХОПЛОВНИХ МАНИФЕСТАЦИЈА У ЦИЉУ ЊИХОВОГ БЕЗБЕДНОГ ОДВИЈАЊА БЛИЖЕ СЕ ОДРЕЂУЈУ ПРОПИСОМ ДИРЕКТОРАТА.

#### **4. ПОСЕБНА ОДОБРЕЊА**

##### **ПОСЕБНА ОДОБРЕЊА ЗА ОБАВЉАЊЕ ПОЈЕДИНИХ АКТИВНОСТИ**

##### **ЧЛАН 98А**

ЗА ОБАВЉАЊЕ ПОЈЕДИНИХ АКТИВНОСТИ КОЈЕ МОГУ ДА ПРЕДСТАВЉАЈУ ОДРЕЂЕНИ БЕЗБЕДНОСНИ РИЗИК ОПЕРАТЕР ВАЗДУХОПЛОВА, НЕЗАВИСНО ОД ТОГА ДА ЛИ ОБАВЉА КОМЕРЦИЈАЛНО ИЛИ НЕКОМЕРЦИЈАЛНО ЛЕТЕЊЕ, ДУЖАН ЈЕ ДА ПРИБАВИ ПОСЕБНО ОДОБРЕЊЕ ДИРЕКТОРАТА И ДА ПОСТУПА У СКЛАДУ СА УСЛОВИМА САДРЖАНИМ У ТОМ ОДОБРЕЊУ.



ПОСЕБНО ОДОБРЕЊЕ ИЗ СТАВА 1. ОВОГ ЧЛАНА ДИРЕКТОРАТ ИЗДАЈЕ АКО УТВРДИ ДА ОПЕРАТЕР ВАЗДУХОПЛОВА ИСПУЊАВА ПРОПИСАНЕ УСЛОВЕ ЗА ОБАВЉАЊЕ ОДРЕЂЕНЕ АКТИВНОСТИ.

ПОСЕБНО ОДОБРЕЊЕ ИЗ СТАВА 1. ОВОГ ЧЛАНА СЕ НАВОДИ У:

1) СЕРТИФИКАТУ ВАЗДУХОПЛОВНОГ ОПЕРАТЕРА, АКО ЈЕ РЕЧ О ОПЕРАТЕРУ КОЈИ ПОСЕДУЈЕ ТАЈ СЕРТИФИКАТ;

2) ЛИСТИ ПОСЕБНИХ ОДОБРЕЊА, У СВИМ ДРУГИМ СЛУЧАЈЕВИМА.

ЗА ПРОВЕРУ ИСПУЊЕНОСТИ УСЛОВА ЗА ИЗДАВАЊЕ ПОСЕБНОГ ОДОБРЕЊА ПЛАЋА СЕ ТАКСА ДИРЕКТОРАТУ.

ПОСЕБНО ОДОБРЕЊЕ СЕ ИЗДАЈЕ НА НЕОДРЕЂЕНО ВРЕМЕ.

ДИРЕКТОРАТ СУСПЕНДУЈЕ ИЛИ СТАВЉА ВАН СНАГЕ ПОСЕБНО ОДОБРЕЊЕ АКО ОПЕРАТЕР ВАЗДУХОПЛОВА ПРЕСТАНЕ ДА ИСПУЊАВА НЕКИ ОД ПРОПИСАНИХ УСЛОВА.

ВРСТЕ АКТИВНОСТИ ЗА ЧИЈЕ ОБАВЉАЊЕ СЕ ЗАХТЕВА ПОСЕБНО ОДОБРЕЊЕ, КАО И УСЛОВИ ПОД КОЈИМА СЕ ИЗДАЈЕ, МЕЂА, СУСПЕНДУЈЕ ИЛИ СТАВЉА ВАН СНАГЕ ПОСЕБНО ОДОБРЕЊЕ БЛИЖЕ СЕ ОДРЕЂУЈУ ПРОПИСОМ ДИРЕКТОРАТА.

#### **Дозвола за коришћење аеродрома и сагласност за коришћење аеродрома**

##### **Члан 106.**

Дозвола за коришћење се издаје оператеру аеродрома који је намењен за полетање и слетање ваздухоплова чија је максимална сертификована маса на полетању (МСТОМ) већа од 2.370 kg и који је намењен за обављање јавног авио-превоза или обуку пилота.

Изузетно од става 1. овог члана, дозвола за коришћење се издаје оператеру аеродрома који је намењен за полетање и слетање ваздухоплова чија је сертификована маса на полетању (МСТОМ) мања од 2.370 kg, ако је намењен за обављање јавног авио-превоза путника или обуку пилота.

Оператеру аеродрома који није обухваћен ст. 1 и 2. овог члана издаје се сагласност за коришћење аеродрома.

Осим ако је другачије прописано, одредбе овог закона које се односе на дозволу за коришћење аеродрома сходно се примењују на сертификат аеродрома.

Директорат води евиденцију аеродрома којима је издата дозвола за коришћење, односно сагласност за коришћење.

ДОЗВОЛА ЗА КОРИШЋЕЊЕ СЕ ИЗДАЈЕ ОПЕРАТЕРУ АЕРОДРОМА КОЈИ ЈЕ НАМЕЊЕН ЗА ОБАВЉАЊЕ СВИХ ВРСТА ВАЗДУШНОГ САОБРАЋАЈА, УКЉУЧУЈУЋИ И ЈАВНИ АВИО-ПРЕВОЗ, А НИЈЕ ОБУХВАЋЕН ЧЛАНОМ 105. СТАВ 1. ОВОГ ЗАКОНА.

ОСИМ АКО ЈЕ ДРУГАЧИЈЕ ПРОПИСАНО, ОДРЕДБЕ ОВОГ ЗАКОНА КОЈЕ СЕ ОДНОСЕ НА ДОЗВОЛУ ЗА КОРИШЋЕЊЕ АЕРОДРОМА СХОДНО СЕ ПРИМЕЊУЈУ НА СЕРТИФИКАТ АЕРОДРОМА.

САГЛАСНОСТ ЗА КОРИШЋЕЊЕ СЕ ИЗДАЈЕ ОПЕРАТЕРУ АЕРОДРОМА КОЈИ НИЈЕ НАМЕЊЕН ЗА ОБАВЉАЊЕ ЈАВНОГ АВИО-ПРЕВОЗА.

ДИРЕКТОРАТ ВОДИ ЕВИДЕНЦИЈУ АЕРОДРОМА КОЈИМА ЈЕ ИЗДАТА ДОЗВОЛА ЗА КОРИШЋЕЊЕ, ОДНОСНО САГЛАСНОСТ ЗА КОРИШЋЕЊЕ.

#### **Издавање дозволе, односно сагласности за коришћење аеродрома**

#### **Члан 107.**

Директорат издаје дозволу, односно сагласност за коришћење аеродрома ако утврди да аеродром и оператер аеродрома испуњавају услове предвиђене овим законом и прописима донетим на основу њега у погледу: физичких карактеристика аеродрома, опремљености аеродрома визуелним помоћним средствима за навигацију (ознаке, светла, знаци, маркери), препрека и средстава за обележавање препрека и површина са ограниченом употребом, електричних система, оперативних служби, опреме и инсталација аеродрома, у погледу техничког одржавања аеродрома, као и у погледу обезбеђивања.

**ИЗУЗЕТНО ОД СТАВА 1. ОВОГ ЧЛАНА, ДОЗВОЛА, ОДНОСНО САГЛАСНОСТ ЗА КОРИШЋЕЊЕ АЕРОДРОМА МОЖЕ СЕ ИЗДАТИ И У СЛУЧАЈУ ДА АЕРОДРОМ И ОПЕРАТЕР АЕРОДРОМА НЕ ИСПУЊАВАЈУ СВЕ УСЛОВЕ ИЗ СТАВА 1. ОВОГ ЧЛАНА, АКО ДИРЕКТОРАТ, УЗИМАЈУЋИ У ОБЗИР СПЕЦИФИЧНОСТИ ПОЈЕДИНОГ АЕРОДРОМА ИЛИ ДРУГЕ ОКОЛНОСТИ КОЈЕ СЕ ОДНОСЕ НА ТАЈ АЕРОДРОМ, ОДОБРИ ТЕ НЕУСАГЛАСНОСТИ.**

Уз захтев за издавање дозволе за коришћење аеродрома оператер аеродрома је дужан да Директорату достави аеродромски приручник, а уз захтев за издавање сагласности за коришћење аеродрома оператер аеродрома је дужан да Директорату достави упутство за коришћење аеродрома.

~~Структура~~ **УСЛОВИ И ПОСТУПАК ОДОБРАВАЊА НЕУСАГЛАСНОСТИ ИЗ СТАВА 2. ОВОГ ЧЛАНА, СТРУКТУРА,** садржај, начин вођења и одобравања аеродромског приручника и упутства за коришћење аеродрома, као и друга документација која је потребна за одлучивање о захтеву, ближе се одређују прописом Директората.

За проверу испуњености услова за издавање дозволе, односно сагласности за коришћење аеродрома, плаћа се такса Директорату.

#### **Сагласност за постављање објеката, инсталација и уређаја који могу бити препрека**

##### **Члан 117.**

Препреке које угрожавају безбедност ваздушног саобраћаја морају да се уклоне или сруше, а препреке које могу да утичу на безбедност ваздушног саобраћаја морају да се обележе за уочавање дању, ноћу и у условима смањене видљивости.

Инвеститор може тек по прибављеној сагласности Директората да гради или постави објекте, инсталације и уређаје на подручју или изван подручја аеродрома, а који као препрека могу да утичу на безбедност ваздушног саобраћаја.

Директорат издаје сагласност из става 2. овог члана ако утврди да се тим објектима, инсталацијама или уређајима не угрожава безбедност ваздушног саобраћаја.

**ДРВЕЋЕ, ГРМЉЕ И ДРУГО РАСТИЊЕ КОЈЕ ПРОБИЈА ПОВРШИ ЗА ОГРАНИЧЕЊЕ ПРЕПРЕКА ИЛИ УТИЧЕ НА ОПТИМАЛАН ПОЛОЖАЈ ИЛИ КАРАКТЕРИСТИКЕ СРЕДСТАВА ЗА ВИЗУЕЛНУ ИЛИ НЕВИЗУЕЛНУ НАВИГАЦИЈУ МОРА ДА СЕ УКЛОНИ ИЛИ ДА СЕ ОГРАНИЧИ ЊЕГОВА ВИСИНА НА НАЧИН ДА НЕ УТИЧЕ НА БЕЗБЕДНОСТ ВАЗДУШНОГ САОБРАЋАЈА.**

За поступање по захтеву за издавање сагласности из става 2. овог члана плаћа се такса Директорату.

#### **Обележавање препрека**

##### **Члан 118.**



~~Ако препрека подлеже обележавању, Директорат у решењу којим издаје сагласност за постављање објеката, инсталација или уређаја који могу бити препрека, налаже да се препрека обележи.~~

**АКО ПРЕПРЕКА ПОДЛЕЖЕ ОБЕЛЕЖАВАЊУ, ПРИЛИКОМ ИЗДАВАЊА САГЛАСНОСТИ ЗА ПОСТАВЉАЊЕ ОБЈЕКТА, ИНСТАЛАЦИЈА ИЛИ УРЕЂАЈА КОЈИ МОГУ БИТИ ПРЕПРЕКА, ДИРЕКТОРАТ ЋЕ НАЛОЖИТИ ДА СЕ ПРЕПРЕКА ОБЕЛЕЖИ И ОДРЕДИТИ УСЛОВЕ ЗА ЊЕНО ОБЕЛЕЖАВАЊЕ.**

Препреку обележава:

1) власник објекта, инсталације или уређаја који представља препреку, ако је препрека изграђена или постављена након изградње аеродрома, ако се препрека налази изван подручја аеродрома или ако је препрека покретна;

2) оператер аеродрома, ако је аеродром изграђен у близини препреке.

Начин на који се утврђује да ли објекат, инсталација или уређај представља препреку, као и начин обележавања препрека ближе прописује Директорат.

### **НЕВАЗДУХОПЛОВНА СВЕТЛА, ЛАСЕРСКО ЗРАЧЕЊЕ И РЕФЛЕКТОВАНА СВЕТЛОСТ У БЛИЗИНИ АЕРОДРОМА**

#### **ЧЛАН 119А**

У БЛИЗИНИ АЕРОДРОМА ЗАБРАЊЕНО ЈЕ ПОСТАВЉАЊЕ И КОРИШЋЕЊЕ НЕВАЗДУХОПЛОВНИХ СВЕТАЛА НА ЗЕМЉИ КОЈА, ЗБОГ СВОГ ИНТЕНЗИТЕТА, КОНФИГУРАЦИЈЕ ИЛИ БОЈЕ, МОГУ ДА УГРОЗЕ БЕЗБЕДНОСТ ВАЗДУХОПЛОВА НА ЗЕМЉИ ИЛИ У ЛЕТУ ИЛИ КОЈА МОГУ ДА СПРЕЧЕ ИЛИ ОМЕТАЈУ ПИЛОТА У ТУМАЧЕЊУ ВАЗДУХОПЛОВНИХ СВЕТАЛА НА ЗЕМЉИ ИЛИ МОГУ ДА ОМЕТАЈУ КОНТРОЛОРА ЛЕТЕЊА У АЕРОДРОМСКОЈ КОНТРОЛИ ЛЕТЕЊА.

У БЛИЗИНИ АЕРОДРОМА ЗАБРАЊЕНО ЈЕ ПОСТАВЉАЊЕ И КОРИШЋЕЊЕ ОБЈЕКТА, ИНСТАЛАЦИЈЕ ИЛИ УРЕЂАЈА КОЈИ ЕМИТУЈУ ЛАСЕРСКО ЗРАЧЕЊЕ ИЛИ РЕФЛЕКТОВАНУ СВЕТЛОСТ И ЗА КОЈЕ ЈЕ ДИРЕКТОРАТ, НА ОСНОВУ БЕЗБЕДНОСНЕ ПРОЦЕНЕ И ВАЗДУХОПЛОВНЕ СТУДИЈЕ, АКО ЈЕ ОНА ДОСТАВЉЕНА, УТВРДИО ДА МОГУ НЕГАТИВНО ДА УТИЧУ ИЛИ ДА УГРОЗЕ БЕЗБЕДНОСТ ВАЗДУХОПЛОВА НА ЗЕМЉИ ИЛИ У ЛЕТУ.

ДИРЕКТОРАТ ДОНОСИ ПРОПИС КОЈИМ СЕ УТВРЂУЈУ ЗОНЕ ЗАШТИТЕ ОД НЕВАЗДУХОПЛОВНИХ СВЕТАЛА, ЗОНЕ ЗАШТИТЕ ОД ЛАСЕРСКОГ ЗРАЧЕЊА ОКО АЕРОДРОМА, КАО И ЗОНЕ ЗАШТИТЕ ОД РЕФЛЕКТОВАНЕ СВЕТЛОСТИ ОКО АЕРОДРОМА.

### **Обавезе пружалца услуга земаљског опслуживања и самоопслуживања.**

#### **Подуговарање**

#### **Члан 131.**

~~Ималац дозволе за пружање услуга земаљског опслуживања или дозволе за самоопслуживање је дужан да обезбеди континуитет у пружању услуга земаљског опслуживања или самоопслуживања, као и да услуге за које му је издата дозвола пружа на поштен и недискриминаторан начин.~~

**ИМАЛАЦ ДОЗВОЛЕ ЗА ПРУЖАЊЕ УСЛУГА ЗЕМАЉСКОГ ОПСЛУЖИВАЊА ИЛИ ДОЗВОЛЕ ЗА САМООПСЛУЖИВАЊЕ ЈЕ ДУЖАН ДА УСЛУГЕ ЗА КОЈЕ МУ ЈЕ ИЗДАТА ДОЗВОЛА ПРУЖА ТАКО ДА НЕ УГРОЗИ БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА НА АЕРОДРОМУ, ДА ОБЕЗБЕДИ КОНТИНУИТЕТ У ПРУЖАЊУ УСЛУГА ЗЕМАЉСКОГ**

## ОПСЛУЖИВАЊА ИЛИ САМООПСЛУЖИВАЊА, КАО И ДА ТЕ УСЛУГЕ ПРУЖА НА ПОШТЕН И НЕДИСКРИМИНАТОРАН НАЧИН.

Пружалац услуга земаљског опслуживања је дужан да рачуноводствено раздвоји делатности пружања услуга земаљског опслуживања од осталих делатности које обавља.

Ималац дозволе за пружање услуга земаљског опслуживања може уговором поверити пружање појединих услуга земаљског опслуживања другом правном лицу или предузетнику (подуговарачу) који поседује важећу дозволу за пружање тих услуга земаљског опслуживања.

У случају из става 3. овог члана, подуговарач не може уговором даље поверавати њихово вршење другим субјектима.

### Аеродромске накнаде

#### Члан 133.

Оператер аеродрома има право на аеродромску накнаду коју плаћају корисници аеродрома за коришћење објеката, средстава, уређаја и услуга, које искључиво пружа оператер аеродрома и које се односе на слетање, полетање, системе осветљења, боравак паркираног ваздухоплова, као и бригу о путницима и роби.

Директорат доноси пропис којим се ближе одређују услуге за које се плаћају накнаде оператеру аеродрома, основна мерила за обрачунавање аеродромских накнада и аеродрома на које се та мерила примењују.

Аеродромске накнаде су ослобођени домаћи државни ваздухоплови на летовима посебне намене, као и домаћи и страни ваздухоплови који учествују у трагању и спасавању на територији Републике Србије или обављају хуманитарне летове.

**АЕРОДРОМСКЕ НАКНАДЕ СУ ОСЛОБОЂЕНИ ДОМАЋИ ДРЖАВНИ ВАЗДУХОПЛОВИ НА ЛЕТОВИМА ПОСЕБНЕ НАМЕНЕ, ДОМАЋИ И СТРАНИ ВАЗДУХОПЛОВИ КОЈИ УЧЕСТВУЈУ У ТРАГАЊУ И СПАСАВАЊУ НА ТЕРИТОРИЈИ РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ ИЛИ ОБАВЉАЈУ ХУМАНИТАРНЕ ЛЕТОВЕ, КАО И ДОМАЋИ И СТРАНИ ВАЗДУХОПЛОВИ КОЈИ ЗА ПОТРЕБЕ МИНИСТАРСТВА НАДЛЕЖНОГ ЗА ПОСЛОВЕ ОДБРАНЕ ОБАВЉАЈУ ЛЕТОВЕ СА МЕШОВИТИХ АЕРОДРОМА.**

Оператер аеродрома одређује висину аеродромских накнада на начин којим се неће дискриминисати поједини корисници аеродрома.

Оператер аеродрома дужан је да о разлозима због којих планира повећање поједине накнаде и о њеној планираној висини обавести све кориснике аеродромских услуга најкасније 60 дана пре планираног почетка примене повећане накнаде.

Пре доношења одлуке о измени система обрачунавања или висине аеродромских накнада оператер аеродрома обавља консултације са корисницима аеродромских услуга.

Ако оператер аеродрома и корисници аеродрома не постигну договор о предложеним изменама система обрачунавања или висине аеродромских накнада, свака страна може да се обрати Директорату, који процењује оправданост разлога за измену система обрачунавања и висине аеродромских накнада, врши стручну анализу, доноси одлуку о измени система обрачунавања и висине аеродромских накнада након консултација с оператером аеродрома и корисницима аеродрома, у складу са прописом из става 2. овог члана.

### **Категорије ваздухоплова који се уписују у регистар и евиденцију ваздухоплова**



#### **Члан 138.**

~~У Регистар ваздухоплова се уписују све категорије ваздухоплова, изузев ултралакних ваздухоплова, аматерски грађених ваздухоплова и беспилотних ваздухоплова, који се уписују у Евиденцију ваздухоплова.~~

#### **КАТЕГОРИЈЕ ВАЗДУХОПЛОВА КОЈИ СЕ УПИСУЈУ У РЕГИСТАР И ЕВИДЕНЦИЈУ ВАЗДУХОПЛОВА**

#### **ЧЛАН 138.**

У РЕГИСТАР ВАЗДУХОПЛОВА СЕ УПИСУЈУ СВЕ КАТЕГОРИЈЕ ВАЗДУХОПЛОВА, ИЗУЗЕВ БЕСПИЛОТНИХ ВАЗДУХОПЛОВА ЗА ЧИЈЕ ПРОЈЕКТОВАЊЕ СЕ ЗАХТЕВА СЕРТИФИКАЦИЈА, УЛТРАЛАКИХ ВАЗДУХОПЛОВА И АМАТЕРСКИ ГРАЂЕНИХ ВАЗДУХОПЛОВА, КОЈИ СЕ УПИСУЈУ У ЕВИДЕНЦИЈУ ВАЗДУХОПЛОВА.

#### **Услови за упис ваздухоплова у Регистар ваздухоплова**

#### **Члан 139.**

У Регистар ваздухоплова може да се упише ваздухоплов који није уписан у страни регистар ваздухоплова и ~~који испуњава захтеве из потврде о типу и способан је да~~ ЗА КОЈИ ДИРЕКТОРАТ УТВРДИ ДА ИСПУЊАВА ЗАХТЕВЕ ИЗ ПОТВРДЕ О ТИПУ И ДА ЈЕ СПОСОБАН ДА безбедно учествује у ваздушном саобраћају, ако је:

- 1) власник ваздухоплова, у целини или делимично, Република Србија, друго правно лице или предузетник који су регистровани у Републици Србији;
- 2) власник ваздухоплова, у целини или делимично, држављанин Републике Србије с пребивалиштем у Републици Србији или изван ње, ако је матични аеродром ваздухоплова у Републици Србији;
- 3) корисник ваздухоплова правно лице, предузетник или физичко лице чије је седиште, односно пребивалиште у Републици Србији;
- 4) власник или корисник ваздухоплова страног физичко или правно лице, уз сагласност министарства надлежног за послове саобраћаја.

За упис ваздухоплова који је избрисан из страног регистра ради уписа у Регистар ваздухоплова неопходно је да се приложи документ о пловидбености за извоз који је издала ваздухопловна власт стране државе или потврда о пловидбености коју издаје Директорат на основу основног прегледа ПРОВЕРЕ ПЛОВИДБЕНОСТИ ваздухоплова.

Ваздухоплов који је увезен у Републику Србију уписује се у Регистар ваздухоплова под истим условима као да је произведен у Републици Србији, ако није био уписан у страни регистар ваздухоплова.

#### **Уверење о регистрацији ваздухоплова**

#### **Члан 140.**

Ваздухоплов се уписује у Регистар ваздухоплова на захтев власника или корисника ваздухоплова, по овлашћењу власника.

По упису у Регистар ваздухоплова, Директорат издаје уверење о регистрацији ваздухоплова.

ЗА ИЗДАВАЊЕ УВЕРЕЊА О РЕГИСТРАЦИЈИ ВАЗДУХОПЛОВА ПЛАЋА СЕ ТАКСА ДИРЕКТОРАТУ.

АКО ВЛАСНИК ИЛИ КОРИСНИК ВАЗДУХОПЛОВА ЗАХТЕВА ДА ОДАБЕРЕ КОМБИНАЦИЈУ СЛОВА ИЛИ БРОЈЕВА КОЈА ЧИНИ РЕГИСТАРСКУ ОЗНАКУ, ОН ЈЕ

ДУЖАН ДА, ПОРЕД ТАКСЕ ИЗ СТАВА 3, ОВОГ ЧЛАНА, ПЛАТИ ДИРЕКТОРАТУ И ДОДАТНУ ТАКСУ.

### **Привремени упис у Регистар ваздухоплова**

#### **Члан 141.**

Ваздухоплов који не испуњава услове за упис у Регистар ваздухоплова може да се привремено упише у Регистар ваздухоплова:

1) ако се увози у Републику Србију и има документ о типу који је издала ваздухопловна власт стране државе;

2) ако је произведен у Републици Србији, извози се из ње и има потврду о типу коју је издао Директорат;

3) ако је произведен у Републици Србији, нема потврду о типу, а испуњава услове за утврђивање летних способности и техничких особина.

Привремени упис може да траје до ~~24 месеца~~ 12 МЕСЕЦИ, изузев у случају постојања оправданих околности када се овај рок може продужити док те околности трају, а најдуже још 12 месеци.

По привременом упису у Регистар ваздухоплова, Директорат издаје уверење о привременој регистрацији ваздухоплова.

### **Брисање из Регистра ваздухоплова**

#### **Члан 142.**

Директорат брише ваздухоплов из Регистра ваздухоплова на захтев власника или корисника ваздухоплова или по службеној дужности.

Ако власник и корисник ваздухоплова нису исти, подносилац захтева за брисање ваздухоплова дужан је да поднесе и оверену писмену изјаву сваког лица које је уписано у власничко-кориснички лист да је сагласно с брисањем ваздухоплова.

Власник или корисник ваздухоплова дужан је да уз захтев за брисање ваздухоплова поднесе и оверену писмену изјаву сваког лица које је уписано у заложни лист да је сагласно с брисањем ваздухоплова.

Директорат по службеној дужности брише из Регистра ваздухоплова сваки ваздухоплов који је уништен, трајно неупотребљив, нестао, потпуно недоступан или чија потврда о пловидбености не важи дуже од десет година ТРИ ГОДИНЕ.

Ако се ваздухоплов брише из Регистра ваздухоплова ради уписа у страни регистар Директорат издаје потврду о брисању, а ако је ваздухоплов пловидбен Директорат, на захтев странке, издаје и потврду о пловидбености за извоз.

### **Појам ваздухопловно-техничких делатности и организација**

#### **Члан 149.**

Ваздухопловно-техничке делатности састоје се од пројектовања, производње, испитивања која претходе утврђивању типа, одржавања и обезбеђивања континуиране пловидбености ваздухоплова и других ваздухопловних производа, делова, уређаја и опреме.

Ваздухопловно-техничку делатност може да обавља привредно друштво, друго правно лице или предузетник који има дозволу за обављање ваздухопловно-техничке делатности (у даљем тексту: ваздухопловно-техничка организација) или физичко лице које не подлеже прибављању дозволе зато што се аматерски бави пројектовањем, производњом и одржавањем аматерски произведеног ваздухоплова.



ВАЗДУХОПЛОВНО-ТЕХНИЧКУ ДЕЛАТНОСТ МОЖЕ ДА ОБАВЉА ПРИВРЕДНО ДРУШТВО, ДРУГО ПРАВНО ЛИЦЕ, ОРГАН ДРЖАВНЕ УПРАВЕ ИЛИ ПРЕДУЗЕТНИК, КОЈИ ИМА ДОЗВОЛУ ЗА ОБАВЉАЊЕ ВАЗДУХОПЛОВНО-ТЕХНИЧКЕ ДЕЛАТНОСТИ (У ДАЉЕМ ТЕКСТУ: ВАЗДУХОПЛОВНО-ТЕХНИЧКА ОРГАНИЗАЦИЈА).

ИЗУЗЕТНО ОД СТАВА 2. ОВОГ ЧЛАНА, ПОЈЕДИНЕ ПОСЛОВЕ У ОКВИРУ ВАЗДУХОПЛОВНО-ТЕХНИЧКЕ ДЕЛАТНОСТИ МОЖЕ ДА ОБАВЉА И ФИЗИЧКО ЛИЦЕ ПОД УСЛОВИМА УТВРЂЕНИМ У ПРОПИСУ ИЗ ЧЛ. 150, 152, ИЛИ 168. ОВОГ ЗАКОНА.

Ваздухопловно-техничке организације уписују се у евиденцију коју води Директорат, који прописује и садржину и начин вођења евиденције.

#### **Дозвола за обављање ваздухопловно-техничке делатности**

##### **Члан 150.**

Дозволу за обављање ваздухопловно-техничке делатности издаје Директорат на неодређено време, привредном друштву, другом правном лицу, органу државне управе или предузетнику који има простор за обављање делатности, средства за рад, одговарајуће особље, приручник за обављање делатности и испуњава друге услове које пропише Директорат.

Ваздухопловно-техничкој организацији којој изда дозволу за одржавање континуиране пловидбености ваздухоплова, Директорат може издати и дозволу за обављање периодичних прегледа ваздухоплова.

Услове под којима се мења, суспендује или ставља ван снаге дозвола за обављање ваздухопловно-техничке делатности и образац дозволе прописује Директорат.

За поступање по захтеву за издавање или измену дозволе за обављање ваздухопловно-техничке делатности плаћа се такса Директорату.

Директорат врши проверу 12 месеци по издавању дозволе за обављање ваздухопловно-техничке делатности, а после тога свака 24 месеца, да ли лице из става 1. овог члана и даље испуњава услове за обављање те делатности.

За проверу испуњености услова за обављање делатности плаћа се такса Директорату.

Изузетно од става 1. овог члана, у складу са условима који су утврђени потврђеним међународним уговором, дозволу за обављање ваздухопловно-техничке делатности пројектовања одређених категорија ваздухопловних производа, делова, уређаја и опреме издаје Европска агенција за безбедност ваздушног саобраћаја (у даљем тексту: ЕАСА).

У случају када Директорат врши проверу ваздухопловно-техничке организације у име ЕАСА, плаћа се такса Директорату.

#### **ДОЗВОЛА ЗА ОБАВЉАЊЕ ВАЗДУХОПЛОВНО-ТЕХНИЧКЕ ДЕЛАТНОСТИ**

##### **ЧЛАН 150.**

ДОЗВОЛУ ЗА ОБАВЉАЊЕ ВАЗДУХОПЛОВНО-ТЕХНИЧКЕ ДЕЛАТНОСТИ ИЗДАЈЕ ДИРЕКТОРАТ НА НЕОДРЕЂЕНО ВРЕМЕ, ПРИВРЕДНОМ ДРУШТВУ, ДРУГОМ ПРАВНОМ ЛИЦУ, ОРГАНУ ДРЖАВНЕ УПРАВЕ ИЛИ ПРЕДУЗЕТНИКУ КОЈИ ИМА ПРОСТОР ЗА ОБАВЉАЊЕ ДЕЛАТНОСТИ, СРЕДСТВА ЗА РАД, ОДГОВАРАЈУЋЕ ОСОБЉЕ, ПРИРУЧНИК ЗА ОБАВЉАЊЕ ДЕЛАТНОСТИ И ИСПУЊАВА ДРУГЕ УСЛОВЕ КОЈЕ ПРОПИШЕ ДИРЕКТОРАТ.

УСЛОВЕ ПОД КОЈИМА СЕ МЕЂА, СУСПЕНДУЈЕ ИЛИ СТАВЉА ВАН СНАГЕ ДОЗВОЛА ЗА ОБАВЉАЊЕ ВАЗДУХОПЛОВНО-ТЕХНИЧКЕ ДЕЛАТНОСТИ И ОБРАЗАЦ ДОЗВОЛЕ ПРОПИСУЈЕ ДИРЕКТОРАТ.

ЗА ПОСТУПАЊЕ ПО ЗАХТЕВУ ЗА ИЗДАВАЊЕ ИЛИ ИЗМЕНУ ДОЗВОЛЕ ЗА ОБАВЉАЊЕ ВАЗДУХОПЛОВНО-ТЕХНИЧКЕ ДЕЛАТНОСТИ, КАО И ЗА ОДОБРАВАЊЕ ИЗМЕНЕ ПРИРУЧНИКА О ОБАВЉАЊУ ВАЗДУХОПЛОВНО-ТЕХНИЧКЕ ДЕЛАТНОСТИ У СЛУЧАЈУ ДА ТА ИЗМЕНА НЕМА ЗА ПОСЛЕДИЦУ ИЗМЕНУ ДОЗВОЛЕ, ПЛАЋА СЕ ТАКСА ДИРЕКТОРАТУ.

ДИРЕКТОРАТ ВРШИ ПРОВЕРЕ ДА ЛИ ЛИЦЕ ИЗ СТАВА 1. ОВОГ ЧЛАНА И ДАЉЕ ИСПУЊАВА УСЛОВЕ ЗА ОБАВЉАЊЕ ВАЗДУХОПЛОВНО-ТЕХНИЧКЕ ДЕЛАТНОСТИ, И ТО НА СВАКИХ 12 МЕСЕЦИ ТОКОМ ПРВЕ ДВЕ ГОДИНЕ ВАЖЕЊА ДОЗВОЛЕ ЗА ОБАВЉАЊЕ ВАЗДУХОПЛОВНО-ТЕХНИЧКЕ ДЕЛАТНОСТИ, А НАКОН ТОГА СВАКА 24 МЕСЕЦА.

ЗА ПРОВЕРУ ИСПУЊЕНОСТИ УСЛОВА ЗА ОБАВЉАЊЕ ДЕЛАТНОСТИ ПЛАЋА СЕ ТАКСА ДИРЕКТОРАТУ.

ИЗУЗЕТНО ОД СТАВА 1. ОВОГ ЧЛАНА, У СКЛАДУ СА УСЛОВИМА КОЈИ СУ УТВРЂЕНИ ПОТВРЂЕНИМ МЕЂУНАРОДНИМ УГОВОРМ, ДОЗВОЛУ ЗА ОБАВЉАЊЕ ВАЗДУХОПЛОВНО-ТЕХНИЧКЕ ДЕЛАТНОСТИ ПРОЈЕКТОВАЊА ОДРЕЂЕНИХ КАТЕГОРИЈА ВАЗДУХОПЛОВНИХ ПРОИЗВОДА, ДЕЛОВА, УРЕЂАЈА И ОПРЕМЕ ИЗДАЈЕ АГЕНЦИЈА ЕВРОПСКЕ УНИЈЕ ЗА БЕЗБЕДНОСТ ВАЗДУШНОГ САОБРАЋАЈА (У ДАЉЕМ ТЕКСТУ: EASA).

У СЛУЧАЈУ КАДА ДИРЕКТОРАТ ВРШИ ПРОВЕРУ ВАЗДУХОПЛОВНО-ТЕХНИЧКЕ ОРГАНИЗАЦИЈЕ У ИМЕ EASA, ПЛАЋА СЕ ТАКСА ДИРЕКТОРАТУ.

#### **Признавање страног документа**

##### **Члан 151.**

Директорат може да призна документ који је издала ваздухопловна власт стране државе, ако услови под којима је издат нису блажи од услова који су прописани за издавање дозволе за обављање ваздухопловно-техничке делатности.

Документ који је издао или признао надлежан орган државе чланице Европске уније или EASA прихвата се, без вођења поступка за признавање, у складу са потврђеним међународним уговором.

За поступање по захтеву за признавање страног документа плаћа се такса Директорату.

#### **ПРИЗНАВАЊЕ СТРАНЕ ДОЗВОЛЕ ЗА ОБАВЉАЊЕ ВАЗДУХОПЛОВНО-ТЕХНИЧКЕ ДЕЛАТНОСТИ**

##### **ЧЛАН 151.**

ДИРЕКТОРАТ МОЖЕ ДА ПРИЗНА ДОЗВОЛУ ЗА ОБАВЉАЊЕ ВАЗДУХОПЛОВНО-ТЕХНИЧКЕ ДЕЛАТНОСТИ КОЈУ ЈЕ ИЗДАО НАДЛЕЖНИ ОРГАН СТРАНЕ ДРЖАВЕ, АКО УСЛОВИ ПОД КОЈИМА ЈЕ ОНА ИЗДАТА НИСУ БЛАЖИ ОД УСЛОВА ПРОПИСАНИХ ОВИМ ЗАКОНОМ И ПРОПИСИМА ДОНЕТИМ НА ОСНОВУ ЊЕГА.

ИЗУЗЕТНО ОД СТАВА 1. ОВОГ ЧЛАНА, ДОЗВОЛА ЗА ОБАВЉАЊЕ ВАЗДУХОПЛОВНО-ТЕХНИЧКЕ ДЕЛАТНОСТИ КОЈУ ЈЕ ИЗДАЛА ИЛИ ПРИЗНАЛА EASA ИЛИ НАДЛЕЖНИ ОРГАН ДРЖАВЕ ЧЛАНИЦЕ ЕВРОПСКЕ УНИЈЕ ПРИХВАТА СЕ БЕЗ ВОЂЕЊА ПОСТУПКА ЗА ПРИЗНАВАЊЕ, У СКЛАДУ СА ПОТВРЂЕНИМ



МЕЂУНАРОДНИМ УГОВОРОМ, С ТИМ ДА ОРГАНИЗАЦИЈА ЧИЈЕ ЈЕ СЕДИШТЕ У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ ЗА ОБАВЉАЊЕ ДЕЛАТНОСТИ МОРА ИМАТИ ДОЗВОЛУ ДИРЕКТОРАТА.

ЗА ПОСТУПАЊЕ ПО ЗАХТЕВУ ЗА ПРИЗНАВАЊЕ ДОЗВОЛЕ ИЗ СТАВА 1. ОВОГ ЧЛАНА ПЛАЋА СЕ ТАКСА ДИРЕКТОРАТУ.

### **Пројектовање и производња ваздухопловног производа, делова, уређаја и опреме**

#### **Члан 152.**

Пројектовање је поступак у коме се израђује документација која је неопходна да би се произвео или модификовао ваздухопловни производ, део, уређај и опрема.

Производња може да се одвија као производња прототипа, серијска и аматерска производња:

Производња прототипа је производња ваздухопловног производа коме још није утврђен тип, а серијска производња је производња ваздухопловног производа коме је утврђен тип.

Аматерска производња је производња ваздухопловног производа који, по правили, не подлеже утврђивању типа, и који нема комплетну пројектну и производну документацију.

ПРОИЗВОДЊА МОЖЕ ДА СЕ ОДВИЈА КАО ПРОИЗВОДЊА ПРОТОТИПА, СЕРИЈСКА ПРОИЗВОДЊА И АМАТЕРСКА ГРАДЊА.

ПРОИЗВОДЊА ПРОТОТИПА ЈЕ ПРОИЗВОДЊА ВАЗДУХОПЛОВНОГ ПРОИЗВОДА КОМЕ ЈОШ НИЈЕ УТВРЂЕН ТИП, А СЕРИЈСКА ПРОИЗВОДЊА ЈЕ ПРОИЗВОДЊА ВАЗДУХОПЛОВНОГ ПРОИЗВОДА КОМЕ ЈЕ УТВРЂЕН ТИП ИЛИ ЗА КОЈИ ЈЕ ОДОБРЕН ПРОЈЕКАТ.

АМАТЕРСКА ГРАДЊА ЈЕ ГРАДЊА ВАЗДУХОПЛОВА У ОКВИРУ КОЈЕ ЈЕ НАЈМАЊЕ 51 ПРОЦЕНАТА ЗАДАТАКА ИЗРАДЕ И САСТАВЉАЊА ОБАВИО АМАТЕР ИЛИ НЕПРОФИТНО УДРУЖЕЊЕ АМАТЕРА, ЗА СОПСТВЕНЕ ПОТРЕБЕ И БЕЗ БИЛО КАКВОГ КОМЕРЦИЈАЛНОГ ЦИЉА.

Условe под којима се пројектују и производе ваздухопловни производи, делови, уређаји и опрема прописује Директорат.

### **ПРОЈЕКТОВАЊЕ И ПРОИЗВОДЊА СИСТЕМА БЕСПИЛОТНИХ ВАЗДУХОПЛОВА**

#### **ЧЛАН 152А**

СИСТЕМИ БЕСПИЛОТНИХ ВАЗДУХОПЛОВА И ДОДАЦИ ЗА ДАЉИНСКУ ИДЕНТИФИКАЦИЈУ СЕ МОГУ ИСПОРУЧИТИ НА ТРЖИШТУ РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ САМО АКО СУ ПРОЈЕКТОВАНИ И ПРОИЗВЕДЕНИ У СКЛАДУ СА ОДГОВАРАЈУЋИМ ТЕХНИЧКИМ ЗАХТЕВИМА И АКО НЕ УГРОЖАВАЈУ БЕЗБЕДНОСТ ИЛИ ЗДРАВЉЕ ЉУДИ ИЛИ ЖИВОТИЊА, ИЛИ ИМОВИНУ.

СИСТЕМИ БЕСПИЛОТНИХ ВАЗДУХОПЛОВА МОРАЈУ ДА БУДУ У СКЛАДУ СА ТЕХНИЧКИМ ЗАХТЕВИМА И ПРАВИЛИМА И ПРОЦЕДУРАМА ЗА ПЛОВИДБЕНОСТ, ОСИМ АКО СЕ РАДИ О ПРИВАТНО ИЗГРАЂЕНОМ СИСТЕМУ ИЛИ О СИСТЕМУ БЕСПИЛОТНОГ ВАЗДУХОПЛОВА КОЈИ СЕ КОРИСТИ САМО ЗА ОПЕРАЦИЈЕ У ОКВИРУ ВАЗДУХОПЛОВНО-МОДЕЛАРСКОГ КЛУБА ИЛИ УДРУЖЕЊА.

ДИРЕКТОРАТ ДОНОСИ ПРОПИС КОЈИМ СЕ УТВРЂУЈУ ТЕХНИЧКИ ЗАХТЕВИ ЗА ПРОЈЕКТОВАЊЕ И ПРОИЗВОДЊУ СИСТЕМА БЕСПИЛОТНИХ ВАЗДУХОПЛОВА КОЈИ СУ НАМЕЊЕНИ ЗА КОРИШЋЕЊЕ У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ. УТВРЂУЈУ ТЕХНИЧКИ ЗАХТЕВИ ЗА ПРОЈЕКТОВАЊЕ И ПРОИЗВОДЊУ ДОДАТАКА ЗА ДАЉИНСКУ ИДЕНТИФИКАЦИЈУ. УТВРЂУЈУ ТИПОВИ СИСТЕМА БЕСПИЛОТНИХ ВАЗДУХОПЛОВА ЧИЈЕ ПРОЈЕКТОВАЊЕ, ПРОИЗВОДЊА И ОДРЖАВАЊЕ ПОДЛЕЖУ СЕРТИФИКАЦИЈИ И УТВРЂУЈУ ПРАВИЛА ЗА ИСПОРУКУ СИСТЕМА БЕСПИЛОТНИХ ВАЗДУХОПЛОВА, КОМПЛЕТА ПРИБОРА И ДОДАТАКА ЗА ДАЉИНСКУ ИДЕНТИФИКАЦИЈУ НА ТРЖИШТУ И ЊИХОВО КРЕТАЊЕ НА ТРЖИШТУ.

ОПЕРАТЕР СИСТЕМА БЕСПИЛОТНОГ ВАЗДУХОПЛОВА ЈЕ ДУЖАН ДА У СЛУЧАЈЕВИМА ПРЕДВИЂЕНИМ У ПРОПИСУ ИЗ СТАВА 3. ОВОГ ЧЛАНА ОБЕЗБЕДИ ДА СИСТЕМ БЕСПИЛОТНОГ ВАЗДУХОПЛОВА ПРАТИ ОДГОВАРАЈУЋА ДЕКЛАРАЦИЈА О УСАГЛАШЕНОСТИ, УКЉУЧУЈУЋИ УПУЋИВАЊЕ НА ОДГОВАРАЈУЋУ КЛАСУ И ДА ЈЕ ОДГОВАРАЈУЋА ИДЕНТИФИКАЦИОНА ОЗНАКА КЛАСЕ ПРИЧВРШЋЕНА ЗА БЕСПИЛОТНИ ВАЗДУХОПЛОВ.

#### **Потврда о пловидбености**

##### **Члан 158.**

~~Потврда о пловидбености издаје се ако се, после основног прегледа ваздухоплова, утврди да ваздухоплов испуњава све услове који су потребни за континуирану пловидбеност.~~

~~Потврду о пловидбености издаје Директорат, на неодређено време.~~

~~Када издаје потврду о пловидбености, Директорат издаје и прву потврду о провери пловидбености, која важи 12 месеци.~~

~~За поступање по захтеву за издавање потврде о пловидбености плаћа се такса Директорату.~~

#### **ПОТВРДА О ПЛОВИДБЕНОСТИ**

##### **ЧЛАН 158.**

ПОТВРДА О ПЛОВИДБЕНОСТИ СЕ ИЗДАЈЕ АКО СЕ ПРОВЕРОМ ПЛОВИДБЕНОСТИ ВАЗДУХОПЛОВА УТВРДИ ДА ВАЗДУХОПЛОВ ИСПУЊАВА СВЕ УСЛОВЕ ИЗ ПОТВРДЕ О ТИПУ.

ПОТВРДУ О ПЛОВИДБЕНОСТИ ИЗДАЈЕ ДИРЕКТОРАТ, НА НЕОДРЕЂЕНО ВРЕМЕ.

ПРИЛИКОМ ПРОВЕРЕ ПЛОВИДБЕНОСТИ У ЦИЉУ ИЗДАВАЊА ПОТВРДЕ О ПЛОВИДБЕНОСТИ ДИРЕКТОРАТ УТВРЂУЈЕ И ДА ЛИ ВАЗДУХОПЛОВ ИСПУЊАВА УСЛОВЕ КОЈИ СУ ПОТРЕБНИ ЗА КОНТИНУИРАНУ ПЛОВИДБЕНОСТ И АКО ИСПУЊАВА ТЕ УСЛОВЕ ИЗДАЈЕ ПОТВРДУ О ПРОВЕРИ ПЛОВИДБЕНОСТИ КОЈА ВАЖИ 12 МЕСЕЦИ.

АКО СЕ НА ОСНОВУ ПРОВЕРЕ ПЛОВИДБЕНОСТИ УТВРДИ ДА ВАЗДУХОПЛОВ МОЖЕ ДА СЕ КОРИСТИ УЗ ОДРЕЂЕНО ОГРАНИЧЕЊЕ, ТО ОГРАНИЧЕЊЕ СЕ УПИСУЈЕ У ПОТВРДУ О ПЛОВИДБЕНОСТИ.

ЗА ПОСТУПАЊЕ ПО ЗАХТЕВУ ЗА ИЗДАВАЊЕ ПОТВРДЕ О ПЛОВИДБЕНОСТИ ПЛАЋА СЕ ТАКСА ДИРЕКТОРАТУ.



**Основни преглед ваздухоплова**  
**ПРОВЕРА ПЛОВИДБЕНОСТИ ВАЗДУХОПЛОВА**

**Члан 159.**

Основни преглед ваздухоплова обавља се пре уписа ваздухоплова у Регистар ваздухоплова или Евиденцију ваздухоплова.

Основни преглед ваздухоплова обавља се и када корисник ваздухоплова захтева да му се изда нова потврда о пловидбености зато што је претходна стављена ван снаге услед:

- 1) већег оштећења ваздухоплова;
- 2) веће модификације ваздухоплова;
- 3) прекида континуиране пловидбености ваздухоплова дужег од шест месеци;
- 4) престанка испуњавања некоег услова који је потребан да би се одржала континуирана пловидбеност ваздухоплова;
- 5) коришћења ваздухоплова мимо категорије или намене наведене у потврди о пловидбености;
- 6) промене намене ваздухоплова.

Ако основни преглед покаже да ваздухоплов може да се користи ут одређено ограничење, оно се уписује у потврду о пловидбености.

Основни преглед ваздухоплова обавља Директорат, коме се за то плаћа такса.

У ЗАВИСНОСТИ ОД НАМЕНЕ ВАЗДУХОПЛОВА И МАКСИМАЛНЕ МАСЕ ВАЗДУХОПЛОВА НА ПОЛЕТАЊУ, ПРОВЕРУ ПЛОВИДБЕНОСТИ ВАЗДУХОПЛОВА ОБАВЉА, ПОД УСЛОВИМА УТВРЂЕНИМ ПРОПИСОМ ИЗ ЧЛАНА 167. ОВОГ ЗАКОНА, ДИРЕКТОРАТ ИЛИ ВАЗДУХОПЛОВНО-ТЕХНИЧКА ОРГАНИЗАЦИЈА КОЈА ИМА ЗА ТО ДОЗВОЛУ ДИРЕКТОРАТА ИЛИ ФИЗИЧКО ЛИЦЕ КОЈЕ ЈЕ ИМАЛАЦ ДОЗВОЛЕ ЗА ОДРЖАВАЊЕ ВАЗДУХОПЛОВА СА ОВЛАШЋЕЊЕМ ЗА ОДГОВАРАЈУЋИ ТИП ВАЗДУХОПЛОВА, ИЗДАТЕ ИЛИ ПРИЗНАТЕ ОД СТРАНЕ ДИРЕКТОРАТА.

АКО ПРОВЕРУ ПЛОВИДБЕНОСТИ ВАЗДУХОПЛОВА ОБАВЉА ДИРЕКТОРАТ, ЗА ЊЕНО ОБАВЉАЊЕ ПЛАЋА СЕ ТАКСА ДИРЕКТОРАТУ.

**Издавање и продужење важења потврде о провери пловидбености**

**Члан 160.**

У зависности од утврђеног типа, намене и категорије ваздухоплова, потврду о провери пловидбености издаје или продужава ваздухопловно-техничка организација која има дозволу за то или Директорат.

ПОТВРДУ О ПРОВЕРИ ПЛОВИДБЕНОСТИ ИЗДАЈЕ СУБЈЕКТ ИЗ ЧЛАНА 159. СТАВ 1. ОВОГ ЗАКОНА КОЈИ ЈЕ ВРШИО ПРОВЕРУ ПЛОВИДБЕНОСТИ. ДОК ПРОДУЖЕЊЕ ВАЖЕЊА ПОТВРДЕ ВРШИ ВАЗДУХОПЛОВНО-ТЕХНИЧКА ОРГАНИЗАЦИЈА КОЈОЈ ЈЕ ТО ДИРЕКТОРАТ ОДОБРИО.

Власник или корисник ваздухоплова који намерава да одржи континуирану пловидбеност дужан је да обезбеди продужење важења потврде о провери пловидбености на сваких 12 месеци.

Изузетно од става 1. овог члана, за ваздухоплове који немају потврду о типу издату или признату од стране EASA, потврду о провери пловидбености издаје Директорат на сваких 12 месеци.

Ако издавање или продужење важења потврде о провери пловидбености врши Директорат, на поступање по захтеву за издавање, односно продужење важења потврде о провери пловидбености плаћа се такса Директорату.

АКО ИЗДАВАЊЕ ПОТВРДЕ О ПРОВЕРИ ПЛОВИДБЕНОСТИ ВРШИ ДИРЕКТОРАТ, НА ПОСТУПАЊЕ ПО ЗАХТЕВУ ЗА ИЗДАВАЊЕ ПЛАЋА СЕ ТАКСА ДИРЕКТОРАТУ.

### **Периодични преглед ваздухоплова**

#### **Члан 161.**

У зависности од утврђеног типа, намене и категорије ваздухоплова, периодични преглед ваздухоплова ради издавања потврде о провери пловидбености обавља Директорат или ваздухопловно-техничка организација која има дозволу за то и коју изабере корисник ваздухоплова.

Ако периодични преглед из става 1. овог члана обавља Директорат, за његово обављање плаћа се такса Директорату.

### **Додатни услови за успостављање и одржавање континуиране пловидбености у јавном авио-превозу**

#### **Члан 163.**

Ваздухоплов којим се обавља јавни авио-превоз мора да испуни додатне услове за успостављање и одржавање континуиране пловидбености.

Додатни услови односе се на ОБУХВАТАЈУ И утврђивање листе минималне исправности опреме ваздухоплова и листе дозвољеног одступања конфигурације.

Обе листе утврђује корисник ваздухоплова, а одобрава Директорат.

ДОДАТНИ УСЛОВИ ЗА УСПОСТАВЉАЊЕ И ОДРЖАВАЊЕ КОНТИНУИРАНЕ ПЛОВИДБЕНОСТИ СЕ БЛИЖЕ ОДРЕЂУЈУ ПРОПИСОМ ДИРЕКТОРАТА.

## **2. Програм одржавања ваздухоплова**

#### **Члан 164.**

Да би ваздухоплов остао континуирано пловидбен корисник ваздухоплова је дужан да обави радове одржавања ваздухоплова који су предвиђени програмом одржавања ваздухоплова.

Програм одржавања ваздухоплова је скуп мера и процедура које се предузимају да би се одржала континуирана пловидбеност ваздухоплова и примењује се када га одобри Директорат, ОСИМ АКО ЈЕ ЗА ПОЈЕДИНЕ КАТЕГОРИЈЕ ВАЗДУХОПЛОВА ПРОПИСОМ ИЗ ЧЛАНА 167. ОВОГ ЗАКОНА ПРЕДВИЂЕНО ДА ОДОБРЕЊЕ ДИРЕКТОРАТА НИЈЕ ПОТРЕБНО ИЛИ ДА ОДОБРЕЊЕ ПРОГРАМА ОДРЖАВАЊА ВРШИ ОДГОВАРАЈУЋА ВАЗДУХОПЛОВНО-ТЕХНИЧКА ОРГАНИЗАЦИЈА.

За одобрење програма одржавања ваздухоплова плаћа се такса Директорату.

## **3. Дозвола за лет**

#### **Члан 165.**

Директорат издаје дозволу за лет ваздухоплова који не испуњава или за који још није доказано да испуњава техничке прописе за пловидбеност, али је способан да безбедно лети под одређеним условима.



Директорат утврђује услове и ограничења под којима се одвија лет ваздухоплова коме је издата дозвола за лет.

За издавање дозволе за лет плаћа се такса Директорату.

ДОЗВОЛУ ЗА ЛЕТ ВАЗДУХОПЛОВА КОЈИ НЕ ИСПУЊАВА ИЛИ ЗА КОЈИ ЈОШ НИЈЕ ДОКАЗАНО ДА ИСПУЊАВА ТЕХНИЧКЕ ПРОПИСЕ ЗА ПЛОВИДБЕНОСТ, АЛИ ЈЕ СПОСОБАН ДА БЕЗБЕДНО ЛЕТИ ПОД ОДРЕЂЕНИМ УСЛОВИМА, НА ОСНОВУ ОДОБРЕНИХ УСЛОВА ЛЕТА ИЗДАЈЕ ДИРЕКТОРАТ ИЛИ ОДОБРЕНА ОРГАНИЗАЦИЈА ЗА ПРОЈЕКТОВАЊЕ, ПРОИЗВОДЊУ ИЛИ ОБЕЗБЕЂИВАЊЕ КОНТИНУИРАНЕ ПЛОВИДБЕНОСТИ КОЈУ ЈЕ ДИРЕКТОРАТ ЗА ТО ОВЛАСТИО.

ЛЕТ ВАЗДУХОПЛОВА ИЗ СТАВА 1. ОВОГ ЧЛАНА МОРА СЕ ОБАВИТИ У СКЛАДУ СА ОДОБРЕНИМ УСЛОВИМА ЛЕТА, ОДНОСНО ДОЗВОЛОМ ЗА ЛЕТ.

ЗА ОДОБРАВАЊЕ УСЛОВА ЛЕТА, КАО И ЗА ИЗДАВАЊЕ ДОЗВОЛЕ ЗА ЛЕТ ОД СТРАНЕ ДИРЕКТОРАТА, ПЛАЋА СЕ ТАКСА ДИРЕКТОРАТУ.

#### **4. Подзаконски пропис**

##### **Члан 167.**

Услови под којима се издају, мењају, суспендују или стављају ван снаге потврда о пловидбености и потврда о провери пловидбености, образац потврде о пловидбености и потврде о провери пловидбености, ограничења која се уписују у потврду о пловидбености, начин на који се обављају основни и периодични преглед ваздухоплова-БЛИЖИ УСЛОВИ ПОД КОЈИМА СЕ ОБАВЉАЈУ ПРОВЕРЕ ПЛОВИДБЕНОСТИ ВАЗДУХОПЛОВА И НАЧИН НА КОЈИ СЕ ОНЕ ОБАВЉАЈУ, садржина програма одржавања ваздухоплова и начин на који се програм одржавања примењује, начин утврђивања листе минималне исправности опреме ваздухоплова и листе дозвољеног одступања конфигурације и услови под којима се издаје дозвола за лет И УСЛОВИ ПОД КОЈИМА СЕ ОДОБРАВАЈУ УСЛОВИ ЛЕТА И ИЗДАЈЕ, МЕЊА, СУСПЕНДУЈЕ ИЛИ СТАВЉА ВАН СНАГЕ ДОЗВОЛА ЗА ЛЕТ ближе се одређују прописом Директората.

#### **5. Пловидбеност других ваздухопловних производа и падобрана**

##### **ПЛОВИДБЕНОСТ ВАЗДУХОПЛОВА КОЈИ НЕМАЈУ ПОТВРДУ О ТИПУ**

##### **Члан 168.**

Пловидбеност ултралаких ваздухоплова, аматерски грађених ваздухоплова, других ваздухопловних производа и падобрана ближе се одређује прописом Директората.

УЛТРАЛАКИ ВАЗДУХОПЛОВИ, АМАТЕРСКИ ГРАЂЕНИ ВАЗДУХОПЛОВИ, БИВШИ ВОЈНИ ВАЗДУХОПЛОВИ И ДРУГИ ВАЗДУХОПЛОВИ КОЈИ НЕМАЈУ ПОТВРДУ О ТИПУ МОГУ ДА СЕ КОРИСТЕ У ВАЗДУШНОМ САОБРАЋАЈУ АКО ИМАЈУ ПОСЕБНУ ДОЗВОЛУ ЗА ЛЕТ КОЈУ ИЗДАЈЕ ДИРЕКТОРАТ.

УСЛОВИ ПОД КОЈИМА СЕ ИЗДАЈЕ, МЕЊА, ОГРАНИЧАВА, СУСПЕНДУЈЕ И СТАВЉА ВАН СНАГЕ ПОСЕБНА ДОЗВОЛА ЗА ЛЕТ УЛТРАЛАКИХ, АМАТЕРСКИ ГРАЂЕНИХ, БИВШИХ ВОЈНИХ ВАЗДУХОПЛОВА И ДРУГИХ ВАЗДУХОПЛОВА КОЈИ НЕМАЈУ ПОТВРДУ О ТИПУ, ВРЕМЕ НА КОЈЕ СЕ ТА ДОЗВОЛА ИЗДАЈЕ И ОБРАЗАЦ ДОЗВОЛЕ, БЛИЖЕ СЕ ОДРЕЂУЈУ ПРОПИСОМ ДИРЕКТОРАТА.

ЗА ИЗДАВАЊЕ И ИЗМЕНУ ПОСЕБНЕ ДОЗВОЛЕ ЗА ЛЕТ ПЛАЋА СЕ ТАКСА ДИРЕКТОРАТУ.

**Потврда о обучености. Сертификат особља обезбеђивања**  
**Члан 175.**

Ваздухопловном особљу чији послови посредно утичу на безбедност ваздушног саобраћаја издаје се одговарајућа потврда о обучености у коју се, изузев у случају особља обезбеђивања, уписују овлашћења имаоца потврде.

Потврду о обучености издаје центар за обуку ваздухопловног особља који је спровео обуку, на одређено или неодређено време, зависно од врсте ваздухопловног особља.

Уз потврду о обучености из става 2. овог члана особље обезбеђивања мора да поседује и сертификат са одговарајућим овлашћењима који издаје Директорат.

**ЗА ОБАВЉАЊЕ СВОЈИХ ПОСЛОВА ОСОБЉЕ ОБЕЗБЕЂИВАЊА МОРА ДА ПОСЕДУЈЕ СЕРТИФИКАТ КОЈИ ИЗДАЈЕ ДИРЕКТОРАТ, СА УПИСАНИМ ОВЛАШЋЕЊИМА КОЈА ОДГОВАРАЈУ ВРСТИ ПОСЛОВА КОЈЕ ТО ОСОБЉЕ ОБАВЉА И КОЈА СЕ ИЗДАЈУ НА ОДРЕЂЕНО ВРЕМЕ.**

**ИЗУЗЕТНО ОД СТАВА 3. ОВОГ ЧЛАНА, ОСОБЉЕ ОБЕЗБЕЂИВАЊА КОЈЕ ПРЕГЛЕД ОБЕЗБЕЂИВАЊА МАТЕРИЈАЛА АВИО-ПРЕВОЗИОЦА, ПОШТЕ АВИО-ПРЕВОЗИОЦА, ЗАЛИХА НАМЕЊЕНИХ ПОТРОШЊИ ТОКОМ ЛЕТА И ЗАЛИХА НАМЕЊЕНИХ ПОТРОШЊИ НА АЕРОДРОМУ ОБАВЉА ИСКЉУЧИВО МЕТОДОМ ВИЗУЕЛНОГ И/ИЛИ РУЧНОГ ПРЕГЛЕДА, ТЕ ПОСЛОВЕ ОБАВЉА НА ОСНОВУ ПОТВРДЕ О ОБУЧЕНОСТИ.**

Ближе разврставање особља чији послови посредно утичу на безбедност ваздушног саобраћаја, услове под којима се издаје, мења, суспендује или ставља ван снаге потврда о обучености, образац потврде о обучености, као и услове под којима се издаје и мења сертификат ПОД КОЈИМА СЕ ИЗДАЈУ И МЕЊАЈУ СЕРТИФИКАТ И ОВЛАШЋЕЊА из става 3. овог члана, прописује Директорат.

Одредбе чл. 184-186. овог закона сходно се примењују на суспензију и стављање ван снаге сертификата из става 3. овог члана.

**ОДРЕДБЕ ЧЛ. 183-186. ОВОГ ЗАКОНА СХОДНО СЕ ПРИМЕЊУЈУ НА ПРИЗНАВАЊЕ ОБУКЕ И СЕРТИФИКАТА ОСОБЉА ОБЕЗБЕЂИВАЊА СТЕЧЕНИХ У ИНОСТРАНСТВУ, КАО И НА СУСПЕНЗИЈУ И СТАВЉАЊЕ ВАН СНАГЕ СЕРТИФИКАТА ОСОБЉА ОБЕЗБЕЂИВАЊА.**

За издавање и измену сертификата из става 3. овог члана плаћа се такса Директорату.

**Уписник и евиденције ваздухопловног особља**  
**УПИСНИЦИ И ЕВИДЕНЦИЈЕ ВАЗДУХОПЛОВНОГ ОСОБЉА**  
**Члан 178.**

У Републици Србији воде се Уписник ваздухопловног особља и евиденције ваздухопловног особља.

Уписник ваздухопловног особља садржи податке о ваздухопловном особљу које непосредно утиче на безбедност ваздушног саобраћаја, а евиденција ваздухопловног особља садржи податке о осталом ваздухопловном особљу.

Уписник ваздухопловног особља води Директорат, а евиденције ваздухопловног особља воде центри за обуку.

Садржину и начин вођења уписника и евиденција прописује Директорат.

Уписник којим ваздухопловног особља води министарство надлежно за послове одбране, које прописује и садржину и начин вођења уписника.



У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ ВОДЕ СЕ УПИСНИК ВАЗДУХОПЛОВНОГ ОСОБЉА И УПИСНИК ОСОБЉА ОБЕЗБЕЂИВАЊА.

УПИСНИК ВАЗДУХОПЛОВНОГ ОСОБЉА ВОДИ ДИРЕКТОРАТ И ОН САДРЖИ СЛЕДЕЋЕ ПОДАТКЕ О ЛИЦИМА КОЈИМА СЕ ПРЕМА ОДРЕДБАМА ОВОГ ЗАКОНА ЗА ОБАВЉАЊЕ ЊИХОВИХ ПОСЛОВА ИЗДАЈЕ ДОЗВОЛА:

- 1) ИМЕ И ПРЕЗИМЕ;
- 2) ИМЕ ЈЕДНОГ ОД РОДИТЕЉА ИЛИ СТАРАТЕЉА;
- 3) ДАТУМ И МЕСТО РОЂЕЊА;
- 4) АДРЕСУ ПРЕБИВАЛИШТА, ОДНОСНО БОРАВИШТА;
- 5) ДРЖАВЉАНСТВО;
- 6) ЈЕДИНСТВЕНИ МАТИЧНИ БРОЈ ГРАЂАНА, ОДНОСНО БРОЈ ПАСОША ЗА СТРАНЕ ДРЖАВЉАНЕ;
- 7) БРОЈ ДОСИЈЕА;
- 8) ВРСТУ ДОЗВОЛЕ КОЈУ ПОСЕДУЈЕ, БРОЈ ДОЗВОЛЕ И ДАТУМ ЊЕНОГ ИЗДАВАЊА И ВАЖЕЊА;
- 9) ОВЛАШЋЕЊА КОЈА СУ УПИСАНА У ДОЗВОЛУ, ДАТУМ ЊИХОВОГ ИЗДАВАЊА И ВАЖЕЊА И ОГРАНИЧЕЊА У ЊИХОВОМ КОРИШЋЕЊУ;
- 10) СТЕЧЕНЕ СЕРТИФИКАТЕ И АУТОРИЗАЦИЈЕ, ДАТУМ ЊИХОВОГ ИЗДАВАЊА И ВАЖЕЊА И ОГРАНИЧЕЊА У ЊИХОВОМ КОРИШЋЕЊУ;
- 11) ПОДАТКЕ О СУСПЕНЗИЈИ И СТАВЉАЊУ ДОЗВОЛЕ ВАН СНАГЕ, ПРЕКРШАЈНИМ ПОСТУПЦИМА И ИЗРЕЧЕНИМ КАЗНАМА;
- 12) КОНТАКТ ПОДАТКЕ.

УПИСНИК ОСОБЉА ОБЕЗБЕЂИВАЊА ВОДИ ДИРЕКТОРАТ И ОН САДРЖИ СЛЕДЕЋЕ ПОДАТКЕ О ОСОБЉУ ОБЕЗБЕЂИВАЊА КОЈЕМ ЈЕ ИЗДАТ СЕРТИФИКАТ:

- 1) ИМЕ И ПРЕЗИМЕ;
- 2) ИМЕ ЈЕДНОГ ОД РОДИТЕЉА ИЛИ СТАРАТЕЉА;
- 3) ДАТУМ И МЕСТО РОЂЕЊА;
- 4) АДРЕСУ ПРЕБИВАЛИШТА, ОДНОСНО БОРАВИШТА;
- 5) ДРЖАВЉАНСТВО;
- 6) ЈЕДИНСТВЕНИ МАТИЧНИ БРОЈ ГРАЂАНА, ОДНОСНО БРОЈ ПАСОША ЗА СТРАНЕ ДРЖАВЉАНЕ;
- 7) БРОЈ ДОСИЈЕА;
- 8) БРОЈ СЕРТИФИКАТА И ДАТУМ ЊЕГОВОГ ИЗДАВАЊА И ВАЖЕЊА;
- 9) ОВЛАШЋЕЊА КОЈА СУ УПИСАНА У СЕРТИФИКАТ, ДАТУМ ЊИХОВОГ ИЗДАВАЊА И ВАЖЕЊА И ОГРАНИЧЕЊА У ЊИХОВОМ КОРИШЋЕЊУ;
- 10) ПОДАТКЕ О СУСПЕНЗИЈИ И СТАВЉАЊУ СЕРТИФИКАТА ВАН СНАГЕ, ПРЕКРШАЈНИМ ПОСТУПЦИМА И ИЗРЕЧЕНИМ КАЗНАМА;
- 11) НАЗИВ ПОСЛОДАВЦА;
- 12) ПОДАТКЕ О ИЗВРШЕНИМ БЕЗБЕДНОСНИМ ПРОВЕРАМА;
- 13) КОНТАКТ ПОДАТКЕ.

ЕВИДЕНЦИЈУ ЛИЦА КОЈА СЕ ОБУЧАВАЈУ ЗА СТИЦАЊЕ ДОЗВОЛА ИЛИ ПОТВРДА О ОБУЧЕНОСТИ, ЕВИДЕНЦИЈУ ЛИЦА КОЈА СЕ ОБУЧАВАЈУ ЗА ОВЛАШЋЕЊА, СЕРТИФИКАТЕ, АУТОРИЗАЦИЈЕ И ОСПОСОБЉЕЊА КОЈА СЕ УПИСУЈУ У ДОЗВОЛЕ ИЛИ ПОТВРДЕ О ОБУЧЕНОСТИ, КАО И ЕВИДЕНЦИЈУ ЛИЦА КОЈИМА СУ ИЗДАТЕ ПОТВРДЕ О ОБУЧЕНОСТИ, ВОДЕ ОДГОВАРАЈУЋИ ЦЕНТРИ ЗА ОБУКУ ИЛИ ДЕКЛАРИСАНЕ ОРГАНИЗАЦИЈЕ ЗА ОБУКУ, КАО И ОПЕРАТЕРИ

ВАЗДУХОПЛОВА АКО ВРШЕ ОБУКУ У СКЛАДУ СА ЧЛАНОМ 179. СТАВ 3. ТАЧКА 1) ОВОГ ЗАКОНА.

ЕВИДЕНЦИЈА ИЗ СТАВА 4. ОВОГ ЧЛАНА САДРЖИ СЛЕДЕЋЕ ПОДАТКЕ О ЛИЦИМА КОЈА СЕ НАЛАЗЕ НА ОБУЦИ, ОДНОСНО КОЈИМА ЈЕ ИЗДАТА ПОТВРДА О ОБУЧЕНОСТИ:

- 1) ИМЕ И ПРЕЗИМЕ;
- 2) ИМЕ ЈЕДНОГ ОД РОДИТЕЉА ИЛИ СТАРАТЕЉА;
- 3) ДАТУМ И МЕСТО РОЂЕЊА;
- 4) АДРЕСУ ПРЕБИВАЛИШТА, ОДНОСНО БОРАВИШТА;
- 5) ДРЖАВЉАНСТВО;
- 6) ЈЕДИНСТВЕНИ МАТИЧНИ БРОЈ ГРАЂАНА, ОДНОСНО БРОЈ ПАСОША ЗА СТРАНЕ ДРЖАВЉАНЕ;
- 7) ПОДАТКЕ О ВРСТИ ОБУКЕ, ПОЧЕТКУ И ЗАВРШЕТКУ ОБУКЕ И ПРЕКИДИМА У ВРШЕЊУ ОБУКЕ;
- 8) КОНТАКТ ПОДАТКЕ.

ДИРЕКТОРАТ ДОНОСИ ПРОПИС КОЈИМ СЕ БЛИЖЕ ОДРЕЂУЈЕ САДРЖИНА И НАЧИН ВОЂЕЊА УПИСНИКА И ЕВИДЕНЦИЈА ИЗ СТ. 1 И 4. ОВОГ ЧЛАНА.

УПИСНИК ВОЈНОГ ВАЗДУХОПЛОВНОГ ОСОБЉА ВОДИ МИНИСТАРСТВО НАДЛЕЖНО ЗА ПОСЛОВЕ ОДБРАНЕ, КОЈЕ ПРОПИСУЈЕ И САДРЖИНУ И НАЧИН ВОЂЕЊА УПИСНИКА.

#### **Центри за обуку ваздухопловног особља и декларисане организације**

##### **Члан 179.**

Обука за стицање, продужење или обнову важења дозвола, овлашћења, сертификата и потврда о обучености ваздухопловног особља се врши у центрима за обуку према наставним програмима које одобрава Директорат.

Изузетно од става 1. овог члана, обука за стицање или обнову важења дозволе кабинеког особља може да врши и оператер ваздухоплова у јавном авио-превозу.

Својство центра за обуку ваздухопловног особља стиче организација која има потврду о праву на обучавање ваздухопловног особља коју издаје Директорат.

Изузетно од става 3. овог члана, за одређене врсте обуке својство центра за обуку могу да стекну и организације које су доставиле Директорату изјаву о оспособљености (декларисане организације).

Условe под којима се издаје, мења, суспендује и ставља ван снаге потврда о праву на обучавање ваздухопловног особља, временски период на који се издаје потврда и образац потврде, услови које мора да испуни декларисана организација и врсте обуке које она може да обавља, садржина изјаве декларисане организације, као и услови под којима престаје право декларисане организације да обавља обуку прописује Директорат.

За поступање по захтеву за издавање или измену потврде о праву на обучавање ваздухопловног особља плаћа се такса Директорату.

#### **ЦЕНТРИ ЗА ОБУКУ И ДЕКЛАРИСАНЕ ОРГАНИЗАЦИЈЕ ЗА ОБУКУ**

##### **ЧЛАН 179.**

ОБУКА ЗА СТИЦАЊЕ, ПРОДУЖЕЊЕ И ОБНОВУ ВАЖЕЊА ДОЗВОЛА, ОВЛАШЋЕЊА, СЕРТИФИКАТА И ПОТВРДА О ОБУЧЕНОСТИ ВАЗДУХОПЛОВНОГ



ОСОБЉА СЕ ВРШИ У ЦЕНТРИМА ЗА ОБУКУ ПРЕМА ПРОГРАМИМА ОБУКЕ КОЈЕ ОДОБРАВА ДИРЕКТОРАТ.

СВОЈСТВО ЦЕНТРА ЗА ОБУКУ ВАЗДУХОПЛОВНОГ ОСОБЉА СТИЧЕ ОРГАНИЗАЦИЈА КОЈА ИМА ПОТВРДУ О ПРАВУ НА ОБУЧАВАЊЕ ВАЗДУХОПЛОВНОГ ОСОБЉА ИЗДАТУ ОД СТРАНЕ ДИРЕКТОРАТА.

ИЗУЗЕТНО ОД СТАВА 1. ОВОГ ЧЛАНА:

1) ОБУКУ ЗА СТИЦАЊЕ ИЛИ ОБНОВУ ВАЖЕЊА ДОЗВОЛЕ КАБИНСКОГ ОСОБЉА И ДОЗВОЛЕ ВАЗДУХОПЛОВНОГ ДИСПЕЧЕРА МОЖЕ, ПОРЕД ЦЕНТРА ЗА ОБУКУ, ДА ВРШИ И ОПЕРАТЕР ВАЗДУХОПЛОВА КОЈИ ПОСЕДУЈЕ ОПЕРАТИВНУ ДОЗВОЛУ;

2) ОДРЕЂЕНЕ ВРСТЕ ОБУКЕ ВАЗДУХОПЛОВНОГ ОСОБЉА МОГУ ДА ВРШЕ И ОРГАНИЗАЦИЈЕ КОЈЕ СУ ДОСТАВИЛЕ ДИРЕКТОРАТУ ИЗЈАВУ О ОСПОСОБЉЕНОСТИ (ДЕКЛАРИСАНЕ ОРГАНИЗАЦИЈЕ ЗА ОБУКУ).

УСЛОВЕ ПОД КОЈИМА СЕ ИЗДАЈЕ, МЕЂА, СУСПЕНДУЈЕ И СТАВЉА ВАН СНАГЕ ПОТВРДА О ПРАВУ НА ОБУЧАВАЊЕ ВАЗДУХОПЛОВНОГ ОСОБЉА, ВРЕМЕНСКИ ПЕРИОД НА КОЈИ СЕ ИЗДАЈЕ ПОТВРДА И ОБРАЗАЦ ПОТВРДЕ, УСЛОВЕ КОЈЕ МОРА ДА ИСПУНИ ДЕКЛАРИСАНА ОРГАНИЗАЦИЈА ЗА ОБУКУ, ВРСТЕ ОБУКЕ КОЈЕ ОНА МОЖЕ ДА ОБАВЉА И ПРОГРАМЕ ОБУКЕ КОЈИ ПОДЛЕЖУ ОДОБРАВАЊУ, САДРЖИНУ ИЗЈАВЕ ДЕКЛАРИСАНЕ ОРГАНИЗАЦИЈЕ ЗА ОБУКУ, КАО И УСЛОВЕ ПОД КОЈИМА ПРЕСТАЈЕ ПРАВО ДЕКЛАРИСАНЕ ОРГАНИЗАЦИЈЕ ДА ОБАВЉА ОБУКУ, ПРОПИСУЈЕ ДИРЕКТОРАТ.

ЗА ПОСТУПАЊЕ ПО ЗАХТЕВУ ЗА ИЗДАВАЊЕ ИЛИ ИЗМЕНУ ПОТВРДЕ О ПРАВУ НА ОБУЧАВАЊЕ ВАЗДУХОПЛОВНОГ ОСОБЉА, КАО И ЗА ПРИХВАТАЊЕ ИЛИ ИЗМЕНУ ИЗЈАВЕ ДЕКЛАРИСАНЕ ОРГАНИЗАЦИЈЕ ЗА ОБУКУ, ПЛАЋА СЕ ТАКСА ДИРЕКТОРАТУ.

#### **Уређаји за симулирање летења и друге врсте симулатора за обуку**

##### **Члан 180.**

Ако обука за стицање, продужење или обнову важења дозвола или овлашћења ваздухопловног особља захтева коришћење одговарајућег уређаја за симулирање летења или друге врсте симулатора за обуку, за коришћење тог уређаја центар за обуку је дужан да прибави дозволу Директората.

Дозвола за коришћење уређаја за симулирање летења издаје се уколико уређај има одговарајуће уверење о *градацији* КВАЛИФИКАЦИЈИ, које је издао или прихватио Директорат.

Услови који морају да буду испуњени за издавање дозволе за коришћење уређаја за симулирање летења или друге врсте симулатора за обуку, као и за издавање уверења о *градацији* КВАЛИФИКАЦИЈИ одређују се прописом Директората.

За издавање дозволе за коришћење уређаја за симулирање летења или друге врсте симулатора за обуку и за издавање уверења о *градацији* плаћа се такса Директорату.

ЗА ИЗДАВАЊЕ ДОЗВОЛЕ ЗА КОРИШЋЕЊЕ УРЕЂАЈА ЗА СИМУЛИРАЊЕ ЛЕТЕЊА ИЛИ ДРУГЕ ВРСТЕ СИМУЛАТОРА ЗА ОБУКУ, ЗА ИЗДАВАЊЕ УВЕРЕЊА О КВАЛИФИКАЦИЈИ, КАО И ЗА ПЕРИОДИЧНУ ПРОЦЕНУ УРЕЂАЈА ЗА СИМУЛИРАЊЕ ЛЕТЕЊА, ПЛАЋА СЕ ТАКСА ДИРЕКТОРАТУ.

### **Доказивање здравствене способности**

#### **Члан 188.**

~~Летачко особље, контролори летења, студенти контролори летења, кабинско особље и особље обезбеђивања могу да обављају послове на које су овлашћени само ако здравствену способност докажу одговарајућим лекарским уверењем.~~

~~Услове под којима се испитује здравствена способност, поступак по коме се она испитује, време на које се она испитује и класе и обрасце лекарског уверења прописује Директорат.~~

~~ЛЕТАЧКО ОСОБЉЕ, КОНТРОЛОРИ ЛЕТЕЊА, СТУДЕНТИ КОНТРОЛОРИ ЛЕТЕЊА, КАБИНСКО ОСОБЉЕ И ОСОБЉЕ ОБЕЗБЕЂИВАЊА МОГУ ДА ОБАВЉАЈУ ПОСЛОВЕ НА КОЈЕ СУ ОВЛАШЋЕНИ САМО АКО ЗДРАВСТВЕНУ СПОСОБНОСТ ДОКАЖУ ОДГОВАРАЈУЋИМ ЛЕКАРСКИМ УВЕРЕЊЕМ.~~

~~ДИРЕКТОРАТ МОЖЕ ДА ПРИЗНА ЛЕКАРСКО УВЕРЕЊЕ ИЗДАТО У СТРАНОЈ ДРЖАВИ АКО УСЛОВИ ПОД КОЈИМА ЈЕ ОНО ИЗДАТО НИСУ БЛАЖИ ОД УСЛОВА ПРОПИСАНИХ ОВИМ ЗАКОНОМ И ПРОПИСИМА ДОНЕТИМ НА ОСНОВУ ЊЕГА.~~

~~УСЛОВЕ ПОД КОЈИМА СЕ ИСПИТУЈЕ ЗДРАВСТВЕНА СПОСОБНОСТ, ПОСТУПАК ПО КОМЕ СЕ ОНА ИСПИТУЈЕ, ВРЕМЕ НА КОЈЕ СЕ ОНА ИСПИТУЈЕ, УСЛОВЕ ПОД КОЈИМА СЕ СУСПЕНДУЈУ ИЛИ СТАВЉАЈУ ВАН СНАГЕ ЛЕКАРСКА УВЕРЕЊА, УСЛОВЕ ПОД КОЈИМА СЕ ПРИЗНАЈУ ЛЕКАРСКА УВЕРЕЊА ИЗДАТА У СТРАНОЈ ДРЖАВИ, КАО И КЛАСЕ И ОБРАСЦЕ ЛЕКАРСКОГ УВЕРЕЊА ПРОПИСУЈЕ ДИРЕКТОРАТ.~~

~~ЗА ПОСТУПАЊЕ ПО ЗАХТЕВУ ЗА ПРИЗНАВАЊЕ ЛЕКАРСКОГ УВЕРЕЊА ИЗДАТОГ У СТРАНОЈ ДРЖАВИ ПЛАЋА СЕ ТАКСА ДИРЕКТОРАТУ.~~

### **Испитивање здравствене способности и издавање лекарских уверења**

#### **Члан 189.**

Здравствена способност ваздухопловног особља из члана 188. став 1. овог закона утврђује се здравственим прегледима које обављају лекари и здравствене установе који имају потврду о праву на испитивање здравствене способности, коју издаје Директорат.

Овлашћени лекари и овлашћене здравствене установе (ваздухопловно-медицински центри) обављају здравствене прегледе, врше оцену здравствене способности и издају лекарска уверења под условима које прописује Директорат.

**ЗА ПОСТУПАЊЕ ПО ЗАХТЕВУ ЛЕКАРА И ЗДРАВСТВЕНИХ УСТАНОВА ЗА ИЗДАВАЊЕ, ПРОДУЖЕЊЕ, ОБНОВУ И ИЗМЕНУ ПОТВРДЕ О ПРАВУ НА ИСПИТИВАЊЕ ЗДРАВСТВЕНЕ СПОСОБНОСТИ ПЛАЋА СЕ ТАКСА ДИРЕКТОРАТУ.**

Изузетно од ст. 1. и 2. овог члана, здравствена способност палобранца и пилота параглајдера може се утврдити и здравственим прегледима прописаним за возаче моторних возила, а здравствена способност особља обезбеђивања може се утврдити здравственим прегледима у здравственим установама које обављају делатност из области медицинске рада, односно здравственим прегледима који се обављају у сврху издавања физичком лицу лиценце за вршење послова приватног обезбеђења.



## **Провера психофизичког стања ваздухопловног особља**

### **Члан 193.**

Приликом обављања својих послова ваздухопловно особље не сме да буде под утицајем алкохола или психоактивних супстанци нити у психофизичком стању које га онемогућава да правилно обавља своје послове.

Психофизичко стање ваздухопловног особља проверава лице које овласти послодавац ваздухопловног особља, пре него што ваздухопловно особље почне да обавља послове, као и током обављања послова, на начин који не омета њихов рад.

ПРИЛИКОМ ОБАВЉАЊА СВОЈИХ ПОСЛОВА ВАЗДУХОПЛОВНО ОСОБЉЕ НЕ СМЕ ДА БУДЕ ПОД УТИЦАЈЕМ АЛКОХОЛА ИЛИ ДРУГИХ ПСИХОАКТИВНИХ СУПСТАНЦИ, НИТИ У ТАКВОМ ПСИХОФИЗИЧКОМ СТАЊУ КОЈЕ ГА ОНЕМОГУЋАВА ДА ПРАВИЛНО ОБАВЉА СВОЈЕ ПОСЛОВЕ.

ПСИХОФИЗИЧКО СТАЊЕ ВАЗДУХОПЛОВНОГ ОСОБЉА ПРОВЕРАВА, НА НАЧИН КОЈИ НЕ ОМЕТА ЊИХОВ РАД, ЛИЦЕ КОЈЕ ОВЛАСТИ ПОСЛОДАВАЦ ВАЗДУХОПЛОВНОГ ОСОБЉА.

ВАЗДУХОПЛОВНИ ИНСПЕКТОР КОЈИ ЈЕ ОВЛАШЋЕН ЗА СПРОВОЂЕЊЕ ИНСПЕКЦИЈСКОГ ПРЕГЛЕДА НА ПЛАТФОРМИ МОЖЕ У СВАКО ДОБА ДА ИЗВРШИ ТЕСТИРАЊЕ ЧЛАНОВА ЛЕТАЧКЕ И КАБИНСКЕ ПОСАДЕ СВИХ ВАЗДУХОПЛОВА КОЈИ СЛЕЂУ НА АЕРОДРОМЕ У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ НА АЛКОХОЛ ИЛИ ДРУГЕ ПСИХОАКТИВНЕ СУПСТАНЦЕ.

АКО ЧЛАН ЛЕТАЧКЕ ИЛИ КАБИНСКЕ ПОСАДЕ ОДБИЈЕ ДА БУДЕ ТЕСТИРАН ИЛИ СЕ ТЕСТОМ УТВРДИ ДА ЈЕ ПОД УТИЦАЈЕМ АЛКОХОЛА ИЛИ ДРУГИХ ПСИХОАКТИВНИХ СУПСТАНЦИ, ВАЗДУХОПЛОВНИ ИНСПЕКТОР ЈЕ ДУЖАН ДА МУ ПРИВРЕМЕНО ЗАБРАНИ ДА ОБАВЉА ПОСЛОВЕ ЧЛАНА ПОСАДЕ.

БЛИЖИ УСЛОВИ О НАЧИНУ СПРОВОЂЕЊА ТЕСТИРАЊА ИЗ СТАВА 3. ОВОГ ЧЛАНА ОДРЕЂУЈУ СЕ ПРОПИСОМ КОЈИ ДОНОСИ ДИРЕКТОРАТ.

## **Оперативна ограничења која се односе на заштиту од буке на аеродромима**

### **Члан 203.**

Оператер аеродрома на којем је у току претходне календарске године обављено више од 50.000 полетања и слетања цивилних ваздухоплова је дужан да обезбеди стално мерење буке која се на аеродрому и његовој околини ствара при полетању и слетању ваздухоплова.

Ако је на аеродрому утврђен ниво буке изнад прописане граничне вредности, Директорат може да донесе одлуку о оперативним ограничењима која се односе на буку на аеродромима.

Министарство надлежно за послове рада доноси прописе којим се ближе утврђују услови за доношење одлуке о оперативним ограничењима која се односе на заштиту од буке на аеродромима.

УСЛОВЕ ЗА ДОНОШЕЊЕ ОДЛУКЕ О ОПЕРАТИВНИМ ОГРАНИЧЕЊИМА КОЈА СЕ ОДНОСЕ НА ЗАШТИТУ ОД БУКЕ НА АЕРОДРОМИМА БЛИЖЕ ПРОПИСУЈЕ ВЛАДА НА ПРЕДЛОГ МИНИСТРА НАДЛЕЖНОГ ЗА ПОСЛОВЕ САОБРАЋАЈА, УЗ ПОЗИТИВНО МИШЉЕЊЕ МИНИСТРА НАДЛЕЖНОГ ЗА ПОСЛОВЕ ЗАШТИТЕ ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ.

## **Посебна изuzeћа**

#### **Члан 205.**

Забрањен је транспорт ваздушним путем предмета и материје:

1) који су по називу или генеричком опису одређени у Техничким инструкцијама као забрањени за транспорт ваздушним путем под било којим околностима;

2) који су у Техничким инструкцијама наведени као забрањени за транспорт ваздушним путем у уобичајеним околностима;

3) заражених живих животиња.

Изузетно од става 1. овог члана, предмети и материје из става 1. тач. 2) и 3) овог члана могу да се транспортују ваздушним путем ако Техничке инструкције одређују да се они могу транспортовати уз одобрење државе порекла И ДРЖАВЕ ОПЕРАТЕРА или ако је Директорат дао изузеће од забране транспорта.

Изузеће из става 2. овог члана Директорат може дати ако су у питању изузетно хитни случајеви, ако су други видови саобраћаја неодговарајући или ако би поштовање прописаних услова било у супротности са јавним интересом, при чему је неопходно предузети све мере како би се достигао еквивалентан ниво безбедности у ваздушном саобраћају.

У случају транспорта опасне робе у којем је Република Србија само држава прелета, а при томе нису испуњени критеријуми за давање изузећа из става 3. овог члана, Директорат може дати изузеће на основу уверења да је достигнут одговарајући ниво безбедности у ваздушном саобраћају.

Решење Директората којим се одлучује о захтеву за транспорт опасне робе може да садржи услове у погледу количине опасне робе, начина њеног паковања или друге услове које Директорат сматра неопходним за безбедно обављање таквог транспорта.

#### **Одобрење које се издаје страном авио-превознику Одобрење које се издаје страном оператеру ваздухоплова**

#### **Члан 206.**

Страни авио-превозилац може да транспортује опасну робу на територију Републике Србије и са територије Републике Србије на основу одобрења које издаје Директорат.

Захтев за издавање одобрења из става 1. овог члана подноси се најкасније 30 дана пре него што авио-превозилац планира да отпочне са обављањем транспорта.

Одобрење из става 1. овог члана издаје се са роком важења од 12 месеци од дана издавања.

Издавање одобрења из става 1. овог члана не ослобађа страног авио-превозника обавезе да прибави изузеће из члана 205, став 2. овог закона.

За издавање одобрења из става 1. овог члана плаћа се такса Директорату.

Услови за издавање одобрења страном авио-превознику за транспорт опасне робе и документација која се подноси уз захтев за издавање одобрења, утврђују се прописом који доноси Директорат.

СТРАНИ ОПЕРАТЕР ВАЗДУХОПЛОВА, КОГА ЈЕ ЗА ТРАНСПОРТ ОПАСНЕ РОБЕ ОВЛАСТИО НАДЛЕЖНИ ОРГАН СТРАНЕ ДРЖАВЕ, МОЖЕ ДА ТРАНСПОРТУЈЕ ОПАСНУ РОБУ НА ТЕРИТОРИЈУ РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ И СА ТЕРИТОРИЈЕ РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ НА ОСНОВУ ОДОБРЕЊА КОЈЕ ИЗДАЈЕ ДИРЕКТОРАТ.

ЗАХТЕВ ЗА ИЗДАВАЊЕ ОДОБРЕЊА ИЗ СТАВА 1. ОВОГ ЧЛАНА ПОДНОСИ СЕ НАЈКАСНИЈЕ 30 ДАНА ПРЕ НЕГО ШТО ОПЕРАТЕР ВАЗДУХОПЛОВА ПЛАНИРА ДА ОТПОЧНЕ СА ОБАВЉАЊЕМ ТРАНСПОРТА.



ОДОБРЕЊЕ ИЗ СТАВА 1. ОВОГ ЧЛАНА ИЗДАЈЕ СЕ СА РОКОМ ВАЖЕЊА ОД 12 МЕСЕЦИ ОД ДАНА ИЗДАВАЊА, ОСИМ АКО ОВЛАШЋЕЊЕ НАДЛЕЖНОГ ОРГАНА СТРАНЕ ДРЖАВЕ ИСТИЧЕ РАНИЈЕ, У КОМ СЛУЧАЈУ СЕ ОДОБРЕЊЕ ДИРЕКТОРАТА ИЗДАЈЕ НА КРАЋИ РОК.

ИЗДАВАЊЕ ОДОБРЕЊА ИЗ СТАВА 1. ОВОГ ЧЛАНА НЕ ОСЛОБАЂА СТРАНОГ ОПЕРАТЕРА ВАЗДУХОПЛОВА ОБАВЕЗЕ ДА ПРИБАВИ ИЗУЗЕЋЕ ИЗ ЧЛАНА 205. СТАВ 2. ОВОГ ЗАКОНА.

УСЛОВИ ЗА ИЗДАВАЊЕ ОДОБРЕЊА СТРАНОМ ОПЕРАТЕРУ ВАЗДУХОПЛОВА ЗА ТРАНСПОРТ ОПАСНЕ РОБЕ И ДОКУМЕНТАЦИЈА КОЈА СЕ ПОДНОСИ УЗ ЗАХТЕВ ЗА ИЗДАВАЊЕ ОДОБРЕЊА, УТВРЂУЈУ СЕ ПРОПИСОМ КОЈИ ДОНОСИ ДИРЕКТОРАТ.

ЗА ИЗДАВАЊЕ ОДОБРЕЊА ИЗ СТАВА 1. ОВОГ ЧЛАНА ПЛАЋА СЕ ТАКСА ДИРЕКТОРАТУ.

### **Паковање опасне робе**

#### **Члан 208.**

Амбалажа која се користи за транспорт опасне робе ваздушним путем мора да испуњава следеће услове:

1) да буде доброг квалитета, израђена и затворена тако да спречи цурење до којег може доћи у уобичајеним условима превоза услед вибрација или промена температуре, влажности или притиска;

2) да буде погодна за садржај за који је намењена и отпорна на хемијске и друге утицаје опасне робе са којом долази у додир;

3) да испуњава захтеве Техничких инструкција у погледу материјала и израде и да буде испитана у складу са тим инструкцијама;

ДА ИСПУЊАВА ЗАХТЕВЕ ТЕХНИЧКИХ ИНСТРУКЦИЈА У ПОГЛЕДУ МАТЕРИЈАЛА И ИЗРАДЕ. ДА БУДЕ ИСПИТАНА У СКЛАДУ СА ТИМ ИНСТРУКЦИЈАМА И ДА ЈЕ ЗА ЊУ ИЗДАТ СЕРТИФИКАТ О ОДОБРЕЊУ ЗА ТИП;

4) ако је првенствено намењена за задржавање течности, мора да буде таква да без цурења издржи притисак који је утврђен у Техничким инструкцијама.

НА ПОСТУПАК ОЦЕЊИВАЊА УСАГЛАШЕНОСТИ АМБАЛАЖЕ КОЈА СЕ КОРИСТИ ЗА ТРАНСПОРТ ОПАСНЕ РОБЕ ВАЗДУШНИМ ПУТЕМ СА ЗАХТЕВИМА САДРЖАНИМ У ТЕХНИЧКИМ ИНСТРУКЦИЈАМА, ИМЕНОВАЊЕ ИЛИ ОВЛАШЋИВАЊЕ ТЕЛА ЗА СПРОВОЂЕЊЕ ПОСТУПКА ОЦЕЊИВАЊА УСАГЛАШЕНОСТИ, ИЗДАВАЊЕ СЕРТИФИКАТА О ОДОБРЕЊУ ЗА ТИП АМБАЛАЖЕ И ПРИЗНАВАЊЕ ИНОСТРАНЕ ИСПРАВЕ О УСАГЛАШЕНОСТИ СХОДНО СЕ ПРИМЕЊУЈУ ОДРЕДБЕ ЗАКОНА КОЈИМ СЕ УРЕЂУЈЕ ТРАНСПОРТ ОПАСНЕ РОБЕ.

### **Стручна обука запослених на пословима у транспорту опасне робе**

#### **Члан 215.**

Лица која обављају послове у транспорту опасне робе у ваздушном саобраћају морају да буду обучена према програму стручног осposобљавања који одобрава Директорат.

Програм из става 1. овог члана су дужни да утврде и спроводе:

1) пошиљаци, укључујући пакере и лица или организације која преузимају обавезе пошиљача;

2) оператери ваздухоплова;

3) пружаоци услуга земаљског опслуживања који за потребе оператера ваздухоплова обављају послове прихвата, руковања, утовара, истовара, премената и/или другог опслуживања терета или поште;

4) пружаоци услуга земаљског опслуживања на аеродрому који за потребе оператера ваздухоплова обављају послове прихвата и отпреме путника;

5) пружаоци услуга земаљског опслуживања изван аеродрома који за потребе оператера ваздухоплова обављају послове регистрације путника за лет;

6) организатори транспорта;

7) оператер аеродрома или правно лице које са њим закључи уговор о обављању прегледа обезбеђивања путника, посаде и њиховог пртљага и/или терета или поште;

8) именовани поштански оператери.

Програм из става 1. овог члана мора да буде израђен у складу са Техничким инструкцијама и да садржи наставне теме и јединице, њихово трајање, као и средства која се користе током обуке.

За одобрење програма из става 1. овог члана плаћа се такса Директорату.

**ПОСЛОДАВАЦ ОСОБЉА КОЈЕ ОБАВЉА ПОСЛОВЕ ОДРЕЂЕНЕ ТЕХНИЧКИМ ИНСТРУКЦИЈАМА, КОЈИ СУ ОД УТИЦАЈА НА БЕЗБЕДАН ТРАНСПОРТ ОПАСНЕ РОБЕ У ВАЗДУШНОМ САОБРАЋАЈУ, ДУЖАН ЈЕ ДА УТВРДИ И СПРОВОДИ ПРОГРАМ СТРУЧНОГ ОСПОСОБЉАВАЊА ТОГ ОСОБЉА.**

ПРОГРАМ ИЗ СТАВА 1. ОВОГ ЧЛАНА МОРА ДА БУДЕ ИЗРАЂЕН У СКЛАДУ СА ТЕХНИЧКИМ ИНСТРУКЦИЈАМА И ДА САДРЖИ МЕТОДОЛОГИЈУ ИЗРАДЕ ПРОГРАМА, НАЧИН ПРОВЕРЕ ЗНАЊА, НАСТАВНИ ПЛАН ЗА СТИЦАЊЕ И ОБНОВУ ВАЖЕЊА ПОТВРДЕ О СТРУЧНОЈ ОСПОСОБЉЕНОСТИ, КВАЛИФИКАЦИЈЕ ОВЛАШЋЕНОГ ИНСТРУКТОРА, САДРЖАЈ ЕВИДЕНЦИЈЕ О ОБУЦИ, КАО И ПРОЦЕДУРУ ЗА ПРОЦЕНУ ЕФИКАСНОСТИ ОБУКЕ.

ОПЕРАТЕР ВАЗДУХОПЛОВА И ИМЕНОВАНИ ПОШТАНСКИ ОПЕРАТЕР СУ ДУЖНИ ДА ЗА ПРОГРАМ ИЗ СТАВА 1. ОВОГ ЧЛАНА ПРИБАВЕ ОДОБРЕЊЕ ДИРЕКТОРАТА.

ЗА ИЗДАВАЊЕ ОДОБРЕЊА ИЗ СТАВА 3. ОВОГ ЧЛАНА ПЛАЋА СЕ ТАКСА ДИРЕКТОРАТУ.

### **Национални комитет за олакшице у ваздушном саобраћају**

#### **Члан 219.**

Ради координације спровођења Националног програма за олакшице у ваздушном саобраћају и давања препорука за унапређење мера предвиђених програмом, Влада оснива Национални комитет за олакшице у ваздушном саобраћају, као повремено радно тело Владе.

За чланове Националног комитета за олакшице у ваздушном саобраћају Влада именује представнике министарстава надлежних за послове саобраћаја, спољних послова, унутрашњих послова, финансија, царине, пољопривреде, туризма, здравља и заштите животне средине, представнике Директората и представнике оператера аеродрома и авио-превозилаца.

Рад Националног комитета за олакшице у ваздушном саобраћају ближе се уређује прописом Владе, на предлог министра надлежног за послове саобраћаја.

### **АЕРОДРОМСКИ КОМИТЕТ ЗА ОЛАКШИЦЕ У ВАЗДУШНОМ САОБРАЋАЈУ**



#### ЧЛАН 219А

РАДИ КООРДИНАЦИЈЕ СПРОВОЂЕЊА ОЛАКШИЦА У ВАЗДУШНОМ САОБРАЋАЈУ, ОПЕРАТЕР АЕРОДРОМА СА КОЈЕГ СЕ ОБАВЉА МЕЂУНАРОДНИ ЈАВНИ АВИО-ПРЕВОЗ ЈЕ ДУЖАН ДА ОБРАЗУЈЕ АЕРОДРОМСКИ КОМИТЕТ ЗА ОЛАКШИЦЕ У ВАЗДУШНОМ САОБРАЋАЈУ.

ИЗУЗЕТНО ОД СТАВА 1. ОВОГ ЧЛАНА, ОПЕРАТЕР АЕРОДРОМА СА КОГА СЕ ОБАВЉА ВАНРЕДНИ ЈАВНИ АВИО-ПРЕВОЗ МОЖЕ ДА ОБРАЗУЈЕ КООРДИНАЦИОНО ТЕЛО ЗА ОЛАКШИЦЕ У ВАЗДУШНОМ САОБРАЋАЈУ.

У РАДУ АЕРОДРОМСКОГ КОМИТЕТА ЗА ОЛАКШИЦЕ У ВАЗДУШНОМ САОБРАЋАЈУ УЧЕСТВУЈУ ПРЕДСТАВНИЦИ ДИРЕКТОРАТА, МИНИСТАРСТВА НАДЛЕЖНОГ ЗА УНУТРАШЊЕ ПОСЛОВЕ, МИНИСТАРСТВА НАДЛЕЖНОГ ЗА ПОСЛОВЕ ЗДРАВЉА, БЕЗБЕДНОСНО-ИНФОРМАТИВНЕ АГЕНЦИЈЕ, УПРАВЕ ЦАРИНА, ОПЕРАТЕРА АЕРОДРОМА, КАО И АВИО-ПРЕВОЗИЛАЦА КОЈИ ОБАВЉАЈУ ПОСЛОВЕ НА ТОМ АЕРОДРОМУ.

#### Појам обезбеђивања у ваздухопловству и радње незаконитог ометања

##### Члан 220.

Обезбеђивање у ваздухопловству је скуп мера и људских и материјалних потенцијала којима се ваздухопловство обезбеђује од радњи незаконитог ометања.

Као радње незаконитог ометања нарочито се сматрају: насиље против лица у ваздухоплову у лету; ако оно може да угрози безбедност ваздухоплова; уништење ваздухоплова који се користи у ваздушном саобраћају или такво наношење штете ваздухоплову које би могло да ваздухоплов учини неспособним за лет или да угрози безбедност лета; постављање направе или материје на ваздухоплов у употреби, којима ваздухоплов може бити уништен или којима би могла да се проузрокује штета која би ваздухоплов учинила неспособним за лет или угрозила безбедност лета; уништење или оштећење техничких система ваздушног саобраћаја или ометање њиховог рада; ако то може да угрози безбедност ваздухоплова у лету; давање лажних обавештења којима се угрожава безбедност ваздухоплова у лету; незаконита и намерна употреба било које направе, материје или оружја за извршење дела насиља против лица на аеродрому које има или може да има за последицу тешку телесну повреду или смрт лица или које за последицу може да има уништење или тешко оштећење објеката, опреме или средстава на аеродрому или ваздухоплова ван употребе који се на њему налази, ако се тиме угрожава или може да се угрози безбедност на аеродрому.

КАО РАДЊЕ ИЛИ ПОКУШАЈИ РАДЊИ НЕЗАКОНИТОГ ОМЕТАЊА СМАТРАЈУ СЕ НАРОЧИТО:

- 1) НЕЗАКОНИТО ПРЕУЗИМАЊЕ КОНТРОЛЕ НАД ВАЗДУХОПЛОВОМ;
- 2) УНИШТЕЊЕ ВАЗДУХОПЛОВА У САОБРАЋАЈУ;
- 3) УЗИМАЊЕ ТАЛАЦА У ВАЗДУХОПЛОВУ ИЛИ НА АЕРОДРОМУ;
- 4) НАСИЛНИ УПАД У ВАЗДУХОПЛОВ, НА АЕРОДРОМ ИЛИ У ОБЈЕКТЕ КОЈИ СЕ КОРИСТЕ ЗА ПОТРЕБЕ ЦИВИЛНОГ ВАЗДУХОПЛОВСТВА;
- 5) УНОШЕЊЕ ОРУЖЈА ИЛИ ОПАСНИХ НАПРАВА ИЛИ МАТЕРИЈА У ВАЗДУХОПЛОВ ИЛИ НА АЕРОДРОМ СА НАМЕРОМ ИЗВРШЕЊА КРИМИНАЛНИХ РАДЊИ;

6) КОРИШЋЕЊЕ ВАЗДУХОПЛОВА У САОБРАЋАЈУ РАДИ ПРОУЗРОКОВАЊА СМРТИ, ОЗБИЉНИХ ТЕЛЕСНИХ ПОВРЕДА ИЛИ НАНОШЕЊА ОЗБИЉНЕ ШТЕТЕ ИМОВИНИ ИЛИ ЖИВОТНОЈ СРЕДИНИ;

7) ДАВАЊЕ ЛАЖНИХ ИНФОРМАЦИЈА КОЈИМА СЕ ДОВОДИ У ОПАСНОСТ БЕЗБЕДНОСТ ВАЗДУХОПЛОВА У ЛЕТУ ИЛИ НА ЗЕМЉИ, ПУТНИКА, ПОСАДЕ, ЗЕМАЉСКОГ ОСОБЉА ИЛИ ШИРЕ ЈАВНОСТИ НА АЕРОДРОМУ ИЛИ У ОБЈЕКТИМА КОЈИ СЕ КОРИСТЕ ЗА ПОТРЕБЕ ЦИВИЛНОГ ВАЗДУХОПЛОВСТВА.

### **Национални програм за обезбеђивање у ваздухопловству**

#### **Члан 221.**

У циљу примене међународних стандарда и препорука садржаних у Анексу 17 Конвенције о међународном цивилном ваздухопловству и Документу 30 (Део II) Европске конференције цивилног ваздухопловства (ЕСАС), Влада, на предлог министра надлежног за послове саобраћаја, доноси Национални програм за обезбеђивање у ваздухопловству по коме су дужни да поступају државни органи и ваздухопловни субјекти.

Национални програм за обезбеђивање у ваздухопловству утврђује: ~~превентивне~~ ОСНОВНЕ, појачане и алтернативне мере и поступке којима се омогућава обезбеђивање у ваздухопловству, нарочито спречавање различитих облика радњи незаконитог ометања и обавезе државних органа и других субјеката које се односе на спровођење мера обезбеђивања; план за деловање у ванредним ситуацијама; начин одређивања јавних, контролисаних и обезбеђивано-рестриктивних зона на аеродромима и услове за улазак у те зоне и кретање у њима; контролу начина на који се предузимају мере обезбеђивања; контролу ефикасности мера обезбеђивања; обуку у области обезбеђивања; услове које мора да испуни особље обезбеђивања; услове које мора да испуни опрема за обезбеђивање у ваздухопловству; начин одређивања критичних објеката, делова инфраструктуре и система који се користе за потребе цивилног ваздухопловства и заштиту од електронских претњи.

Примену Националног програма за обезбеђивање у ваздухопловству обезбеђује Директорат.

На основу Националног програма за обезбеђивање у ваздухопловству Директорат доноси и спроводи Програм за контролу квалитета мера обезбеђивања у ваздухопловству и Програм обуке у области обезбеђивања у ваздухопловству.

### **Аеродромски комитет за обезбеђивање у ваздухопловству**

#### **Члан 223.**

Оператер аеродрома дужан је да образује Аеродромски комитет за обезбеђивање у ваздухопловству, да би координирао спровођење мера обезбеђивања утврђених Националним програмом за обезбеђивање у ваздухопловству и програмом за обезбеђивање у ваздухопловству који сачини оператер аеродрома, као и да би предлагао нове мере обезбеђивања у ваздухопловству.

За чланове Аеродромског комитета за обезбеђивање у ваздухопловству именују се представници свих субјеката који су укључени у спровођење мера обезбеђивања на аеродрому.

ИЗУЗЕТНО ОД СТАВА 1. ОВОГ ЧЛАНА, У ЗАВИСНОСТИ ОД ВРСТЕ АЕРОДРОМА И ВРСТЕ ВАЗДУШНОГ САОБРАЋАЈА КОЈИ СЕ НА ЊЕМУ ОБАВЉА, НАЦИОНАЛНИМ ПРОГРАМОМ ЗА ОБЕЗБЕЂИВАЊЕ У ВАЗДУХОПЛОВСТВУ МОЖЕ СЕ ПРЕДВИДЕТИ МОГУЋНОСТ ДА ОПЕРАТЕР АЕРОДРОМА НА ДРУГИ НАЧИН



## ОБЕЗБЕДИ КООРДИНАЦИЈУ ПРИМЕНЕ МЕРА ОБЕЗБЕЂИВАЊА У ВАЗДУХОПЛОВСТВУ.

### Мере обезбеђивања у ваздухопловству и безбедносна процена ризика

#### Члан 224а

Оператери аеродрома, авио-превозиоци и остали субјекти одређени Националним програмом за обезбеђивање у ваздухопловству су дужни да примењују мере обезбеђивања у ваздухопловству прописане тим програмом, које морају да буду одговарајуће, објективне, недискриминаторне, насумичне, непредвидиве у спровођењу и пропорционалне процењеном ризику.

Ако је на основу безбедносне процене ризика оцењено да не постоји угроженост система обезбеђивања у ваздухопловству, субјекти из става 1. овог члана су дужни да примењују превентивне мере обезбеђивања у ваздухопловству.

Изузетке од примене превентивних мера обезбеђивања у ваздухопловству одобрава Директорат, под условима одређеним у Националном програму за обезбеђивање у ваздухопловству.

Ако безбедносна процена ризика указује да постоји угроженост неког дела система обезбеђивања у ваздухопловству, субјекти из става 1. овог члана су дужни да примењују појачане мере обезбеђивања у ваздухопловству.

У изузетним случајевима, узимајући у обзир специфичности појединих аеродрома и саобраћаја који се на њима обавља, Директорат може да одобри примену алтернативних мера обезбеђивања ако је на основу безбедносне процене ризика утврђено да оне пружају одговарајући ниво заштите.

Безбедносну процену ризика обавља Тим за процену ризика по цивилно ваздухопловство, који образује Влада, као координационо тело у складу са законом којим се уређује државна управа.

Безбедносна процена ризика се обавља сваке године, а по потреби и чешће.

ОПЕРАТЕРИ АЕРОДРОМА, АВИО-ПРЕВОЗИОЦИ И ОСТАЛИ СУБЈЕКТИ ОДРЕЂЕНИ НАЦИОНАЛНИМ ПРОГРАМОМ ЗА ОБЕЗБЕЂИВАЊЕ У ВАЗДУХОПЛОВСТВУ СУ ДУЖНИ ДА ПРИМЕЊУЈУ ОСНОВНЕ МЕРЕ ОБЕЗБЕЂИВАЊА У ВАЗДУХОПЛОВСТВУ ПРОПИСАНЕ ТИМ ПРОГРАМОМ, КОЈЕ МОРАЈУ ДА БУДУ ОДГОВАРАЈУЋЕ, ОБЈЕКТИВНЕ, НЕДИСКРИМИНАТОРНЕ, НАСУМИЧНЕ, НЕПРЕДВИДИВЕ У СПРОВОЂЕЊУ И ПРОПОРЦИОНАЛНЕ ПРОЦЕЊЕНОМ РИЗИКУ.

ИЗУЗЕТКЕ ОД ПРИМЕНЕ ОСНОВНИХ МЕРА ОБЕЗБЕЂИВАЊА У ВАЗДУХОПЛОВСТВУ ОДОБРАВА ДИРЕКТОРАТ, ПОД УСЛОВИМА ОДРЕЂЕНИМ У НАЦИОНАЛНОМ ПРОГРАМУ ЗА ОБЕЗБЕЂИВАЊЕ У ВАЗДУХОПЛОВСТВУ.

У ИЗУЗЕТНИМ СЛУЧАЈЕВИМА, УЗИМАЈУЋИ У ОБЗИР СПЕЦИФИЧНОСТИ ПОЈЕДИНИХ АЕРОДРОМА И САОБРАЋАЈА КОЈИ СЕ НА ЊИМА ОБАВЉА, ДИРЕКТОРАТ МОЖЕ ДА ОДОБРИ ПРИМЕНУ АЛТЕРНАТИВНИХ МЕРА ОБЕЗБЕЂИВАЊА АКО ЈЕ НА ОСНОВУ БЕЗБЕДНОСНЕ ПРОЦЕНЕ РИЗИКА УТВРЂЕНО ДА ОНЕ ПРУЖАЈУ ОДГОВАРАЈУЋИ НИВО ЗАШТИТЕ.

АКО БЕЗБЕДНОСНА ПРОЦЕНА РИЗИКА УКАЗУЈЕ ДА ПОСТОЈИ ПОВИШЕН СТЕПЕН УГРОЖЕНОСТИ НЕКОГ ДЕЛА СИСТЕМА ОБЕЗБЕЂИВАЊА У ВАЗДУХОПЛОВСТВУ, СУБЈЕКТИ ИЗ СТАВА 1. ОВОГ ЧЛАНА СУ ДУЖНИ ДА ПРИМЕЊУЈУ ПОЈАЧАНЕ МЕРЕ ОБЕЗБЕЂИВАЊА У ВАЗДУХОПЛОВСТВУ.

БЕЗБЕДНОСНУ ПРОЦЕНУ РИЗИКА ОБАВЉА ТИМ ЗА ПРОЦЕНУ РИЗИКА ПО ЦИВИЛНО ВАЗДУХОПЛОВСТВО, КОЈИ ОБРАЗУЈЕ ВЛАДА, КАО КООРДИНАЦИОНО ТЕЛО У СКЛАДУ СА ЗАКОНОМ КОЈИМ СЕ УРЕЂУЈЕ ДРЖАВНА УПРАВА.

СУБЈЕКТИ ИЗ СТАВА 1. ОВОГ ЧЛАНА ДУЖНИ СУ ДА, НА ОСНОВУ БЕЗБЕДНОСНЕ ПРОЦЕНЕ РИЗИКА КОЈУ ЈЕ ОБАВИО ТИМ ЗА ПРОЦЕНУ РИЗИКА ПО ЦИВИЛНО ВАЗДУХОПЛОВСТВО, ИЗВРШЕ ЛОКАЛНУ ПРОЦЕНУ РИЗИКА ЗА СВОЈЕ ОПЕРАЦИЈЕ.

БЕЗБЕДНОСНА ПРОЦЕНА РИЗИКА СЕ ОБАВЉА СВАКЕ ГОДИНЕ, А ПО ПОТРЕБИ И ЧЕШЋЕ.

### **Контрола приступа, надгледање и патролирање. Преглед обезбеђивања.**

#### **Члан 226.**

У складу са безбедносном проценом ризика, оператер аеродрома је дужан да обезбеди обављање контроле приступа лица и возила у контролисану и обезбеђивано-рестриктивну зону аеродрома, надгледање и патролирање.

Поред контроле приступа, на улазу у обезбеђивано-рестриктивну зону аеродрома или унутар ове зоне, оператер аеродрома мора да, у складу са безбедносном проценом ризика, обезбеди и обављање прегледа обезбеђивања свих путника и њиховог ручног пртљага, лица која нису путници и ствари које она носе са собом, предатог пртљага, робе и поште, залиха намењених потрошњи на аеродрому, залиха намењених потрошњи током лета, материјала и поште авио-превозиона, као и преглед возила.

Изузетно од става 2. овог члана, преглед обезбеђивања није обавезан:

1) за робу и пошту за које је авио-превозилац, регулисани агент или познати пошиљалац потврдио да је извршен преглед обезбеђивања, односно да су извршене друге контроле обезбеђивања из Националног програма за обезбеђивање у ваздухопловству;

2) за залихе намењене потрошњи на аеродрому за које је познати снабдевач тих залиха извршио контроле обезбеђивања из Националног програма за обезбеђивање у ваздухопловству;

3) за залихе намењене потрошњи током лета за које је авио-превозилац или регулисани снабдевач тих залиха извршио контроле обезбеђивања из Националног програма за обезбеђивање у ваздухопловству;

4) за трансферни предати пртлаг и за трансферну робу и пошту у случајевима предвиђеним у Националном програму за обезбеђивање у ваздухопловству;

5) у другим случајевима предвиђеним у Националном програму за обезбеђивање у ваздухопловству.

У случају потребе за додатним прегледом обезбеђивања, тај преглед обављају полицијски службеници, с тим да је за обављање додатног прегледа предатог пртљага, изузев неправеног предатог пртљага, неопходно обезбедити присуство лица које је предало пртлаг.

Контролу приступа, надгледање, патролирање и преглед обезбеђивања врши оператер аеродрома или правно лице које са оператером аеродрома закључи уговор о обављању тих послова.

Забрањен је улазак у контролисану и обезбеђивано-рестриктивну зону, као и у ваздухоплов, лицу које вербално или физички нападне особље обезбеђивања, прети, недодично се понаша, ремети јавни ред и мир или које одбије преглед обезбеђивања, као и



лицу за које особље обезбеђивања има основану сумњу у погледу његових намера, његовог пртљага или ствари које носи са собом.

Ако за обављање прегледа обезбеђивања правно лице које обавља преглед обезбеђивања користи техничку опрему, она мора да испуњава стандарде прописане за ту врсту опреме и да се за њено коришћење прибави одобрење Директората.

За издавање одобрења за коришћење техничке опреме којом се обавља преглед обезбеђивања плаћа се такса Директорату.

ОПЕРАТЕР АЕРОДРОМА ЈЕ ДУЖАН ДА ОБЕЗБЕДИ ОБАВЉАЊЕ КОНТРОЛЕ ПРИСТУПА ЛИЦА И ВОЗИЛА У КОНТРОЛИСАНУ И ОБЕЗБЕЂИВАНО-РЕСТРИКТИВНУ ЗОНУ АЕРОДРОМА, НАДГЛЕДАЊЕ И ПАТРОЛИРАЊЕ, А АКО БЕЗБЕДНОСНА ПРОЦЕНА РИЗИКА ТО НАЛАЖЕ ДУЖАН ЈЕ ДА ПРИМЕЊУЈЕ И КОНТРОЛЕ ОБЕЗБЕЂИВАЊА У ЈАВНОЈ ЗОНИ.

ИЗУЗЕТНО ОД СТАВА 1. ОВОГ ЧЛАНА, АКО СЕ РАДИ О ОБЈЕКТИМА ИЛИ ПОВРШИНАМА КОЈЕ НИСУ У НАДЛЕЖНОСТИ ОПЕРАТЕРА АЕРОДРОМА, КОНТРОЛУ ПРИСТУПА, НАДГЛЕДАЊЕ И ПАТРОЛИРАЊЕ ВРШИ ОСОБЉЕ ОБЕЗБЕЂИВАЊА КОЈЕ ЈЕ ДУЖАН ДА ОБЕЗБЕДИ ВЛАСНИК, ОДНОСНО КОРИСНИК ТИХ ОБЈЕКТА ИЛИ ПОВРШИНА.

ПОРЕД КОНТРОЛЕ ПРИСТУПА, НАДГЛЕДАЊА И ПАТРОЛИРАЊА, НА УЛАЗУ У ОБЕЗБЕЂИВАНО-РЕСТРИКТИВНУ ЗОНУ АЕРОДРОМА ИЛИ УНУТАР ОВЕ ЗОНЕ, ОПЕРАТЕР АЕРОДРОМА МОРА ДА ОБЕЗБЕДИ И ОБАВЉАЊЕ ПРЕГЛЕДА ОБЕЗБЕЂИВАЊА СВИХ ПУТНИКА И ЊИХОВОГ РУЧНОГ ПРТЉАГА, ЛИЦА КОЈА НИСУ ПУТНИЦИ И СТВАРИ КОЈЕ ОНА НОСЕ СА СОБОМ, ПРЕДАТОГ ПРТЉАГА, РОБЕ И ПОШТЕ, ЗАЛИХА НАМЕЊЕНИХ ПОТРОШЊИ НА АЕРОДРОМУ, ЗАЛИХА НАМЕЊЕНИХ ПОТРОШЊИ ТОКОМ ЛЕТА, МАТЕРИЈАЛА И ПОШТЕ АВИО-ПРЕВОЗИОЦА, КАО И ПРЕГЛЕД ВОЗИЛА, А ОПЕРАТЕР ВАЗДУХОПЛОВА МОРА ДА У ОБЕЗБЕЂИВАНО-РЕСТРИКТИВНОЈ ЗОНИ ОБЕЗБЕДИ НАДЗОР НАД КРЕТАЊЕМ ЛИЦА И ВОЗИЛА КА ВАЗДУХОПЛОВУ ИЛИ ОД ВАЗДУХОПЛОВА.

ИЗУЗЕТНО ОД СТАВА 3. ОВОГ ЧЛАНА, ПРЕГЛЕД ОБЕЗБЕЂИВАЊА НИЈЕ ОБАВЕЗАН:

1) ЗА РОБУ И ПОШТУ ЗА КОЈЕ ЈЕ АВИО-ПРЕВОЗИЛАЦ РЕГУЛИСАНИ АГЕНТ ИЛИ ПОЗНАТИ ПОШИЉАЛАЦ ПОТВРДИО ДА ЈЕ ИЗВРШЕН ПРЕГЛЕД ОБЕЗБЕЂИВАЊА, ОДНОСНО ДА СУ ИЗВРШЕНЕ ДРУГЕ КОНТРОЛЕ ОБЕЗБЕЂИВАЊА ИЗ НАЦИОНАЛНОГ ПРОГРАМА ЗА ОБЕЗБЕЂИВАЊЕ У ВАЗДУХОПЛОВСТВУ;

2) ЗА ЗАЛИХЕ НАМЕЊЕНЕ ПОТРОШЊИ НА АЕРОДРОМУ ЗА КОЈЕ ЈЕ ПОЗНАТИ СНАБДЕВАЧ ТИХ ЗАЛИХА ИЗВРШИО КОНТРОЛЕ ОБЕЗБЕЂИВАЊА ИЗ НАЦИОНАЛНОГ ПРОГРАМА ЗА ОБЕЗБЕЂИВАЊЕ У ВАЗДУХОПЛОВСТВУ;

3) ЗА ЗАЛИХЕ НАМЕЊЕНЕ ПОТРОШЊИ ТОКОМ ЛЕТА ЗА КОЈЕ ЈЕ АВИО-ПРЕВОЗИЛАЦ ИЛИ РЕГУЛИСАНИ СНАБДЕВАЧ ТИХ ЗАЛИХА ИЗВРШИО КОНТРОЛЕ ОБЕЗБЕЂИВАЊА ИЗ НАЦИОНАЛНОГ ПРОГРАМА ЗА ОБЕЗБЕЂИВАЊЕ У ВАЗДУХОПЛОВСТВУ;

4) ЗА ТРАНСФЕРНЕ ПУТНИКЕ И ЊИХОВ РУЧНИ ПРТЉАГ, ТРАНСФЕРНИ ПРЕДАТИ ПРТЉАГ И ЗА ТРАНСФЕРНУ РОБУ И ПОШТУ У СЛУЧАЈЕВИМА ПРЕДВИЂЕНИМ У НАЦИОНАЛНОМ ПРОГРАМУ ЗА ОБЕЗБЕЂИВАЊЕ У ВАЗДУХОПЛОВСТВУ;

5) У ДРУГИМ СЛУЧАЈЕВИМА ПРЕДВИЂЕНИМ У НАЦИОНАЛНОМ ПРОГРАМУ ЗА ОБЕЗБЕЂИВАЊЕ У ВАЗДУХОПЛОВСТВУ.

У СЛУЧАЈУ ПОТРЕБЕ ЗА ДОДАТНИМ ПРЕГЛЕДОМ ОБЕЗБЕЂИВАЊА, ТАЈ ПРЕГЛЕД ОБАВЉАЈУ ПОЛИЦИЈСКИ СЛУЖБЕНИЦИ, С ТИМ ДА ЈЕ ЗА ОБАВЉАЊЕ ДОДАТНОГ ПРЕГЛЕДА ПРЕДАТОГ ПРТЉАГА, ИЗУЗЕВ НЕПРАЋЕНОГ ПРЕДАТОГ ПРТЉАГА, НЕОПХОДНО ОБЕЗБЕДИТИ ПРИСУСТВО ЛИЦА КОЈЕ ЈЕ ПРЕДАЛО ПРТЉАГ.

КОНТРОЛУ ПРИСТУПА, НАДГЛЕДАЊЕ, ПАТРОЛИРАЊЕ И ПРЕГЛЕД ОБЕЗБЕЂИВАЊА ВРШИ ОПЕРАТЕР АЕРОДРОМА ИЛИ ПРАВНО ЛИЦЕ КОЈЕ СА ОПЕРАТЕРОМ АЕРОДРОМА ЗАКЉУЧИ УГОВОР О ОБАВЉАЊУ ТИХ ПОСЛОВА.

ЗАБРАЊЕН ЈЕ УЛАЗАК У КОНТРОЛИСАНУ И ОБЕЗБЕЂИВАНО-РЕСТРИКТИВНУ ЗОНУ, КАО И У ВАЗДУХОПЛОВ. ЛИЦУ КОЈЕ ВЕРБАЛНО ИЛИ ФИЗИЧКИ НАПАДНЕ ОСОБЉЕ ОБЕЗБЕЂИВАЊА, ПРЕТИ, НЕДОЛИЧНО СЕ ПОНАША, РЕМЕТИ ЈАВНИ РЕД И МИР ИЛИ КОЈЕ ОДБИЈЕ ПРЕГЛЕД ОБЕЗБЕЂИВАЊА, КАО И ЛИЦУ ЗА КОЈЕ ОСОБЉЕ ОБЕЗБЕЂИВАЊА ИМА ОСНОВАНУ СУМЊУ У ПОГЛЕДУ ЊЕГОВИХ НАМЕРА, ЊЕГОВОГ ПРТЉАГА ИЛИ СТВАРИ КОЈЕ НОСИ СА СОБОМ.

ЗАБРАЊЕНО ЈЕ НЕОВЛАШЋЕНО СНИМАЊЕ И ФОТОГРАФИСАЊЕ МЕСТА НА КОЈЕМ СЕ ОБАВЉА КОНТРОЛА ПРИСТУПА, ПРЕГЛЕД ОБЕЗБЕЂИВАЊА ИЛИ РАД ОСОБЉА ОБЕЗБЕЂИВАЊА, КАО И КРИТИЧНИХ ОБЈЕКТА, ДЕЛОВА ИНФРАСТРУКТУРЕ И СИСТЕМА КОЈИ СЕ КОРИСТЕ ЗА ПОТРЕБЕ ЦИВИЛНОГ ВАЗДУХОПЛОВСТВА.

АКО СЕ ЗА ОБАВЉАЊЕ ПРЕГЛЕДА ОБЕЗБЕЂИВАЊА КОРИСТИ ТЕХНИЧКА ОПРЕМА, ОНА МОРА ДА ИСПУЊАВА СТАНДАРДЕ ПРОПИСАНЕ ЗА ТУ ВРСТУ ОПРЕМЕ И ДА СЕ ЗА ЊЕНО КОРИШЋЕЊЕ ПРИБАВИ ОДОБРЕЊЕ ДИРЕКТОРАТА.

ЗА ИЗДАВАЊЕ ОДОБРЕЊА ЗА КОРИШЋЕЊЕ ТЕХНИЧКЕ ОПРЕМЕ КОЈОМ СЕ ОБАВЉА ПРЕГЛЕД ОБЕЗБЕЂИВАЊА ПЛАЋА СЕ ТАКСА ДИРЕКТОРАТУ.

#### **Дозвола за обављање контроле приступа, прегледа обезбеђивања, надгледање и патролирање**

##### **Члан 227.**

За обављање контроле приступа, прегледа обезбеђивања, надгледање и патролирање оператер аеродрома или правно лице које са оператером аеродрома закључи уговор о обављању тих послова мора да поседује дозволу коју издаје Директорат, на одређено време.

Изузетно од става 1. овог члана дозволу за обављање контроле приступа, прегледа обезбеђивања, надгледање и патролирање не мора да поседује:

1) регулисани агент или познати пошиљалац, ако обавља преглед обезбеђивања искључиво робе и поште;

2) регулисани снабдевач залиха намењених потрошњи током лета, ако обавља преглед обезбеђивања искључиво залиха намењених потрошњи током лета.

За стицање статуса регулисаног агента, познатог пошиљалца и регулисаног снабдевача залиха намењених потрошњи током лета потребно је одобрење које издаје Директорат.

Услови под којима се издаје, мења, продужава важење, суспендује или ставља ван снаге дозвола за обављање контроле приступа, прегледа обезбеђивања, надгледање и патролирање, време на које се дозвола издаје и образац дозволе, као и услови за издавање



~~одобрења за стицање статуса регулисаног агента, познатог пошиљаоца и регулисаног снабдевача залиха намењених потрошњи током лета, ближе се одређују прописом Директората:~~

УСЛОВИ ПОД КОЛИМА СЕ ИЗДАЈЕ, МЕЊА, ПРОДУЖАВА ВАЖЕЊЕ, СУСПЕНДУЈЕ И СТАВЉА ВАН СНАГЕ ДОЗВОЛА ЗА ОБАВЉАЊЕ КОНТРОЛЕ ПРИСТУПА, ПРЕГЛЕДА ОБЕЗБЕЂИВАЊА, НАДГЛЕДАЊЕ И ПАТРОЛИРАЊЕ, ВРЕМЕ НА КОЈЕ СЕ ДОЗВОЛА ИЗДАЈЕ И ОБРАЗАЦ ДОЗВОЛЕ, КАО И УСЛОВИ ЗА ИЗДАВАЊЕ, ИЗМЕНУ, ПРОДУЖЕЊЕ ВАЖЕЊА, СУСПЕНЗИЈУ И СТАВЉАЊЕ ВАН СНАГЕ ОДОБРЕЊА ЗА СТИЦАЊЕ СТАТУСА РЕГУЛИСАНОГ АГЕНТА, ПОЗНАТОГ ПОШИЉАОЦА И РЕГУЛИСАНОГ СНАБДЕВАЧА ЗАЛИХА НАМЕЊЕНИХ ПОТРОШЊИ ТОКОМ ЛЕТА, ВРЕМЕ НА КОЈЕ СЕ ИЗДАЈЕ ОДОБРЕЊЕ И ОБРАЗАЦ ОДОБРЕЊА БЛИЖЕ СЕ ОДРЕЂУЈУ ПРОПИСОМ ДИРЕКТОРАТА.

За поступање по захтеву за издавање, продужење важења или измену дозволе за обављање контроле приступа, прегледа обезбеђивања, надгледање и патролирање, као и за издавање, продужење важења или измену одобрења за стицање статуса регулисаног агента, познатог пошиљаоца и регулисаног снабдевача залиха намењених потрошњи током лета, плаћа се такса Директорату.

#### **Обавезе оператора аеродрома И ОПЕРАТЕРА ВАЗДУХОПЛОВА**

##### **Члан 228.**

Оператер аеродрома дужан је да, у складу са безбедносном проценом ризика, обавља преглед и заштиту објеката, инсталација, уређаја и опреме на аеродрому и дужан је да обезбеди простор за преглед ваздухоплова који је предмет незаконитог ометања; услове за контролу и спречавање неовлашћеног приступа у контролисану и обезбеђивано-рестриктивну зону аеродрома; одговарајуће просторије и техничку опрему за обављање прегледа обезбеђивања, као и одговарајући простор за уништавање откривених експлозивних направа или опрему за безбедан транспорт експлозивних направа.

ОПЕРАТЕР ВАЗДУХОПЛОВА ЈЕ ДУЖАН ДА ОБЕЗБЕДИ ЗАШТИТУ ВАЗДУХОПЛОВА, КАО И ОБАВЉАЊЕ ПРЕГЛЕДА ОБЕЗБЕЂИВАЊА ВАЗДУХОПЛОВА ИЛИ ПРОВЕРЕ ОБЕЗБЕЂИВАЊА ВАЗДУХОПЛОВА, У СКЛАДУ СА НАЦИОНАЛНИМ ПРОГРАМОМ ЗА ОБЕЗБЕЂИВАЊЕ У ВАЗДУХОПЛОВСТВУ.

Преглед обезбеђивања ваздухоплова који је предмет незаконитог ометања или за који се сумња да је предмет незаконитог ометања, искривање и преглед обезбеђивања путника, истовар и преглед обезбеђивања пртљага, робе и поште из таквог ваздухоплова, као и уклањање откривених експлозивних, запаљивих или опасних материја обавља министарство надлежно за унутрашње послове.

#### **Уношење оружја и забрањених предмета**

##### **Члан 230.**

У путничку кабину ваздухоплова и у обезбеђивано-рестриктивну зону не смеју да се уносе хладно или батрено оружје, муниција, експлозивне, запаљиве или опасне материје, као и средства и предмети који се налазе на листи забрањених предмета коју прописује Директорат.

Ношење и коришћење оружја и муниције дозвољено је само изузетно, под условима које прописује министар надлежан за унутрашње послове.

Лице које поседује хладно или ватрено оружје или муницију дужно је да их пријави при регистрацији за лет и преда овлашћеном припаднику министарства надлежног за унутрашње послове на аеродрому, с тим што му се хладно или ватрено оружје и муниција враћају по искрцавању.

Начин предаје и начин враћања хладног или ватреног оружја и муниције прописује министар надлежан за унутрашње послове.

Начин поступања са експлозивним, запаљивим или опасним материјама, као и средствима и предметима који се налазе на листи забрањених предмета прописује Директорат.

## **УНОШЕЊЕ ОРУЖЈА И ЗАБРАЊЕНИХ ПРЕДМЕТА**

### **ЧЛАН 230.**

У ПУТНИЧКУ КАБИНУ ВАЗДУХОПЛОВА И У ОБЕЗБЕЂИВАНО-РЕСТРИКТИВНУ ЗОНУ НЕ СМЕЈУ ДА СЕ УНОСЕ ОРУЖЈЕ, МУНИЦИЈА, ЕКСПЛОЗИВНЕ, ЗАПАЉИВЕ ИЛИ ОПАСНЕ МАТЕРИЈЕ, КАО И ДРУГА СРЕДСТВА И ПРЕДМЕТИ СА ЛИСТЕ ЗАБРАЊЕНИХ ПРЕДМЕТА УТВРЂЕНЕ У НАЦИОНАЛНОМ ПРОГРАМУ ЗА ОБЕЗБЕЂИВАЊЕ У ВАЗДУХОПЛОВСТВУ, ИЗУЗЕВ ПОД УСЛОВИМА КОЈИ СУ ПРОПИСАНИ У ТОМ ПРОГРАМУ.

ЛИЦЕ КОЈЕ ПОСЕДУЈЕ ОРУЖЈЕ ИЛИ МУНИЦИЈУ ДУЖНО ЈЕ ДА ИХ ПРИЈАВИ ПРИ РЕГИСТРАЦИЈИ ЗА ЛЕТ И ПРЕДА ОВЛАШЋЕНОМ ПРЕДСТАВНИКУ АВИО-ПРЕВОЗИОЦА НА АЕРОДРОМУ, С ТИМ ШТО МУ СЕ ОРУЖЈЕ И МУНИЦИЈА ВРАЋАЈУ ПО ИСКРЦАВАЊУ.

НА ОСНОВУ ИЗВРШЕНЕ ПРОЦЕНЕ РИЗИКА, МИНИСТАРСТВО НАДЛЕЖНО ЗА УНУТРАШЊЕ ПОСЛОВЕ МОЖЕ ДА ОДОБРИ ДА НА ЛЕТУ ОДРЕЂЕНОГ АВИО-ПРЕВОЗИОЦА БУДЕ ПРИСУТНО НАОРУЖАНО СЛУЖБЕНО ЛИЦЕ ЗА ОБЕЗБЕЂИВАЊЕ ТОКОМ ЛЕТА.

### **Листа путника неприхватљивог понашања**

## **ЛИСТА ПУТНИКА НЕПРИХВАТЉИВОГ ПОНАШАЊА И ПРОБЛЕМАТИЧНИХ ПУТНИКА**

### **Члан 230а**

Авио-превозилац има право да формира листу путника неприхватљивог понашања и у складу са њом да ускрати право на превоз таквим путницима.

АВИО-ПРЕВОЗИЛАЦ ИМА ПРАВО ДА ФОРМИРА ЛИСТУ ПУТНИКА НЕПРИХВАТЉИВОГ ПОНАШАЊА И ПРОБЛЕМАТИЧНИХ ПУТНИКА И У СКЛАДУ СА ЊОМ ДА УСКРАТИ ПРАВО НА ПРЕВОЗ ТАКВИМ ПУТНИЦИМА.

### **Знак идентификације**

### **Члан 231.**

Забрањен је улазак и кретање лицима која нису путници и возилима у контролисаној и обезбеђивано-рестриктивној зони аеродрома, као и у критичним објектима, деловима инфраструктуре и системима који се користе за потребе цивилног ваздухопловства, без одговарајућег знака идентификације, изузев ако се лице или возило налази у пратњи лица овлашћеног за пратњу.

Изузетно од става 1. овог члана, знак идентификације није потребан за:



~~1) председника Републике, председника Народне скупштине и председника и чланове Владе;~~

~~2) ваздухопловног инспектора и проверивача који поседују важећу легитимацију и носе је видно истакнуту;~~

ЗАБРАЊЕН ЈЕ УЛАЗАК И КРЕТАЊЕ ЛИЦИМА И ВОЗИЛИМА У КОНТРОЛИСАНОЈ И ОБЕЗБЕЂИВАНО-РЕСТРИКТИВНОЈ ЗОНИ АЕРОДРОМА, КАО И У КРИТИЧНИМ ОБЈЕКТИМА, ДЕЛОВИМА ИНФРАСТРУКТУРЕ И СИСТЕМИМА КОЈИ СЕ КОРИСТЕ ЗА ПОТРЕБЕ ЦИВИЛНОГ ВАЗДУХОПЛОВСТВА, БЕЗ ОДГОВАРАЈУЋЕГ ЗНАКА ИДЕНТИФИКАЦИЈЕ.

ИЗУЗЕТНО ОД СТАВА 1. ОВОГ ЧЛАНА, ЗНАК ИДЕНТИФИКАЦИЈЕ НИЈЕ ПОТРЕБАН ЗА:

1) ПРЕДСЕДНИКА РЕПУБЛИКЕ, ПРЕДСЕДНИКА НАРОДНЕ СКУПШТИНЕ И ПРЕДСЕДНИКА И ЧЛАНОВЕ ВЛАДЕ;

2) ВАЗДУХОПЛОВНОГ ИНСПЕКТОРА И ПРОВЕРИВАЧА КОЈИ ПОСЕДУЈУ ВАЖЕЋУ ЛЕГИТИМАЦИЈУ И НОСЕ ЈЕ ВИДНО ИСТАКНУТУ;

3) ПУТНИКА КОЈИ УЛАЗИ У КОНТРОЛИСАНУ И ОБЕЗБЕЂИВАНО-РЕСТРИКТИВНУ ЗОНУ АЕРОДРОМА ИЛИ СЕ КРЕЋЕ У ЊОЈ, АКО ПОСЕДУЈЕ ВАЖЕЋИ КУПОН ЗА УКРЦАВАЊЕ НА ЛЕТ ИЛИ ЕКВИВАЛЕНТНИ ДОКУМЕНТ;

4) ЧЛАНА ПОСАДЕ ВАЗДУХОПЛОВА КОЈИ УЛАЗИ У КОНТРОЛИСАНУ И ОБЕЗБЕЂИВАНО-РЕСТРИКТИВНУ ЗОНУ АЕРОДРОМА ИЛИ СЕ КРЕЋЕ У ЊОЈ, АКО ПОСЕДУЈЕ ВИДНО ИСТАКНУТУ ИДЕНТИФИКАЦИОНУ КАРТИЦУ ЧЛАНА ПОСАДЕ ВАЗДУХОПЛОВА, КАО И ВАЖЕЋУ ГЕНЕРАЛНУ ДЕКЛАРАЦИЈУ;

5) ИСТРАЖИТЕЉА ЦЕНТРА ЗА ИСТРАЖИВАЊЕ НЕСРЕЋА У САОБРАЋАЈУ КОЈИ ПОСЕДУЈЕ СЛУЖБЕНУ ЛЕГИТИМАЦИЈУ ИЗДАТУ ОД СТРАНЕ ТЕ ОРГАНИЗАЦИЈЕ, У СЛУЧАЈУ УДЕСА ИЛИ ОЗБИЉНЕ НЕЗГОДЕ ВАЗДУХОПЛОВА У КОНТРОЛИСАНОЈ И ОБЕЗБЕЂИВАНО-РЕСТРИКТИВНОЈ ЗОНИ АЕРОДРОМА.

Знак идентификације за улазак и кретање у контролисаној и обезбеђивано-рестриктивној зони аеродрома издаје оператер аеродрома, а знак идентификације за улазак и кретање у критичним објектима, деловима инфраструктуре и системима изван наведених зона и изван аеродрома издаје њихов корисник.

Знак идентификације се издаје лицу у погледу кога је ТОКОМ БЕЗБЕДНОСНЕ ПРОВЕРЕ утврђено да не постоје безбедносне сметње из члана 231б овог закона и које је поднело доказ да је завршило одговарајућу обуку из области обезбеђивања у ваздухопловству.

ИЗУЗЕТНО ОД СТАВА 4. ОВОГ ЧЛАНА, СПРОВОЂЕЊЕ БЕЗБЕДНОСНЕ ПРОВЕРЕ И ОБУКЕ НИЈЕ ПОТРЕБНО ЗА ЛИЦА КОЈИМА СЕ ЗНАК ИДЕНТИФИКАЦИЈЕ ИЗДАЈЕ У СВОЈСТВУ ПОСЕТИОЦА И КОЈИМА ЈЕ ДОЗВОЉЕНО ДА СЕ КРЕЋУ ИСКЉУЧИВО УЗ ПРАТЊУ ЛИЦА ОВЛАШЋЕНОГ ЗА ПРАТЊУ.

Знак идентификације за лица и возила издаје се ако оператер аеродрома утврди да постоји оперативна потреба или други оправдани разлог уласка и боравка у контролисаној и обезбеђивано-рестриктивној зони аеродрома, као и критичним објектима, деловима инфраструктуре и системима који се користе за потребе цивилног ваздухопловства, а може се користити само ради вршења послова, овлашћења или дужности.

Издавалац знака идентификације из става 3. овог члана обрађује следеће податке о лицу коме се издаје знак идентификације: име и презиме, јединствени матични број грађана,

датум и место рођења, број личне карте, односно број путне исправе ако је реч о страном држављанину, држављанство, пребивалиште и податке о запослењу.

Знак идентификације се издаје са роком важења који није дужи од пет година.

~~Издавалац знака идентификације је дужан да води евиденцију о издатим знаковима идентификације и да је чува најмање пет година по престанку важења знака идентификације, као и да на месечном нивоу обавештава министарство надлежно за унутрашње послове и Директорат о издатим знаковима идентификације и роковима њиховог важења.~~

**ИЗДАВАЛАЦ ЗНАКА ИДЕНТИФИКАЦИЈЕ ЈЕ ДУЖАН ДА ВОДИ ЕВИДЕНЦИЈУ О ИЗДАТИМ ЗНАКОВИМА ИДЕНТИФИКАЦИЈЕ И ДА ЈЕ ЧУВА НАЈМАЊЕ ПЕТ ГОДИНА ПО ПРЕСТАНКУ ВАЖЕЊА ЗНАКА ИДЕНТИФИКАЦИЈЕ.**

Лице коме је издат знак идентификације је дужно да у случају истека важења знака идентификације, промене радног места, престанка радног односа или на захтев издаваоца врати знак идентификације издаваоцу, односно да у случају губитка знака идентификације о томе одмах обавести издаваоца.

Правно лице које користи возило за које је издат знак идентификације је дужно да по истеку важења знака идентификације, престанку коришћења тог возила или на захтев издаваоца врати знак идентификације издаваоцу, односно да у случају губитка знака идентификације о томе одмах обавести издаваоца.

### **Безбедносна провера**

#### **Члан 231а**

У циљу утврђивања постојања или непостојања безбедносне сметње из члана 231б овог закона, министарство надлежно за унутрашње послове у сарадњи са надлежним службама безбедности врши безбедносну проверу свих лица којима се издаје знак идентификације.

Поред лица којима се издаје знак идентификације, безбедносна провера се врши и за ваздухопловне инспекторе и провериваче, ИСТРАЖИТЕЉЕ ЦЕНТРА ЗА ИСТРАЖИВАЊЕ НЕСРЕЋА У САОБРАЋАЈУ, лица која обављају контроле обезбеђивања, инструкторе у области обезбеђивања, одговорне руководиоце за обезбеђивање у ваздухопловству, лица којима је у складу са чланом 248. овог закона поверено обављање појединих послова унутар провере у области обезбеђивања (валидаторе обезбеђивања у ваздухопловству), контролоре летења, чланове посаде ваздухоплова, као и за лица која имају приступ безбедносно осетљивим информацијама од значаја за обезбеђивање у ваздухопловству.

Безбедносна провера лица из ст. 1. и 2. овог члана врши се пре издавања знака идентификације, односно пре него што лице почне да обавља додељене послове или пре него што се лицу дозволи приступ безбедносно осетљивим информацијама од значаја за обезбеђивање у ваздухопловству.

Безбедносна провера лица из ст. 1. и 2. овог члана се врши најмање сваке пете године или раније у случају сумње да постоје безбедносне сметње, а захтев за њено спровођење се мора поднети најкасније 30 дана пре планираног ангажовања лица, односно пре истека важења знака идентификације или пре истека важења претходно обављене безбедносне провере.

**БЕЗБЕДНОСНА ПРОВЕРА ЛИЦА ИЗ СТ. 1. И 2. ОВОГ ЧЛАНА СЕ ВРШИ НАЈМАЊЕ СВАКЕ ТРЕЋЕ ГОДИНЕ.**



ИЗУЗЕТНО ОД СТАВА 4. ОВОГ ЧЛАНА, БЕЗБЕДНОСНА ПРОВЕРА СЕ ВРШИ:

1) ЈЕДНОМ ГОДИШЊЕ ЗА СЛЕДЕЋЕ КАТЕГОРИЈЕ ОСОБЉА:

(1) ОСОБЉЕ ОБЕЗБЕЂИВАЊА;

(2) ЛИЦА КОЈА СПРОВОДЕ КОНТРОЛЕ ОБЕЗБЕЂИВАЊА У КОНТРОЛИСАНОЈ, ОБЕЗБЕЂИВАНО-РЕСТРИКТИВНОЈ ЗОНИ ИЛИ КРИТИЧНИМ ДЕЛОВИМА ОБЕЗБЕЂИВАНО-РЕСТРИКТИВНЕ ЗОНЕ, ОБЈЕКТИМА РЕГУЛИСАНОГ АГЕНТА, ПОЗНАТОГ ПОШИЉАОЦА ИЛИ РЕГУЛИСАНОГ СНАБДЕВАЧА ЗАЛИХА НАМЕЂЕНИХ ПОТРОШЊИ ТОКОМ ЛЕТА, КАО И ЛИЦА КОЈА ОБАВЉАЈУ ПОСЛОВЕ У КРИТИЧНИМ ОБЈЕКТИМА ИЛИ РАДЕ СА КРИТИЧНИМ СИСТЕМИМА, УКЉУЧУЈУЋИ И ИНФОРМАЦИОНЕ СИСТЕМЕ;

(3) ОДГОВОРНЕ РУКОВОДИОЦЕ ЗА ОБЕЗБЕЂИВАЊЕ У ВАЗДУХОПЛОВСТВУ;

(4) ИНСТРУКТОРЕ У ОБЛАСТИ ОБЕЗБЕЂИВАЊА У ВАЗДУХОПЛОВСТВУ;

(5) ВАЛИДАТОРЕ ОБЕЗБЕЂИВАЊА У ВАЗДУХОПЛОВСТВУ;

(6) ЛИЦА КОЈИМА СЕ ИЗДАЈЕ ЗНАК ИДЕНТИФИКАЦИЈЕ ЗА УЛАЗАК И КРЕТАЊЕ У КОНТРОЛИСАНОЈ И ОБЕЗБЕЂИВАНО-РЕСТРИКТИВНОЈ ЗОНИ АЕРОДРОМА;

(7) ЛИЦА КОЈИМА СЕ ИЗДАЈЕ ИДЕНТИФИКАЦИОНА КАРТИЦА ЧЛАНА ПОСАДЕ ВАЗДУХОПЛОВА;

2) УВЕК КАДА ПОСЛОДАВАЦ ОСНОВАНО ПОСУМЊА ДА ПОСТОЈИ БЕЗБЕДНОСНА СМЕТЊА КОД ЛИЦА ИЗ СТ. 1. ИЛИ 2. ОВОГ ЧЛАНА.

ЗАХТЕВ ЗА СПРОВОЂЕЊЕ БЕЗБЕДНОСНЕ ПРОВЕРЕ СЕ ПОДНОСИ, У ЗАВИСНОСТИ ОД СЛУЧАЈА, НАЈКАСНИЈЕ 30 ДАНА ПРЕ ПЛАНИРАНОГ АНГАЖОВАЊА ЛИЦА ИЗ СТ. 1. ИЛИ 2. ОВОГ ЧЛАНА, ПРЕ ИСТЕКА ВАЖЕЊА ЗНАКА ИДЕНТИФИКАЦИЈЕ ИЛИ ПРЕ ИСТЕКА ВАЖЕЊА ПРЕТХОДНО ОБАВЉЕНЕ БЕЗБЕДНОСНЕ ПРОВЕРЕ.

За лица којима се издаје знак идентификације захтев за вршење безбедносне провере подноси издавалац знака идентификације из члана 231. став 3. овог закона, за ваздухопловне инспекторе и провериваче, инструкторе у области обезбеђивања и валидаторе обезбеђивања у ваздухопловству захтев подноси Директорат, док за остала лица из става 2. овог члана захтев подноси њихов послодавац.

На начин подношења захтева за вршење безбедносне провере, као и на начин њеног вршења примењују се одредбе закона којим се уређују овлашћења и рад полиције.

Уз захтев за вршење безбедносне провере, подносилац захтева доставља, ако поседује, и доказ да је у претходних 12 месеци лице које се проверава било подвргнуто безбедносној провери коју министарство надлежно за унутрашње послове врши по основу другог закона.

Одбијање лица да да сагласност за вршење безбедносне провере или постојање безбедносне сметње за последицу има неиздавање знака идентификације или неодложно одузимање знака идентификације, односно неодложну забрану приступа безбедносно осетљивим информацијама од значаја за обезбеђивање у ваздухопловству или забрану обављања поверених послова.

Одбијање лица да потпише сагласност за вршење безбедносне провере или постојање безбедносне сметње може да представља основ за престанак радног односа или другог права.

Безбедносна провера се не врши за следећа лица:

1) полицијског и царинског службеника и припадника служби безбедности који поседује легитимацију овлашћеног службеног лица;

2) страног држављанина који приложи доклате издате од стране надлежног органа своје државе да нема безбедносних сметњи или коме је од стране међународне или стране организације издат идентификациони знак у складу са прописима из области ваздухопловства;

3) лица која поседују важећи сертификат за приступ тајним подацима степена тајности „СТРОГО ПОВЕРЉИВО“ и „ДРЖАВНА ТАЈНА“, издат у складу са законом којим се уређује тајност података.

О ангажовању лица из става 40, СТАВА 12, тачка 2) овог члана, послодавац обавештава министарство надлежно за унутрашње послове и Безбедносно-информативну агенцију.

#### **Одговорни руководиоци за обезбеђивање у ваздухопловству**

##### **Члан 231г**

Лице кога ваздухопловни субјект, као послодавац, намерава да именује за одговорног руководиоца за обезбеђивање у ваздухопловству мора да поседује овлашћење које издаје Директорат, на одређено време.

Овлашћење за обављање послова одговорног руководиоца за обезбеђивање у ваздухопловству издаје се лицу у погледу кога не постоји безбедносна сметња, које испуњава услове у погледу радног искуства у примени мера обезбеђивања и које заврши одговарајућу обуку у овлашћеном центру за обуку У ПРИМЕНИ МЕРА ОБЕЗБЕЂИВАЊА, КОЈЕ ЗАВРШИ ОДГОВАРАЈУЋУ ОБУКУ У ОВЛАШЋЕНОМ ЦЕНТРУ ЗА ОБУКУ И ПОЛОЖИ ИСПИТ КОЈИ СПРОВОДИ ДИРЕКТОРАТ.

Захтев за издавање овлашћења лицу из става 1. овог члана, у име тог лица, подноси послодавац.

За издавање овлашћења за обављање послова одговорног руководиоца за обезбеђивање у ваздухопловству плаћа се такса Директорату.

**ДИРЕКТОРАТ ВОДИ ЛИСТУ ОДГОВОРНИХ РУКОВОДИЛАЦА ЗА ОБЕЗБЕЂИВАЊЕ У ВАЗДУХОПЛОВСТВУ.**

Ближе услове за издавање, суспензију и стављање ван снаге овлашћења за обављање послова одговорног руководиоца за обезбеђивање у ваздухопловству, као и рок важења овлашћења прописује Директорат.

#### **Обука из области обезбеђивања у ваздухопловству коју организују ваздухопловни субјекти. Инструктори у области обезбеђивања**

##### **Члан 231д**

Поред особља обезбеђивања и одговорног руководиоца за обезбеђивање, одговарајућу обуку из области обезбеђивања морају да заврше и сва друга лица која код ваздухопловних субјеката, као послодавца, обављају послове који могу да имају утицаја на обезбеђивање у ваздухопловству.



Обуку из става 1. овог члана дужан је да организује послодавац у редовним временским интервалима, а она мора да буде примерена врсти послова које запослени обавља.

Обуку из става 1. овог члана, поред овлашћених центара за обуку, могу да врше и инструктори у области обезбеђивања у ваздухопловству који су овлашћени од стране Директората за обављање такве обуке.

**ПОРЕД ОВЛАШЋЕНИХ ЦЕНТРА ЗА ОБУКУ, ОБУКУ ИЗ СТАВА 1. ОВОГ ЧЛАНА МОГУ ДА ПРЕМА НАСТАВНОМ ПРОГРАМУ ОДОБРЕНОМ ОД СТРАНЕ ДИРЕКТОРАТА ВРШЕ И ИНСТРУКТОРИ У ОБЛАСТИ ОБЕЗБЕЂИВАЊА У ВАЗДУХОПЛОВСТВУ КОЈЕ ЈЕ ДИРЕКТОРАТ ОВЛАСТИО ЗА ОБАВЉАЊЕ ТАКВЕ ОБУКЕ.**

Лицу које успешно заврши обуку из става 1. овог члана, центар за обуку или овлашћени инструктор издаје одговарајућу потврду о завршеној обуци.

Послодавац је дужан да води евиденцију о завршеним обукама својих запослених.

Овлашћење инструктора у области обезбеђивања у ваздухопловству издаје се лицу у погледу кога не постоји безбедносна сметња, које испуњава услове у погледу стручне спреме, радног искуства у области за коју врши обуку и које успешно заврши одговарајућу обуку коју организује Директорат.

**ОВЛАШЋЕЊЕ ИНСТРУКТОРА У ОБЛАСТИ ОБЕЗБЕЂИВАЊА У ВАЗДУХОПЛОВСТВУ ИЗДАЈЕ СЕ ЛИЦУ:**

- 1) У ПОГЛЕДУ КОГА НЕ ПОСТОЈИ БЕЗБЕДНОСНА СМЕТЊА;
- 2) КОЈЕ ИСПУЊАВА УСЛОВЕ У ПОГЛЕДУ СТРУЧНЕ СПРЕМЕ;
- 3) КОЈЕ ИСПУЊАВА УСЛОВЕ У ПОГЛЕДУ РАДНОГ ИСКУСТВА У ОБЛАСТИ ЗА КОЈУ ВРШИ ОБУКУ;
- 4) КОЈЕ ЈЕ СТЕКЛО ПОТВРДУ О ЗАВРШЕНОЈ ОБУЦИ КОЈУ ОРГАНИЗУЈЕ ДИРЕКТОРАТ;
- 5) КОЈЕ ПОЛОЖИ ИСПИТ КОЈИ СПРОВОДИ ДИРЕКТОРАТ.

Овлашћење из става 6. овог члана се издаје на одређено време.

**За издавање ЗА ОДОБРЕЊЕ И ИЗМЕНУ НАСТАВНИХ ПРОГРАМА, КАО И ЗА ИЗДАВАЊЕ И ИЗМЕНУ овлашћења из става 6. овог члана плаћа се такса Директорату.**

Врсте особља које мора да заврши одговарајућу обуку из области обезбеђивања, време на које се обука спроводи, врсте и садржај обуке из области обезбеђивања, услове за издавање, суспензију УСЛОВЕ ЗА ИЗДАВАЊЕ, ИЗМЕНУ, СУСПЕНЗИЈУ и стављање ван снаге овлашћења инструктора у области обезбеђивања у ваздухопловству, као и рок важења овлашћења инструктора прописује Директорат.

**ДИРЕКТОРАТ ВОДИ ЛИСТУ ОВЛАШЋЕНИХ ИНСТРУКТОРА У ОБЛАСТИ ОБЕЗБЕЂИВАЊА У ВАЗДУХОПЛОВСТВУ.**

### **Финансирање Директората**

#### **Члан 241.**

Директорат обезбеђује средства за обављање послова из свог делокруга из:

- 1) такса за које је овим законом прописано да се плаћају Директорату;
- 2) дела накнада које се плаћају у складу са Мултилатералним споразумом о рутним накнадама или другим потврђеним међународним уговорима и дела терминалних накнада, утврђених годишњом трошковном базом на име извршавања регулаторних и надзорних послова;

3) накнаде коју, за унапређење ваздушног саобраћаја, плаћају сви путници у јавном авио-превозу у одласку, посредством оператора аеродрома;

4) накнаде коју, за унапређење ваздушног саобраћаја, плаћају корисници ваздухоплова по тони превезене поште и робе у авио-превозу у одласку, посредством оператора аеродрома;

5) осталих извора, у складу са законом.

Прописе Директората о висини такси за које је овим законом одређено да се плаћају Директорату, О НАЧИНУ ОБРАЧУНА И ПЛАЋАЊА ТЕРМИНАЛНИХ НАКНАДА, ВИСИНИ ТЕРМИНАЛНЕ НАКНАДЕ И ДЕЛА ТЕРМИНАЛНИХ НАКНАДА КОЈЕ СЕ ПЛАЋАЈУ ДИРЕКТОРАТУ, висини накнаде коју плаћају сви путници у јавном авио-превозу у одласку и висини накнаде коју плаћају корисници ваздухоплова по тони превезене поште и робе у авио-превозу у одласку ступа на снагу по прибављеној сагласности Владе.

Средства из става 1. овог члана уплаћују се непосредно на пословни рачун.

### **Појам инспекцијског надзора. Ваздухопловни инспектор**

#### **Члан 250.**

Инспекцијски надзор над спровођењем овог закона, подзаконских аката донетих на основу овог закона, међународних аката и прихваћених домаћих и међународних стандарда и препоручене праксе, врши Директорат, преко ваздухопловног инспектора.

Обављање појединих стручних послова ваздухопловне инспекције Директорат може, у складу са чланом 48. став 3. Закона о инспекцијском надзору („Службени гласник РС”, бр. 36/15 и 44/18 – др. закон) поверити лицу које не испуњава све услове за стицање звања ваздухопловног инспектора, али поседује специјалистичко знање какво је неопходно за вршење тих стручних послова.

Инспекцијски надзор се врши над пружаоцем услуга у ваздушној пловидби, авио-превозником, власником или корисником ваздухоплова, оператором аеродрома, инвеститором аеродрома, ваздухопловно-техничком организацијом, ваздухопловним особљем, као и над другим привредним друштвима, другим правним лицима, предузетницима и физичким лицима која обављају делатности, послове или пружају услуге у ваздухопловству **ИЛИ КОЈИМА СЕ ОВИМ ЗАКОНОМ УТВРЂУЈУ ОДРЕЂЕНЕ ОБАВЕЗЕ** (у даљем тексту: надирани субјекат).

Док обавља инспекцијски надзор ваздухопловни инспектор је дужан да носи службено одело и службену легитимацију.

Изглед и коришћење службеног одела и образац службене легитимације ваздухопловног инспектора прописује Директорат.

Ваздухопловни инспектор не може да израђује или учествује у изради планске или техничке документације и техничкој контроли техничке документације предмета инспекцијског надзора и да врши стручни надзор над производњом, изградњом, односно извођењем радова на предмету инспекцијског надзора.

#### **Члан 251.**

Ваздухопловни инспектор води поступак, доноси решења и предузима мере у оквиру права и дужности одређених законом.

Ваздухопловни инспектор има право и дужност да у вршењу инспекцијског надзора:



1) прегледа опште и појединачне акте, евиденције и другу документацију надзираног субјекта, коју није могао да прибави по службеној дужности;

2) прегледа:

(1) аеродроме,

(2) ваздухоплове и ваздухопловне производе,

(3) комуникационе, навигационе и надзорне системе, уређаје, опрему и објекте,

(4) пословне просторије, постројења, инсталације, средства рада и производе,

(5) друге објекте, уређаје и предмете надзираног субјекта;

3) саслуша и узима изјаве од одговорних лица надзираног субјекта и других лица;

4) захтева извештаје и податке о раду надзираног субјекта;

5) обави непосредни увид у рад особља надзираног субјекта;

5А) ПРИКУПЉА И ОБРАЂУЈЕ ПОДАТКЕ О ЛИЧНОСТИ КОЈИ СУ ОД ЗНАЧАЈА ЗА ПРИПРЕМУ И ОБАВЉАЊЕ ИНСПЕКЦИЈСКОГ НАДЗОРА:

6) поднесе захтев за покретање прекршајног поступка за прекршаје из члана 258. ст. 1–3. и члана 260. став 1. овог закона;

7) изда прекршајни налог за прекршаје из члана 258. ст. 4. и 5. и члана 260. став 2. овог закона;

8) поднесе кривичну пријаву ИЛИ ПРИЈАВУ ЗА ПРИВРЕДНИ ПРЕСТУП;

9) предузима друге мере и радње за које је овлашћен.

Ваздухопловни инспектор је дужан да о свом присуству обавести одговорно лице надзираног субјекта.

Одговорно лице надзираног субјекта дужно је да поступи по налогу ваздухопловног инспектора.

### Прекршаји

#### Члан 258.

Новчаном казном од 500.000 до 2.000.000 динара казниће се за прекршај правно лице ако:

1) обавља ваздушни саобраћај супротно међународним актима, овом закону и другим прописима (члан 4. став 2);

2) се не придржава правила летења (члан 4а став 1);

3) обавља саобраћај или лети изнад градова, насељених места и индустријских објеката ~~непод висине утврђене прописом о класама ваздушног простора из члана 37. овог закона (члан 8. став 1);~~ У СВОЈСТВУ ОПЕРАТЕРА ВАЗДУХОПЛОВА ЛЕТИ ВАЗДУХОПЛОМ ИЗНАД ГУСТО НАСЕЉЕНИХ ПОДРУЧЈА ГРАДОВА, НАСЕЉА, ИНДУСТРИЈСКИХ ОБЈЕКТА ИЛИ ИЗНАД СКУПОВА ЛИЦА НА ОТВОРЕНОМ ИСПОД МИНИМАЛНЕ ВИСИНЕ ИАКО ТО НИЈЕ ПОТРЕБНО РАДИ ПОЛЕТАЊА ИЛИ СЛЕТАЊА ИЛИ АКО ТАКАВ ЛЕТ НИЈЕ ПРЕТХОДНО ОДОБРИО ДИРЕКТОРАТ (ЧЛАН 8. СТАВ 1);

4) лети изнад градова, насељених места и индустријских објеката ~~непод прописане висине без одобрења Директората (члан 8. став 2);~~

5) из ваздухоплова за време лета избацује предмете и течности супротно члану 9. овог закона;

6) користи беспилотни ваздухоплов, ваздухопловни модел, ракету или други летећи објекат на такав начин да угрожава безбедност ваздушног саобраћаја (члан 10. став 1) или супротно условима утврђеним прописом из члана 10. став 3. овог закона; У СВОЈСТВУ

ОПЕРАТЕРА СИСТЕМА БЕСПИЛОТНОГ ВАЗДУХОПЛОВА ОБАВЉА ОПЕРАЦИЈЕ НА ТАКАВ НАЧИН ДА НИЈЕ ОСИГУРАО БЕЗБЕДНОСТ ЛИЦА НА ЗЕМЉИ И ДРУГИХ КОРИСНИКА ВАЗДУШНОГ ПРОСТОРА ИЛИ НИЈЕ СВЕО НА МИНИМУМ РИЗИКЕ КОЈИ МОГУ НАСТАТИ ПРИЛИКОМ КОРИШЋЕЊА ТИХ СИСТЕМА (ЧЛАН 10. СТАВ 1);

7) лансира ракету или други летећи објекат без претходне сагласности пружаоца услуга у ваздушној пловидби (члан 10. став 2); У СВОЈСТВУ ОПЕРАТЕРА СИСТЕМА БЕСПИЛОТНОГ ВАЗДУХОПЛОВА НИЈЕ ПРЕДУЗЕО СВЕ ПОТРЕБНЕ МЕРЕ ДА ОСИГУРА БЕЗБЕДНОСТ ОПЕРАЦИЈЕ (ЧЛАН 10А СТАВ 1);

8) лети ваздухопловом у забрањеној зони или супротно условима за одвијање летења у условно забрањеној зони (члан 13. став 1); У СВОЈСТВУ ОПЕРАТЕРА СИСТЕМА БЕСПИЛОТНОГ ВАЗДУХОПЛОВА НЕ ИЗВРШИ ПРИЈАВУ ЛЕТА ПРЕ СПРОВОЂЕЊА ОПЕРАЦИЈЕ ИЛИ СЕ НЕ ПРИДРЖАВА ОПЕРАТИВНИХ ОГРАНИЧЕЊА, ТЕХНИЧКИХ ЗАХТЕВА ИЛИ ДРУГИХ УСЛОВА ПРОПИСАНИХ ЗА ОНУ КАТЕГОРИЈУ ОПЕРАЦИЈА КОЈУ ОБАВЉА (ЧЛАН 10А СТАВ 2);

9) лети ваздухопловом у условно забрањеној зони без одобрења Директората (члан 13. став 3); У СВОЈСТВУ ОПЕРАТЕРА СИСТЕМА БЕСПИЛОТНОГ ВАЗДУХОПЛОВА ПОСТУПА СУПРОТНО ОБАВЕЗАМА ИЗ ЧЛАНА 10А СТАВ 3. ОВОГ ЗАКОНА;

9А) НИЈЕ РЕГИСТРОВАН КАО ОПЕРАТЕР СИСТЕМА БЕСПИЛОТНОГ ВАЗДУХОПЛОВА, А ОБАВЉА ОПЕРАЦИЈЕ ПРОПИСАНЕ У ЧЛАНУ 10А СТАВ 4. ОВОГ ЗАКОНА;

9Б) У СВОЈСТВУ ВАЗДУХОПЛОВНО-МОДЕЛАРСКОГ КЛУБА ИЛИ УДРУЖЕЊА СПРОВОДИ ОПЕРАЦИЈЕ СИСТЕМА БЕСПИЛОТНИХ ВАЗДУХОПЛОВА СУПРОТНО УСЛОВИМА ОДРЕЂЕНИМ У ОДОБРЕЊУ ДИРЕКТОРАТА (ЧЛАН 10В СТАВ 1);

9В) У СВОЈСТВУ ОПЕРАТЕРА ЛАКОГ СИСТЕМА БЕСПИЛОТНОГ ВАЗДУХОПЛОВА ОБАВЉА ОПЕРАЦИЈЕ СУПРОТНО ПРАВИМА, УСЛОВИМА И ОГРАНИЧЕЊИМА НАВЕДЕНИМ У СЕРТИФИКАТУ ОПЕРАТЕРА ЛАКОГ СИСТЕМА БЕСПИЛОТНОГ ВАЗДУХОПЛОВА (ЧЛАН 10Г СТАВ 3);

9Г) КОРИСТИ РАКЕТЕ ИЛИ ДРУГЕ ЛЕТЕЋЕ ОБЈЕКТЕ ТАКО ДА УГРОЖАВА БЕЗБЕДНОСТ ВАЗДУШНОГ САОБРАЋАЈА (ЧЛАН 11. СТАВ 1) ИЛИ ИХ ЛАНСИРА БЕЗ ПРЕТХОДНО ПРИБАВЉЕНОГ ОДОБРЕЊА ПРУЖАОЦА УСЛУГА КОНТРОЛЕ ЛЕТЕЊА (ЧЛАН 11. СТАВ 2);

9Д) У СВОЈСТВУ ВАЗДУХОПЛОВНОГ СУБЈЕКТА НЕ УСПОСТАВИ ИЛИ НЕ КОРИСТИ СИСТЕМ УПРАВЉАЊА БЕЗБЕДНОШЋУ (ЧЛАН 16. СТАВ 2);

10) не пријави Директорату сваки догађај, иако је на то обавезан на основу прописа из члана 17. став 4. овог закона (члан 17. став 1);

11) о намери да уведе промену у функционални систем не обавести Директорат или му не достави безбедносну аргументацију или не прибави његово одобрење за планирану промену (члан 18. став 1);

12) стално и систематски не уочава опасност, не процењује и не умањује ризик у обављању своје делатности (члан 19. став 1);

13) не поступи по издатој безбедносној наредби (члан 19а став 1);

14) у својству оператора домаћег или страног ваздухоплова повреди ваздушни простор Републике Србије (члан 23. став 1);

15) у својству оператора страног беспилотног ваздухоплова или летећег објекта повреди ваздушни простор Републике Србије (члан 23. став 2);



16) у својству оператора ваздухоплова користи ваздухоплов који лети у ваздушном простору Републике Србије без претходно поднетог плана лета (члан 24. став 1);

16А) ПОСТУПА СУПРОТНО УСЛОВИМА КОЈИ СУ ПРОПИСОМ ИЗ ЧЛАНА 37. СТАВ 1. ОВОГ ЗАКОНА ОДРЕЂЕНИ ЗА КОРИШЋЕЊЕ КЛАСА ВАЗДУШНОГ ПРОСТОРА (ЧЛАН 37. СТАВ 2);

17) без овлашћења Директората израђује процедуре за инструментално летење (члан 41. став 1);

17А) ЛЕТИ ВАЗДУХОПЛОВОМ ИЛИ ОБАВЉА ОПЕРАЦИЈЕ СИСТЕМА БЕСПИЛОТНОГ ВАЗДУХОПЛОВА СУПРОТНО ЗАБРАНИ ИЗ ЧЛАНА 42. СТАВ 2. ОВОГ ЗАКОНА;

17Б) ЛЕТИ ВАЗДУХОПЛОВОМ ИЛИ ОБАВЉА ОПЕРАЦИЈЕ СИСТЕМА БЕСПИЛОТНОГ ВАЗДУХОПЛОВА У УСЛОВНО ЗАБРАЊЕНОЈ ЗОНИ БЕЗ ОДОБРЕЊА ДИРЕКТОРАТА ИЛИ СУПРОТНО УСЛОВИМА ОДРЕЂЕНИМ У ТОМ ОДОБРЕЊУ (ЧЛАН 42. СТАВ 3);

17В) У СВОЈСТВУ ОПЕРАТЕРА СИСТЕМА БЕСПИЛОТНОГ ВАЗДУХОПЛОВА ПОСТУПА СУПРОТНО ЗАБРАНИ ИЗ ЧЛАНА 42. СТАВ 6. ОВОГ ЗАКОНА;

18) у својству учесника у процесу управљања протоком ваздушног саобраћаја и управљања капацитетом не планира, не координира или не обавља активности на прописан начин (члан 43. став 3);

19) у својству пружаоца услуга комуникације, навигације и надзора не обезбеди редовност и поузданост услуга (члан 53. став 1);

20) системе, уређаје, опрему и објекте не користи према техничкој документацији, упутству за коришћење и програму одржавања или ако техничку документацију, упутство за коришћење и програм одржавања, не чува и не ажурира (члан 53. став 2);

21) не планира или не пројектује или не набави или не користи или не одржава или не врши технички надзор над радом и исправношћу комуникационих, навигационих и надзорних система, уређаја, опреме и објеката, чије карактеристике и начини коришћења и одржавања испуњавају међународне прописе и стандарде, обавезе предвиђене потврђеним међународним уговором и услове које пропише Директорат (члан 54. став 1);

22) комуникационе, навигационе и надзорне системе, уређаје и опрему редовно не проверава и не калибрише из ваздуха (члан 54. став 2);

23) не учини доступним осмотрене метеоролошке податке или их не стави на располагање корисницима услуга (члан 57. став 1);

24) пружа услуге у ваздушној пловидби, а нема сертификат за пружање услуга или га Влада није именовала за пружање тих услуга (члан 64. став 2);

25) у својству пружаоца услуга у ваздушној пловидби не снима електронски или на други начин не чува све податке о пруженим услугама (члан 71. став 1);

26) обавља јавни авио-превоз без важеће оперативне дозволе (члан 77. став 1);

27) обавља превоз ваздухопловом без мотора или ултралаким ваздухопловом с мотором или локалне летове без сертификата ваздухопловног оператора (члан 79. ст. 3. и 4);

28) на захтев Директората, не достави податке о испуњености услова који су потребни за издавање оперативне дозволе (члан 80. став 2);

29) у својству имаоца оперативне дозволе не достави Директорату годишње финансијске извештаје у року од шест месеци од завршетка финансијске године (члан 80. став 3);

30) приликом обављања делатности не поступа у складу са условима наведеним у сертификату ваздухопловног оператера (члан 84. став 2);

30А) У СВОЈСТВУ ОПЕРАТЕРА БАЛОНА ИЛИ ЈЕДРИЛИЦЕ ОБАВЉА ЈАВНИ АВИО-ПРЕВОЗ ИАКО НИЈЕ ДОСТАВИО ИЗЈАВУ ДА ЈЕ ОСПОСОБЉЕН ДА ОБАВЉА ЈАВНИ АВИО-ПРЕВОЗ И ДА ИЗВРШАВА ДУЖНОСТИ ОПЕРАТЕРА КОЈЕ СУ С ТИМ ПОВЕЗАНЕ (ЧЛАН 85А СТАВ 1) ИЛИ АКО ПРИЛИКОМ ОБАВЉАЊА ДЕЛАТНОСТИ НЕ ПОСТУПА У СКЛАДУ СА УСЛОВИМА НАВЕДЕНИМ У ТОЈ ИЗЈАВИ (ЧЛАН 85А СТАВ 2);

31) пре узимања ваздухоплова у закуп не прибави од Директората сагласност за закључење уговора о закупу (члан 87. став 2);

32) даје ваздухоплов без посаде у закуп страном авио-превозиоцу без претходне сагласности Директората или даје ваздухоплов у закуп са посадом, а не обавести Директорат о томе (члан 87. став 3);

33) не обавља међународни авио-превоз под условима који су одређени потврђеним међународним уговором (члан 89. став 2);

34) у својству страног авио-превозиоца обавља међународни јавни авио-превоз с Републиком Србијом без одобрења (члан 91. став 1);

35) не објави укупну цену авио-превоза или јасно не наведе елементе од којих се та укупна цена састоји (члан 92. став 2);

36) у својству продавца путних карата не обезбеди приступ ценама превоза за и са аеродрома у Републици Србији без дискриминације на основу држављанства или пребивалиштва купца или на основу свог седишта (члан 92. став 4);

37) не објави ред летења најкасније 15 дана пре почетка његовог важења, а измене у реду летења – најкасније десет дана пре почетка важења измењеног реда летења (члан 94. став 2);

38) не обавља делатност у складу са објављеним редом летења док он важи (члан 94. став 3);

39) о обустави превоза или измени реда летења одмах не обавести јавност (члан 94. став 4);

40) обавља посебне делатности у ваздушном саобраћају уз накнаду без поднете изјаве о оспособљености за обављање тих делатности или обавља посебне делатности у ваздушном саобраћају високог ризика без потврде о испуњавању услова за обављање тих делатности (члан 95. став 1);

41) обавља некомерцијално летење сложеним моторним ваздухопловом, а није доставио Директорату изјаву којом потврђује да је одговарајуће оспособљен и да располаже средствима за извршавање одговорности у вези са коришћењем ваздухоплова (члан 97. став 1);

42) обавља некомерцијално летење супротно условима који су утврђени прописом из члана 97. став 2. овог закона;

43) одржи ваздухопловну манифестацију без одобрења Директората или ако му јединица за управљање ваздушним простором није алоцирала ваздушни простор у ту сврху (члан 98. став 1);

43А) У СВОЈСТВУ ОПЕРАТЕРА ВАЗДУХОПЛОВА ОБАВЉА ПОЈЕДИНЕ АКТИВНОСТИ КОЈЕ МОГУ ДА ПРЕДСТАВЉАЈУ ОДРЕЂЕНИ БЕЗБЕДНОСНИ РИЗИК, А ДА ЗА ТО НИЈЕ ПРИБАВИО ПОСЕБНО ОДОБРЕЊЕ ДИРЕКТОРАТА ИЛИ ПОСТУПА СУПРОТНО УСЛОВИМА САДРЖАНИМ У ТОМ ОДОБРЕЊУ (ЧЛАН 98А СТАВ 1);



- 44) за полетање, слетање и kретање ваздухоплова не користи аеродром (члан 99. став 1);
- 45) за полетање и слетање користи места која се налазе изван аеродрома супротно условима које је прописао Директорат (члан 99. став 3);
- 46) у својству оператора аеродрома који је отворен за јавну употребу не обезбеди да аеродром буде отворен за одвијање ваздушног саобраћаја (члан 103. став 3);
- 47) полети са аеродрома, односно слети на аеродром изван времена отворености аеродрома, у термину који није одредио оператор аеродрома (члан 103. став 4);
- 48) користи аеродром у ваздушном саобраћају, а нема сертификат аеродрома, дозволу за коришћење аеродрома или сагласност за коришћење аеродрома или ако у тренутку коришћења аеродром не испуњава све услове како би се ваздушни саобраћај одвијао безбедно, као и све услове у погледу обезбеђивања у ваздухопловству (члан 104);
- 49) користи аеродром у ваздушном саобраћају супротно условима које Директорат одреди у спецификацији дозволе за коришћење, односно спецификацији сагласности за коришћење аеродрома (члан 108. став 1);
- 50) не обавести Директорат и надлежну јединицу контроле летења о планираним радовима већег обима који могу да доведу до затварања аеродрома или ограничења његовог коришћења, као и о свим другим променама које се односе на услове под којим је издата дозвола, односно сагласност за коришћење аеродрома (члан 110. став 1);
- 51) не ограничи или трајно или привремено не прекине коришћење аеродрома који је престао да испуњава неки од услова у погледу безбедности одвијања ваздушног саобраћаја или обезбеђивања у ваздухопловству или ако о томе не обавести Директорат и надлежну јединицу контроле летења (члан 110. став 2);
- 52) изврши измену на аеродрому која може да утиче на спецификацију дозволе, односно сагласности за коришћење аеродрома, а не поднесе Директорату захтев за измену дозволе, односно сагласности за коришћење аеродрома (члан 111. став 1);
- 53) пре стручне контроле не достави Директорату на мишљење нацрт планског документа за аеродромски комплекс и простор који се граничи са аеродромским комплексом (члан 115. став 3);
- 54) пре вршења стручне или техничке контроле, односно пре подношења захтева за издавање грађевинске дозволе, не достави Директорату на потврду техничку документацију која се односи на изградњу, доградњу и реконструкцију аеродрома (члан 116. став 1);
- 55) не обавести Директорат о радовима који не подлежу издавању грађевинске дозволе, а који могу да утичу на безбедност и обезбеђивање у ваздухопловству или не достави одговарајућу документацију на захтев Директората ради прибављања потврде (члан 116. став 2);
- 56) у својству инвеститора или оператора аеродрома не обавести Директорат о завршетку радова из члана 116. ст. 1. и 2. овог закона (члан 116. став 3);
- 57) у својству инвеститора или оператора аеродрома не прибави ново мишљење, односно потврду, ако је дошло до измена након издавања мишљења из члана 115. односно након издавања потврде из члана 116. ст. 1. или 2. овог закона (члан 116. став 4);
- 58) не обележи препреке које могу да утичу на безбедност ваздушног саобраћаја (члан 117. став 1);
- 59) без сагласности Директората изгради или постави објекте, инсталације или уређаје на подручју или изван подручја аеродрома, а који као препрека могу да утичу на безбедност ваздушног саобраћаја (члан 117. став 2);

59A) НЕ УКЛОНИ ДРВЕЋЕ, ГРМЉЕ ИЛИ ДРУГО РАСТИЊЕ КОЈЕ ПРОБИЈА ПОВРШИ ЗА ОГРАНИЧЕЊЕ ПРЕПРЕКА ИЛИ УТИЧЕ НА ОПТИМАЛАН ПОЛОЖАЈ ИЛИ КАРАКТЕРИСТИКЕ СРЕДСТАВА ЗА ВИЗУЕЛНУ ИЛИ НЕВИЗУЕЛНУ НАВИГАЦИЈУ ИЛИ АКО НЕ ОГРАНИЧИ ЊИХОВУ ВИСИНУ (ЧЛАН 117, СТАВ 4);

60) без сагласности Директората изгради или постави објекте, инсталације или уређаје на подручју или изван подручја аеродрома, а који могу да утичу на рад радио-уређаја који се користе у ваздушној пловидби (члан 119, став 1);

60A) У БЛИЗИНИ АЕРОДРОМА ПОСТАВИ ИЛИ КОРИСТИ НЕВАЗДУХОПЛОВНА СВЕТЛА НА ЗЕМЉИ КОЈА, ЗБОГ СВОГ ИНТЕНЗИТЕТА, КОНФИГУРАЦИЈЕ ИЛИ БОЈЕ, МОГУ ДА УГРОЗЕ БЕЗБЕДНОСТ ВАЗДУХОПЛОВА НА ЗЕМЉИ ИЛИ У ЛЕТУ ИЛИ КОЈА МОГУ ДА СПРЕЧЕ ИЛИ ОМЕТАЈУ ПИЛОТА У ТУМАЧЕЊУ ВАЗДУХОПЛОВНИХ СВЕТАЛА НА ЗЕМЉИ ИЛИ МОГУ ДА ОМЕТАЈУ КОНТРОЛОРА ЛЕТЕЊА У АЕРОДРОМСКОЈ КОНТРОЛИ ЛЕТЕЊА (ЧЛАН 119А СТАВ 1);

60B) У БЛИЗИНИ АЕРОДРОМА ПОСТАВИ ИЛИ КОРИСТИ ОБЈЕКАТ, ИНСТАЛАЦИЈУ ИЛИ УРЕЂАЈ КОЈИ ЕМИТУЈЕ ЛАСЕРСКО ЗРАЧЕЊЕ ИЛИ РЕФЛЕКТОВАНУ СВЕЛОСТ КОЈИ МОГУ ДА УГРОЗЕ ИЛИ НЕГАТИВНО ДА УТИЧУ НА БЕЗБЕДНОСТ ВАЗДУХОПЛОВА НА ЗЕМЉИ ИЛИ У ЛЕТУ (ЧЛАН 119А СТАВ 2);

61) не предузме све мере које су потребне за безбедно полетање, слетање, кретање и боравак ваздухоплова, као и пружање услуга земаљског опслуживања на аеродрому (члан 120, став 1);

62) не одреди услове за коришћење аеродрома, ради омогућавања несметане употребе маневарских површина и платформи, објеката, уређаја и опреме према намени, техничким својствима и капацитету аеродрома (члан 120, став 2);

63) не обезбеди редован преглед и одржавање полетно-слетних, рулних и других стаза, платформи, објеката, инсталација, уређаја и опреме који омогућавају безбедно полетање, слетање и кретање ваздухоплова или о њиховом стању не обавести надлежну јединицу контроле летења (члан 120, став 3);

64) не успостави управљање активностима и контролу кретања ваздухоплова и возила на платформи аеродрома (члан 121, став 1);

65) не достави Директорату изјаву о оспособљености за пружање услуга управљања платформом (члан 121, став 3);

66) не предузима мере за уклањање или спречавање настајања дивљих депонија или других садржаја који могу да привуку птице и друге животиње на аеродром или његову околину или, у случајевима када уклањање садржаја није могуће, не обезбеди да сваки ризик за ваздухоплов буде процењен и смањен на најмању могућу меру (члан 122, став 1);

67) не обезбеди осматрање кретања и растеривање птица и других животиња на подручју аеродрома и у његовој околини или не обезбеди прикупљање информација од оператера ваздухоплова, аеродромског особља и других извора о присуству птица или других животиња на аеродрому и у његовој околини или не врши анализу тих информација или не предузима друге мере којима се вероватноћа судара између птица и других животиња и ваздухоплова своди на најмању могућу меру (члан 122, став 3);

68) не постави на аеродрому ограду или другу прикладну препреку, ради спречавања уласка животиња које су довољно велике да могу представљати опасност за ваздухоплов, као и ради спречавања случајног или намерног приступа неовлашћених лица на део аеродрома који не представља јавну зону (члан 123, став 1);



69) не постави na аеродрому ограду или другу прикладну препреку или не предузме другу одговарајућу меру заштите аеродрома ако је Директорат приликом провере услова за издавање дозволе, односно сагласности проценио да је то постављање неопходно са становишта безбедности ваздушног саобраћаја и обезбеђивања у ваздухопловству (члан 123. став 2);

70) не обезбеди да на простору од најмање три метра од ограде аеродрома не постоји растинје или објекти који онемогућавају надгледање ограде аеродрома или који могу да се искористе за неовлашћени приступ аеродрому (члан 123. став 3);

71) не организује, у зависности од ватрогасне категорије аеродрома, спасилачко-ватрогасну службу или спасилачко-ватрогасно обезбеђење на аеродрому (члан 124. ст. 1. и 2);

72) повери обављање послова спасилачко-ватрогасне службе, односно спасилачко-ватрогасног обезбеђења организацији која не испуњава услове прописане овим законом и прописима донетим на основу њега у погледу особља, возила, опреме и средстава за гашење пожара и спасавање (члан 124. став 4);

73) у својству оператора аеродрома не организује на аеродрому медицинско обезбеђење (члан 125. ст. 1. и 2);

74) повери обављање послова медицинског обезбеђења здравственој установи која не испуњава услове утврђене прописом из члана 125. став 3. овог закона (члан 125. став 4);

75) пружа услуге земаљског опслуживања, а не поседује дозволу Директората за пружање тих услуга (члан 127. став 1);

76) у својству авио-превозноца обавља самоопслуживање без дозволе Директората (члан 128. ст. 1. и 2);

77) не објави листу аеродромске инфраструктуре или не одреди накнаду за приступ тој инфраструктури или не омогући пружаоцима услуга земаљског опслуживања приступ аеродромској инфраструктури под објективним, транспарентним и недискриминаторним условима или са пружаоцима услуга земаљског опслуживања не закључи уговор о коришћењу аеродромске инфраструктуре (члан 130. став 4);

78) у својству имаоца дозволе за пружање услуга земаљског опслуживања или дозволе за самоопслуживање не обезбеди континуитет у пружању услуга земаљског опслуживања или самоопслуживања или ако услуге за које му је издата дозвола не пружа на поштен и недискриминаторан начин (члан 131. став 4); ПРУЖАЊЕМ УСЛУГА ЗА КОЈЕ МУ ЈЕ ИЗДАТА ДОЗВОЛА УГРОЗИ БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈА НА АЕРОДРОМУ ИЛИ АКО НЕ ОБЕЗБЕДИ КОНТИНУИТЕТ У ПРУЖАЊУ УСЛУГА ЗЕМАЉСКОГ ОПСЛУЖИВАЊА ИЛИ САМООПСЛУЖИВАЊА ИЛИ АКО ТЕ УСЛУГЕ НЕ ПРУЖА НА ПОШТЕН И НЕДИСКРИМИНАТОРАН НАЧИН (ЧЛАН 131. СТАВ 1);

79) рачуноводствено не развоји делатности пружања услуга земаљског опслуживања од осталих делатности које обавља (члан 131. став 2);

80) повери пружање појединих услуга земаљског опслуживања другом правном лицу или предузетнику (подуговарачу) који не поседује важећу дозволу за пружање тих услуга земаљског опслуживања (члан 131. став 3);

81) не образује Савет авио-превозника који користе аеродромске услуге (члан 132. став 1);

82) одреди висину аеродромских накнада на начин којим се дискриминишу поједини корисници аеродрома (члан 133. став 4);

83) o razlozima zbog kojih planira poveћanje pojedine naknade i o њеној планираној висини ne obavesti sve korisnike aerodromskih usluga najkasnije 60 dana pre планираног почетка примене повећане naknade (члан 133. став 5);

84) u својству оператора аеродрома ne обави консултације са корисницима аеродромских услуга пре доношења одлуке o измени система обрачунавања или висине аеродромских накнада (члан 133. став 6);

85) користи ваздухоплов који није уписан у Регистар ваздухоплова Републике Србије, Евиденцију ваздухоплова Републике Србије или Регистар војних ваздухоплова Републике Србије или који није способан да безбедно учествује у ваздушном саобраћају (члан 135. став 1);

86) користи ваздухоплов супротно његовој категорији, врсти или намени (члан 135. став 3);

87) u својству власника, односно корисника ваздухоплова који је уписан у Регистар ваздухоплова не пријави Директорату сваку промену података уписаних у тај регистар (члан 144. став 4);

88) користи ваздухоплов који има државну припадност Републике Србије, а не носи знаке државне припадности или ознаке регистрације или обавезне натписе (члан 145. став 2);

89) користи ваздухоплов који је уписан у Регистар ваздухоплова, а у њему се док лети не налазе уверење о регистрацији ваздухоплова или потврда о пловидбености ваздухоплова или потврда о провери пловидбености ваздухоплова или дозволе за рад уграђене опреме која емитује радио-сигнале или друге исправе и књиге (члан 147. став 1);

90) обавља ваздухопловно-техничку делатност без дозволе за обављање ваздухопловно-техничке делатности (члан 149. став 2);

91) пројектује или производи ваздухопловне производе, делове, уређаје и опрему супротно условима које је прописао Директорат (члан 152. став 5);

91А) НЕ ОБЕЗБЕДИ ДА СИСТЕМ БЕСПИЛОТНОГ ВАЗДУХОПЛОВА ПРАТИ ОДГОВАРАЈУЋА ДЕКЛАРАЦИЈА О УСАГЛАШЕНОСТИ ИЛИ ДА ЈЕ ОДГОВАРАЈУЋА ИДЕНТИФИКАЦИОНА ОЗНАКА КЛАСЕ ПРИЧВРШЋЕНА ЗА БЕСПИЛОТНИ ВАЗДУХОПЛОВ (ЧЛАН 152А СТАВ 4);

92) u својству корисника ваздухопловног производа не поступи по налогу за пловидбеност који је издао Директорат (члан 156. став 1);

92А) КОРИСТИ ВАЗДУХОПЛОВ СУПРОТНО ОГРАНИЧЕЊУ КОЈЕ ЈЕ УПИСАНО У ПОТВРДУ О ПЛОВИДБЕНОСТИ (ЧЛАН 158. СТАВ 4);

92Б) У СВОЈСТВУ ВАЗДУХОПЛОВНО-ТЕХНИЧКЕ ОРГАНИЗАЦИЈЕ ВРШИ ПРОВЕРУ ПЛОВИДБЕНОСТИ ИАКО ЗА ТО НЕМА ДОЗВОЛУ ДИРЕКТОРАТА (ЧЛАН 159. СТАВ 1);

92В) У СВОЈСТВУ ВАЗДУХОПЛОВНО-ТЕХНИЧКЕ ОРГАНИЗАЦИЈЕ ПРОДУЖИ ВАЖЕЊЕ ПОТВРДЕ О ПРОВЕРИ ПЛОВИДБЕНОСТИ БЕЗ ОДОБРЕЊА ДИРЕКТОРАТА (ЧЛАН 160. СТАВ 1);

93) за обављање јавног авио-превоза користи ваздухоплов који не испуњава додатне услове за успостављање и одржавање континуиране пловидбености (члан 163. став 1);

94) примењује програм одржавања ваздухоплова који није одобрио Директорат (члан 164. став 2); ПРИМЕЊУЈЕ ПРОГРАМ ОДРЖАВАЊА ВАЗДУХОПЛОВА КОЈИ НИЈЕ ОДОБРИО ДИРЕКТОРАТ ИЛИ ОДГОВАРАЈУЋА ВАЗДУХОПЛОВНО-ТЕХНИЧКА ОРГАНИЗАЦИЈА (ЧЛАН 164. СТАВ 2);



95) обавља лет ваздухопловом супротно условима и ограничењима које је Директорат утврдио у дозволи за лет (члан 165, став 2) У СВОЈСТВУ ОПЕРАТЕРА ВАЗДУХОПЛОВА ОБАВЉА ЛЕТ ВАЗДУХОПЛОМ СУПРОТНО ОДОБРЕНИМ УСЛОВИМА ЛЕТА, ОДНОСНО ДОЗВОЛИ ЗА ЛЕТ (ЧЛАН 165, СТАВ 2);

95А) КОРИСТИ У ВАЗДУШНОМ САОБРАЋАЈУ УЛТРАЛАКИ ВАЗДУХОПЛОВ, АМАТЕРСКИ ГРАЂЕНИ ВАЗДУХОПЛОВ, БИВШИ ВОЈНИ ВАЗДУХОПЛОВ ИЛИ ДРУГИ ВАЗДУХОПЛОВ КОЈИ НЕМА ПОТВРДУ О ТИПУ БЕЗ ПОСЕБНЕ ДОЗВОЛЕ ЗА ЛЕТ (ЧЛАН 168, СТАВ 1);

96) омогући ваздухопловном особљу да обавља послове који непосредно утичу на безбедност ваздушног саобраћаја без одговарајуће дозволе (члан 172, став 1);

97) омогући обављање послова који посредно утичу на безбедност ваздушног саобраћаја особљу које нема потврду о обучености (члан 175, став 1);

97а) дозволи обављање послова особља обезбеђивања лицу које не поседује сертификат са одговарајућим овлашћењима (члан 175, став 3);

98) обучава ваздухопловно особље према наставним програмима ПРОГРАМИМА ОБУКЕ које није одобрио Директорат (члан 179, став 1);

99) врши обуку ваздухопловног особља без потврде о праву на обучавање (члан 179, став 3-СТАВ 2);

99а) врши обуку ваздухопловног особља без дате изјаве о способности (члан 179, став 4) ВРШИ ОБУКУ ИАКО НЕ ПОСЕДУЈЕ ОПЕРАТИВНУ ДОЗВОЛУ ИЛИ ВРШИ ОБУКУ ВАЗДУХОПЛОВНОГ ОСОБЉА БЕЗ ДАТЕ ИЗЈАВЕ О СПОСОБЉЕНОСТИ (ЧЛАН 179, СТАВ 3);

100) обучава ваздухопловно особље на уређају за симулирање летења или на другој врсти симулатора за обуку за чије коришћење није прибављена дозвола Директората (члан 180, став 1);

101) обавља здравствене прегледе ваздухопловног особља без потврде о праву на испитивање здравствене способности (члан 189, став 1);

102) обавља здравствене прегледе, врши оцену здравствене способности или издаје лекарска уверења супротно условима које је прописао Директорат (члан 189, став 2);

103) не обезбеди проверу психо-физичког стања ваздухопловног особља, пре него што ваздухопловно особље почне да обавља послове, као и током обављања послова, на начин који не омета њихов рад (члан 193, став 2) НЕ ОБЕЗБЕДИ ПРОВЕРУ ПСИХОФИЗИЧКОГ СТАЊА ВАЗДУХОПЛОВНОГ ОСОБЉА (ЧЛАН 193, СТАВ 2);

104) не обезбеди број чланова и састав посаде ваздухоплова у складу са потврдом о типу ваздухоплова или приручником за управљање ваздухопловом или оперативним приручником корисника ваздухоплова или прописом Директората (члан 194, став 2);

105) омогући да послове пилота ваздухоплова у јавном авио-превозу обавља лице које је прешло старосну границу утврђену чланом 196, овог закона;

106) за сваки лет или део лета не одреди вођу ваздухоплова (члан 197, став 3);

107) не обезбеди поштовање одредби о радном времену, времену летења, трајању летачке дужности, одмору и слободним данима чланова посаде ваздухоплова или не води евиденцију о томе (члан 199, став 6);

108) не обезбеди поштовање одредби о радном времену, трајању смена у току радног дана, трајању непрекидног рада и дужини дневног одмора контролора летења (члан 199а, став 4);

109) не предузима мере заштите животне средине од буке vazдухоплова и ostalih екстерних фактора који утичу на буку, а последица су обављана делатности или пружања услуга у vazдухопловству (члан 200, став 1);

110) не обезбеди да се при коришћењу аеродрома примењују мере заштите животне средине, према овом закону и прописима којима се уређује заштита животне средине (члан 201);

111) не обезбеди стално мерење буке која се на аеродрому и његовој околини ствара при полетању и слетању vazдухоплова (члан 203, став 1);

112) обавља транспорт опасне робе vazдушним путем у домаћем или међународном vazдушном саобраћају супротно одредбама овог закона или међународним стандардима и препорученом праксом садржаним у Анексу 18 Конвенције о међународном цивилном vazдухопловству или одредбама Техничких инструкција (члан 204, став 1);

113) врши транспорт vazдушним путем предмета и материја супротно члану 205, овог закона;

114) у својству страног ОПЕРАТЕРА ВАЗДУХОПЛОВА транспортује опасну робу на територију Републике Србије или са територије Републике Србије без одобрења које издаје Директорат (члан 206, став 1);

115) не обезбеди да је опасна роба упакована у складу са чланом 208, или чланом 209, овог закона;

116) не обезбеди да је опасна роба означена и обележена у складу са чланом 210, овог закона;

117) у својству пошиљача опасне робе поступи супротно члану 211, овог закона;

118) у својству оператера vazдухоплова поступи супротно члану 212, овог закона;

119) у својству оператера vazдухоплова, пошиљача или друге организације која учествује у транспорту опасне робе vazдушним путем својим запосленима не достави информације које им омогућавају да извршавају дужности у вези са транспортом опасне робе и упутства о мерама које треба предузети у случају ванредних ситуација које проистичу из транспорта опасне робе (члан 214);

120) не утврди или не спроводи програм стручног оспособљавања лица која обављају послове у транспорту опасне робе у vazдушном саобраћају (члан 215, став 2) НЕ УТВРДИ ИЛИ НЕ СПРОВОДИ ПРОГРАМ СТРУЧНОГ ОСПОСОБЉАВАЊА ЛИЦА КОЈА ОБАВЉАЈУ ПОСЛОВЕ У ТРАНСПОРТУ ОПАСНЕ РОБЕ У ВАЗДУШНОМ САОБРАЋАЈУ (ЧЛАН 215, СТАВ 1) ИЛИ АКО СПРОВОДИ ПРОГРАМ КОЈИ НИЈЕ У СКЛАДУ СА ТЕХНИЧКИМ ИНСТРУКЦИЈАМА (ЧЛАН 215, СТАВ 2);

120А) У СВОЈСТВУ ОПЕРАТЕРА ВАЗДУХОПЛОВА ИЛИ ИМЕНОВАНОГ ПОШТАНСКОГ ОПЕРАТЕРА НЕ ПРИБАВИ ОДОБРЕЊЕ ДИРЕКТОРАТА ЗА ПРОГРАМ СТРУЧНОГ ОСПОСОБЉАВАЊА ЛИЦА КОЈА ОБАВЉАЈУ ПОСЛОВЕ У ТРАНСПОРТУ ОПАСНЕ РОБЕ У ВАЗДУШНОМ САОБРАЋАЈУ (ЧЛАН 215, СТАВ 3);

121) у својству учесника у транспорту опасне робе из члана 215, став 2, овог закона за обављање послова у транспорту опасне робе не одреди запослене који поседују важећу потврду о стручној оспособљености (члан 217, став 3);

122) у својству учесника у транспорту опасне робе из члана 215, став 2, овог закона не чува податке о стручном оспособљавању запослених који обављају послове у транспорту опасне робе у vazдушном саобраћају или их не достави Директорату, на његов захтев (члан 217, став 4);



122A) У СВОЈСТВУ ОПЕРАТЕРА АЕРОДРОМА НЕ ОБРАЗУЈЕ АЕРОДРОМСКИ КОМИТЕТ ЗА ОЛАКШИЦЕ У ВАЗДУШНОМ САОБРАЋАЈУ (ЧЛАН 219А СТАВ 1) ИЛИ КООРДИНАЦИОНО ТЕЛО ЗА ОЛАКШИЦЕ (ЧЛАН 219А СТАВ 2);

~~123) не образује Аеродромски комитет за обезбеђивање у ваздухопловству (члан 223, став 1)~~ У СВОЈСТВУ ОПЕРАТЕРА АЕРОДРОМА НЕ ОБРАЗУЈЕ АЕРОДРОМСКИ КОМИТЕТ ЗА ОБЕЗБЕЂИВАЊЕ У ВАЗДУХОПЛОВСТВУ (ЧЛАН 223, СТАВ 1) ИЛИ АКО НА ДРУГИ НАЧИН НЕ ОБЕЗБЕДИ КООРДИНАЦИЈУ ПРИМЕНЕ МЕРА ОБЕЗБЕЂИВАЊА У ВАЗДУХОПЛОВСТВУ У СЛУЧАЈУ КАДА ЈЕ ТА МОГУЋНОСТ ПРЕДВИЂЕНА НАЦИОНАЛНИМ ПРОГРАМОМ ЗА ОБЕЗБЕЂИВАЊЕ У ВАЗДУХОПЛОВСТВУ (ЧЛАН 223, СТАВ 3);

124) не сачини или не примењује сопствени програм за обезбеђивање у ваздухопловству, према Националном програму за обезбеђивање у ваздухопловству (члан 224, став 1);

125) не одреди или не разграничи јавну, контролисану и обезбеђивано-рестриktivну зону или обележени простор на аеродрому или службене пролазе или пролазе за путнике или за то не прибави сагласност Директората (члан 225, став 1);

~~126) не обезбеди на улазу у обезбеђивано-рестриktivну зону или унутар ове зоне, обављање прегледа обезбеђивања из члана 226, став 2, овог закона~~ У СВОЈСТВУ ОПЕРАТЕРА АЕРОДРОМА НЕ ОБЕЗБЕДИ НА УЛАЗУ У ОБЕЗБЕЂИВАНО-РЕСТРИКТИВНУ ЗОНУ ИЛИ УНУТАР ОВЕ ЗОНЕ ОБАВЉАЊЕ ПРЕГЛЕДА ОБЕЗБЕЂИВАЊА ИЛИ АКО У СВОЈСТВУ ОПЕРАТЕРА ВАЗДУХОПЛОВА НЕ ОБЕЗБЕДИ У ОБЕЗБЕЂИВАНО-РЕСТРИКТИВНОЈ ЗОНИ НАДЗОР НАД КРЕТАЊЕМ ЛИЦА И ВОЗИЛА КА ВАЗДУХОПЛОВУ ИЛИ ОД ВАЗДУХОПЛОВА (ЧЛАН 226, СТАВ 2);

127) дозволи улазак у контролисану и обезбеђивано-рестриktivну зону, као и у ваздухоплов, лицу које вербално или физички нападне особље обезбеђивања, прети, недолжно се понаша, ремети јавни ред и мир или које одбије преглед обезбеђивања, као и лицу за које особље обезбеђивања има основану сумњу у погледу његових намера, његовог пртљага или ствари које носи са собом (члан 226, ~~став 6~~ СТАВ 7);

128) обавља контролу приступа, преглед обезбеђивања, надгледање или патролирање без дозволе Директората (члан 227, став 1);

128A) У ПУТНИЧКУ КАБИНУ ВАЗДУХОПЛОВА ИЛИ У ОБЕЗБЕЂИВАНО-РЕСТРИКТИВНУ ЗОНУ УНЕСЕ ОРУЖЈЕ, МУНИЦИЈУ, ЕКСПЛОЗИВНЕ, ЗАПАЉИВЕ ИЛИ ОПАСНЕ МАТЕРИЈЕ ИЛИ ДРУГА СРЕДСТВА И ПРЕДМЕТЕ СА ЛИСТЕ ЗАБРАЊЕНИХ ПРЕДМЕТА (ЧЛАН 230, СТАВ 1);

129) не спречи улазак и кретање лицима ~~која нису путници~~ и возилима у контролисаној и обезбеђивано-рестриktivној зони аеродрома, као и у критичним објектима, деловима инфраструктуре и системима који се користе за потребе цивилног ваздухопловства, без одговарајућег знака идентификације (члан 231, став 1);

129a) изда знак идентификације лицу у погледу кога није утврђено да не постоје безбедносне сметње из члана 231б овог закона или које није поднело доказ да је завршило одговарајућу обуку из области обезбеђивања у ваздухопловству (члан 231, став 4);

129б) изда знак идентификације за лице или возило иако не постоји оперативна потреба или други оправдани разлог уласка и боравка у контролисаној и обезбеђивано-рестриktivној зони аеродрома, као и критичним објектима, деловима инфраструктуре и системима који се користе за потребе цивилног ваздухопловства (члан 231, ~~став 5~~ СТАВ 6);

129в) дозволи лицу из члана 231а ст. 1. и 2. овог закона да обавља додељене послове, односно дозволи му приступ безбедносно осетљивим информацијама од значаја за обезбеђивање у ваздухопловству пре него што је извршена безбедносна провера тог лица (члан 231а став 3);

129г) у својству послодавца не обавести министарство надлежно за унутрашње послове и безбедносно-информативну агенцију о ангажовању лица из члана 231а став 10. тачка 2) овог закона (члан 231а став 11); У СВОЈСТВУ ПОСЛОДАВЦА НЕ ОБАВЕСТИ МИНИСТАРСТВО НАДЛЕЖНО ЗА УНУТРАШЊЕ ПОСЛОВЕ И БЕЗБЕДНОСНО-ИНФОРМАТИВНУ АГЕНЦИЈУ О АНГАЖОВАЊУ ЛИЦА ИЗ ЧЛАНА 231А СТАВ 12. ТАЧКА 2) ОВОГ ЗАКОНА (ЧЛАН 231А СТАВ 13);

129д) у својству послодавца именује за одговорног руководиоца за обезбеђивање у ваздухопловству лице које нема одговарајуће овлашћење Директората (члан 231г став 1);

129ђ) у својству послодавца дозволи да послове који могу да имају утицаја на обезбеђивање у ваздухопловству обављају лица која нису завршила одговарајућу обуку из области обезбеђивања (члан 231д став 1);

129е) у својству послодавца не организује одговарајућу обуку из области обезбеђивања коју морају да заврше сва лица која код тог послодавца обављају послове који могу да имају утицаја на обезбеђивање у ваздухопловству (члан 231д став 2); У СВОЈСТВУ ПОСЛОДАВЦА НЕ ОРГАНИЗУЈЕ, У РЕДОВНИМ ВРЕМЕНСКИМ ИНТЕРВАЛИМА, ОДГОВАРАЈУЋУ ОБУКУ ИЗ ОБЛАСТИ ОБЕЗБЕЂИВАЊА (ЧЛАН 231Д СТАВ 2);

129ж) у својству послодавца не води евиденцију о завршеним обукама својих запослених (члан 231д став 5);

130) не изврши мере за отклањање неправилности наложене записником, односно решењем ваздухопловног инспектора (члан 252. став 2).

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

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

Новчаном казном у фиксном износу од 100.000 динара казниће се за прекршај правно лице ако:

1) не достави благовремено пружаоцу услуга ваздухопловног информисања податке који су значајни за летење ваздухоплова, ради објављивања у Интегрисаном ваздухопловном информативном пакету ВАЗДУХОПЛОВНИМ ИНФОРМАТИВНИМ ПРОИЗВОДИМА (члан 60. став 2);

2) омогући обављање прегледа обезбеђивања на аеродрому особљу које нема сертификат (члан 175. став 3);

3) примењује сопствени програм за обезбеђивање у ваздухопловству без одобрења Директората (члан 224. став 2);

4) БРИСАНА,

5) не примењује мере обезбеђивања у ваздухопловству прописане Националним програмом за обезбеђивање у ваздухопловству (члан 224а став 4) НЕ ПРИМЕЊУЈЕ ОСНОВНЕ МЕРЕ ОБЕЗБЕЂИВАЊА У ВАЗДУХОПЛОВСТВУ ПРОПИСАНЕ НАЦИОНАЛНИМ ПРОГРАМОМ ЗА ОБЕЗБЕЂИВАЊЕ У ВАЗДУХОПЛОВСТВУ (ЧЛАН 224А СТАВ 1) ИЛИ НЕ ПРИМЕЊУЈЕ АЛТЕРНАТИВНЕ МЕРЕ ОБЕЗБЕЂИВАЊА КОЈЕ ЈЕ ОДОБРИО ДИРЕКТОРАТ (ЧЛАН 224А СТАВ 3);



~~6) не примењује појачане мере обезбеђивања у ваздухопловству у случају да безбедносна процена ризика указује да постоји угроженост неког дела система обезбеђивања у ваздухопловству (члан 224а став 4) НЕ ПРИМЕЊУЈЕ ПОЈАЧАНЕ МЕРЕ ОБЕЗБЕЂИВАЊА У ВАЗДУХОПЛОВСТВУ У СЛУЧАЈУ ДА БЕЗБЕДНОСНА ПРОЦЕНА РИЗИКА УКАЗУЈЕ ДА ПОСТОЈИ ПОВИШЕН СТЕПЕН УГРОЖЕНОСТИ НЕКОГ ДЕЛА СИСТЕМА ОБЕЗБЕЂИВАЊА У ВАЗДУХОПЛОВСТВУ (ЧЛАН 224А СТАВ 4);~~

7) не обележи службене пролазе и пролазе за путнике или не постави одговарајуће знаке обавештења, упозорења или забране неовлашћеног приступа у контролисану и обезбеђивано-рестриктивну зону (члан 225. став 2);

8) не обезбеди вршење контроле приступа лица и возила у контролисану зону аеродрома и у обезбеђивано-рестриктивну зону аеродрома или надгледање и патролирање ИЛИ НЕ ПРИМЕЊУЈЕ КОНТРОЛЕ ОБЕЗБЕЂИВАЊА У ЈАВНОЈ ЗОНИ АКО БЕЗБЕДНОСНА ПРОЦЕНА РИЗИКА ТО НАЛАЖЕ (члан 226. став 1);

8А) У СВОЈСТВУ ВЛАСНИКА, ОДНОСНО КОРИСНИКА ОБЈЕКТА ИЛИ ПОВРШИНА КОЈЕ НИСУ У НАДЛЕЖНОСТИ ОПЕРАТЕРА АЕРОДРОМА, НЕ ОБЕЗБЕДИ ВРШЕЊЕ КОНТРОЛЕ ПРИСТУПА, НАДГЛЕДАЊЕ И ПАТРОЛИРАЊЕ ОД СТРАНЕ ОСОБЉА ОБЕЗБЕЂИВАЊА (ЧЛАН 226. СТАВ 2);

8Б) НЕОВЛАШЋЕНО ВРШИ СНИМАЊЕ ИЛИ ФОТОГРАФИСАЊЕ МЕСТА НА КОЈЕМ СЕ ОБАВЉА КОНТРОЛА ПРИСТУПА, ПРЕГЛЕД ОБЕЗБЕЂИВАЊА ИЛИ РАД ОСОБЉА ОБЕЗБЕЂИВАЊА ИЛИ КРИТИЧНИХ ОБЈЕКТА, ДЕЛОВА ИНФРАСТРУКТУРЕ И СИСТЕМА КОЈИ СЕ КОРИСТЕ ЗА ПОТРЕБЕ ЦИВИЛНОГ ВАЗДУХОПЛОВСТВА (ЧЛАН 226. СТАВ 8);

9) за обављање прегледа обезбеђивања користи техничку опрему која не испуњава стандарде прописане за ту врсту опреме или за њено коришћење не прибави одобрење Директората (члан 226. став 7 СТАВ 9);

10) обавља послове регулисаног агента, познатог пошиљача или регулисаног снабдевача залиха намењених потрошњи током лета без одобрења Директората (члан 227. став 3);

11) не обавља преглед и заштиту објеката, инсталација, уређаја и опреме на аеродрому или не обезбеди: простор за преглед ваздухоплова који је предмет незаконитог ометања; услове за контролу и спречавање неовлашћеног приступа у контролисану и обезбеђивано-рестриктивну зону аеродрома; одговарајуће просторије и техничку опрему за обављање прегледа обезбеђивања, као и одговарајући простор за уништавање откривених експлозивних направа или опрему за безбедан транспорт експлозивних направа (члан 228. став 1);

11А) У СВОЈСТВУ ОПЕРАТЕРА ВАЗДУХОПЛОВА НЕ ОБЕЗБЕДИ ЗАШТИТУ ВАЗДУХОПЛОВА, КАО И ОБАВЉАЊЕ ПРЕГЛЕДА ОБЕЗБЕЂИВАЊА ВАЗДУХОПЛОВА ИЛИ ПРОВЕРЕ ОБЕЗБЕЂИВАЊА ВАЗДУХОПЛОВА, У СКЛАДУ СА НАЦИОНАЛНИМ ПРОГРАМОМ ЗА ОБЕЗБЕЂИВАЊЕ У ВАЗДУХОПЛОВСТВУ (ЧЛАН 228. СТАВ 2);

12) у својству издаваоца знака идентификације не води евиденцију о издатим знаковима идентификације или је не чува у прописаном року или не обавештава министарство надлежно за унутрашње послове и Директорат о издатим знаковима идентификације и роковима њиховог важења (члан 231. став 8); У СВОЈСТВУ ИЗДАВАОЦА ЗНАКА ИДЕНТИФИКАЦИЈЕ НЕ ВОДИ ЕВИДЕНЦИЈУ О ИЗДАТИМ

ЗНАКОВИМА ИДЕНТИФИКАЦИЈЕ ИЛИ ЈЕ НЕ ЧУВА У ПРОПИСАНОМ РОКУ (ЧЛАН 231, СТАВ 9):

13) по истеку важења знака идентификације за возило, престанку коришћења тог возила или на захтев издаваоца не врати знак идентификације издаваоцу, односно у случају губитка знака идентификације о томе одмах не обавести издаваоца (члан 231, ~~став 10~~ СТАВ 11).

За прекршај из става 4, овог члана казниће се и одговорно лице у правном лицу новчаном казном у фиксном износу од 10.000 динара.

### **Прекршаји за које се кажњава физичко лице**

#### **Члан 260.**

Новчаном казном од 50.000 до 150.000 динара казниће се за прекршај физичко лице ако:

1) обавља ваздушни саобраћај супротно међународним актима, овом закону и другим прописима (члан 4, став 2);

2) се не придржава правила летења (члан 4а став 1);

3) обавља саобраћај или лети изнад градова, насељених места и индустријских објеката испод висине утврђене прописом о класама ваздушног простора из члана 37, овог закона (члан 8, став 1); ~~ЛЕТИ ВАЗДУХОПЛОВОМ ИЗНАД ГУСТО НАСЕЉЕНИХ ПОДРУЧЈА ГРАДОВА, НАСЕЉА, ИНДУСТРИЈСКИХ ОБЈЕКТА ИЛИ ИЗНАД СКУПОВА ЛИЦА НА ОТВОРЕНОМ ИСПОД МИНИМАЛНЕ ВИСИНЕ ИАКО ТО НИЈЕ ПОТРЕБНО РАДИ ПОЛЕТАЊА ИЛИ СЛЕТАЊА ИЛИ АКО ТАКАВ ЛЕТ НИЈЕ ПРЕТХОДНО ОДОБРИО ДИРЕКТОРАТ (ЧЛАН 8, СТАВ 1);~~

4) лети изнад градова, насељених места и индустријских објеката испод прописане висине без одобрења Директората (члан 8, став 2);

5) из ваздухоплова за време лета избацује предмете и течности супротно члану 9, овог закона;

6) користи беспилотни ваздухоплов, ваздухопловни модел, ракету или други летећи објекат на такав начин да угрожава безбедност ваздушног саобраћаја (члан 10, став 1) или супротно условима утврђеним прописом из члана 10, став 3, овог закона; У СВОЈСТВУ ДАЉИНСКОГ ПИЛОТА ОБАВЉА ОПЕРАЦИЈЕ НА ТАКАВ НАЧИН ДА НИЈЕ ОСИГУРАО БЕЗБЕДНОСТ ЛИЦА НА ЗЕМЉИ И ДРУГИХ КОРИСНИКА ВАЗДУШНОГ ПРОСТОРА ИЛИ НИЈЕ СВЕО НА МИНИМУМ РИЗИКЕ КОЈИ МОГУ НАСТАТИ ПРИЛИКОМ КОРИШЋЕЊА СИСТЕМА БЕСПИЛОТНОГ ВАЗДУХОПЛОВА (ЧЛАН 10, СТАВ 1);

7) лансира ракету или други летећи објекат без претходне сагласности пружаоца услуга у ваздушној пловидби (члан 10, став 2); У СВОЈСТВУ ОПЕРАТЕРА СИСТЕМА БЕСПИЛОТНОГ ВАЗДУХОПЛОВА НИЈЕ ПРЕДУЗЕО СВЕ ПОТРЕБНЕ МЕРЕ ДА ОСИГУРА БЕЗБЕДНОСТ ОПЕРАЦИЈЕ (ЧЛАН 10А СТАВ 1);

8) лети ваздухопловом у забрањеној зони или супротно условима за одвијање летења у условно забрањеној зони (члан 13, став 1); У СВОЈСТВУ ОПЕРАТЕРА СИСТЕМА БЕСПИЛОТНОГ ВАЗДУХОПЛОВА НЕ ИЗВРШИ ПРИЈАВУ ЛЕТА ПРЕ СПРОВОЂЕЊА ОПЕРАЦИЈЕ ИЛИ СЕ НЕ ПРИДРЖАВА ОПЕРАТИВНИХ ОГРАНИЧЕЊА, ТЕХНИЧКИХ ЗАХТЕВА ИЛИ ДРУГИХ УСЛОВА ПРОПИСАНИХ ЗА ОНУ КАТЕГОРИЈУ ОПЕРАЦИЈА КОЈУ ОБАВЉА (ЧЛАН 10А СТАВ 2);



9) лети ваздухопловом у условно забрањеној зони без одобрења Директората (члан 13, став 3); У СВОЈСТВУ ОПЕРАТЕРА СИСТЕМА БЕСПИЛОТНОГ ВАЗДУХОПЛОВА ПОСТУПА СУПРОТНО ОБАВЕЗАМА ИЗ ЧЛАНА 10А СТАВ 3, ОВОГ ЗАКОНА:

9А) НИЈЕ РЕГИСТРОВАН КАО ОПЕРАТЕР СИСТЕМА БЕСПИЛОТНОГ ВАЗДУХОПЛОВА, А ОБАВЉА ОПЕРАЦИЈЕ ПРОПИСАНЕ У ЧЛАНУ 10А СТАВ 4, ОВОГ ЗАКОНА:

9Б) УПРАВЉА СИСТЕМОМ БЕСПИЛОТНОГ ВАЗДУХОПЛОВА ИАКО НЕ ИСПУЊАВА УСЛОВЕ ПРОПИСАНЕ У ЧЛАНУ 10Б СТАВ 1, ОВОГ ЗАКОНА:

9В) НЕ ЗАВРШИ ОДГОВАРАЈУЋУ ТЕОРИЈСКУ ОБУКУ ИЛИ НЕ ПОЛОЖИ ОДГОВАРАЈУЋИ ТЕОРИЈСКИ ИСПИТ ИЛИ НИЈЕ СТЕКАО СЕРТИФИКАТ О ОСПОСОБЉЕНОСТИ ДАЉИНСКОГ ПИЛОТА, А ОБАВЉА ОПЕРАЦИЈЕ СИСТЕМА БЕСПИЛОТНОГ ВАЗДУХОПЛОВА ЗА ЧИЈЕ СПРОВОЂЕЊЕ ЈЕ ТО НЕОПХОДНО (ЧЛАН 10Б СТАВ 2):

9Г) ПОСТУПА СУПРОТНО ОБАВЕЗИ ИЗ ЧЛАНА 10Б СТАВ 3, ОВОГ ЗАКОНА:

9Д) НЕ ПОШТУЈЕ УСЛОВЕ УТВРЂЕНЕ У ОПЕРАТИВНОМ ОДОБРЕЊУ, ОДНОСНО ОГРАНИЧЕЊА И УСЛОВЕ НАВЕДЕНЕ У ОПЕРАТИВНОЈ ИЗЈАВИ (ЧЛАН 10Б СТАВ 4):

9Ђ) КОРИСТИ РАКЕТЕ ИЛИ ДРУГЕ ЛЕТЕЋЕ ОБЈЕКТЕ ТАКО ДА УГРОЖАВА БЕЗБЕДНОСТ ВАЗДУШНОГ САОБРАЋАЈА (ЧЛАН 11, СТАВ 1) ИЛИ ИХ ЛАНСИРА БЕЗ ПРЕТХОДНО ПРИБАВЉЕНОГ ОДОБРЕЊА ПРУЖАОЦА УСЛУГА КОНТРОЛЕ ЛЕТЕЊА (ЧЛАН 11, СТАВ 2):

10) не пријави Директорату сваки догађај, иако је на то обавезан на основу прописа из члана 17, став 4, овог закона (члан 17, став 1):

11) не поступи по издатој безбедносној наредби (члан 19а став 1):

12) у својству вође ваздухоплова повреди ваздушни простор Републике Србије (члан 23, став 1):

13) у својству лица које управља страним беспилотним ваздухопловом или летећим објектом повреди ваздушни простор Републике Србије (члан 23, став 2):

14) у својству вође ваздухоплова управља ваздухопловом који лети у ваздушном простору Републике Србије без претходно поднетог плана лета (члан 24, став 1):

14А) ПОСТУПА СУПРОТНО УСЛОВИМА КОЈИ СУ ПРОПИСОМ ИЗ ЧЛАНА 37, СТАВ 1, ОВОГ ЗАКОНА ОДРЕЂЕНИ ЗА КОРИШЋЕЊЕ КЛАСА ВАЗДУШНОГ ПРОСТОРА (ЧЛАН 37, СТАВ 2):

14Б) ЛЕТИ ВАЗДУХОПЛОВОМ ИЛИ ОБАВЉА ОПЕРАЦИЈЕ СИСТЕМА БЕСПИЛОТНОГ ВАЗДУХОПЛОВА СУПРОТНО ЗАБРАНИ ИЗ ЧЛАНА 42, СТАВ 2, ОВОГ ЗАКОНА:

14В) ЛЕТИ ВАЗДУХОПЛОВОМ ИЛИ ОБАВЉА ОПЕРАЦИЈЕ СИСТЕМА БЕСПИЛОТНОГ ВАЗДУХОПЛОВА У УСЛОВНО ЗАБРАЊЕНОЈ ЗОНИ БЕЗ ОДОБРЕЊА ДИРЕКТОРАТА ИЛИ СУПРОТНО УСЛОВИМА ОДРЕЂЕНИМ У ТОМ ОДОБРЕЊУ (ЧЛАН 42, СТАВ 3):

14Г) У СВОЈСТВУ ОПЕРАТЕРА СИСТЕМА БЕСПИЛОТНОГ ВАЗДУХОПЛОВА ПОСТУПА СУПРОТНО ЗАБРАНИ ИЗ ЧЛАНА 42, СТАВ 6, ОВОГ ЗАКОНА:

15) у својству учесника у процесу управљања протоком ваздушног саобраћаја и капацитетом планира, координира или обавља активности на начин који је супротан пропису из члана 43, став 4, овог закона:

15A) У СВОЈСТВУ ОПЕРАТЕРА БАЛОНА ИЛИ ЈЕДРИЛИЦА ОБАВЉА ЈАВНИ АВИО-ПРЕВОЗ ИАКО НИЈЕ ДОСТАВИО ИЗЈАВУ ДА ЈЕ ОСПОСОБЉЕН ДА ОБАВЉА ЈАВНИ АВИО-ПРЕВОЗ И ДА ИЗВРШАВА ДУЖНОСТИ ОПЕРАТЕРА КОЈЕ СУ С ТИМ ПОВЕЗАНЕ (ЧЛАН 85А СТАВ 1) ИЛИ АКО ПРИЛИКОМ ОБАВЉАЊА ЈАВНОГ АВИО-ПРЕВОЗА НЕ ПОСТУПА У СКЛАДУ СА УСЛОВИМА НАВЕДЕНИМ У ТОЈ ИЗЈАВИ (ЧЛАН 85А СТАВ 2);

16) ако у својству усклађивача реда летења или координатора врши усаглашавање реда летења или доделу слотова на начин супротан пропису из члана 94. став 7. овог закона;

16A) ОБАВЉА ПОСЕБНЕ ДЕЛАТНОСТИ У ВАЗДУШНОМ САОБРАЋАЈУ УЗ НАКНАДУ БЕЗ ПОДНЕТЕ ИЗЈАВЕ О ОСПОСОБЉЕНОСТИ ЗА ОБАВЉАЊЕ ТИХ ДЕЛАТНОСТИ ИЛИ ОБАВЉА ПОСЕБНЕ ДЕЛАТНОСТИ У ВАЗДУШНОМ САОБРАЋАЈУ ВИСОКОГ РИЗИКА БЕЗ ПОТВРДЕ О ИСПУЊАВАЊУ УСЛОВА ЗА ОБАВЉАЊЕ ТИХ ДЕЛАТНОСТИ (ЧЛАН 95. СТАВ 1);

17) обавља некомерцијално летење сложеним моторним ваздухопловом, а није доставио Директорату изјаву којом потврђује да је одговарајуће оспособљен и да располаже средствима за извршавање одговорности у вези са коришћењем ваздухоплова (члан 97. став 1);

18) обавља некомерцијално летење супротно условима који су утврђени прописом из члана 97. став 2. овог закона;

19) одржи ваздухопловну манифестацију без одобрења Директората или ако му јединица за управљање ваздушним простором није алоширала ваздушни простор у ту сврху (члан 98. став 1);

19A) У СВОЈСТВУ ОПЕРАТЕРА ВАЗДУХОПЛОВА ОБАВЉА ПОЈЕДИНЕ АКТИВНОСТИ КОЈЕ МОГУ ДА ПРЕДСТАВЉАЈУ ОДРЕЂЕНИ БЕЗБЕДНОСНИ РИЗИК, А ДА ЗА ТО НИЈЕ ПРИБАВИО ПОСЕБНО ОДОБРЕЊЕ ДИРЕКТОРАТА ИЛИ ПОСТУПА СУПРОТНО УСЛОВИМА САДРЖАНИМ У ТОМ ОДОБРЕЊУ (ЧЛАН 98А СТАВ 1);

20) за полетање, слетање и кретање ваздухоплова не користи аеродром (члан 99. став 1);

21) за полетање и слетање користи места која се налазе изван аеродрома супротно условима које је прописао Директорат (члан 99. став 3);

22) управља ваздухопловом који изван времена отворености аеродрома полети са аеродрома или слети на аеродром у термину који није одредио оператер аеродрома (члан 103. став 4);

23) користи аеродром у ваздушном саобраћају, а нема сертификат аеродрома, дозволу за коришћење аеродрома или сагласност за коришћење аеродрома или ако у тренутку коришћења аеродром не испуњава све услове како би се ваздушни саобраћај одвијао безбедно, као и све услове у погледу обезбеђивања у ваздухопловству (члан 104);

24) користи аеродром у ваздушном саобраћају супротно условима које Директорат одреди у спецификацији дозволе за коришћење, односно спецификацији сагласности за коришћење аеродрома (члан 108. став 1);

25) не обавести Директорат и надлежну јединицу контроле летења о планираним радовима већег обима који могу да доведу до затварања аеродрома или ограничења његовог коришћења, као и о свим другим променама које се односе на услове под којим је издата дозвола, односно сагласност за коришћење аеродрома (члан 110. став 1);

26) не ограничи или трајно или привремено не прекине коришћење аеродрома који је престао да испуњава неки од услова у погледу безбедности одвијања ваздушног саобраћаја



или обезбеђивања у ваздухопловству или ако о томе не обавести Директорат и надлежну јединицу контроле летења (члан 110. став 2);

27) изврши измену на аеродрому која може да утиче на спецификацију дозволе, односно сагласности за коришћење аеродрома, а не поднесе Директорату захтев за измену дозволе, односно сагласности за коришћење аеродрома (члан 111. став 1);

28) пре стручне контроле, не достави Директорату на мишљење нацрт планског документа за аеродромски комплекс и простор који се граничи са аеродромским комплексом (члан 115. став 3);

29) пре вршења стручне или техничке контроле, односно пре подношења захтева за издавање грађевинске дозволе, не достави Директорату на потврду техничку документацију која се односи на изградњу, доградњу и реконструкцију аеродрома (члан 116. став 1);

30) не обавести Директорат о радовима који не подлежу издавању грађевинске дозволе, а који могу да утичу на безбедност и обезбеђивање у ваздухопловству или не достави одговарајућу документацију на захтев Директората ради прибављања потврде (члан 116. став 2);

31) не обавести Директорат о завршетку радова из члана 116. ст. 1. и 2. овог закона (члан 116. став 3);

32) у својству инвеститора или оператора аеродрома не прибави ново мишљење, односно потврду, ако је дошло до измена након издавања мишљења из члана 115. односно након издавања потврде из члана 116. став 1. или став 2. овог закона (члан 116. став 4);

33) без сагласности Директората изгради или постави објекте, инсталације или уређаје на подручју или изван подручја аеродрома, а који као препрека могу да утичу на безбедност ваздушног саобраћаја (члан 117. став 2);

33А) НЕ УКЛОНИ ДРВЕЋЕ, ГРМЉЕ ИЛИ ДРУГО РАСТИЊЕ КОЈЕ ПРОБИЈА ПОВРШИ ЗА ОГРАНИЧЕЊЕ ПРЕПРЕКА ИЛИ УТИЧЕ НА ОПТИМАЛАН ПОЛОЖАЈ ИЛИ КАРАКТЕРИСТИКЕ СРЕДСТАВА ЗА ВИЗУЕЛНУ ИЛИ НЕВИЗУЕЛНУ НАВИГАЦИЈУ ИЛИ АКО НЕ ОГРАНИЧИ ЊИХОВУ ВИСИНУ (ЧЛАН 117. СТАВ 4);

34) без сагласности Директората изгради или постави објекте, инсталације или уређаје на подручју или изван подручја аеродрома, а који могу да утичу на рад радио-уређаја који се користе у ваздушној пловидби (члан 119. став 1);

34А) У БЛИЗИНИ АЕРОДРОМА ПОСТАВИ ИЛИ КОРИСТИ НЕВАЗДУХОПЛОВНА СВЕТЛА НА ЗЕМЉИ КОЈА, ЗБОГ СВОГ ИНТЕНЗИТЕТА, КОНФИГУРАЦИЈЕ ИЛИ БОЈЕ, МОГУ ДА УГРОЗЕ БЕЗБЕДНОСТ ВАЗДУХОПЛОВА НА ЗЕМЉИ ИЛИ У ЛЕТУ ИЛИ КОЈА МОГУ ДА СПРЕЧЕ ИЛИ ОМЕТАЈУ ПИЛОТА У ТУМАЧЕЊУ ВАЗДУХОПЛОВНИХ СВЕТАЛА НА ЗЕМЉИ ИЛИ МОГУ ДА ОМЕТАЈУ КОНТРОЛОРА ЛЕТЕЊА У АЕРОДРОМСКОЈ КОНТРОЛИ ЛЕТЕЊА (ЧЛАН 119А СТАВ 1);

34Б) У БЛИЗИНИ АЕРОДРОМА ПОСТАВИ ИЛИ КОРИСТИ ОБЈЕКАТ, ИНСТАЛАЦИЈУ ИЛИ УРЕЂАЈ КОЈИ ЕМИТУЈЕ ЛАСЕРСКО ЗРАЧЕЊЕ ИЛИ РЕФЛЕКТОВАНУ СВЕЛОСТ КОЈИ МОГУ ДА УГРОЗЕ ИЛИ НЕГАТИВНО ДА УТИЧУ НА БЕЗБЕДНОСТ ВАЗДУХОПЛОВА НА ЗЕМЉИ ИЛИ У ЛЕТУ (ЧЛАН 119А СТАВ 2);

35) не предузме све мере које су потребне за безбедно полетање, слетање, кретање и боравак ваздухоплова, као и пружање услуга земаљског опслуживања на аеродрому (члан 120. став 1);

36) не одреди услове за коришћење аеродрома, ради омогућавања несметане употребе маневарских површина и платформи, објеката, уређаја и опреме према намени, техничким својствима и капацитету аеродрома (члан 120. став 2);

37) не обезбеди редовan pregled и одржавање полетно-слетних, рулних и других стаза, платформи, објеката, инсталација, уређаја и опреме који омогућавају безбедно полетање, слетање и кретање ваздухоплова или о њиховом стању не обавести надлежну јединицу контроле летења (члан 120. став 3);

38) не успостави управљање активностима и контролу кретања ваздухоплова и возила на платформи аеродрома (члан 121. став 1);

39) не достави Директорату изјаву о способностима за пружање услуга управљања платформом (члан 121. став 3);

40) не предузима мере за уклањање или спречавање настајања дивљих депонија или других садржаја који могу да привуку птице и друге животиње на аеродром или његову околину или, у случајевима када уклањање садржаја није могуће, не обезбеди да сваки ризик за ваздухоплов буде процењен и смањен на најмању могућу меру (члан 122. став 1);

41) не обезбеди осматрање кретања и растеривање птица и других животиња на подручју аеродрома и у његовој околини или не обезбеди прикупљање информација од оператера ваздухоплова, аеродромског особља и других извора о присуству птица или других животиња на аеродрому и у његовој околини или не врши анализу тих информација или не предузима друге мере којима се вероватноћа судара између птица и других животиња и ваздухоплова своди на најмању могућу меру (члан 122. став 2);

42) не постави ограду или другу прикладну препреку, ради спречавања уласка животиња које су довољно велике да могу представљати опасност за ваздухоплов, као и ради спречавања случајног или намерног приступа неовлашћених лица на део аеродрома који не представља јавну зону (члан 123. став 1);

43) не постави на аеродрому ограду или другу прикладну препреку или не предузме другу одговарајућу меру заштите аеродрома ако је Директорат приликом провере услова за издавање дозволе, односно сагласности проценио да је то постављање неопходно са становишта безбедности ваздушног саобраћаја и обезбеђивања у ваздухопловству (члан 123. став 2);

44) не обезбеди да на простору од најмање три метра од ограде аеродрома не постоји растине или објекти који онемогућавају надгледање ограде аеродрома или који могу да се искористе за неовлашћени приступ аеродрому (члан 123. став 3);

45) не организује, у зависности од ватрогасне категорије аеродрома, спасилачко-ватрогасну службу или спасилачко-ватрогасно обезбеђење на аеродрому (члан 124. ст. 1. и 2);

46) повери обављање послова спасилачко-ватрогасне службе, односно спасилачко-ватрогасног обезбеђења организацији која не испуњава услове прописане овим законом и прописима донетим на основу њега у погледу особља, возила, опреме и средстава за гашење пожара и спасавање (члан 124. став 4);

47) не обезбеди на аеродрому службу хитне медицинске помоћи или не организује медицинско обезбеђење (члан 125. ст. 1. и 2);

48) повери обављање послова службе хитне медицинске помоћи, односно медицинског обезбеђења здравственој установи која не испуњава услове одређене овим законом и прописима донетим на основу њега (члан 125. став 5);

49) користити ваздухоплов који није уписан у Регистар ваздухоплова Републике Србије, Евиденцију ваздухоплова Републике Србије или Регистар војних ваздухоплова Републике Србије или који није способан да безбедно учествује у ваздушном саобраћају (члан 135. став 1);



50) користи ваздухоплов супротно његовој категорији, врсти или намени (члан 135, став 3);

51) у својству власника, односно корисника ваздухоплова који је уписан у Регистар ваздухоплова не пријави Директорату сваку промену података уписаних у тај регистар (члан 144, став 4);

52) користи ваздухоплов који има државну припадност Републике Србије, а не носи знаке државне припадности или ознаке регистрације или обавезне натписе (члан 145, став 2);

53) користи ваздухоплов који је уписан у Регистар ваздухоплова, а у њему се док лети не налазе уверење о регистрацији ваздухоплова или потврда о пловидбености ваздухоплова или потврда о провери пловидбености ваздухоплова или дозволе за рад уграђене опреме која емитује радио сигнале или друге исправе и књиге (члан 147, став 1);

53А) ОБАВЉА ПОЈЕДИНЕ ПОСЛОВЕ У ОКВИРУ ВАЗДУХОПЛОВНО-ТЕХНИЧКЕ ДЕЛАТНОСТИ СУПРОТНО УСЛОВИМА УТВРЂЕНОМ У ПРОПИСУ ИЗ ЧЛ. 150, 152, ИЛИ 168. ОВОГ ЗАКОНА (ЧЛАН 149, СТАВ 3);

54) пројектује или производи ваздухопловне производе, делове, уређаје и опрему супротно условима које је прописао Директорат (члан 152, став 5);

54А) НЕ ОБЕЗБЕДИ ДА СИСТЕМ БЕСПИЛОТНОГ ВАЗДУХОПЛОВА ПРАТИ ОДГОВАРАЈУЋА ДЕКЛАРАЦИЈА О УСАГЛАШЕНОСТИ ИЛИ ДА ЈЕ ОДГОВАРАЈУЋА ИДЕНТИФИКАЦИОНА ОЗНАКА КЛАСЕ ПРИЧВРШЋЕНА ЗА БЕСПИЛОТНИ ВАЗДУХОПЛОВ (ЧЛАН 152А СТАВ 4);

55) у својству корисника ваздухопловног производа не поступи по налогу за пловидбеност који је издао Директорат (члан 156, став 1);

55А) АКО КОРИСТИ ВАЗДУХОПЛОВ СУПРОТНО ОГРАНИЧЕЊУ КОЈЕ ЈЕ УПИСАНО У ПОТВРДУ О ПЛОВИДБЕНОСТИ (ЧЛАН 158, СТАВ 4);

55Б) ОБАВЉА ПРОВЕРУ ПЛОВИДБЕНОСТИ ВАЗДУХОПЛОВА, А НИЈЕ ИМАЛАЦ ДОЗВОЛЕ ЗА ОДРЖАВАЊЕ ВАЗДУХОПЛОВА СА ОВЛАШЋЕЊЕМ ЗА ОДГОВАРАЈУЋИ ТИП ВАЗДУХОПЛОВА (ЧЛАН 159, СТАВ 1);

56) за обављање јавног авио-превоза користи ваздухоплов који не испуњава додатне услове за успостављање и одржавање континуиране пловидбености (члан 163, став 1);

57) примењује програм одржавања ваздухоплова који није одобрио Директорат ИЛИ ОДГОВАРАЈУЋА ВАЗДУХОПЛОВНО-ТЕХНИЧКА ОРГАНИЗАЦИЈА (члан 164, став 2);

58) обавља лет ваздухопловом супротно условима и ограничењима које је Директорат утврдио у дозволи за лет (члан 165, став 2); ОБАВЉА ЛЕТ ВАЗДУХОПЛОВОМ СУПРОТНО ОДОБРЕНИМ УСЛОВИМА ЛЕТА, ОДНОСНО ДОЗВОЛИ ЗА ЛЕТ (ЧЛАН 165, СТАВ 2);

58А) КОРИСТИ У ВАЗДУШНОМ САОБРАЋАЈУ УЛТРАЛАКИ ВАЗДУХОПЛОВ, АМАТЕРСКИ ГРАЂЕНИ ВАЗДУХОПЛОВ, БИВШИ ВОЈНИ ВАЗДУХОПЛОВ ИЛИ ДРУГИ ВАЗДУХОПЛОВ КОЈИ НЕМА ПОТВРДУ О ТИПУ БЕЗ ПОСЕБНЕ ДОЗВОЛЕ ЗА ЛЕТ (ЧЛАН 168, СТАВ 1);

59) обавља послове који непосредно утичу на безбедност ваздушног саобраћаја без одговарајуће дозволе у коју се уписују овлашћења имаоца дозволе (члан 172, став 1);

59А) ВРШИ ПРОВЕРУ СТРУЧНЕ ОСПОСОБЉЕНОСТИ ВАЗДУХОПЛОВНОГ ОСОБЉА, А НИЈЕ ИСПИТИВАЧ ИЛИ ПРОЦЕЊИВАЧ КОГА ЈЕ ДИРЕКТОРАТ ОВЛАСТИО (ЧЛАН 173, СТАВ 1);

60) обавља послове који посредно утичу на безбедност ваздушног саобраћаја без одговарајуће потврде о обучености (члан 175. став 1);

61) обавља послове особља обезбеђивања иако не поседује сертификат или одговарајућа овлашћења (члан 175. став 3);

62) у току практичне обуке нема при себи исправу којом доказује да похађа практични део обуке (члан 187. став 2);

63) обавља послове за које је овлашћено, а не докаже здравствену способност одговарајућим лекарским уверењем (члан 188. став 1);

64) обавља здравствене прегледе ваздухопловног особља без потврде о праву на испитивање здравствене способности (члан 189. став 1);

65) обавља здравствене прегледе, врши оцену здравствене способности или издаје лекарска уверења супротно условима које је прописао Директорат (члан 189. став 2);

66) је приликом обављања својих послова под утицајем алкохола или психо-активних супстанци или у психо-физичком стању које га онемогућава да правилно обавља своје послове (члан 193. став 1); **ЈЕ ПРИЛИКОМ ОБАВЉАЊА СВОЈИХ ПОСЛОВА ПОД УТИЦАЈЕМ АЛКОХОЛА ИЛИ ДРУГИХ ПСИХОАКТИВНИХ СУПСТАНЦИ ИЛИ У ПСИХОФИЗИЧКОМ СТАЊУ КОЈЕ ГА ОНЕМОГУЋАВА ДА ПРАВИЛНО ОБАВЉА СВОЈЕ ПОСЛОВЕ (ЧЛАН 193. СТАВ 1);**

67) обавља послове пилота ваздухоплова у јавном авио-превозу, а прешло је старосну границу утврђену чланом 196. овог закона;

68) пре лета не провери да ли су ваздухоплов и посада спремни за лет, да ли се у ваздухоплову налазе све потребне исправе и књиге или не предузме мере које су одређене оперативним приручником корисника ваздухоплова (члан 198. став 1);

69) се не повинује наређењима вође ваздухоплова (члан 198. став 2);

70) не предузме све мере које су потребне да би се спречила радња којом се угрожава безбедност ваздухоплова или лица у њему или да би се ублажиле последице извршене радње (члан 198. став 5);

71) не поступи у складу са чланом 198. став 7. или став 8. овог закона;

72) не поступи у складу са прописом из члана 199. став 5. овог закона;

73) обавља транспорт опасне робе ваздушним путем у домаћем или међународном ваздушном саобраћају супротно одредбама овог закона или међународним стандардима и препорученом праксом садржаним у Анексу 18 Конвенције о међународном цивилном ваздухопловству или супротно одредбама Техничких инструкција (члан 204. став 1);

74) врши транспорт ваздушним путем предмета и материја супротно члану 205. овог закона;

**74А) ТРАНСПОРТУЈЕ ОПАСНУ РОБУ НА ТЕРИТОРИЈУ РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ ИЛИ СА ТЕРИТОРИЈЕ РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ БЕЗ ОДОБРЕЊА КОЈЕ ИЗДАЈЕ ДИРЕКТОРАТ (ЧЛАН 206. СТАВ 1);**

75) не обезбеди да је опасна роба упакована у складу са чланом 208. или чланом 209. овог закона;

76) не обезбеди да је опасна роба означена и обележена у складу са чланом 210. овог закона;

77) у својству пошиљача опасне робе поступи супротно члану 211. овог закона;

78) у својству оператора ваздухоплова поступи супротно члану 212. овог закона;

79) у својству вође ваздухоплова поступи супротно члану 213. овог закона;



80) обавља послове у транспорту опасне робе у ваздушном саобраћају, а није обучен у складу са чланом 215. став 1. овог закона;

81) врши стручну обуку лица која обављају послове у транспорту опасне робе у ваздушном саобраћају, а нема овлашћење Директората за обављање послова инструктора за транспорт опасне робе (члан 216. став 1);

82) у својству инструктора за транспорт опасне робе не води евиденцију о издатим потврдама о стручној оспособљености или је не доставља Директорату (члан 217. став 2);

82А) У СВОЈСТВУ ВЛАСНИКА, ОДНОСНО КОРИСНИКА ОБЈЕКТА ИЛИ ПОВРШИНА КОЈЕ НИСУ У НАДЛЕЖНОСТИ ОПЕРАТЕРА АЕРОДРОМА, НЕ ОБЕЗБЕДИ ВРШЕЊЕ КОНТРОЛЕ ПРИСТУПА, НАДГЛЕДАЊЕ И ПАТРОЛИРАЊЕ ОД СТРАНЕ ОСОБЉА ОБЕЗБЕЂИВАЊА (ЧЛАН 226. СТАВ 2);

83) унесе у путничку кабину ваздухоплова и у обезбеђивано-рестриktivну зону хладно или ватрено оружје или муницију или експлозивне, запаљиве или опасне материје, као и средства или предмете који се налазе на листи забрањених предмета коју пропише Директорат (члан 230. став 4); УНЕСЕ ИЛИ АКО ПРОПУШТАЊЕМ ВРШЕЊА СВОЈЕ ДУЖНОСТИ ОМОГУЋИ ДА СЕ УНЕСЕ У ПУТНИЧКУ КАБИНУ ВАЗДУХОПЛОВА ИЛИ У ОБЕЗБЕЂИВАНО-РЕСТРИКТИВНУ ЗОНУ ОРУЖЈЕ ИЛИ МУНИЦИЈА ИЛИ ЕКСПЛОЗИВНЕ, ЗАПАЉИВЕ ИЛИ ОПАСНЕ МАТЕРИЈЕ ИЛИ ДРУГА СРЕДСТВА ИЛИ ПРЕДМЕТИ КОЈИ СЕ НАЛАЗЕ НА ЛИСТИ ЗАБРАЊЕНИХ ПРЕДМЕТА (ЧЛАН 230. СТАВ 1);

83а) обавља послове одговорног руководиоца за обезбеђивање у ваздухопловству без одговарајућег овлашћења Директората (члан 231г став 1);

83б) обавља обуку из члана 231д став 1. овог закона у својству инструктора обуке у области обезбеђивања без овлашћења Директората ИЛИ ПРЕМА НАСТАВНОМ ПРОГРАМУ КОГА ДИРЕКТОРАТ НИЈЕ ОДОБРИО (члан 231д став 3);

84) не поступи по налогу ваздухопловног инспектора (члан 251. став 4);

85) не изврши мере за отклањање неправилности наложене записником, односно решењем ваздухопловног инспектора (члан 252. став 2).

Новчаном казном у фиксном износу од 10.000 динара казниће се за прекршај физичко лице ако:

1) при пружању услуга контроле летења не употребљава изразе стандардне фразеологије на енглеском језику (члан 48. став 1);

2) на дужности нема при себи дозволу, сертификат или потврду о обучености, а летачко особље, контролори летења и кабинско особље – и лекарско уверење (члан 187. став 1);

3) поступи супротно члану 226. став 6. СТАВ 7. овог закона;

3А) НЕОВЛАШЋЕНО ВРШИ СНИМАЊЕ ИЛИ ФОТОГРАФИСАЊЕ МЕСТА НА КОЈЕМ СЕ ОБАВЉА КОНТРОЛА ПРИСТУПА, ПРЕГЛЕД ОБЕЗБЕЂИВАЊА ИЛИ РАД ОСОБЉА ОБЕЗБЕЂИВАЊА ИЛИ КРИТИЧНИХ ОБЈЕКТА, ДЕЛОВА ИНФРАСТРУКТУРЕ И СИСТЕМА КОЈИ СЕ КОРИСТЕ ЗА ПОТРЕБЕ ЦИВИЛНОГ ВАЗДУХОПЛОВСТВА (ЧЛАН 226. СТАВ 8);

4) пре укрцавања у ваздухоплов не пријави при регистрацији за лет и не преда хладно или ватрено оружје или муницију овлашћеном припаднику министарства надлежног за унутрашње послове на аеродрому (члан 230. став 3); НЕ ПРИЈАВИ ПРИ РЕГИСТРАЦИЈИ ЗА ЛЕТ ОРУЖЈЕ ИЛИ МУНИЦИЈУ ИЛИ ИХ НЕ ПРЕДА ОВЛАШЋЕНОМ ПРЕДСТАВНИКУ АВИО-ПРЕВОЗИОЦА НА АЕРОДРОМУ (ЧЛАН 230. СТАВ 2)

5) ~~без одговарајућег знака идентификације улази и креће се у контролисаној и обезбеђивано-рестриktivној зони аеродрома, као и у критичним објектима, деловима инфраструктуре и системима који се користе за потребе цивилног ваздухопловства, а није у пратњи лица овлашћеног за пратњу (члан 231, став 4); БЕЗ ОДГОВАРАЈУЋЕГ ЗНАКА ИДЕНТИФИКАЦИЈЕ УЛАЗИ И КРЕЋЕ СЕ У КОНТРОЛИСАНОЈ ИЛИ ОБЕЗБЕЂИВАНО-РЕСТРИКТИВНОЈ ЗОНИ АЕРОДРОМА, КАО И У КРИТИЧНИМ ОБЈЕКТИМА, ДЕЛОВИМА ИНФРАСТРУКТУРЕ И СИСТЕМИМА КОЈИ СЕ КОРИСТЕ ЗА ПОТРЕБЕ ЦИВИЛНОГ ВАЗДУХОПЛОВСТВА, ИЛИ АКО ДОЗВОЛИ ИЛИ НЕ СПРЕЧИ УЛАЗАК И КРЕТАЊЕ НЕКОГ ЛИЦА БЕЗ ОДГОВАРАЈУЋЕГ ЗНАКА ИДЕНТИФИКАЦИЈЕ У ТИМ ЗОНАМА, ОБЈЕКТИМА, ДЕЛОВИМА ИНФРАСТРУКТУРЕ И СИСТЕМИМА (ЧЛАН 231, СТАВ 4);~~

6) не врати знак идентификације издаваоцу у случају његовог истека важења, промене радног места, престанка радног односа или на захтев издаваоца или не обавести одмах издаваоца у случају губитка знака идентификације (члан 231, ~~став 9~~ СТАВ 10);

7) у року од 48 сати од часа када је протекао рок који је одређен за отклањање неправилности, писмено не обавести ваздухопловног инспектора да ли су неправилности отклоњене (члан 252, став 3).

## **ПРИМЕНА ОДРЕДАБА ЗАКОНА КОЈИМ СЕ УРЕЂУЈУ ПРЕКРШАЈИ И ЗАСТАРЕВАЊЕ**

### **ЧЛАН 260А**

ПРЕКРШАЈНИ ПОСТУПАК НЕ МОЖЕ СЕ ПОКРЕНУТИ НИТИ ВОДИТИ АКО ПРОТЕКНУ ТРИ ГОДИНЕ ОД ДАНА КАДА ЈЕ ПРЕКРШАЈ УЧИЊЕН.

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

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

ЗАСТАРЕВАЊЕ ПОЧИЊЕ ПОНОВО ДА ТЕЧЕ ПОСЛЕ СВАКОГ ПРЕКИДА, АЛИ АПСОЛУТНА ЗАСТАРЕЛОСТ НАСТАЈЕ У СВАКОМ СЛУЧАЈУ ПО ИСТЕКУ РОКА ОД ШЕСТ ГОДИНА ОД ДАНА КАДА ЈЕ ПРЕКРШАЈ УЧИЊЕН.

НА СВА ОСТАЛА ПИТАЊА КОЈА СЕ ТИЧУ ПРЕКРШАЈНОГ ПОСТУПКА ПРИМЕЊУЈУ СЕ ОДРЕДБЕ ЗАКОНА КОЈИМ СЕ УРЕЂУЈУ ПРЕКРШАЈИ.



## VI. АНАЛИЗА ЕФЕКТА ЗАКОНА

### I. 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.*

С обзиром да је примарни циљ Закона о ваздушном саобраћају („Службени гласник РС”, бр. 73/10, 57/11, 93/12, 45/15, 66/15 – др. закон, 83/18, 9/20 и 62/23) успостављање и унапређење одговарајућег нивоа безбедности и обезбеђивања у ваздухопловству, један од основних показатеља који се прате у овој области јесте број догађаја, а нарочито број удеса и озбиљних незгода. Под догађајем, у смислу Закона о ваздушном саобраћају (у даљем тексту: Закон), подразумева се сваки догађај који је повезан са безбедношћу, а који угрожава или који би, ако се не отклони или ако се пренебрегне, могао да угрози ваздухоплов, лица која се налазе у њему или било које друго лице.

Закон је успоставио систем обавезне пријаве догађаја, али и добровољне пријаве догађаја којим се субјекти подстичу да Директорату цивилног ваздухопловства Републике Србије (у даљем тексту: Директорат) пријаве сваки догађај без бојазни да због тога могу да снесу било какве последице. У интересу безбедности је да се пријави што већи број догађаја, како би ти догађаји анализирали, извукле одређене поуке и предузеле одговарајуће мере. Циљ пријављивања догађаја је спречавање удеса и незгода, а не приписивање кривике или одговорности.

У току 2018. године пријављен је 581 догађај, у току 2019. године 673 догађај, у току 2020. године 421 догађај, у току 2021. године 470 догађаја, у току 2022. године 727 догађаја и у току 2023. године 885 догађаја.

Када је пак реч о удесима и озбиљним незгодама ваздухоплова, према подацима Центра за истраживање несрећа у саобраћају, у десетогодишњем периоду од 2012. до 2022. године на територији Републике Србије дошло је до 37 удеса и 16 озбиљних незгода ваздухоплова. У овим удесима и озбиљним незгодама, 21 лице је изгубило живот, док је 8 лица повређено.

Ради сагледавања постојећег стања у области ваздушног саобраћаја наводимо следеће податке:

- у Републици Србији тренутно постоји регистровано 20 оператера ваздухоплова, од којих је 6 овлашћено за обављање јавног авио-превоза и поседују оперативну дозволу, 11 је овлашћено за обављање посебних делатности у ваздушном саобраћају и 3 оператера која су овлашћена за обављање некомерцијалног летења сложеним моторним ваздухопловом. Тренутно немамо регистрованих оператера једрилица или балона који обављају јавни авио-превоз, те би предложене измене Закона требало да подстакну ову делатност;

-у периоду 2020-2023. година у Републици Србији регистровано је око 650 беспилотних ваздухоплова, тренутно постоји око 120 физичких и правних лица - оператера беспилотних ваздухоплова који подносе захтеве за одобравање летова, спроведено је више од 2.000 испита за оператере беспилотних ваздухоплова и дато преко 1.000 одобрења за

летење беспилотног ваздухоплова: пројектовање и производња беспилотних ваздухоплова до сада није била регулисана прописима из области цивилног ваздухопловства, па не постоје регистровани произвођачи:

- тренутно у Републици Србији постоје 2 оператора аеродрома који поседују сертификат аеродрома, 16 оператора аеродрома који поседују дозволу за коришћење аеродрома, 16 оператора аеродрома који поседују сагласност за коришћење аеродрома и 12 оператора који поседују сагласност за коришћење хелидрома:

- у области ваздушне пловидбе послује један пружалац услуга у ваздушној пловидби:

- тренутно постоји 15 пружалаца услуга земаљског опслуживања који поседују дозволу за обављање те делатности:

- постоји 18 ваздухопловно-техничких организација за обезбеђивање континуиране пловидбености ваздухоплова, 13 ваздухопловно-техничких организација за одржавање ваздухоплова, као и 3 овлашћена центра за обуку особља за одржавање ваздухоплова:

- постоји 31 центар за обуку ваздухопловног летачког особља и 4 центра за обуку нелетачког особља.

Праћење нивоа безбедности и безбедносне анализе имају за циљ сагледавање свеобухватног нивоа безбедности у цивилном ваздухопловству и основ су за доношење мера за одржавање достигнутог и унапређење постојећег нивоа безбедности. Мере за одржавање достигнутог нивоа безбедности и његово унапређење подразумевају одређивање приоритетног надзора у областима повећаног ризика (*Risk Based Oversight*), неодложне реакције на уочене безбедносне проблеме (*Safety Order/Directive*), али и системске акције промовисања безбедности (*Safety Promotion*).

Предложене измене закона којима се настоји одржати и даље унапредити ниво безбедности ваздушног саобраћаја имају позитиван ефекат и на путнике који путују у ваздушном саобраћају, с обзиром да им то улива још веће поверење у овај вид саобраћаја, као један од најбезбеднијих.

Када је реч о ваздухопловно-моделарским клубовима који користе беспилотне ваздухоплове, овим изменама закона отвара се могућност да аплицирају за одобрење на основу којег ће им се омогућити одређене погодности, односно одредити поједностављени услови за коришћење беспилотних ваздухоплова у оквиру делатности клуба. Нпр. у члану 3. Предлога закона је предвиђено да се за операције беспилотних ваздухоплова у посебној категорији захтева оперативно одобрење које издаје Директорат на захтев оператора или пак изјава оператора да ће применити мере за умањење ризика. Као изузетак од тог правила предвиђено је да ако се те операције обављају у оквиру ваздухопловно-моделарског клуба или удружења коме је издато одобрење Директората, оперативно одобрење и изјава оператора се не захтевају, што представља значајну погодност и уједно поједностављење услова за коришћење беспилотних ваздухоплова када се то коришћење одвија у оквиру делатности клуба.

Такође, у истом члану Предлога закона је прописано да системом беспилотног ваздухоплова може да управља даљински пилот који испуњава, између осталог, и услове у погледу година живота. Подзаконски пропис који ће бити донет на основу овог закона и којим ће се извршити транспонување Уредбе (ЕУ) 2019/947 предвиђа могућност да та старосна граница за лица која су чланови ваздухопловно-моделарског клуба или удружења може бити одређена ниже у односу на лица која операције беспилотних ваздухоплова обављају изван тих клубова, односно удружења.



У области ваздушног саобраћаја спроводи се Закон о ваздушном саобраћају, подзаконски акти за његово спровођење, Национални програм безбедности у цивилном ваздухопловству („Службени гласник РС”, број 76/19) и на основу њега донети Национални план безбедности 2023-2024, Национални програм за обезбеђивање у ваздухопловству (Закључак Владе, П 05 Број: 00-623/2023 од 25. августа 2023. године) и Национална политика управљања ваздушним простором („Службени гласник РС”, број 69/22). Резултати спровођења ових аката огледају се у високом нивоу безбедности и обезбеђивања у ваздухопловству, као и у оценама система цивилног ваздухопловства Републике Србије садржаним у извештајима релевантних европских и међународних институција (Међународне организације цивилног ваздухопловства (ИКАО), Агенције Европске уније за безбедност ваздушног саобраћаја (EASA), Савезних ваздухопловних власти САД (FAA)). Међутим, како би се ови резултати и задржали, неопходно је да измену међународних и европских стандарда у овој области константно прати и измена домаћег законодавства.

*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 ваздушном саобраћају, један од најзначајнијих прописа од утицаја на ваздушни саобраћај, не само у Републици Србији, већ на међународном нивоу јесте Конвенција о међународном цивилном ваздухопловству (Чикашка конвенција), укључујући њене анексе који садрже међународне стандарде и препоручену праксу у области ваздушног саобраћаја (које утврђује Међународна организација цивилног ваздухопловства (ИКАО)), као и Мултилатерални споразум о успостављању Заједничког европског ваздухопловног подручја (ЕСАА споразум), које је Република Србија дужна да примењује. С обзиром да су обавезујући међународни стандарди, садржани у анексима Чикашке 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.*

Уочени су одређени проблеми чији су узроци различити.

Један од проблема за усклађивање националног законодавства са међународним актима и европским прописима јесу управо честе измене тих аката. Ово се нарочито односи на европске прописе у овој области, које смо обавезни да имплементирамо сходно ЕСАА споразуму. Честе измене прописа представљају проблем, како за органе који те прописе треба да имплементирају, тако и за лица на које се прописи односе.

Следећи проблем јесте и изузетно брз развој технологије у овој области. Као посебан пример можемо истаћи проблематику регулисања беспилотних ваздухоплова који од играчке или рекреативне занимације, преко улоге у комерцијалним активностима (снимање фотографија, кинематографија, новинарство), постају озбиљан безбедносни проблем, и то не само по безбедност ваздушног саобраћаја угрожавањем лета других ваздухоплова, већ и по безбедност држава, имајући у виду могућност њиховог коришћења у терористичке и ратне сврхе. Из тих разлога је јако значајно одредити категоризацију беспилотних ваздухоплова и услове под којима се они могу користити, одредити географске зоне за њихово коришћење и услове за одвијање летова у таквим зонама, док ће се надзор над правилним коришћењем тих ваздухоплова омогућити посредством регистрације оператора беспилотних ваздухоплова, регистрације беспилотних ваздухоплова (ако је реч о

сертифицираној категорији), а нарочито посредством апликације за пријаву лета која ће омогућити да се у сваком тренутку зна који беспилотни ваздухоплови су у ваздушном простору и да ли за то имају одговарајуће одобрење. Ово ће допринети безбедности ваздушног саобраћаја, али и спречити неовлашћено коришћење беспилотних ваздухоплова у близини државних објеката и критичне инфраструктуре

Уочен је и проблем који се тиче застарела вођења прекршајног поступка за прекршаје прописане Законом о ваздушном саобраћају. Наиме, општи рок застарелости, садржан у члану 84. став 1. Закона о прекршајима (прекршајни поступак не може се 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.

Тако је у 2020. години поднето 8 захтева за покретање прекршајног поступка од којих је 5 поступака обустављено услед застарелости, у 2021. години поднето је 9 захтева за покретање прекршајног поступка од којих је 6 поступака обустављено, у 2022. години поднето је 5 захтева за покретање прекршајног поступка од којих су 2 поступка обустављена услед застарелости, док је у 2023. години поднето 7 захтева за покретање прекршајног поступка који су још увек у току.

Ово за последицу има, са једне стране, да прописана казна нема одвраћајући ефекат (већ може чак да утиче подстицајно на учиниоце прекршаја), док са друге стране може да буде демотивишуће за ваздухопловне инспекторе који благовремено, уредно и на доказима утемељено подnose захтеве за покретање прекршајног поступка, али се и поред тога поступак обуставља.

Постојање одређених правних празнина такође представља проблем у примени закона. Као пример наводимо: непостојање прописаних услова за организовање ваздухопловних манифестација (с обзиром да закон није садржао правни основ за доношење одговарајућег прописа, иако је садржао одредбу да манифестацију треба да одобри Директорат); непостојање забране коришћења неваздухопловних средстава или уређаја који емитују ласерско зрачење, а што би могло да угрози безбедност ваздухоплова; непостојање забране неовлашћеног снимања критичних објеката, делова инфраструктуре и система који се користе за потребе цивилног ваздухопловства.

Поред тога, уочено је да поједине одредбе Закона треба додатно прецизирати или допунити.

Један од проблема, када је реч о финансирању Директората, као надлежног органа који се не финансира из буџета, јесте и чињеница да су у досадашњем тексту пропуштене одређене таксе за послове које Директорат обавља, а који захтевају ангажовање знатних ресурса овог органа (више проверивача или ваздухопловних инспектора, значајно време и значајна средства).

#### ***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 и европским прописима, као и на решавање идентификованих проблема у примени закона у пракси, који су наведени у одговору на претходно питање.

Када је реч о беспилотним ваздухопловима, до сада је у Закону постојао само један члан који је регулисао беспилотне ваздухоплове, на основу кога је донет Правилник о беспилотним ваздухопловима („Службени гласник РС“ бр. 1/20) који је заменио дотадашњи



Правилник о беспилотним ваздухопловима („Службени гласник РС“, број 108/15). Правилник из 2015. године био је један од првих прописа у свету који је регулисао материју беспилотних ваздухоплова и у време његовог доношења нису постојали ни међународни ни европски стандарди који уређују ову материју. Изменом Закона се текст Закона допуњује низом чланова којим се Закон начелно усаглашава са релевантним европским прописом у овој области – Уредбом (ЕУ) 2019/947 из 2019. године и њеним изменама и допунама (последња измена из 2022. године), док ће се потпуна усаглашеност постићи доношењем подзаконског прописа у овој области којим ће предметна ЕУ уредба бити преузета у целости. Поред тога, у међувремену је и ИСАО извршио измене више својих анекса, како би регулисао ову материју на међународном нивоу. С обзиром да ће Европска унија ове стандарде који се тичу беспилотних ваздухоплова имплементирати посредством својих уредаба, ми ћемо, пратећи измене тих прописа, такође имплементирати предметне међународне стандарде на исти начин као и државе чланице ЕУ.

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

Предложене промене ће имати утицаја како на државне институције (Директорат, прекршајне судове, министарство надлежно за послове саобраћаја, министарство надлежно за послове заштите животне средине), тако и на ваздухопловне субјекте (оператере ваздухоплова, оператере аеродрома, пружаоце услуга у ваздушној пловидби, пружаоце услуга земаљског опелуживања, ваздухопловно особље).

*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).*

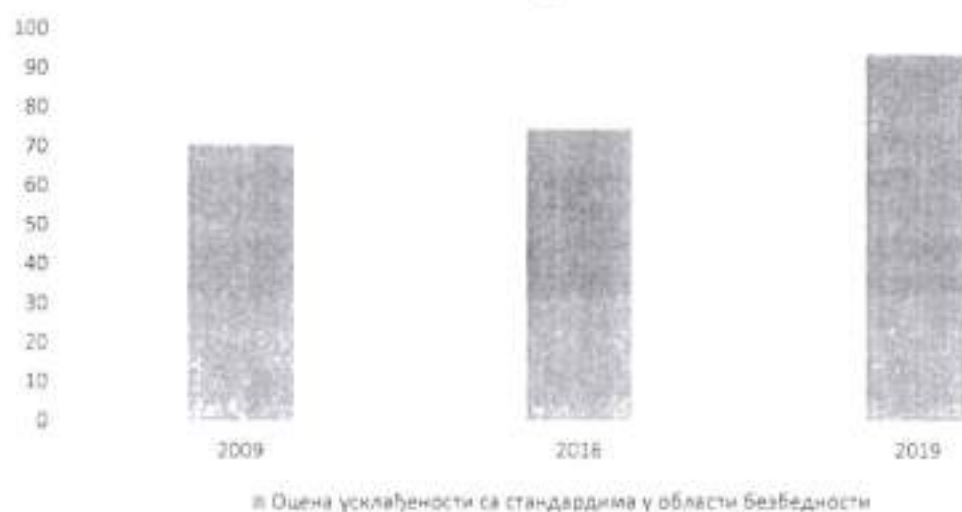
Имајући у виду да је један од основних разлога за измену Закона потреба за даљим континуираним усаглашавањем са обавезујућим међународним стандардима Међународне организације цивилног ваздухопловства (ИСАО), одустајање од измене закона би се негативно одразило на оцену усаглашености Републике Србије, коју даје ова најзначајнија организација у области ваздухопловства.

Наиме, ИСАО врши периодичне инспекције свих држава чланица како би оценио у којој мери су њихови системи у области цивилног ваздухопловства усклађени са међународним стандардима те организације. Резултати ових провера су значајни с обзиром да неусклађеност са стандардима за последицу може имати ограничење или чак обуставу међународног ваздушног саобраћаја, што би се катастрофално одразило на све субјекте који пружају услуге у области ваздухопловства.

Ваздухопловство у Србији је последњих година постигло више него одличне резултате, управо из разлога што се унапредно систем праћења међународних стандарда, као и систем надзора у овој области.

Илустрације ради, следећи графикон садржи процентуалне оцене усаглашености система цивилног ваздухопловства у Републици Србији, које је ИСАО утврдио у области безбедности (Safety) током претходних посета (од 70,26% у току 2009. године, преко 74,35% у току 2016. године до 93,30% у току 2019. године, што је Србију сврстало међу најбоље земље у свету):

Оцена усклађености са стандардима у области  
безбедности



Следећи графикон садржи процентуалне оцене усаглашености система цивилног ваздухопловства у области обезбеђивања у ваздухопловству (AVSEC) и олакшица (FAL), које је ИСАО утврдио током претходних посета (од 70,84% током 2010. године до 94,73% у току 2022. године).



### Оцена усклађености у области обезбеђивања и олакшица



II. Оцена усклађености у области обезбеђивања и олакшица

Колико много су надлежни органи у области ваздушног саобраћаја урадили када је реч о усклађивању са релевантним европским и међународним прописима у овој области најбоље показује податак који је сам ИСАО констатовао у свом Финалном извештају припремљеном након посете Републици Србији у 2019. години и спроведене инспекције. У извештају се констатује да је проценат усаглашености Закона и подзаконских аката са међународним стандардима порастао са 73,33% на чак 93,33%. На сам текет Закона није било негативних коментара, али је сугерисана измена одређених интерних процедура, што је у међувремену и урађено. Ипак, стандарди се константно мењају посредством амандмана на анексе Чикашке конвенције, па се овај добар резултат може одржати само редовним праћењем тих стандарда и последичним изменама прописа.

На крају, указујемо да је Европска комисија у Извештају о напретку за 2023. годину констатовала да је Србија постигла добар ниво усклађености са правним тековинама ЕУ у области ваздухопловства („Serbia has a good level of alignment with the EU acquis on aviation”).

Постигнути резултати усаглашености представљају потврду да су надлежни органи и ваздухопловни субјекти у области ваздушног саобраћаја протеклих година остварили изузетан напредак, те да би се овакав тренд одржао неопходно је наставити са континуираним праћењем и имплементацијом међународних стандарда. Ово захтева редовне измене прописа, тако да би одустајање од измене закона и задржавање тзв. status quo, проузроковало током наредних посета ИСАО-а опадање процента усаглашености.

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

Државе које у довољној мери не прате међународне стандарде у области цивилног ваздухопловства и не врше одговарајуће измене својих националних законодавстава ради

имплементације тих стандарда, лоше су оцењене у извештајима ИСАО, те им се на основу тих оцена могу ускратити одређена права у обављању међународног ваздушног саобраћаја. Тако се безбедносне оцене ИСАО-а користе и за стављање авио-превозилаца из одређене државе на Листу авио-превозилаца којима се ограничава или забрањује обављање ваздушног саобраћаја у ЕУ (тјв. EU Aviation Safety List).

У припреми дела Закона који се односи на беспилотне ваздухоплове јесу анализирана решења каква постоје у појединим државама чланицама ЕУ, када је реч о регулисању оних питања која су остављена државама чланицама да уреде. Ово се нарочито односи на одређивање географских зона за летење беспилотних ваздухоплова, које свака држава чланица ЕУ одређује самостално, у складу са својим потребама. Правила за одређивање тих зона су пак обавезујућа за све државе чланице и садржана су у Уредби 2019/947 која ће бити транспонована у потпуности доношењем подзаконског акта. У погледу географских зона, већ је у току међуресорски рад на Нацрту уредбе, која ће бити донета након доношења Закона и која је узела у обзир добру праксу појединих ЕУ држава, али и захтеве и потребе институција које ће овај пропис примењивати. Поред тога, у погледу апликације за пријаву лета беспилотних ваздухоплова упоредно су разматрана решења и искуства појединих држава чланица ЕУ, како би се узели у обзир приликом успостављања апликације у Републици Србији.

## **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 нивоа безбедности и обезбеђивања у цивилном ваздухопловству Републике Србије.

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

Изменом закона се на јаснији начин желе: уредити услови за обављање појединих делатности у ваздушном саобраћају; прецизирати обавезе ваздухопловних субјеката; отклонити уочене правне празнине; успоставити боља координација надлежних органа и ваздухопловних субјеката; олакшати обављање појединих делатности сходно процењеном ризику; утицати на смањење броја удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају, као и на смањење броја 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?*

Да ли је дошло до остваривања општих односно посебних циљева одређиваће се пратећи број догађаја, првенствено број удеса и озбиљних незгода. У односу на податке о броју удеса и озбиљних незгода за десетогодишњи период од 2012. до 2022. године (37 удеса и 16 озбиљних незгода ваздухоплова) циљ је да се у току наредног десетогодишњег периода 2022-2032. године забележи смањење броја удеса и озбиљних незгода при истом обиму саобраћаја.

### **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. Ово није могуће остварити изменама подзаконских аката, с обзиром да је неопходно изменити одређене законске одредбе.

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

За обављање појединих делатности, сходно решењима садржаним у ЕУ прописима, предвиђају се олакшани услови да субјект започне с обављањем делатности. Као пример наводимо обављање јавног авио-превоза једрилицама и балонима, које ће оператер ваздухоплова моћи да започне на основу дате изјаве о оспособљености, без обавезе да прибави сертификат ваздухопловног оператера, што је до сада био случај. Имајући у виду сложеност поступка издавања сертификата, ово представља подстицајну меру, јер ће оператери који намеравају да обављају јавни авио-превоз једрилицама и балонима бити у могућности да започну обављање делатности без одлагања, односно одмах по давању наведене изјаве о оспособљености. Стога се очекује да ће ова поједностављена процедура стимулисати појаву оператера који обављају јавни авио-превоз једрилицама или балонима.

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

У оквиру предложених измена Закона, предвиђена је обавеза оператора аеродрома са којег се обавља међународни јавни авио-превоз да формирају Аеродромски комитет за олакшице у ваздушном саобраћају. Улога ових тела на предметним аеродромима јесте координација спровођења олакшица у ваздушном саобраћају. У раду Аеродромског комитета за олакшице у ваздушном саобраћају, сходно предложеном решењу, треба да учествују представници министарства надлежног за послове саобраћаја, Директората, министарства надлежног за унутрашње послове, министарства надлежног за здравство, Управе царина, оператора аеродрома, као и авио-превозиоца који обављају послове на том аеродрому.

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

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, што ће се пре самог доношења закона остварити спровођењем поступка јавне расправе, а након доношења закона организовањем семинара и обука из појединих области.

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

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

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

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

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

С обзиром да је неопходна измена регулаторног оквира, односно измена одредаба постојећег Закона о 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. У овом тренутку не постоје пројекције колико ће тај прилив 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. Предвиђени трошкови се претежно односе на обавезу плаћања одређених такси, као што су: такса за издавање оперативног одобрења и прихватање изјава ради спровођења операција система беспилотних ваздухоплова (члан 10. Закона), такса за регистрацију оператора система беспилотних ваздухоплова (члан 10а), такса за проверу стручне оспособљености даљинског пилота, за издавање потврде о положеном теоријском испиту и за издавање сертификата о оспособљености (члан 10б), такса за издавање и измену одобрења које се издаје

ваздухопловно-моделарским клубовима и удружењима (члан 10в), такса за издавање и измену сертификата оператера лаког система беспилотног ваздухоплова (члан 10г); такса за прихватање изјаве оператера балона и једрилице (члан 85а Закона); такса за проверу испуњености услова за издавање посебног одобрења (члан 98а Закона); такса за издавање уверења о регистрацији ваздухоплова, као и додатна такса за одабир регистарске ознаке (члан 140. Закона); за одобравање измене приручника о обављању ваздухопловно-техничке делатности у случају да та измена нема за последицу измену дозволе (члан 150. Закона); такса за одобравање услова лета (члан 165. Закона), за издавање и измену посебне дозволе за лет (члан 168. Закона), такса за прихватање или измену изјаве декларисане организације за обуку (члан 179. Закона), такса за периодичну процену уређаја за симулирање летења (члан 180. Закона); такса за поступање по захтеву за признавање лекарског уверења издатог у иностраној држави (члан 188. Закона); такса за поступање по захтеву лекара и здравствених установа за издавање, продужење, обнову и измену потврде о праву на испитивање здравствене способности (члан 189. Закона), такса за одобрење и измену наставних програма, као и измену овлашћења (члан 231д Закона).

Са друге стране, ступањем на снагу Закона поједине таксе се укидају, нпр: такса за поступање по захтеву за прибављање сагласности на систем управљања безбедношћу (SMS) и за његове измене и допуне (досадашњи члан 16. Закона), која сада износи 100.000 динара за прибављање сагласности, 20.000 динара за измене SMS и 10.000 динара за допуне SMS; такса за поступање по захтеву за продужење важења потврде о провери пловидбености (члан 160. Закона), која се у зависности од категорије ваздухоплова креће од 6.000 динара до 200.000 динара; такса за периодични преглед ваздухоплова (члан 161. Закона), која се у зависности од категорије ваздухоплова креће од 6.000 динара до 200.000 динара.

Поред тога, неке таксе се више неће наплаћивати одређеним категоријама субјеката. Нпр. изменом члана 215. Закона обавеза прибављања одобрења Директората на програм стручног оспособљавања више се не односи на све субјекте набројане у том члану, већ само на оператере ваздухоплова и именованог поштанског оператера. Остали субјекти су изменом закона ослобођени плаћања ове таксе чија висина сада износи 2.500 динара (пошиљаоци, укључујући пакере и лица или организације која преузимају обавезе пошиљаоца, пружаоци услуга земаљског опслуживања који за потребе оператера ваздухоплова обављају послове прихвата, руковања, утовара, истовара, премештања или другог опслуживања терета или поште, пружаоци услуга земаљског опслуживања на аеродрому који за потребе оператера ваздухоплова обављају послове прихвата и отпреме путника; пружаоци услуга земаљског опслуживања изван аеродрома који за потребе оператера ваздухоплова обављају послове регистрације путника за лет; организатори транспорта, оператер аеродрома или правно лице које са њим закључи уговор о обављању прегледа обезбеђивања путника, посаде и њиховог пртљага и/или терета или поште, као и други учесници у транспорту опасне робе, односно привредна друштва, друга правна лица и предузетници чија делатност обухвата припрему за транспорт и транспорт опасне робе).

Када је реч о другим користима, измена Закона треба да привреди донесе суштинске бенефите. Неки од њих се огледају у јаснијем дефинисању услова које субјекти морају да испуне, прецизирању обавеза субјеката, а појединим ваздухопловним субјектима (попут оператера једрилица и балона) се поједностављују услови за отпочињање делатности. Нпр. оператери балона и једрилица неће више морати да прибављају сертификат о оспособљености за обављање јавног авио-превоза, који представља сложен и дуготрајан поступак у коме се проверава испуњеност услова. Сходно решењу какво постоји у државама



чланицама ЕУ, оператери балона и једрилица ће сада бити у обавези само да доставе изјаву којом потврђују да су оспособљени за обављање делатности према унапред прописаним условима, те ће моћи да одмах отпочну обављање делатности након што Директорат прихвати предметну изјаву.

Оператерима система беспилотног ваздухоплова мобилна апликација ће олакшати пријаву лета беспилотног ваздухоплова, она ће се одвијати брже и ефикасније, а важно је напоменути да за пријаву лета посредством ове апликације није предвиђено плаћање таксе. Са друге стране, мобилна апликација ће омогућити бољи надзор над овим летовима од стране надлежних институција.

Изменама закона се први пут предвиђа и могућност прибављања сертификата оператера лаког система беспилотног ваздухоплова (LUC). Реч је о институту преузетом из европског прописа (Уредба (ЕУ) 2019/947). Предметни сертификат може се издати само правном лицу које испуњава све прописане услове, које је у оквиру организације успоставило систем управљања безбедношћу (SMS) и за које се провером утврди да је оспособљено да самостално процењује ризик одвијања операција. Имаоци ових сертификата могу да буду изузети од обавезе прибављања оперативног одобрења за обављање лета беспилотног ваздухоплова ако су доказали поузданост и ако је такво право наведено у сертификату. На тај начин пружа им се могућност да брже и једноставније обављају операције беспилотним ваздухопловима.

Изменама члана 106. Закона, који дефинише аеродроме којима се издаје дозвола за коришћење и сагласност за коришћење, у односу на постојеће законско решење сада се даје могућност тзв. малим аеродромима (аеродромима са сагласношћу) да прошире делатности које се на њима могу обављати, што ће се одразити на њихов развој. До сада на малим аеродромима није било могуће обављати обуку пилота, а сада им је то омогућено, те се оправдано очекује да ово треба да да замајак њиховом развоју. Поред тога, изменама члана 107. Закона предвиђа се могућност издавања дозволе или сагласности за коришћење и оном аеродрому који услед одређене специфичности (нпр. специфичних географских карактеристика подручја у којем је аеродром изграђен) не може да испуни све прописане услове. Овакав аеродром ће сада моћи да ипак аплицира за дозволу, односно сагласност за коришћење, али ће Директорат у сваком конкретном случају процењивати одређену неусаглашеност и одобрити је само ако оцени да она неће имати утицаја на безбедност.

Новим чланом 219а се, у складу са стандардима садржаним у Анексу 9 Чикашке конвенције, прописује обавеза оператера аеродрома са којег се обавља међународни јавни авио-превоз да образује Аеродромски комитет за олакшице у ваздушном саобраћају и одређују се органи и субјекти који морају да учествују у раду тог комитета. Под појмом олакшица подразумева се ефикасно управљање неопходним процесима контроле на аеродрому са циљем да се убрза пролаз путника, робе, пртљага и поште и спрече непотребна оперативна кашњења. Разлози за успостављање Аеродромског комитета за олакшице леже у чињеници да ово тело треба да олакша примену свих мера које на том аеродрому предузимају релевантни надлежни органи, чији су представници чланови Аеродромског комитета за олакшице. Координирани рад надлежних органа на одређеном аеродрому треба стога да допринесе бољем функционисању аеродрома, мањем кашњењу авио-превозилаца, избегавању трошкова који су повезани с кашњењем, као и већем задовољству путника.

*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 (нпр. авио-превозницима који не испуњавају прописане безбедносне стандарде могло би да се забрани или ограничи летење у ЕУ или у другим државама, ван ЕУ, могли би да се нађу на листи небезбедних компанија). 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. Као пример се могу навести центри за обуку ваздухопловног особља, који поред потврде о праву на обучавање, коју издаје Директорат, могу да стекну и сертификат Агенције Европске уније за безбедност ваздушног саобраћаја (EASA) и могу вршити обуке ваздухопловног особља за стицање дозвола које издају државе чланице ЕУ.

*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 техничкотехнолошких, организационих и пословних иновација и на који начин?*

Изабрана опција нема утицаја на трансфер технологије и/или примену техничкотехнолошких, 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 послодавца?*

Изменама закона се за поједине категорије ваздухопловног особља предвиђају блажи услови које морају да испуне да би могли да обављају послове у ваздухопловству. Тако се изменама члана 175. Закона утврђују категорије особља обезбеђивања које ће своје послове моћи да обављају само на основу потврде о обучености коју издају центри за обуку, а неће више морати да прибаве и сертификат који издаје Директорат (такса за овај сертификат тренутно износи 10.000 динара), што представља значајну олакшицу како за само особље, тако и за послодавце који их ангажују.

Када је реч о даљинским пилотима ангажованим од стране оператера беспилотног ваздухоплова за обављање летова, изменама закона и доношењем одговарајућег подзаконског акта јасније ће се одредити услови које даљински пилоти морају да испуне, а њихова оспособљеност цениће се полагањем одговарајућег теоријског испита, односно стицањем сертификата о оспособљености даљинског пилота (пре чијег издавања се проверава и практична обученост даљинског пилота, што је новина у односу на досадашњу праксу). Овакво решење ће допринети томе да, са једне стране, оператери беспилотних



ваздухоплова буду сигурни да су ангаžовали стручно особље, док са друге стране то гарантује безбедно обављање летова.

Када је реч о одговорним руководиоцима за обезбеђивање у ваздухопловству, који поверене послове обављају у оквиру ваздухопловног субјекта, као и о инструкторима у области обезбеђивања, изменама закона се на јаснији начин одређује да се успешност њихове обуке демонстрира полагањем испита, што ће представљати гаранцију да послове који су им поверени, заиста обављају високо стручна лица.

## 6. Кључна питања за анализу управљачких ефеката

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

Изменом закона предложено је да Влада, уместо министарства надлежног за послове рада, буде овлашћена за доношење прописа којим се ближе утврђују услови за доношење одлуке о оперативним ограничењима која се односе на заштиту од буке на аеродромима, с обзиром да се предметни пропис не односи на заштиту од буке на радном месту, већ је реч о пропису који се тиче заштите животне средине од утицаја буке на аеродрому. Сходно томе, предвиђено је да ће министарство надлежно за послове саобраћаја, уз сагласност министарства надлежног за послове заштите животне средине предложити Влади доношење овог прописа.

Остале измене закона не доводе до суштинских организационих, управљачких или институционалних промена. Новину представља обавеза оператора аеродрома да на аеродромима предвиђеним за међународни јавни авио-превоз образује Аеродромски комитет за олакшице у ваздушном саобраћају, док на аеродромима са којих се обавља искључиво ванредни јавни авио-превоз довољно је образовати координационо тело. Циљ ове измене јесте да се одговарајућом координацијом олакша примена свих мера које на том аеродрому предузимају релевантни надлежни органи, чији су представници чланови Аеродромског комитета за олакшице.

Када је реч о евиденцијама које Директорат води сходно закону, новину представља Уписник особља обезбеђивања, који садржи податке о особљу обезбеђивања којем је издат сертификат, чиме ће се на једном месту објединити сви подаци о имаоцима сертификата, постићи још боља контрола и олакшати вршење надзора.

Новину представља и мобилна апликација за пријаву лета беспилотних ваздухоплова. Директорат је предвидео у плану набавки за 2024 годину јавну набавку за израду софтверске апликације. Апликација се не финансира из Буџета Републике Србије већ из сопствених прихода Директората. У раду на дефинисању тактичко-техничких захтева за израду апликације Директорат сарађује и са другим државним органима и организацијама (МУП, Министарство одбране, Републички геодетски завод и др).

У складу са Законом о ваздушном саобраћају обуке у цивилном ваздухопловству за стицање дозвола, овлашћења, потврда о обучености и сертификата за обављање послова ваздухопловног особља врше овлашћени центри за обуку.

Директорат у склопу вршења промоције безбедности у цивилном ваздухопловству редовно за ваздухопловне субјекте организује информативне семинаре о безбедности (организују се сваке године), радионице и освежења знања. Поред тога, имајући у виду да је Република Србија у обавези да примени ЕУ прописе садржане у Анексу I ЕСАА

споразума (који се транспонују посредством подзаконских аката које Директорат доноси сходно члану 265, Закона), као и да примењује међународне ИКАО стандарде. Директорат често организује и финансира обуку коју у просторијама Директората спроводе овлашћене међународне и европске организације (Агенција Европске уније за безбедност ваздушног саобраћаја (EASA), ИКАО и сл.). Ова обука је првенствено намењена ваздухопловним инспекторима Директората, али често њој присуствују и представници ваздухопловних субјеката.

*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?*

Надлежни државни органи у области ваздухопловства (Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре и Директорат цивилног ваздухопловства Републике Србије) поседују 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 ће надzirати примену Закона о ваздушном саобраћају. У оквиру Директората недавно је формирана посебна организациона јединица која ће се бавити беспилотним ваздухопловима. Наиме, изменама систематизације формирана је Група за беспилотне ваздухоплове, коју чине руководилац групе и 2 саветника.

*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?*

Директорат је данас организован на начин да успешно испуњава све законом поверене надлежности и међународне обавезе које стоје пред Републиком Србијом у области ваздухопловства. Имајући у виду све већу сложеност материје беспилотних ваздухоплова могуће је размотрити формирање засебне унутрашње организационе јединице која би се бавила искључиво беспилотним ваздухопловима уместо досадашњег решења по коме се постојеће организационе јединице Директората баве појединим сегментима коришћења беспилотних ваздухоплова, свака са свог аспекта.

*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.



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

Након доношења закона биће потребно донети или ускладити одговарајуће подзаконске прописе, за шта је у прелазним одредбама предвиђен максимални рок од 24 месеца.

## 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?*

Да, обезбеђена су финансијска средства.

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

Не постоје уочени ризици за спровођење.

### **Информације о спроведеним консултацијама:**

За израду Нацрта закона Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре је формирало радну групу у чијем раду су учешће узели и представници Министарства унутрашњих послова, Министарства одбране, Директората цивилног ваздухопловства Републике Србије, Аеродрома Никола Тесла, Belgrade Airport-а, Ер Србије и Контроле летења Србије и Црне Горе SMATSA доо Београд. Сви субјекти су били у прилици да изнесу своје ставове и предлоге.

Поред тога, 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 ваздушном саобраћају (Закључак 05 Број: 011-7744/2023 од 30. августа 2023. године). Јавна расправа о Нацрту закона о изменама и допунама Закона о ваздушном саобраћају ( у даљем тексту: Нацрт закона) 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.

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 формирало радну групу, у чијем раду су, поред представника Министарства, учествовали и представници Министарства одбране, Министарства унутрашњих послова, Директората цивилног ваздухопловства Републике Србије, Аеродрома Србије доо, АД Аеродрома Никола Тесла, Контроле летења Србије и Црне Горе SMATSA и Air Serbia, која је поново размотрила решења садржана у Нацрту закона.

На основу Закључка Одбора за привреду и финансије 05 Број: 011-4379/2024-1 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. 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.



## ИЗЈАВА О УСКЛАЂЕНОСТИ ПРОПИСА СА ПРОПИСИМА ЕВРОПСКЕ УНИЈЕ

1. Орган државне управе, односно други овлашћени предлагач прописа - Влада  
Обрађивач - Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре

2. Назив прописа

Предлог закона о изменама и допунама Закона о ваздушном саобраћају  
Draft Law on amendments of Air Transport Law

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

а) Одредба Споразума која се односи на нормативну садржину прописа.

Наслов VIII - Политике сарадње, члан 108. - Транспорт

б) Прелазни рок за усклађивање законодавства према одредбама Споразума,

Члан 72. у вези са чланом 8. Споразума.

в) Оцена испуњености обавезе које произлазе из наведене одредбе Споразума,

Делимично испуњава.

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

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

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

Место у структури НПАА:

- Поглавље 3 – Способност преузимања обавеза из чланства у ЕУ, Потпоглавље 3.14 – Транспортна политика, 3.14.3.– Ваздушни транспорт;
- Шифра прописа у бази НПАА: 2024-9
- Рок за доношење: 2024. година, IV квартал

4. Усклађеност прописа са прописима Европске уније:

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

• Уговор о функционисању Европске уније

Део 1 (Начела), Глава I (Категорије и области надлежности Уније), члан 4. и Део 3 (Политика Уније и унутрашње мере), Глава VI (Транспорт), члан 100 (2) - потпуно усклађено;

• Мултилатерални споразум између Европске заједнице и њених држава чланица, Републике Албаније, Босне и Херцеговине, Републике Бугарске, Републике Хрватске, Бивше Југословенске Републике Македоније, Републике Исланд, Републике Црне Горе, Краљевине Норвешке, Румуније, Републике Србије и Мисије привремене управе Уједињених нација на Косову (у складу са Резолуцијом Савета безбедности УН 1244 од 10. јуна 1999) о успостављању Заједничког европског ваздухопловног подручја (у даљем тексту: ЕСАА споразум)

Члан 1. (Циљеви и начела), члан 11. (Ваздухопловна сигурност), члан 12. (ваздухопловна безбедност), члан 13. (Управљање ваздушним саобраћајем) - потпуно усклађено;

б) Навођење секундарних извора права Европске уније и оцене усклађености са њима.  
32019R0947 – делимично усклађено

Сprovedбена уредба Комисије (ЕУ) 2019/947 од 24. маја 2019. године о правилима и процедурама за операције беспилотних ваздухоплова (OJ L 152 11.6.2019, p. 45)

Commission Implementing Regulation (EU) 2019/947 of 24 May 2019 on the rules and procedures for the operation of unmanned aircraft (OJ L 152 11.6.2019, p. 45)

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

г) Разлози за делимичну усклађеност, односно неусклађеност.

Имајући у виду изузетно велики број прописа Европске уније који чине *acquis communautaire* у области ваздухопловства, није могуће донети један пропис који би у потпуности био усклађен са свим наведеним европским уредбама и директивама.

Из овог разлога, Закон о ваздушном саобраћају (а самим тим и његове измене и допуне које се врше Предлогом закона о изменама и допунама Закона о ваздушном саобраћају) има за циљ да начелно обухвати основне принципе садржане у европским уредбама и директивама и да пружи основ за доношење подзаконских аката који ће у потпуности преузети садржај уредби и директива ЕУ. На овај начин законодавство Републике Србије се постепено у потпуности усклађује са *acquis communautaire*. У том смислу је чланом 265. Закона о ваздушном саобраћају Директорат посебно овлашћен да доноси и прописе из области ваздухопловства који су садржани у Анексу I ЕСАА споразума.

Стога Предлог закона садржи одредбе којима се врши начелно усклађивање са Сprovedбеном уредбом Комисије (ЕУ) 2019/947, док ће се потпуна усклађеност постићи доношењем подзаконског акта.

Овакав начин усклађивања има и практични значај: прописи ЕУ у области ваздухопловства подложни су честим изменама или допунама, а ажурност у усклађивању са њима могуће је остварити само кроз поступак измене и допуне одговарајућег подзаконског акта.

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

Чланом 95. Предлога закона о изменама и допунама Закона о ваздушном саобраћају предвиђен је рок од 24 месеца за доношење подзаконских аката за извршење овог закона. Стога је ово рок за постизање пуне усаглашености са европским прописима.

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



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

Да.

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

Не.

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

У изради прописа нису учествовали консултанти.

<p>1. Назiv прописа Европске unije :</p> <p>Commission Implementing Regulation (EU) 2019/947 of 24 May 2019 on the rules and procedures for the operation of unmanned aircraft (consolidated version, 2022-04-04) (OJ L 152 11.6.2019, p. 45)</p> <p>Спроведбени уредба Комисије (ЕУ) 2019/947 од 24. маја 2019. године о правилима и процедурама за управљање беспилотним летелима (пречишћена верзија, 2022-04-04) (ОЈ Л. 152 11.6.2019, р. 45)</p>	<p>2. „СЕПЛИХ“ ознака ЕУ прописа</p> <p>32019R0947</p>
<p>3. Орган државне управе, односно други овлашћени предлагач прописа: Војска</p> <p>Образложење: Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре</p>	<p>4. Датум и број одређе табеле:</p> <p>25. 6. 2024. године</p>
<p>5. Назив (парцела, предлог) прописа није одређе су предмет анализе усклађености са прописом Европске unije:</p>	<p>6. Бројчање ознаке (инифр) планираних прописа из базе ПИПА</p>
<p>Предлог закона о изменама и допунама Закона о ваздушном саобраћају</p> <p>Law on amendments of Air Transport Law</p>	<p>2024-9</p>

7. Усклађеност одредаби прописа са одредбама прописа ЕУ:

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
<p>Одредба прописа ЕУ</p>	<p>Садржина одређе</p>	<p>Одредбе прописа Р. Србије</p>	<p>Садржина одређе</p>	<p>Усклађеност</p>	<p>Разлика из одређеног усклађеност, неусклађеност или неспоразумљивост</p>	<p>Ниво ниво о усклађености</p>
<p>1.</p> <p>Subject matter: This Regulation lays down detailed provisions for the operation of unmanned aircraft systems as well as for personnel, including remote pilots and organisations involved in those operations.</p>	<p>1.</p>	<p>Овако законском уређују се услови којима се омогућава да се ваздушни саобраћај у Републици Србији одвија безбедно и ефикасно.</p>	<p>ДУ</p>	<p>ДУ</p>	<p>Потпуна усклађеност без се нестални дефиниција</p>	<p>Потпуна о усклађености</p>

1. Потпуно усклађено - ПУ, делимично усклађено - ДУ, неусклађено - НУ, непрениосиво - НП



2.0	a1)	b)	c1)	d)	e)
<p>2. Definitions</p> <p>2.1. For the purposes of this Regulation, the definitions in Regulation (EU) 2018/1139 apply.</p> <p>2.2. The following definitions also apply:</p> <p>2.2.1(1) 'unmanned aircraft system' ('UAS') means an unmanned aircraft and the equipment to control it remotely;</p> <p>2.2.1(2) 'unmanned aircraft system operator' ('UAS operator') means any legal or natural person operating or intending to operate one or more UAS;</p> <p>2.2.1(3) 'assemblies of people' means gatherings where persons are unable to move away due to the density of the people present;</p> <p>2.2.1(4) 'UAS geographical zone' means a portion of airspace established by the competent authority that facilitates, restricts or excludes UAS operations in order to address risks pertaining to safety, privacy, protection of personal data, security or the environment, arising from UAS operations;</p> <p>2.2.1(5) 'robustness' means the property of mitigation measures resulting from combining the safety gain provided by the mitigation measures and the level of assurance and integrity that the safety gain has been achieved;</p> <p>2.2.1(6) 'standard scenario' means a type of UAS operations in the 'specific' category, as defined in Appendix 1 of the Annex, for which a precise list of mitigating measures has been identified in such a way that the competent authority can be satisfied with declarations in which operators declare that they will apply the</p>	<p>3.</p> <p>3.61a)</p> <p>3.38a)</p> <p>3.9a)</p>	<p>61) СИСТЕМ БЕЗПИЛОТНИХ ВЪЗДУХОПЛОДОВ ОБЛАЧАВА БЕЗПИЛОТНИ ВЪЗДУХОПЛОДОВ И ОПРЕДЕЛЕНА ДЪЛЖАБНОСТНО УПРАВЛЕНИЕ ПИЛОТ;</p> <p>38a) ОПЕРАТОР СИСТЕМА БЕЗПИЛОТНИ ВЪЗДУХОПЛОДОВ Е СВАКО ПРАВНО ЛИЦЕ ФИЗИЧЕСКО ЛИЦЕ КОЕ, КОРИСЪТНИКЪТ НА ПЛАНЕРАДА, ДА КОРИСЪТНИКЪТ НА ПИЛОТНОЕ СИСТЕМА БЕЗПИЛОТНИХ ВЪЗДУХОПЛОДОВ;</p> <p>9a) ГЕОГРАФСКА ЗОНА ЗА СИСТЕМА БЕЗПИЛОТНИХ ВЪЗДУХОПЛОДОВ Е ДЪЛГО ВЪЗДУШНО ПРΟΣТОРАНСТВО УТВЪРЪДЖЕ КАКО БИ СЕ ОБЛАКЪТЪТ, ОПРАВИТЕЛНО ЛИЦЕ ЗАБРАНЕНО, ОПЕРАЦИОННА СИСТЕМА БЕЗПИЛОТНИХ ВЪЗДУХОПЛОДОВ ИЛИ ТАК НАЧИН УМАЛЯВЕН РЕЗИЦИ КОИ ОПЕРАТОРИТЕ НА БЪЗДЕЛОТ, ПРИБАВНОСТ, ЗАЩИТА ПРОДАТАКА О ЛИБЕКОСТ, ОБЕЗБЕЖАВАНЕ ИЛИ ЖИВОТНИ СРЕДНИ;</p>	<p>ДУ</p>	<p>Закон за правен дефиниция само исклучиво приравна. Приравна уредбата се е изготвила поименно по-интересно, а не поименно поименно. Законна е изменена е, а не поименно. Законна е поименно изменена.</p>	<p>4)</p>

a)	a1)	b)	b1)	b)	b)
2.2.(7)	<p>mitigating measures when executing this type of operation;</p> <p>(7) 'visual line of sight operation' ('VLOS') means a type of UAS operation in which, the remote pilot is able to maintain continuous unaided visual contact with the unmanned aircraft, allowing the remote pilot to control the flight path of the unmanned aircraft in relation to other aircraft, people and obstacles for the purpose of avoiding collisions;</p>				
2.2.(8)	<p>(8) 'beyond visual line of sight operation' ('BVLOS') means a type of UAS operation which is not conducted in VLOS;</p>				
2.2.(9)	<p>(9) 'light UAS operator certificate' ('LIC') means a certificate issued to a UAS operator by a competent authority as set out in part C of the Annex;</p>				
2.2.(10)	<p>(10) 'model aircraft club or association' means an organisation legally established in a Member State for the purpose of conducting leisure flights, air displays, sporting activities or competition activities using UAS;</p>	3, 6)	<p>6) БАЗИС ХОБИБОИРО-МОДЕЛАРСКИКЛУБ БЛИЗ УДРУЖЕНЬА ЧЛОРТСКО УДРУЖЕНЬА КОФ, ОБЛАСТА АКТИВНОСТИ БАЗИС ХОБИБОИРО МОДЕЛАРСТВА, ПЕТИЧ ТРОВАРО У МЕДИЦИНИ ЗА ИПРБРЕДБИЕ ПЕТИЧ ТРЕ У СКАЈУ СА ТАКОРИМОКОМИТЕ УРЕБУИТЕТОРТУДАК ПЕТИЧ ТРАИДИЕ;</p>		
2.2.(11)	<p>(11) 'dangerous goods' means articles or substances, which are capable of posing a hazard to health, safety, property or the environment in the case of an incident or accident, that the unmanned aircraft is carrying in its payload, including in particular:</p>				
2.2.(11a)	<p>(a) explosives (mass explosion hazard, blast projection hazard, minor blast hazard, major fire hazard, blasting agents, extremely insensitive explosives);</p>				
2.2.(11b)	<p>(b) gases (flammable gas, non-flammable gas, poisonous gas, oxygen, inhalation hazard);</p>				
2.2.(11c)	<p>(c) flammable liquids (flammable liquids, combustible, fuel oil, gas/oil);</p>				
2.2.(11d)	<p>(d) flammable solids (flammable solids, spontaneously combustible solids, dangerous when wet);</p> <p>(e) oxidising agents and organic peroxides;</p>				



a)	a1)	b)	c1)	c)	d)
2.2.(11)(e) 2.2.(11)(f) 2.2.(11)(g)	(f) toxic and infectious substances (poison, biohazard); (g) radioactive substances; (h) corrosive substances;				
2.2.(11)(h) 2.2.(12)	(12) 'payload' means instrument, mechanism, equipment, part, apparatus, apparatuses, or accessory, including communications equipment, that is installed in or attached to the aircraft and is not used or intended to be used in operating or controlling an aircraft in flight, and is not part of an airframe, engine, or propeller;				
2.2.(13)	(13) 'direct remote identification' means a system that ensures the local broadcast of information about a unmanned aircraft in operation, including the marking of the unmanned aircraft, so that this information can be obtained without physical access to the unmanned aircraft;				
2.2.(14)	(14) 'follow-me mode' means a mode of operation of a UAS where the unmanned aircraft constantly follows the remote pilot within a predetermined radius;				
2.2.(15)	(15) 'geo-awareness' means a function that, based on the data provided by Member States, detects a potential breach of airspace limitations and alerts the remote pilots so that they can take immediate and effective action to prevent that breach;				
2.2.(16)	(16) 'privately built UAS' means a UAS assembled or manufactured for the builder's own use, not including UAS assembled from sets of parts placed on the market as a single ready-to-assemble kit;				
2.2.(17)	(17) 'autonomous operation' means an operation during which an unmanned aircraft operates without the remote pilot being able to intervene;				
	(18) 'uninvolved persons' means persons who are not participating in the UAS operation or who are not				

a)	a1)	b)	c1)	c2)	d)
2.2.(18)	<p>aware of the instructions and safety precautions given by the UAS operator;</p> <p>(19) 'making available on the market' means any supply of a product for distribution, consumption or use on the Union market in the course of a commercial activity, whether in exchange of payment or free of charge;</p>				
2.2.(19)	<p>(20) 'placing on the market' means the first making available of a product on the Union market;</p>				
2.2.(20)	<p>(21) 'controlled ground area' means the ground area where the UAS is operated and within which the UAS operator can ensure that only involved persons are present;</p>				
2.2.(21)	<p>(22) 'maximum take-off mass' ('M(TOM)') means the maximum Unmanned Aircraft mass, including payload and fuel, as defined by the manufacturer or the builder, at which the Unmanned Aircraft can be operated;</p>				
2.2.(22)	<p>(23) 'unmanned subplane' means an unmanned aircraft that is supported in flight by the dynamic reaction of the air against its fixed lifting surfaces, the free flight of which does not depend on an engine. It may be equipped with an engine to be used in case of emergency;</p>				
2.2.(23)	<p>(24) 'unmanned aircraft observer' means a person, positioned alongside the remote pilot, who, by unaided visual observation of the unmanned aircraft, assists the remote pilot in keeping the unmanned aircraft in VLOS and safely conducting the flight;</p>				
2.2.(24)	<p>(25) 'airspace observer' means a person who assists the remote pilot by performing unaided visual scanning of the airspace in which the unmanned aircraft is operating for any potential hazard in the air;</p>				
2.2.(25)	<p>(26) 'command unit' ('CU') means the equipment of</p>				



a1)	a1)	b)	c1)	d)	e)
2.2.(26)	<p>system of equipment to control unmanned aircraft remotely as defined in point 32 of Article 3 of Regulation (EU) 2018/1139 which supports the control or the monitoring of the unmanned aircraft during any phase of flight, with the exception of any infrastructure supporting the command and control (C2) link service;</p> <p>(27) 'C2 link service' means a communication service supplied by a third party, providing command and control between the unmanned aircraft and the CU;</p> <p>(28) 'flight geography' means the volume(s) of airspace defined spatially and temporally in which the UAS operator plans to conduct the operation under normal procedures described in point (6)(c) of Appendix 5 to the Annex;</p> <p>(29) 'flight geography area' means the projection of the flight geography on the surface of the earth;</p> <p>(30) 'contingency volume' means the volume of airspace outside the flight geography where contingency procedures described in point (6)(d) of Appendix 5 to the Annex are applied;</p> <p>(31) 'contingency area' means the projection of the contingency volume on the surface of the earth;</p> <p>(32) 'operational volume' is the combination of the flight geography and the contingency volume;</p> <p>(33) 'ground risk buffer' is an area over the surface of the earth, which surrounds the operational volume and that is specified in order to minimise the risk to third parties on the surface in the event of the unmanned aircraft leaving the operational volume;</p> <p>(34) 'night' means the hours between the end of evening civil twilight and the beginning of morning civil twilight as defined in Implementing Regulation (EU) No 923/2012</p>				
2.2.(27)					
2.2.(28)					
2.2.(29)					
2.2.(30)					
2.2.(31)					
2.2.(32)					
2.2.(33)					

a)	a1)	b)	b1)	b)	c)	d)
2.2.(34)						0
3. 3.1 3.1(a)  3.1(b)	<p>Categories of UAS operations</p> <p>UAS operations shall be performed in the 'open', 'specific' or 'certified' category defined respectively in Articles 4, 5 and 6, subject to the following conditions:</p> <p>(a) UAS operations in the 'open' category shall not be subject to any prior operational authorisation, nor to an operational declaration by the UAS operator before the operation takes place;</p> <p>(b) UAS operations in the 'specific' category shall require an operational authorisation issued by the competent authority pursuant to Article 12 or an authorisation received in accordance with Article 16, or, under circumstances defined in Article 5(5), a declaration to be made by a UAS operator;</p>	<p>10.2.</p> <p>10.3.</p> <p>10.5.</p>	<p>ОПЕРАЦІЄ СІСТЕМА БЕСПІЛОТНИХ ВІДУХОПІЛЮБА МОДУЛЯ СІ ОБАШЬАДУ У ОТВОРЕНОМ, ПОСРЕДІМІ ІЛИ СЕРТИФІКОВАНОМ КАТЕГОРІИ.</p> <p>ЗА ОПЕРАЦІЄ У ОТВОРЕНОМ КАТЕГОРИИ ІЛИ ПОСРЕДІМІ ПРІСНОДНО ОПЕРАЦІВНО ОДОБРЕНЬ ДИРЕКТОРАТА, ІЛИ ІЛИ ПОСРЕДІМІ ДИРЕКТОРА СІСТЕМА БЕСПІЛОТНИХ ВІДУХОПІЛЮБА ПРІ ЗАКОНОДАВЦЬ ОПЕРАЦІЄ ДОСТАВІ ДИРЕКТОРАТУ НЕЗБІДУ, АЛИ ІЕ, ЛУЖА ІА ПРИБАВН ОДОБРЕНЬ: ЗА СТІРОВОНІЄ ОПЕРАЦІЄ КОЕ ІЗДАЄ ОД ОБАРАУВН СУБ'ЄКТ, АКО ІЕ, ТООДОБРЕНЬ ПРІДІВНІМО ПРОВОСОН ІЗ ЧИМЕА 12, СТАВР, ОВО ЗАКОНА.</p> <p>ЗА ОПЕРАЦІЄ У ПОСРЕДІМІ КАТЕГОРИИ ІЕ, ПОСРЕДІМІ:</p> <p>1) ОПЕРАЦІВНО ОДОБРЕНЬ, КОЕ ІЗДАЄ ДИРЕКТОРАТ ІА ЗАКТЕІВ ОПЕРАЦІРА, ІЛИ 2) ІЗДАВА ОПЕРАЦІРА, ІА ЇЕ ПРІМІЛІВНІ МЕРІ ЗА УМОВІЄ ПРІВКА, КОА СІ ПООНОСІ КАДА ОБАРЬА ОДУ ВРСТУ ОПЕРАЦІЄ: ЗА КОУ ІЕ, УТІРВЕІІА ПРІДІВНІА ІІСТА МІРА ЗА УМОВІЄ ПРІВКА.</p>	<p>ДІ.</p>		



a)	a1)	b)	b1)	в)	г)	д)
3.1 (c)	<p>(c) UAS operations in the 'certified' category shall require the certification of the UAS pursuant to Delegated Regulation (EU) 2019/945 and the certification of the operator and, where applicable, the licensing of the remote pilot.</p>	<p>10.6.</p> <p>10.8.</p>	<p>ИЗУЩЕТИО ОУСТАВА 5. ОВОЕ ЧЛАНА, ОПЕРАТИВНО ОУБОРБЕЛЕ И ИЗБАВА ОПЕРАТИРА СТИВЕ ЗАХТЕВАУ;</p> <p>1) ЗА ОПЕРАЦИОНЕ КОДЕ СТИ ОБАВБАУ У ОКВИРУ ВАНДУХОЛОВНО-МОДЕЛАРСКОМ КЛУБА ИЛИ УДРУЖЕЊА КОМЕ ЈЕ ИЗДАТО ОДБОРЧЕЊЕ ИЗ ЧЛАНА 10В ОВОЕ ЗАКОНА;</p> <p>2) ОДИМАОЦА СТИРТИФИКАТА ОПЕРАТЕРА ЛАКОВ СИСТЕМА БЕСПЛОТНОСТИ ВАНДУХОЛОВНА ПЛАНУ С КЛАДУ СА ПРОИКСИМ ИЗ СТАВА 9. ОВОЕ ЧЛАНА;</p> <p>ЗА ОПЕРАЦИОНЕ СТИРТИФИКОВАНОЕ КАТЕГОРИЈЕ СТИВЕ ЗАХТЕВА;</p> <p>1) ДА ЈЕ СИСТЕМ БЕСПЛОТНОСТИ ВАНДУХОЛОВНА СТИРТИФИКОВАНО У С КЛАДУ СА ПРОИКСИМ ИЗ ЧЛАНА 152А ОВОЕ ЗАКОНА;</p> <p>2) ДА ЈЕ БЕСПЛОТНИ ВАНДУХОЛОВНИ УПИСАНО У ВИДЕЛИШТУ ВАНДУХОЛОВНО У С КЛАДУ СА ЧЛАНИМ 138. ОВОЕ ЗАКОНА;</p> <p>3) ДА ЈЕ ОПЕРАТЕР СИСТЕМА БЕСПЛОТНОСТИ ВАНДУХОЛОВНО СТИРТИФИКОВАНО;</p> <p>4) ДА ДАВАНИСКИ ИЛИ ОД ПОСЛУЖЕ ЛОЗОВОУ, АКО ЈЕ ПО ПРЕДВИДЕНО У ПРОИКСИМ ИЗ СТАВА 9. ОВОЕ ЧЛАНА.</p>			
4.	<p>'Open' category of UAS operations</p> <p>1. Operations shall be classified as UAS operations in the 'open' category only where the following requirements are met:</p> <p>(a) the UAS belongs to one of the classes set out in Delegated Regulation (EU) 2019/945 or is privately built or meets the conditions defined in Article 20;</p> <p>(b) the unmanned aircraft has a maximum take-off mass of less than 25 kg;</p>	<p>10.9.</p>	<p>КЛИКЕ У СЛОВИ КОБИ МОРАЈУ ДА БУДУ ИСПУНЕНИ ДА БИ СТИ ОПЕРАЦИОНА СИСТЕМА БЕСПЛОТНОСТИ ВАНДУХОЛОВНО СТИРТИФИКАТА У ОДРЕДБЕЛУ КАТЕГОРИЈУ ОДНОСНО ПОТКАТЕГОРИЈУ ОПЕРАТИВНА ОПЕРАТИВНА ЗА СТИРОВОБЕЊЕ ОПЕРАЦИОНА СИСТЕМА БЕСПЛОТНОСТИ ВАНДУХОЛОВНО ПРАВИЛА ЗА СТИРОВОБЕЊЕ ПРОВОДНЕ ОПЕРАТИВНОЕ РЕЖИМА ЕЛЕМЕНТЕ КОБИ МОРАЈУ ДА САДРЖЕ ОПЕРАТИВНА ПРАВА И ОПЕРАТИВНО ОУБОРБЕЊЕ, КАКО И УСЛОВНЕ ЗА НЕДЕЈАВНЕ, НЕМИШУ, СУСТИВНОУ,</p>	<p>ДУ</p>	<p>Закон не ствара нове одредабе, али ће се попуна усклађеност извршити доношењем подзаконског акта којим ће нове одредабе бити транспоноване.</p>	

a)	af)	b)	gd)	e)	d)
4.1.1c)	(c) the remote pilot ensures that the unmanned aircraft is kept at a safe distance from people and that it is not flown over assemblies of people;		ДИРЕКТОРАТ		
4.1.1d)	(d) the remote pilot keeps the unmanned aircraft in VLOS at all times except when flying in follow-me mode or when using an unmanned aircraft observer as specified in Part A of the Annex;		ДИРЕКТОРАТ		
4.1.1e)	(e) during flight, the unmanned aircraft is maintained within 120 metres from the closest point of the surface of the earth, except when overflying an obstacle, as specified in Part A of the Annex;		ДИРЕКТОРАТ		
4.1.1f)	(f) during flight, the unmanned aircraft does not carry dangerous goods and does not drop any material;		ДИРЕКТОРАТ		
4.2.	2. UAS operations in the 'open' category shall be divided in three sub-categories in accordance with the requirements set out in Part A of the Annex.		ДИРЕКТОРАТ		
5.	'Specific' category of UAS operations.	10.5.1)	ДИРЕКТОРАТ		
5.1.	1. Where one of the requirements laid down in Article 4 or in Part A of the Annex is not met, a UAS operator shall be required to obtain an operational authorisation pursuant to Article 12 from the competent authority in the Member State where it is registered.	10.5.1)	ДИРЕКТОРАТ		
5.2.	2. When applying to a competent authority for an operational authorisation pursuant Article 12, the operator shall perform a risk assessment in accordance with Article 11 and submit it together with the application, including adequate mitigating measures.	10.7.	ДИРЕКТОРАТ	ДИРЕКТОРАТ	ДИРЕКТОРАТ

Закон не садржи све оне  
услуге, али ће се потпуно  
у складу са захтевима  
доносиоцем постављеног акта,  
који ће све оне услуге бити  
транслиране.

ДИ



a)	a1)	b)	c1)	c)	d)
5.3.	3. In accordance with point UAS.SPEC.040 laid down in Part B of the Annex, the competent authority shall issue an operational authorisation, if it considers that the operational risks are adequately mitigated in accordance with Article 12.	10.7.	УЗНАХТИТЪ ЗА НЕДЕЛНАБЕ ОПЕРАТИВНИ ОДБОРЪЛЪА ЗА СТРОИТЕЛЪЕ, ОПЕРАТИВЪА У ПЛОСЪБИИ КАТИГОРИИ ОПЕРАТИВ СИСТЕМА БЕСТИДИОИГО ВЪЗДУХОЛОДНА ДЕДУЖАИ ДА ДЕСЪАБИ ДИРЕКТОРАТУ ПРИБЕЛУ РЪВКА, А УКСЪУЧУВЪИ МЕРЪ ЗА УМАВЕЛЪ РИВКА, А ДИРЕКТОРАТ НЕДЕАЕ ОПЕРАТИВНО ОДБОРЪЛЪ АКО УТРЕДЪ ДА СЪ ОПЕРАТИВНИ РЪВРИИ ОДЪ ОБАРАДУВЕ УМАВЕЛИИ.		
5.4.	4. The competent authority shall specify whether the operational authorisation concerns:				
5.4.(a)	(a) the approval of a single operation or a number of operations specified in time or location(s) or both. The operational authorisation shall include the associated precise list of mitigating measures;				
5.4.(b)	(b) the approval of an LUC, in accordance with part C of the Annex;				
5.5.	5. Where the UAS operator submits a declaration to the competent authority of the Member State of registration in accordance with point UAS.SPEC.020 laid down in Part B of the Annex for an operation complying with a standard scenario set out in Appendix 1 to that Annex, the UAS operator shall not be required to obtain an operational authorisation in accordance with paragraphs 1 to 4 of this Article and the procedure laid down in paragraph 5 of Article 12 shall apply. The UAS operator shall use the declaration referred to in Appendix 2 to that Annex.				
5.6.	6. An operational authorisation or a declaration shall not be required for:	10.6.	ИЕСЪЕТИО ОДЪ СЪАРА 5, ОБРОЕ ЧЪАИИ, ОПЕРАТИВНО ОДБОРЪЛЪА И ПЪСАВА ОПЕРАТИВЪА СЪ ИЕЪАН ПЕДЕАУ;		
5.6.(a)	(a) UAS operators holding an LUC with appropriate privileges in accordance with point UAS.LUC.060 of the Annex;		1) ЗА ОПЕРАТИВЪЕ КОИЪ СЪ ОБАРЪАВЪА У ОКЪИРЪУ ПЪЗЪУХОЛОДИВНО-МОДЪЛАПЪСКОЕ		





a)	a1)	b)	b1)	d)	e)
7.	7.1. Rules and procedures for the operation of UAS				
7.1.	1. UAS operations in the 'open' category shall comply with the operational limitations set out in Part A of the Annex.				
7.2.	2. UAS operations in the 'specific' category shall comply with the operational limitations set out in the operational authorisation as referred to in Article 12 or the authorisation as referred to in Article 16, or in a standard scenario defined in Appendix 1 to the Annex as declared by the UAS operator.	10.9	<p>МОЖЕ УСЛОВИ КОИ МОРАДУ ДА БУДУ ИСПУНЕНИ ДА БИ СЕ ОПЕРАЦИЈА СИСТЕМА БЕСПИБНОСТИ ВОЗДУХОПЛОВНА СРЕДСТАЛА У ОДРЕДБЕНИ КАТЕГОРИЈИ ОДНОСНО ПОТКАТИГОРИЈИ ОПЕРАТИВНА ОПЕРАТИВНА ЗА СПРОВОДБЕНИ ОПЕРАЦИЈА СИСТЕМА БЕСПИБНОСТИ ВОЗДУХОПЛОВНА ПРАВИЛА ЗА СПРОВОДБЕНИ ПРОЦЕНЕ ОПЕРАТИВНОЕ РИЗИКА, ЕЛЕМЕНТИ КОИ МОРАДУ ДА САДРЖИ ОПЕРАТИВНА ПСЕВДО И ОПЕРАТИВНО ОДРЕДБЕНИ, КАКО И УСЛОВИ ЗА ИЗДАВАЊЕ, ИЗМЕНЕТИ, УСУШТЕЊИЈУ, ОПРАВИЊИЈЕ И СТАВЊАЊЕ ВАЖЕЊА ОПЕРАТИВНИХ ОДРЕДБЕНИ, ПРОИНСУМЕ ДИРЕКТОРАТ.</p>	<p>Закон не садржи нешто одредбе, али не се потпуно усклађеност нешто доминантно изданијакот акти којима нешто одредбе бити транспарентне</p>	
7.3.	3. UAS operations in the 'certified' category shall be subject to the applicable operational requirements laid down in Implementing Regulation (EU) No 923/2012 and Commission Regulations (EU) No 065/2012 (3) and (EU) No 1332/2011				
8.	Rules and procedures for the competency of remote pilots	106.1	СИСТЕМОМ БЕСПИБНОСТИ ВОЗДУХОПЛОВНА МОЖЕ ДА УПРАВЉА ДА ОБИКОНЕ ПИБНО КОИ ИСПУЊАВА УСЛОВИ У ТОЈ ПЛУДУ ГОДБИТА ЖИВОТА И СПРУЧИТЕ ОДНОСНО ОБИКОНЕ ЗА УПРАВЉАЊЕ СИСТЕМОМ БЕСПИБНОСТИ	ДУ	
8.1.	1. Remote pilots operating UAS in the 'open' category shall comply with the competency requirements set in Part A of the Annex.				<p>Закон не садржи нешто одредбе, али не се потпуно усклађеност нешто доминантно изданијакот акти којима нешто одредбе бити</p>

a)	a1)	b)	c)	d)	e)	f)
8.2	<p>2. Remote pilots operating UAS in the 'specific' category shall comply with the competency requirements set out in the operational authorisation by the competent authority or in the standard scenario defined in Appendix 1 to the Annex or as defined by the UIC, and shall have at least the following competencies:</p> <p>(a) ability to apply operational procedures (normal, contingency and emergency procedures, flight planning, pre-flight and post-flight inspections);</p> <p>(b) ability to manage aeronautical communication;</p> <p>(c) manage the unmanned aircraft flight path and automation;</p> <p>(d) leadership, teamwork and self-management;</p> <p>(e) problem solving and decision-making;</p> <p>(f) situational awareness;</p> <p>(g) workload management;</p> <p>(h) coordination or handover, as applicable.</p> <p>3. Remote pilots operating in the framework of model aircraft clubs or associations shall comply with the minimum competency requirements defined in the authorisation granted in accordance with Article 16.</p>	106.2	<p>ВАЗДУХОПЛОДНА И КОБИ ЈЕ УПОЗНАТ СА УПУТСТВИМА ПРОЧИТОВАЧА СИСТЕМА БЕСПИЛОТНОГ ВАЗДУХОПЛОДНО УЗАВИШНОСТИ ОД КАТЕГОРИЈЕ, ОДНОСНО ПОТКАТЕГОРИЈЕ, ОПЕРАЦИЈЕ, МИНЕСУПРОВОЂЕЊЕ, ЦЕЛАНИРА, ДАЉИНСКИ ПИЛОТ ЈЕ ДУЖАН ДА ЗАПРИНИ ОДОВАРАЊА У ТЕОРИЈСКУ ОБУКУ И ПОМОЖИ ОДОВАРАЊА У ТЕОРИЈСКИ ИСТИН КОБИ СПРОВОДИ ДИРЕКТОРАТ ИЛИ ДАСТЕКНЕ СЕРТИФИКАТО ОСТРОС ОБЪЕМОСТИ ДАЉИНСКОГ ПИЛОТА КОБИ ИЗДАЈЕ ДИРЕКТОРАТ.</p> <p>ДИРЕКТОРАТ ДОЖИТЕ ПИЛОТ КОБИ СЕ БИЖЕ ОДРЕЧУДУ УСЛОВИ КОБИ МОРА ДА ИСПУЊАВА ДАЉИНСКИ ПИЛОТ СТАРОСТА ГРАВИЦА ЗА УПРАВЉАЊЕ СИСТЕМОМ БЕСПИЛОТНОГ ВАЗДУХОПЛОДНО УСЛОВИ У ПОЈЕДИН ОБЈЕКТИВА ТЕОРИЈСКЕ ОБУКЕ И ПОЈЕДИН ТЕОРИЈСКОГ ИСТИНА ДАЉИНСКОГ ПИЛОТА, ИЗДАВАЊЕ, ИЗМЕНА, СУСПЕНЗИЈА, ОПРАШЊИЊЕ И СТАВЉАЊЕ ВАИСТАТ СЕРТИФИКАТО ОСТРОС ОБЪЕМОСТИ ДАЉИНСКОГ ПИЛОТА, КАО И ВАЖЕЊЕ ПОТВРДЕ О ТЕОРИЈСКОГ ОБЪЕМОСТИ И СЕРТИФИКАТО ОСТРОС ОБЪЕМОСТИ ДАЉИНСКОГ ПИЛОТА</p>	51)	транспортирање	
9.	<p>Minimum age for remote pilots</p> <p>1. The minimum age for remote pilots operating a UAS in the 'open' and 'specific' category shall be 16 years.</p> <p>2. No minimum age for remote pilots shall be required.</p>	106.1.	<p>СИСТЕМОМ БЕСПИЛОТНОГ ВАЗДУХОПЛОДНО МОЖЕ ДА УПРАВЉА ДАЉИНСКИ ПИЛОТ КОБИ ИСПУЊАВА УСЛОВИ У ТЕОРИЈСКОГ ПИЛОТА ЖИВОТА И СТРУЧНЕ ОСТРОС ОБЪЕМОСТИ ЗА УПРАВЉАЊЕ СИСТЕМОМ БЕСПИЛОТНОГ ВАЗДУХОПЛОДНО И КОБИ ЈЕ УПОЗНАТ СА УПУТСТВИМА ПРОЧИТОВАЧА СИСТЕМА</p>	ДУ	<p>Закон не садржи све ове одређе, али ће се попуна усклађивањем покривити доносињем националне акте којима ће све ове одређе бити транспонирање.</p>	



40	41)	6)	61)	6)	6)
9.2.(a)	(a) when they operate in subcategory A1 as specified in Part A of the Annex to this Regulation, with a UAS Class C0 defined in Part I of the Annex to Delegated Regulation (EU) 2019/945 that is a toy within the meaning of Directive 2009/48/EC;	100.5;	БЕСПИЛОТНОЕ ВОЗДУХОПЛАВАНЕ, ДИРЕКТОРАТ ЛЕВКОЗИ ПРОНИС КОИМ СЪ- БЛИЖЕ ОДРЕВУВ УСЛОВИЈЕ МОРА ДА ИСТИКВА ДАЛБИНСКИ ПИЛОТ, СТАРОСТТА ПРАВИЛА ЗА УПРАВЛОВАЊЕ СРЕДСТВОМ БЕСПИЛОТНОЕ ВОЗДУХОПЛАВАНЕ, УСЛОВИЈУ ПОСЛУЖОВАЊА ТЕОРИСКО ОБУЖИ ПОДАЛБА ТЕОРИСКО ИСТИКВА ДАЛБИНСКО ПИЛОТ, ИЗДАВАЊЕ, ИЗМЕНА СУСПЕЗНА, ОПРАВИЧЕЊЕ И СТАМПАЊЕ ИЛИСТАТЕ СЕРТИФИКАТА О ОСНОК ОБУЖЕЊЕ И ДАЛБИНСКО ПИЛОТ, КАО И ВАЖЕЊЕ ПОТВРДЕ, О ТЕОРИСКО ОСНОК ОБУЖЕЊЕ И СЕРТИФИКАТА О ОСНОК ОБУЖЕЊЕ И ДАЛБИНСКО ПИЛОТ,		
9.2.(b)	(b) for privately-built UAS with a maximum take-off mass of less than 250g;				
9.2.(c)	(c) when they operate under the direct supervision of a remote pilot complying with paragraph 1 and Article 8;				
9.3.	3. Member States may lower the minimum age following a risk-based approach taking into account specific risks associated with the operations in their territory;				
9.3.(a)	(a) for remote pilots operating in the 'open' category by up to 4 years;				
9.3.(b)	(b) for remote pilots operating in the 'specific' category by up to 2 years;				
9.4.	4. Where a Member State lowers the minimum age for remote pilots, those remote pilots shall only be allowed to operate a UAS on the territory of that Member State;				
9.5.	5. Member States may define a different minimum age for remote pilots operating in the framework of model aircraft clubs or associations in the authorisation issued in accordance with Article 16;				
10.	Rules and procedures for the airworthiness of UAS Unless privately-built, or used for operations referred to in Article 16, or meeting the conditions defined in Article 20, UAS used in operations set out in this Regulation shall comply with the technical requirements and rules and procedures for the	152a.2.	СРЕДНИ БЕСПИЛОТНИХ ВОЗДУХОПЛАВАНЕ МОРАУ ДА БУДУ С КЛАТУСА ТЕХНИСКИМ ТАКТИВИМА И ПРАВИЛИМА И ПРОЦЕДУРАМА ЗА ПОЗВОЉЕЊЕ ПОСТ. ОДНМ АКО СЕ РАДИ О ПРНА ПО О П РАВЕЉИОМ СРЕДНИ БИ О СРЕДНИ БЕСПИЛОТНОЕ ВОЗДУХОПЛАВАНЕ КОИ СЕ КОРИСТИ СМОУ	ЈУ	Закон не се применује ако вопросе, али ће се применити условности површил повременост повременост акта како да се не воје воје воје транспонирани

a)	a1)	б)	в1)	в2)	г1)	г2)
	<p>airworthiness defined in the delegated acts adopted pursuant to Article 58 of Regulation (EU) 2018/1139,</p>	<p>152a.3.</p>	<p>ЗА ОПЕРАЦИИ У ОКРУЖИУ ВАЗДУХОПЛОТНОСТИ ДАРСКОГ КЛУБА ИЛИ УДРУЖЕЊА.          ДИРЕКТОРАТ ДОНОСИ ПРОИС КОНИМ СЕ УТВРЂУЈУ ПЛИХОКМ ЗАХТЕВИ ЗА ПРОЕКЦИОНАМ И ПРОФИЛОДЬУ СИСТЕМА БЕСПЛОТНЫХ ВАЗДУХОПЛОТНОСТЕЙ КОНИ С У ПАМЕТЛИВОТЛА КОРИШТИЛИ У РЕЛЕВЛИНИИ СРБИИ, УТВРЂУЈУ ТЕХНИЧКИ ЗАХТЕВИ ЗА ПРОЕКЦИОНАМ И ПРОФИЛОДЬУ ДОДАТАКА ЗА ДАЛБИОККУ ИДИТЕРФИКАЦИЈУ.          УТВРЂУЈУ ТИПОВИ СИСТЕМА БЕСПЛОТНЫХ ВАЗДУХОПЛОТНОСТЕЙ ЧИДИ ПРОЕКЦИОНАМ И ПРОФИЛОДЬА И ОДРЖАВАМЪ, ПОДЛЕЖУ СТРУКТУРАЛИНИИ И УТВРЂУЈУ ПРАВИЛА ЗА ИСПОБУКУ СИСТЕМА БЕСПЛОТНЫХ ВАЗДУХОПЛОТНОСТЕЙ, КОМШЕЛА ПРИБОРА И ДОДАТАКА ЗА ДАЛБИОККУ ИДИТЕРФИКАЦИЈУ ИА ТРЖИШТУ ИЛИХОМО КРЕТАБИ НА ТРЖИШТУ.</p>			
<p>II.          II.1.          II.1.(a)          II.1.(b)          II.1.(c)          II.1.(c)(i)          II.1.(c)(ii)          II.1.(c)(iii)</p>	<p>Rules for conducting an operational risk assessment</p> <p>1. An operational risk assessment shall:</p> <p>(a) describe the characteristics of the UAS operations;</p> <p>(b) propose adequate operational safety objectives;</p> <p>(c) identify the risks of the operation on the ground and in the air considering all of the below:</p> <p>i. the extent to which third parties or property on the ground could be endangered by the activity;</p> <p>ii. the complexity, performance and operational characteristics of the unmanned aircraft involved;</p> <p>iii. the purpose of the flight, the type of UAS, the probability of collision with other aircraft and class of airspace used.</p>	<p>10.7.          10.9.</p>	<p>УЗ ЗАХТЕВ ЗА ИЗДАВАМЪ, ОПЕРАТИВНО ОДОБРИМЪ ЗА СТРОБИЛИВЕ ОПЕРАТИВУ ИОСВЕКО КАЛИОРИИ ОПЕРАТИВ СИСТЕМА БЕСПЛОТНОСТИ ВАЗДУХОПЛОТНОСТИ ДУЖАИ ДОСТАВИ ДИРЕКТОРАТУ ПРОЦЕДУ РИЗИКА, УКЛУЧУЈУБИ МЕРЕ ЗА УМАМБИВЕ РИЗИКА. А ДИРЕКТОРАТИЗЛАДИ ОПЕРАТИВНО ОДОБРИМЪ, АКО УТВРДИ ДО СУ ОПЕРАТИВНИ РИЗИКИ ОДИ СВРАРАДУБИ УМАМБИЛИ.</p> <p>БЛИЖИ УСЛОВИ КОНИ МОРАДУ ДА БУДУ ИСПУНЕЛИ ДОБИ СЕ ОПЕРАТИВНА СИСТЕМА БЕСПЛОТНОСТИ ВАЗДУХОПЛОТНОСТЕЙ С РИСТАЛА У ОДРЕВЕЛИ КАЛИОРИЈУ, ОДНОКЦИО ПЛОКАТИ ОРИЈУ, ОПЕРАТИВНА ОПРАНИОБЛА ЗА СТРОБИЛИВЕ ОПЕРАТИВНА СИСТЕМА БЕСПЛОТНЫХ ВАЗДУХОПЛОТНОСТЕЙ ПРАВИЛА ЗА СТРОБИЛИВЕ ПРОЦЕДИ ОПЕРАТИВНО РИЗИКА, ЕЛЕМЕНТИ КОНИ</p>	<p>ДУ</p>	<p>Закон не садржи све ове одредбе, али не се разликује од одредби из ових делова законика доносилима одредбама које не све ове одредбе бити применљивиме.</p>	



a)	a1)	b)	b1)	b2)	b3)
<p>II.1(c)(iv)</p> <p>II.1(c)(v)</p> <p>II.1.(d)</p> <p>II.1.(e)</p> <p>II.2</p> <p>II.2.(a)</p> <p>II.2.(b)</p> <p>II.2.(c)</p> <p>II.2.(d)</p> <p>II.2.(e)</p>	<p>(v) the type, scale, and complexity of the UAS operation or activity, including, where relevant, the size and type of the traffic handled by the responsible organisation or person;</p> <p>(v) the extent to which the persons affected by the risks involved in the UAS operation are able to assess and exercise control over those risks;</p> <p>(d) identify a range of possible risk mitigating measures;</p> <p>(c) determine the necessary level of robustness of the selected mitigating measures in such a way that the operation can be conducted safely.</p> <p>2. The description of the UAS operation shall include at least the following:</p> <p>(a) the nature of the activities performed;</p> <p>(b) the operational environment and geographical area for the intended operation, in particular overflow population, orography, types of airspace, airspace volume where the operation will take place and which airspace volume is kept as necessary risk buffers, including the operational requirements for geographical zones;</p> <p>(c) the complexity of the operation, in particular which planning and execution, personnel competencies, experience and composition, required technical means are planned to conduct the operation;</p> <p>(d) the technical features of the UAS, including its performance in view of the conditions of the planned operation and, where applicable, its registration number;</p> <p>(e) the competence of the personnel for conducting the operation including their composition, role.</p>		<p>МЕРАМУ ДА САДРЖИ: ОПЕРАТИВНА БЕДБАВА И ОПЕРАТИВНО ОДБОРБЕ, КАО И УСЛУЖБЕ ЗА БЕДБАВАМЕ, ИЗМИТНУ, СУСТЕПЕНУ, ОПЕРАТИВНЕ И С ТАЈАЊАМИ БЕДБИМА И ОПЕРАТИВНИХ ОДБОРБЕМА, ПРОЧИНСУЈЕ ДИРЕКТОРАТ.</p>		

a)	a1)	b)	c1)	d)	e)	f)
11.3	<p>responsibilities, training and recent experience.</p> <p>3. The assessment shall propose a target level of safety, which shall be equivalent to the safety level in manned aviation, in view of the specific characteristics of UAS operation.</p> <p>4. The identification of the risks shall include the determination of all of the below:</p> <p>(a) the unmitigated ground risk of the operation taking into account the type of operation and the conditions under which the operation takes place, including at least the following criteria:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i. VLOS or BVLOS;</li> <li>ii. population density of the overflow areas;</li> <li>iii. flying over an assembly of people;</li> <li>iv. the dimension characteristics of the unmanned aircraft;</li> </ul> <p>(b) the unmitigated air risk of the operation taking into account all of the below:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i. the exact airspace volume where the operation will take place, extended by a volume of airspace necessary for contingency procedures;</li> <li>ii. the class of the airspace;</li> <li>iii. the impact on other air traffic and air traffic management (ATM) and in particular: <ul style="list-style-type: none"> <li>— the altitude of the operation;</li> <li>— controlled versus uncontrolled airspace;</li> <li>— aerodrome versus non-aerodrome environment;</li> <li>— airspace over urban versus rural environment;</li> <li>— separation from other traffic.</li> </ul> </li> </ul> <p>5. The identification of the possible mitigation</p>					
11.4(a)						
11.4(b)						



(a)	(1)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)
11.5.	<p>measures necessary to meet the proposed target level of safety shall consider the following possibilities:</p> <p>(a) containment measures for people on the ground;</p> <p>(b) strategic operational limitations to the UAS operation, in particular:</p> <p>i. restricting the geographical volumes where the operation takes place;</p> <p>ii. restricting the duration or schedule of the time slot in which the operation takes place;</p> <p>(c) strategic mitigation by common flight rules or common airspace structure and services;</p> <p>(d) capability to cope with possible adverse operating conditions;</p> <p>(e) organisation factors such as operational and maintenance procedures elaborated by the UAS operator and maintenance procedures compliant with the manufacturer's user manual;</p> <p>(f) the level of competency and expertise of the personnel involved in the safety of the flight;</p> <p>(g) the design features and performance of the UAS in particular:</p> <p>i. the availability of means to mitigate risks of collision;</p> <p>ii. the availability of systems limiting the energy of impact or the fragility of the unmanned aircraft;</p> <p>iii. the design of the UAS to recognised standards and the fail-safe design.</p> <p>6. The robustness of the proposed mitigating measures shall be assessed in order to determine whether they are commensurate with the safety objectives and risks</p>					
11.5.(a)						
11.5.(b)						
11.5.(c)						
11.5.(d)						
11.5.(e)						
11.5.(f)						
11.5.(g)						

11.6.	a)	b)	c)	d)	e)
12.	<p>of the intended operation, particularly to make sure that every stage of the operation is safe.</p>				
12.1	<p>Authorising operations in the 'specific' category</p>				
12.1.1	<p>1. The competent authority shall evaluate the risk assessment and the robustness of the mitigating measures that the UAS operator proposes to keep the UAS operation safe in all phases of flight.</p>		<p>УЗДАННІВ ЗА ВЗДАВАБІ, ОПЕРАТИВНОЇ ОДОБРЕЛІА ЗА СПРОВОДЖЕННЯ ОПЕРАЦІАЛУ НАСЬОБНО КАТЕГОРІЇ ОПЕРАЦІУ СИСТЕМА БЕСПИЛОТНОЇ НАЗДУХОПІЛОВА ЯЕ ДУЖАЦІА ДА ДОСТАТНІ ДИРЕКТОРАТУ ПРОЦЕДУ РИЗИКА, УКЛЮЧУЮЧІ МІРИ ЗА УМАВЛЕНІ РИЗИКА, А ДИРЕКТОРАТУ ПІДЛАЄ ОПЕРАТИВНО ОДОБРЕЛІА, АКО УТІРДИ ДА СУ ОПЕРАТИВНІ РІЗНИЦІ ОДОБРАЛУВІ УМАВЛЕНІ</p>		
12.2	<p>2. The competent authority shall grant an operational authorisation when the evaluation concludes that:</p>	10.7.			
12.2(a)	<p>(a) the operational safety objectives take account of the risks of the operation;</p>				
12.2(b)	<p>(b) the combination of mitigation measures concerning the operational conditions to perform the operations, the competence of the personnel involved and the technical features of the unmanned aircraft, are adequate and sufficiently robust to keep the operation safe in view of the identified ground and air risks;</p>				
12.2(c)	<p>(c) the UAS operator has provided a statement confirming that the intended operation complies with any applicable Union and national rules relating to it, in particular, with regard to privacy, data protection, liability, insurance, security and environmental protection.</p>	10.9.	<p>БІРИЖЕ УСЛОВІА КОДИ МОРАЛУ ДА БУДУ ІСТИВІВІВІ ДА БІСТ ОПЕРАЦІА СИСТЕМА БЕСПИЛОТНОЇ НАЗДУХОПІЛОВА СІРСТАЦІА У ОДРІВІВІ КАТЕГОРІУ, ОДРІВІВІ ПОКАТЕЛІ ОРІУ, ОПЕРАТИВНА ОПЕРАТИВНА ЗА СПРОВОДЖЕННЯ ОПЕРАЦІА СИСТЕМА БЕСПИЛОТНОЇ НАЗДУХОПІЛОВА, ПРАВИЛА ЗА СПРОВОДЖЕННЯ ПРОЦЕДУ ОПЕРАТИВНОЇ РИЗИКА, ЕЛЕМЕНТИ КОДІ МОРАЛУ ДА С/ДРЖИ ОПЕРАТИВНА ПІДЛАЄ І ОПЕРАТИВНО ОДОБРЕЛІА, КАК І УСЛОВІА ЗА ВЗДАВАБІ, ІЗМІНІ, С/СІВІВІВІ, ОПЕРАТИВНІ І СТАБІЛІЗАЦІА ВІДСТАТІ ОПЕРАТИВНІХ ОДОБРЕЛІА, ПРОПІСУЄ ДИРЕКТОРАТУ.</p>	ДУ	
12.3	<p>3. When the operation is not deemed sufficiently safe, the competent authority shall inform the applicant accordingly, giving reasons for its refusal to issue the operational authorisation.</p>			<p>Закон не садржи сав есе одреде, али ће се титити усклађеност процедура допиренем наставком есе есе али ће сав есе одреде бити трансклониме.</p>	
12.4	<p>4. The operational authorisation granted by the competent authority shall detail:</p>				
12.4(a)	<p>(a) the scope of the authorisation;</p>				



12.4 (b)	a1)	b)	c1)	d)	e)	f)
<p>(b) the 'specific' conditions that shall apply:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i. to the UAS operation and the operational limitations;</li> <li>ii. to the required competency of the UAS operator and, where applicable, of the remote pilots;</li> <li>iii. to the technical features of the UAS, including the certification of the UAS, if applicable;</li> </ul> <p>(c) the following information:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i. the registration number of the UAS operator and the technical features of the UAS;</li> <li>ii. a reference to the operational risk assessment developed by the UAS operator;</li> <li>iii. the operational limitations and conditions of the operation;</li> <li>iv. the mitigation measures that the UAS operator has to apply;</li> <li>v. the location(s) where the operation is authorised to take place and any other locations in a Member State in accordance with Article 13;</li> <li>vi. all documents and records relevant for the type of operation and the type of events that should be reported in addition to those defined in Regulation (EU) No 376/2014 of the European Parliament and of the Council (5).</li> </ul> <p>5. Upon receipt of the declaration referred to in paragraph 5 of Article 5, the competent authority shall:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(a) verify that it contains all elements set out in paragraph 2 of point UAS-SPP/C.020 of the Annex;</li> </ul>						
12.5						
12.5 (a)						

13.1(a)	<p>a1)</p> <p>(b) If this is the case, provide the UAS operator with a confirmation of receipt and completeness without undue delay so that the operator may start the operation.</p>	6b)	6b)	6b)	4b)
13.1(b)	<p>Cross-border operations or operations outside the state of registration</p> <p>1. When an UAS operator intends to conduct an operation in the "specific" category for which an operational authorisation has already been granted in accordance with Article 12, and which is intended to take place partially or entirely in the airspace of a Member State other than the Member State of registration, the UAS operator shall provide the competent authority of the Member State of intended operation with an application including the following information:</p> <p>(a) a copy of the operational authorisation granted to the UAS operator in accordance with Article 12; and</p> <p>(b) the location(s) of the intended operation including the updated mitigation measures, if needed, to address those risks identified under Article 10(2)(b) which are specific to the local airspace, terrain and population characteristics and the climatic conditions.</p> <p>2. Upon receipt of the application set out in paragraph 1, the competent authority of the Member State of intended operation shall assess it without undue delay and provide the competent authority of the Member State of registration and the UAS operator with a confirmation that the updated mitigation measures referred to in point (b) of paragraph 1 are satisfactory for the operation at the intended location.</p> <p>Upon receipt of that confirmation, the UAS operator may start the intended operation and the Member State of registration shall record the updated mitigation measures that the UAS operator has to apply in the operational authorisation issued in accordance with Article 12.</p>	6b)	6b)	6b)	4b)
13.1(a)	<p>10.9.</p> <p>БИДЖЕ УСЛУЖИ КОЈИ МОРАЈУ ДА БУДУ ИСТУПНИ ДА БИ СТИ ОПЕРАЦИЈА СИСТЕМА БЕСПЛОТНОГ ВАЗДУХОПЛОВНА СВРСТАЈА У ОДРЕЂЕНУ КАТЕГОРИЈУ, ОДНОСНО ПОКАЗИ ОРИЈЕН, ОПЕРАТИВНА ОПРАВИЧЉА ЗА СПРОВОДБЕНЕ ОПЕРАЦИЈА СИСТЕМА БЕСПЛОТНОГ ВАЗДУХОПЛОВНА, ПРАВИЛА ЗА СПРОВОДБЕНЕ ПРОМЕНЕ ОПЕРАТИВНОГ РЕЖИМА, ЕЛЕМЕНТЕ КОЈИ МОРАЈУ ДА САДРЖЕ ОПЕРАТИВНА ИЗЈАВА И ОПЕРАТИВНО ОДБОРЉЕНЕ, КОЈИ УСЛУЖИ ЗА ИЗДАВАЊЕ, ИЗМЕНЕ, СУСТЕВИЈЕНУ, ОПРАВИЧЉЕ И СТАВЉАЊЕ ВАЛСТАТЕ, ОПЕРАТИВНОГ ОДБОРЉЕНА, ПРОИНСУЈЕ ДИРЕКТОРАТ.</p> <p>ДИРЕКТОРАТ ПРШИ РЕГИСТРАЦИЈУ ОПЕРАТИВНОГ СИСТЕМА БЕСПЛОТНОГ ВАЗДУХОПЛОВНА КОЈИ ИМАЈУ СВОЈЕ СЕДВИШТЕ, ОДНОСНО ПРИБИВАЉИШТЕ У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ, КАО И РЕГИСТРАЦИЈУ ОПЕРАТИВНОГ СИСТЕМА БЕСПЛОТНОГ ВАЗДУХОПЛОВНА КОЈИ ИМАЈУ СВОЈЕ СЕДВИШТЕ, ОДНОСНО ПРИБИВАЉИШТЕ У СТРАНОЈ ДРЖАВИ, А ТАКО ПРАВАЈУ ДА СПРОВОДЕ ОПЕРАЦИЈЕ БЕСПЛОТНОГ ВАЗДУХОПЛОВНА НА ТЕРИТОРИЈИ РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ.</p> <p>ДИРЕКТОРАТ ДОРЖИ ПРОИНС КОЈИМСЕ БИДЖЕ ОДРБУЈУ УСЛУЖИ КОЈИ МОРАЈУ ДА БИ СТИ ОПЕРАЦИЈА СИСТЕМА БЕСПЛОТНОГ ВАЗДУХОПЛОВНА, КОЈИ ИМАЈУ БИДЖЕ УСЛУЖИ КОЈИ МОРАЈУ ДА БУДУ ИСТУПНИ ДА БИ СТИ ОПЕРАЦИЈА СИСТЕМА БЕСПЛОТНОГ ВАЗДУХОПЛОВНА СВРСТАЈА У ОДРЕЂЕНУ КАТЕГОРИЈУ, ОДНОСНО ПОКАЗИ ОРИЈЕН, ОПЕРАТИВНА ОПРАВИЧЉА ЗА СПРОВОДБЕНЕ ОПЕРАЦИЈА СИСТЕМА БЕСПЛОТНОГ ВАЗДУХОПЛОВНА, ПРАВИЛА ЗА СПРОВОДБЕНЕ ПРОМЕНЕ ОПЕРАТИВНОГ РЕЖИМА, ЕЛЕМЕНТЕ КОЈИ МОРАЈУ ДА САДРЖЕ ОПЕРАТИВНА ИЗЈАВА И ОПЕРАТИВНО ОДБОРЉЕНЕ, КОЈИ УСЛУЖИ ЗА ИЗДАВАЊЕ, ИЗМЕНЕ, СУСТЕВИЈЕНУ, ОПРАВИЧЉЕ И СТАВЉАЊЕ ВАЛСТАТЕ, ОПЕРАТИВНОГ ОДБОРЉЕНА, ПРОИНСУЈЕ ДИРЕКТОРАТ.</p>	10.9.	<p>ДИРЕКТОРАТ ПРШИ РЕГИСТРАЦИЈУ ОПЕРАТИВНОГ СИСТЕМА БЕСПЛОТНОГ ВАЗДУХОПЛОВНА КОЈИ ИМАЈУ СВОЈЕ СЕДВИШТЕ, ОДНОСНО ПРИБИВАЉИШТЕ У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ, КАО И РЕГИСТРАЦИЈУ ОПЕРАТИВНОГ СИСТЕМА БЕСПЛОТНОГ ВАЗДУХОПЛОВНА КОЈИ ИМАЈУ СВОЈЕ СЕДВИШТЕ, ОДНОСНО ПРИБИВАЉИШТЕ У СТРАНОЈ ДРЖАВИ, А ТАКО ПРАВАЈУ ДА СПРОВОДЕ ОПЕРАЦИЈЕ БЕСПЛОТНОГ ВАЗДУХОПЛОВНА НА ТЕРИТОРИЈИ РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ.</p> <p>ДИРЕКТОРАТ ДОРЖИ ПРОИНС КОЈИМСЕ БИДЖЕ ОДРБУЈУ УСЛУЖИ КОЈИ МОРАЈУ ДА БИ СТИ ОПЕРАЦИЈА СИСТЕМА БЕСПЛОТНОГ ВАЗДУХОПЛОВНА, КОЈИ ИМАЈУ БИДЖЕ УСЛУЖИ КОЈИ МОРАЈУ ДА БУДУ ИСТУПНИ ДА БИ СТИ ОПЕРАЦИЈА СИСТЕМА БЕСПЛОТНОГ ВАЗДУХОПЛОВНА СВРСТАЈА У ОДРЕЂЕНУ КАТЕГОРИЈУ, ОДНОСНО ПОКАЗИ ОРИЈЕН, ОПЕРАТИВНА ОПРАВИЧЉА ЗА СПРОВОДБЕНЕ ОПЕРАЦИЈА СИСТЕМА БЕСПЛОТНОГ ВАЗДУХОПЛОВНА, ПРАВИЛА ЗА СПРОВОДБЕНЕ ПРОМЕНЕ ОПЕРАТИВНОГ РЕЖИМА, ЕЛЕМЕНТЕ КОЈИ МОРАЈУ ДА САДРЖЕ ОПЕРАТИВНА ИЗЈАВА И ОПЕРАТИВНО ОДБОРЉЕНЕ, КОЈИ УСЛУЖИ ЗА ИЗДАВАЊЕ, ИЗМЕНЕ, СУСТЕВИЈЕНУ, ОПРАВИЧЉЕ И СТАВЉАЊЕ ВАЛСТАТЕ, ОПЕРАТИВНОГ ОДБОРЉЕНА, ПРОИНСУЈЕ ДИРЕКТОРАТ.</p>	<p>С обзиром да овај члан ЕУ прописује регуларне процедуре регистрације оперативних оператера који су регистровани у једној држави чланици ЕУ, а обичајно оператере у другој држави чланици (без обзира да се регистрација у тој другој држави), да не је ово у овом контексту применима.</p> <p>Напомена, ми немамо приступ базила држави чланици које припада држави чланици које имамо до приступа који имају у складу са ЕУ ДА, оперативном регуларној регистрацији базила и до услова базила репродуцирају у односу на наше оператере, ми сматрамо ЕУ оператере за стране оператере и закључити да се регистрација у Републици Србији до ово је применима за обичајно оператере.</p>	4b)



a)	a1)	b)	c1)	d)	e)	f)
13.3.	<p>3. When an UAS operator intends to conduct an operation in the 'specific' category for which a declaration has been made in accordance with paragraph 5 of Article 5, and which is intended to take place partially or entirely in the airspace of a Member State other than the Member State of registration, the UAS operator shall provide the competent authority of the Member State of the intended operation with a copy of the declaration submitted to the Member State of registration, as well as a copy of the confirmation of receipt and completeness.</p>					
13.4.	<p>4. Where a UAS operator holding an LUC with privileges in accordance with point UAS.LUC.060 of the Annex intends to conduct an operation in the 'specific category' taking place partially or entirely in the airspace of a Member State other than the Member State of registration, the UAS operator shall provide the competent authority of the Member State of intended operation with the following information:</p> <p>(a) a copy of the term of approval received in accordance with point UAS.LUC.050 of the Annex; and</p> <p>(b) the location or locations of the intended operation in accordance with paragraph 1(b) of this Article.</p>					
14.	<p>Registration of UAS operators and certified UAS</p>	138.				
14.1.	<p>1. Member States shall establish and maintain accurate registration systems for UAS whose design is subject to certification and for UAS operators whose operation may present a risk to safety, security, privacy, and protection of personal data or environment.</p>		<p>У РЕГИСТАР ВАЗДУХОПЛОДОВА СЕ УИНСУДУ СВЕ КАТЕГОРИЕ ВАЗДУХОПЛОДА, РЕЗУЛТИР БЕЗБЕДНОСТИХ ВАЗДУХОПЛОДА ЗА ЧИИ ПРОЕКТОРАВИ СЕ ЗАХТЕВА СТРУКЦИОНА И АМАТИРСКА И РАБЕТНИХ ВАЗДУХОПЛОДА И АМАТИРСКА И РАБЕТНИХ ВАЗДУХОПЛОДА, КОИ СЕ УИНСУДУ У ИМОБИЛНИХ ВАЗДУХОПЛОДА.</p>	ДВ	<p>Закон не слараи еме оне одредбе, али ће се поштуна узаконителног поступка доносињем постановком акта којима ће оне одредбе бити трансформисане.</p>	
14.2.	<p>2. The registration systems for UAS operators shall provide the fields for introducing and exchanging the following information:</p>	10a.6.	<p>ДИРЕКТОРАТ ДИОКОС И ПРОЕКТ КОБИМ СЕ БЛРЖЕ ОДРЕ ВУДУ УСЈОБИ КОЈЕ МОРАЈУ ДА БИДУ ВАРБАЈУ ОБИРАТИ ПРИ СИСТЕМА</p>			

14.2	a1)	b)	c1)	d)	e)	f)
14.2.(a)	(a) the full name and the date of birth for natural persons and the name and their identification number for legal persons;		50, СТЕЖЕРОТНОЕ БАШТЯХОЛЖОВА, КАО И ИМЕНА ИМЕНА ПУЛ ИЛИ ПИМЕНА.			
14.2.(b)	(b) the address of UAS operators;					
14.2.(c)	(c) their email address and telephone number;					
14.2.(d)	(d) an insurance policy number for UAS if required by Union or national law;					
14.2.(e)	(e) the confirmation by legal persons of the following statement: "All personnel directly involved in the operations are competent to perform their tasks, and the UAS will be operated only by remote pilots with the appropriate level of competency";					
14.2.(f)	(f) operational authorisations and LIC's held and declarations followed by a confirmation in accordance with Article 12(5)(b);					
14.3.	3. The registration systems for unmanned aircraft whose design is subject to certification shall provide the fields for introducing and exchanging the following information:					
14.3.(a)	(a) manufacturer's name;					
14.3.(b)	(b) manufacturer's designation of the unmanned aircraft;					
14.3.(c)	(c) unmanned aircraft's serial number;					
14.3.(d)	(d) full name, address, email address and telephone number of the natural or legal person under whose name the unmanned aircraft is registered;					
14.4.	4. Member States shall ensure that registration systems are digital and interoperable and allow for mutual access and exchange of information through the repository referred to in Article 74 of Regulation (EU) 2018/1139.					



a)	a1)	b)	b1)	b)	b)
<p>14.5.</p> <p>14.5.(a)</p> <p>5. UAS operators shall register themselves:</p> <p>(a) when operating within the 'open' category any of the following unmanned aircraft:</p> <p>i. with a MTOM of 250 g or more, or, which in the case of an impact can transfer to a human kinetic energy above 80 Joules;</p> <p>ii. that is equipped with a sensor able to capture personal data, unless it complies with Directive 2019/41/EC;</p> <p>(b) when operating within the 'specific' category an unmanned aircraft of any mass.</p>	<p>10a.4.</p> <p>ОПЕРАТОР СИСТЕМА БЕСПИЛОТНОГО ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ ДОЖДЕЛИСЬ РЕГИСТРИРОВАТЬСЯ:</p> <p>1) АКО ОБЪЕМА ОПЕРАЦИИ У ОТВОРЕТОЙ КАТЕГОРИИ БЕСПИЛОТНЫМ ВОЗДУХОПЛАВОМ:</p> <p>(1) ЧИНА Е МАКСИМАЛНА МАСА НА ПОЛЕТНАТА ПЛАНАМА: 250 Г ИЛИ КОИ У СЛУЧАЮ УЛАРА У ЧИШКА МОЖЕ ДА ПРЕВЪЗНЕ КИНЕТИЧКУ ЕНЕРГИЈУ ВЕЉУ ОД 80 ЈУЛА; ИЛИ</p> <p>(2) КОИ Е ОПРЕМЕНО С СЕНЗОРОМ КОИ МОЖЕ ДА ПРИКУПИВА ПОДАЦИ О ЛИЧНОСТИ.</p> <p>2) АКО ОБЪЕМА ОПЕРАЦИИ У ПОСЕБНОЈ БЕДИ СЕРТИФИКОВАНОЈ КАТЕГОРИИ, НЕ ЗАВИСИ ОД МАСИ БЕСПИЛОТНОГ ВОЗДУХОПЛАВА.</p>	<p>10a.5.</p> <p>ДИРЕКТОРАЛНИ РЕГИСТРАЦИОНА ОПЕРАТОРА СИСТЕМА БЕСПИЛОТНОГ ВОЗДУХОПЛАВА КОИ ИМАЈУ СВОЕ СЛЕДБЕНИ СЪБИТИЕ, КАКО РЕГИСТРАЦИОНА ОПЕРАТОРА СИСТЕМА БЕСПИЛОТНОГ ВОЗДУХОПЛАВА КОИ ИМАЈУ СВОЕ СЛЕДБЕНИ СЪБИТИЕ, ОЗНАЧУЮЩЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ У СЪВООПЕРАЦИОНА ПЛАНИРАВАЊУ ДА СТРОВОДИ ОПЕРАЦИИ БЕСПИЛОТНИХ ВОЗДУХОПЛАВА НА ТЕРИТОРИИ РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ.</p>			0
<p>14.6.</p> <p>6. UAS operators shall register themselves in the Member State where they have their residence for natural persons or where they have their principal place of business for legal persons and ensure that their registration information is accurate. A UAS operator cannot be registered in more than one Member State at a time.</p> <p>Member States shall issue a unique digital registration number for UAS operators and for the UAS that require registration, allowing their individual identification.</p> <p>The registration number for UAS operators shall be established on the basis of standards that support the interoperability of the registration systems.</p> <p>7. The owner of an unmanned aircraft whose design is subject to certification shall register the unmanned aircraft.</p>					

a)	a1)	b)	c)	d)
14.7.	The nationality and registration mark of an unmanned aircraft shall be established in line with ICAO Annex 7. An unmanned aircraft cannot be registered in more than one State at a time.			
14.8.	8. The UAS operators shall display their registration number on every unmanned aircraft meeting the conditions described in paragraph 5. 9. In addition to the data defined in point (2) Member States may collect additional identity information from the UAS operators.			
14.9.				
15.	Operational conditions for UAS geographical zones	42.6.	ЗАБРАВЕТО ЈЕ ОБАВЉАБЕ ОПЕРАЦИЈА СИСТЕМА БЕСПИЛОТНИХ ВАЗДУХОПЛОДА У ДЕЛУ ВАЗДУШНОГ ПРОСТОРА КОЈИ ЈЕ ОДРЕЂЕН КАО ПЛОД РАДСКЕ ЗОНА ЗА СИСТЕМЕ БЕСПИЛОТНИХ ВАЗДУХОПЛОДА СУПРУТНО УСЛОВИМА КОЈИ СУ ПРОИЩАЈИ ЗА ОБАВЉАБЕ ОПЕРАЦИЈА У ТОЈ ЗОНИ.	
15.1.	1. When defining UAS geographical zones for safety, security, privacy or environmental reasons, Member States may:	42.8.	ПРИВРЕМНО РЕЗЕРВИРАТИ И ПРИВРЕМНО ИЗДВОЈИТИ ДЕЛОВЕ ВАЗДУШНОГ ПРОСТОРА, ПРЕКОГ РАДНИЧЕ ЗОНЕ, УСЛОВИЕ ПУТЕ И ПРАВИЛА ЗА РАЗДВАЈАБЕ ВАЗДУХОПЛОДА ОД ТОХ ДЕЛОВА ВАЗДУШНОГ ПРОСТОРА, ВОЈНА И ПУТА, ПЛОД РАДСКЕ ЗОНЕ ЗА СИСТЕМЕ БЕСПИЛОТНИХ ВАЗДУХОПЛОДА И УСЛОВЕ ЗА ОДРЕДБАБЕ ОПЕРАЦИЈА У ТОМ ВОЈНАМА УТРУБЉЕЉИВАЛА, НА ПРЕДЛОЖИ МИНИСТАРСТВА ЦЕНТРЕЖКОГ ЗА ПРОСЛОВЕ СА ОБАВЉАБЕ.	
15.1(a)	(a) prohibit certain or all UAS operations, request particular conditions for certain or all UAS operations or require a prior flight authorisation for certain or all UAS operations;			Закон не задржи ене оне одређење, али не аз могућа усклађеност одређења доопредељем националне оне одређења не оне одређења бина трансграничне.
15.1(b)	(b) subject UAS operations to specified environmental standards;		ДУ	
15.1(c)	(c) allow access to certain UAS classes only;			
15.1(d)	(d) allow access only to UAS equipped with certain technical features, in particular remote identification systems or geo awareness systems;			
15.2.	2. On the basis of a risk assessment carried out by the competent authority, Member States may designate certain geographical zones in which UAS operations are exempt from one or more of the 'open' category requirements.	42.9.	ДИРЕКТОРАТИ ДЕЛОВИМА ОБЕЗБЕДИТИ ДЕ СЕ.	
15.3.	3. When pursuant to paragraphs 1 or 2 Member States			



a)	a1)	b)	c1)	c)	d)	e)
	define UAS geographical zones, for geo awareness purposes they shall ensure that the information on the UAS geographical zones, including their period of validity, is made publicly available in a common unique digital format.		ПОДАЦИ О ГЕОГРАФСКИМ ЗОНАМА ЗА СИСТЕМЕ БЕСПИЛОТНИХ ВАЗДУХОПЛОДОВА КОБЕСУ УСТАВЉАВАЈЕ УТИУГАР ВАЗДУШНИ ПРΟΣТОРА РЕГИЈАЛНИКЕ СРБИЈЕ СТАВЕЛА РАСПОЛАГАЈЕ КОРИСТИТИМА ВАЗДУШНИ ПРΟΣТОРА У ЈЕДИНСТВЕНОМ ДИГИТАЛНОМ ФОРМАТУ, ДА СЕ ПИ ПОДАЦИ РЕДНО АЖУРИРАЈУ, КАО И ДА ОБЕЗБЕДИ МОБИЛНИ/ АПЛИКАЦИЈУ ЗА ПРИЈАМУ ЈЕЛА.			
16.	UAS operations in the framework of model aircraft clubs and associations.					
16.1.	1. Upon request by a model aircraft club or association, the competent authority may issue an authorisation for UAS operations in the framework of model aircraft clubs and associations.					
16.2.	2. The authorisation referred to in paragraph 1 shall be issued in accordance with any of the following:					
16.2.(a)	(a) relevant national rules;	10к.1.	НА ЗАХТЕВ ВАЗДУХОПЛОТНИЧКО-МОДЕЛАРСКОГ КЛУБА ИЛИ УДРУЖЕЊА ДИРЕКТОРАТ МОЖЕ ДА ИЗДА ОДОБРЕЉЕЊЕ У КОЈИМ СЕ ОДРЕДБУУ УСЛОВИ ПОДКООБИМА СЕ У ОКВИРУ ТОГ КЛУБА. ОДНОСНО УДРУЖЕЊА МОГУ СТРОГО ОДНИИ ОПЕРАЦИЈЕ СИСТЕМА БЕСПИЛОТНИХ ВАЗДУХОПЛОДА.	ДУ		
16.2.(b)	(b) established procedures, organisational structure and management system of the model aircraft club or association, ensuring that:	10к.2.	1. remote pilots operating in the framework of model aircraft clubs or associations are informed of the conditions and limitations defined in the authorisation issued by the competent authority;		Закон не садржи ове ове одређе, али ће се потпуно усклађеног изостати допунити сваког одређе бити прикладности.	
	ii. remote pilots operating in the framework of model aircraft clubs or associations are assisted in achieving the minimum competency required to operate the UAS safely and in accordance with the conditions and limitations defined in the authorisation;		2. директорат доноси ПРОЦИС КОЈИМ СЕ БИЋЕ ОДРЕДБУУ УСЛОВИ ЗА ИЗДАВАЊЕ, ИЗЕМТИ. СУСТЕМИУ И СТАВЉАЈЕ ВАИ СТАТ. ОДОБРЕЊА ИЗ СТАВА 1. ОВОИ ЧЛАНА			
	iii. the model aircraft club or association takes appropriate action when informed that a remote pilot operating in the framework of model aircraft clubs or associations does not comply with the conditions and					

a)	a1)	b)	c1)	c)	d)
<p>limitations defined in the authorisation, and, if necessary, inform the competent authority).</p> <p>iv. the model aircraft club or association provides, upon request from the competent authority, documentation required for oversight and monitoring purposes.</p> <p>3. The authorisation referred to in paragraph 1 shall specify the conditions under which operations in the framework of the model aircraft clubs or associations may be conducted and shall be limited to the territory of the Member State in which it is issued.</p> <p>4. Member States may enable model aircraft clubs and associations to register their members into the registration systems established in accordance with Article 14 on their behalf. If this is not the case, the members of model aircraft clubs and associations shall register themselves in accordance with Article 14.</p>	<p>16.3.</p> <p>16.4</p>	<p>61)</p>	<p>61)</p>	<p>1)</p>	<p>0</p>
<p>17.</p> <p>17.1.</p> <p>2. Where a Member State designates more than one entity as a competent authority it shall:</p>	<p>Designation of the competent authority.</p> <p>1. Each Member State shall designate one or more entities as the competent authority for the tasks referred to in Article 18.</p> <p>243.1</p> <p>243.1</p>	<p>11)</p>	<p>Директорат јонске провинце и провинцијске управне агенције као је на то овлашћен овим законом или другим прописима, и тајне јавне испрание и испитивања је за које је овлашћен овим законом или другим прописима, обавља о.о.т.у (проверу) и инспекцијски надзор над ваздухопловним субјектима, учествује у раду међународних међународних организација и институција и вовањих радних тела, сарађује с надлежним органима других држава и области друге покривне сферење овим законом или другим прописима.</p> <p>О.о.т.у (проверу) и инспекцијски надзор области Директорат.</p>	<p>Све надлежности које треба да има надлежни орган према овим уредаба су, законом пописане Директорату.</p>	



a)	a1)	b)	b1)	b)	b)
17.2. 17.2.(a) 17.2.(b)	(a) clearly define the areas of competence of each competent authority in terms of responsibilities; (b) establish appropriate coordination mechanism between those entities to ensure the effective oversight of all organisations and persons subject to this Regulation.				(d)
18 18.1. 18.1(a) 18.1(b)	Tasks of the competent authority The competent authority shall be responsible for: (a) enforcing this Regulation; (b) issuing, suspending or revoking certificates of UAS operators and licenses of remote pilots operating within the 'certified' category of UAS operations;	250.1.	Инспекцијски надзор над спроводњем овог закона, подзаконских аката, закона, на основу овог закона, међународних аката и прописа безбедности авиације и међународних стандарда и процедуре часне праксе, приликом Директорат, преко надлежног инспектора.		
18.1(c)	(c) issuing remote pilots with a proof of completion of an online theoretical knowledge examination according to points UAS.OP1.N.020 and UAS.OP1.N.040 of the Annex and issuing, amending, suspending, limiting or revoking certificates of competency of remote pilots according to point UAS.OP1.N.030 of the Annex;	243.1. 244.1. 244.2.	Олиг (проверу) и инспекцијски надзор обавља Директорат.  Провером се утврђује да ли објекат провере испуњава услове за обављање делатности или пружање услуга у ваздухопловству.  Основном провером испитује се да ли објекат провере испуњава услове за стицање дозволе или другог које подразумева издавање акта.	ИУ	Све подзаконски акте треба да има подзаконски припадници (применом) уредби су Законима на унитарни начин (инспекције Директорат).
18.1(d)	(d) issuing, amending, suspending, limiting or revoking operational authorisations and L/Cs and verifying completeness of declarations, which are required to carry out UAS operations in the 'specific' category of UAS operations;	244.3	Директорат издаје провере и процесне акте управне акте кад је на то овлашћен овим законом или другим прописима, о којима јавно неговоре и поди сведочење да које је овлашћен овим законом или другим прописима, обавља овај (проверу) и инспекцијски надзор над ваздухопловним субјектима, учествује у раду међународних међународних организација и институција и националних разних тела, садржије с подзаконима организација, програма и обавља, друге послове		
18.1(e)	(e) keeping documents, records and reports concerning UAS operational authorisations, declarations, certificates of competency of the remote pilots and L/Cs;	244.1.	Директорат издаје провере и процесне акте управне акте кад је на то овлашћен овим законом или другим прописима, о којима јавно неговоре и поди сведочење да које је овлашћен овим законом или другим прописима, обавља овај (проверу) и инспекцијски надзор над ваздухопловним субјектима, учествује у раду међународних међународних организација и институција и националних разних тела, садржије с подзаконима организација, програма и обавља, друге послове		
18.1(f)	(f) making available in a common unique digital format information on UAS geographical zones established by the Member States and established				

d)	a1)	b)	c1)	d)	e)	f)
18.1(g)	<p>within the national airspace of its State;</p> <p>(g) issuing a confirmation of receipt and completeness in accordance with Article 12(5)(b) or a confirmation in accordance with paragraph 2 of Article 13;</p>		<p>18.1(g) issuing a confirmation of receipt and completeness in accordance with Article 12(5)(b) or a confirmation in accordance with paragraph 2 of Article 13;</p>			
18.1(h)	<p>(h) developing a risk-based oversight system for:</p> <p>1. UAS operators that have submitted a declaration or hold an operational authorisation or an IUC;</p> <p>i. model clubs and associations that hold an authorisation referred to in Article 16;</p>					
18.1(i)	<p>(i) for operations other than those in the 'open' category, establishing audit planning based on the risk profile, compliance level and the safety performance of UAS operators who have submitted a declaration, or hold a certificate issued by the competent authority;</p>					
18.1(j)	<p>(j) for operations other than those in the 'open' category, carrying out inspections with regard to UAS operators who have submitted a declaration or hold a certificate issued by the competent authority inspecting UAS and ensuring that UAS operators and remote pilots comply with this Regulation;</p>					
18.1(k)	<p>(k) implementing a system to detect and examine incidents of non-compliance by UAS operators operating in the 'open' or 'specific' categories and reported in accordance with paragraph 2 of Article 19;</p>					
18.1(l)	<p>(l) providing UAS operators with information and guidance that promotes the safety of UAS operations;</p>					
18.1(m)	<p>(m) establishing and maintaining registration systems for UAS whose design is subject to certification and for UAS operators whose operation may present a risk to safety, security, privacy, and protection of personal data or the environment;</p>					



a)	a1)	b)	61)	6)	d)	
<p>19. Safety information</p> <p>19.1. 1. The competent authorities of the Member States and market surveillance and control authorities referred to in Article 36 of Delegated Regulation (EU) 2019/945 shall cooperate in safety matters and establish procedures for the efficient exchange of safety information.</p> <p>19.2. 2. Each UAS operator shall report to the competent authority on any safety-related occurrence and exchange information regarding its UAS in compliance with Regulation (EU) No 376/2014.</p> <p>19.3. 3. The European Union Aviation Safety Agency (the Agency) and the competent authorities shall collect, analyse and publish safety information concerning UAS operations in their territory in accordance with Article 119 of Regulation (EU) 2018/1139 and its implementing acts.</p> <p>19.4. 4. Upon receiving any of the information referred to in paragraphs 1, 2 or 3, the Agency and the competent authority shall take the necessary measures to address any safety issues on the best available evidence and analysis, taking into account interdependencies between the different domains of aviation safety, and between aviation safety, cyber security and other technical domains of aviation regulation.</p> <p>19.5. 5. Where the competent authority or the Agency takes</p>		<p>17.1.</p> <p>17.3.</p>	<p>Ваздухопловни субјект и друго лице које је одређено прописом из става 4. овог члана, дужни су да на начин у складу с тим прописом пружају Директорату сваки догађај, а остали лица то могу учинити добровољно ако сматрају да такав догађај представља стварну или потенцијалну опасност.</p> <p>Директорат прикупља податке о догађајима; обезбедиће ширити, лансира податка из тих догађаја; догађаје; прилику анализе догађаја; проценитиће и, по потреби, мења квалификацију ризика по безбедности коју је идентификовали субјект учеснички у складу са методологијом за квалификацију ризика коју лансира Директорат; организује и спроводи обрнуто пружања догађаја; обрађује и анализира податка о догађајима и размењује податке о подацима са ваздухопловним властима страних држава и међународним ваздухопловним организацијама.</p>	<p>ДУ</p>	<p>Закон не садржи све оне одредбе, међутим подложни државни органи су уvek дужни да сарађују по питањима из области подложности. Такође, када је реч о сарадњи са ЕАСА, Директорат има одређене Радне програмске којима је уредна сарадња са овом агенцијом ЕУ.</p>	11

20	a1)	6)	61)	60	E1	13
20.1.	<p>measures in accordance with paragraph 4, it shall immediately notify all relevant interested parties and organisations that need to comply with those measures in accordance with Regulation (EU) 2018/1139 and its implementing acts</p> <p>Particular provisions concerning the use of certain UAS in the 'open' category</p> <p>UAS types within the meaning of Decision No 768/2008/EC of the European Parliament and of the Council (6), which do not comply with Delegated Regulation (EU) 2019/945 and which are not privately-built are allowed to continue to be operated under the following conditions, when they have been placed on the market before 1 January 2024:</p> <p>(a) in subcategory A1 as defined in Part A of the Annex, provided that the unmanned aircraft has a maximum take-off mass of less than 250 g, including its payload;</p> <p>(b) in subcategory A3 as defined in Part A of the Annex, provided that the unmanned aircraft has a maximum take-off mass of less than 25 kg, including its fuel and payload.</p>			HU	<p>Закон не садржи ове прелазне одредбе, нити су ове ЕУ одредбе и рокови применљиви, јер су ЕУ оператери и надлежни органи држава чланица имали прелазни период да се прилагоде новој регулативи, а рокови овде наведени су истекли. Подзаконски акт који буде донет на основу овог закона дефинисаће прелазне периоде за наше оператере.</p>	
20.1 (a)						
20.1 (b)						
21.	<p>Adaptation of authorisations, declarations and certificates</p>					
21.1.	<p>1. Authorisations granted to UAS operators, certificates of remote pilot competency and declarations made by UAS operators or equivalent</p>					
21.2.	<p>documentation, issued on the basis of national law, shall remain valid until 1 January 2022.</p> <p>2. By 1 January 2022 Member States shall convert their existing certificates of remote pilot competency and their UAS operator authorisations or declarations, or equivalent documentation, including those issued until that</p>			HU	<p>Закон не садржи ове прелазне одредбе, нити су ове ЕУ одредбе и рокови применљиви, јер су ЕУ оператери и надлежни органи држава чланица имали прелазни период да се прилагоде новој регулативи, а рокови овде наведени су истекли. Подзаконски акт који буде донет на основу овог закона дефинисаће прелазне периоде за наше оператере.</p>	



a)	a1)	b)	c1)	d)	e)
21.3.	<p>date, in accordance with this Regulation.</p> <p>3. Without prejudice to Article 14, UAS operations conducted in the framework of model aircraft clubs and associations shall be allowed to continue in accordance with relevant national rules and without an authorisation in accordance with Article 16 until 1 January 2023.</p>				
22.1.	<p>Without prejudice to Article 20, the use of UAS in the 'open' category which do not comply with the requirements of Parts 1 to 5 of the Annex to Commission Delegated Regulation (EU) 2019/945 shall be allowed for a transitional period ending on 31 December 2023, subject to the following conditions:</p> <p>(a) unmanned aircraft with a take-off mass of less than 500 g are operated within the operational requirements set out in points UAS.OPEN.020(1) of Part A of the Annex by a remote pilot having competency level defined by the Member State concerned;</p> <p>(b) unmanned aircraft with a take-off mass of less than 2 kg is operated by keeping a minimum horizontal distance of 50 meters from people and the remote pilots have a competency level at least equivalent to the one set out in point UAS.OPEN.030(2) of Part A of the Annex;</p> <p>(c) unmanned aircraft with a take-off mass of less than 25 kg is operated within the operational requirements set out in point UAS.OPEN.040(1) and (2) and the remote pilots have a competency level at least equivalent to the one set out in point UAS.OPEN.020(4)(b) of Part A of the Annex.</p>			<p>Закон не садржи ове прелазне одредбе, нити су ове ЕУ одредбе и рокови применљиви, јер су ЕУ оператери и надлежни органи држава чланица имали прелазни период да се прилагоде новој регулативи, а рокови одре наведени су истекли. Подзаконски акт који буде донет на основу овог закона дефинисаће прелазне периоде за наше оператере.</p>	
23.1.	<p>1. This Regulation shall enter into force on the twentieth day following that of its publication in</p>			НП	Одредбе су непосредне,

a)	a1)	b)	b1)	b2)	c)
	<p>the Official Journal of the European Union.</p> <p>It shall apply from 31 December 2020.</p> <p>2. Article 5(5) shall apply from 1 January 2024.</p> <p>3. Points UAS.OPEN.060(2)(g) UAS.SPEC.050(1)(i) of the Annex shall apply from 1 July 2022 and point UAS.SPEC.050(1)(ii) of the Annex shall apply from 1 January 2024.</p> <p>4. Without prejudice to Article 21(1), until 31 December 2023 Member States may accept declarations made by UAS operators in accordance with Article 5(5), based on national standard scenarios or equivalent, if those national scenarios meet the requirements of point UAS.SPEC.020 of the Annex.</p> <p>Such declarations shall cease to be valid from 1 January 2026.</p> <p>5. Paragraph 3 of Article 15 shall apply from 1 January 2022.</p> <p>This Regulation shall be binding in its entirety and directly applicable in all Member States.</p>				<p>Трену се ступања прописна на снагу у ЕУ.</p>
<p>ANNEX UAS OPERATIONS IN THE 'OPEN' AND 'SPECIFIC' CATEGORIES</p>	<p>10.9</p>		<p>БЛИЖЕ УСЛОВЕ КОЈИ МОРАЗУ ДА БУДУ ИСПУЊЕНИ ДА БИ СЕ ОПЕРАЦИЈА СИСТЕМА БЕСПИЛОТНОГ ВАЗДУХОПЛОВА СВРСТАЛА У ОДРЕЂЕНУ КАТЕГОРИЈУ, ОДНОСНО ПОТКАТЕГОРИЈУ, ОПЕРАТИВНА ОГРАНИЧЕЊА ЗА СПРОВОЂЕЊЕ ОПЕРАЦИЈА СИСТЕМА БЕСПИЛОТНИХ ВАЗДУХОПЛОВА, ПРАВИЛА ЗА СПРОВОЂЕЊЕ ПРОЦЕНЕ ОПЕРАТИВНОГ РИЗИКА, ЕЛЕМЕНТЕ КОЈЕ МОРАЗУ ДА САДРЖЕ ОПЕРАТИВНА ИЗЈАВА И ОПЕРАТИВНО ОДОБРЕЊЕ, КАО И УСЛОВЕ ЗА ИЗДАВАЊЕ, ИЗМЕНУ, СУСТЕНЗИЈУ, ОГРАНИЧЕЊЕ И</p>	<p>ДУ</p> <p>Садржина анекса биће у потпуности транспонована у домаће законодавство доношењем подзаконског прописа.</p>	

а)	а1)	б)	в1)	в)	г)	д)
			СТАВЉАЊЕ ВАН СНАГЕ ОПЕРАТИВНИХ ОДОБРЕЋА, ПРОПИСУЈЕ ДИРЕКТОРАТ.			