

**Министарство инфраструктуре
Директорат цивилног ваздухопловства
Омладинских бригада 1
11070 Нови Београд**

-Мр Милан Моковић, директор-

ПРЕДМЕТ: Примедбе на нацрт закона о цивилном ваздухопловству

Поштовани,

Савез самосталних синдиката Србије разматрао је Нацрт Закона о цивилном ваздухопловству, те је, стао на становиште, да упути следеће

**П Р И М Е Д Б Е
на Нацрт Закона о цивилном ваздухопловству**

И У члану 106. ст. 3. Нацрта, у категорију лица „ваздухопловног особља“ уврстити посебно категорију „авиомеханичара, што је у складу са праксом истих или сличних регулаторних механизма земаља. Исто тако, сматрамо да је рад ових лица неопходан за безбедност и сигурност ваздухоплова односно ваздухопловног саобраћаја.

ИИ Примедба на члан 123. Нацрта у вези члана 107. Нацрта

Члан 123. Нацрта који прописује обавезу ваздухопловног особља да носи дозволу, јесте непрецизна и може довести до примене у пракси. Наиме, нејасно је да ли се термин дозвола из овог члана односи на дозволу из члана 107. Нацрта. Уколико је тако, нејасно је у члану 107. Нацрта који су то „прописани“ услови, односно у том смислу није одређен акт којим се ти услови прописују, нити на шта конкретно та „одговарајућа“ дозвола упућује. Уколико није тако, нејасно је из члана 123. да ли ту дозволу морају имати целокупно ваздухопловно особље или само оно ваздухопловно особље чији послови непосредно

Исто тако, из дате одредбе не може се са сигурношћу утврдити које то исправе морају имати при себи летачко особље и контролори летења – да ли дозволу или потврду о обучености о обучености и лекарско уверење или само лекарско уверење

ИИИ Примедба на члан 133. Нацрта

Став 2. овог члана јесте непрецизан и разрађен. Наиме, овим ставом регулисана је одговорност вође ваздухоплова, пилота, „окончава“ (сам термин „окончава“ је језички непрецизан) када се сва лица искрцају и сав пртљаг, пошта или роба истоваре из ваздухоплова.

Сматрамо да се одговорност пилота може простирати само на оне радње на које може утицати, односно његова одговорност може процењивати само са становишта правила облигационог и грађанског права. Наиме, одговорност које се Нацртом Закона успоставља најпре је практично неостварљива (на пр. услед штрајка радника на истовару, или истовара опасних материјала...), али и неспродива са становишта облигационог права, према коме, за штету од опасних ствари, каква је ваздухоплов, одговара њен ималац.

Стога и предлажемо да одговорност пилота престаје (уместо термина „окончава“) примопредајом одговорности овлашћеном лицу (сада је то: ваздухопловном диспечару).

ИВ Примедба на члан 135. Нацрта

- Начелно

У члану 135. Нацрта, прописане су одредбе о радном времену и времену лета чланова посаде у јавном авио-превозу, као и одредбе о годишњем одмору, које су сведене само на један члан. Мишљења смо да део који се односи на радно време мора бити детаљније разрађен, јер се тиме уређује материја радноправних односа која има своје специфичности за неколико хиљаде радника у земљи. Исто тако, мишљења смо да се одредбе овог Нацрта, као једног посебног закона у односу на Закон о раду, као општег прописа у материји рада, не могу садржавати одредбе којима се дерогирају основне поставке Закона о раду, које су већим делом, заправо, имплементирани одредбе међународних конвенција, док, са друге стране, Нацрт Закона, као посебан закон у овој области, може садржавати одредбе којим се дају већа права запосленима или евентуално прецизирати, односно разрадити одредбе Закона о раду, као општег закона у овој области.

У вези претходног, истичемо и следеће:

а) Примедбе на члан 135. ст. 1. Нацрта Закона - Радно време члана посаде у јавном авио-превозу не може бити дуже од 1920 сати у једној календарској години.

Уколико је члановима посаде признато право на годишњи одмор од најмање четири недеље, као и право на ослобођење од свих дужности и дежурства од „најмање 96 дана у једној календарској години“, то укупно чини најмање 116 дана у календарској години. Преостали број расположивих радних дана, у том случају износи 249 дана – 35/36 радних недеља, у календарској години. Према позитивним прописима из области рада, све и уколико узмемо у обрачун и сваконедељни максимално дозвољени број сати прековременог рада (48 сати недељно), укупан износ могућег, Законом дозвољеног броја радних сати члана посаде у јавном авио-превозу у Републици Србији, не може бити дужи од око 1700 сати.

Ако обрачуну додамо законску одредбу да запослени има право на недељни одмор у трајању од најмање 24 часа непрекидно, дакле један радни дан, може се израчунати следеће: 35/36 радних недеља, од којих одузмемо 35 радних дана обавезног недељног одмора – укупно пет недеља, износ преосталих радних недеља је 30/31 недеља годишње. Уколико овај број радних недеља помножимо са максималних 48 сати недељно, добићемо збир од нешто мање од 1500 сати у једној календарској години.

б) Примедбе на члан 135. ст. 1. Нацрта Закона - Радно време члана посаде у јавном авио-превозу за време лета у трајању од 900 сати у једној календарској години

Због практичне немогућности да члан посаде у времену од примера ради 01.07. једне године па до 30.06. наредне године, заправо оствари 1200 сати летења, предлажемо да се термин „у једној календарској години“ замени термином „у наредних 365 дана“

в) Примедбе на члан 135. ст. 1. Нацрта Закона - Радно време члана посаде у јавном авио-превозу за време лета јесте 33 сати у седам узастопних дана.

Наведена одредба није у складу са одредбама Закона о раду које прописују право на недељни одмор у трајању од најмање 24 сати непрекидно, из Нацрта закона следи да је дневни просек 4:40 минута, па је то адекватан налет 28:30 минута за шест узастопних дана, те је стога наш предлог да наведена одредба буде замењена одредбом „28:20 сати у шест узастопних дана у току једне недеље“.

г) Примедбе на члан 135. ст. 2. т. 1. Нацрта Закона

Наведена одредба прописује да је члан посаде ваздухоплова у јавном авио-превозу ослобођен је свих дужности дежурства најмање седам дана у једном календарском месецу, због следећег: 365 дана-28 дана за годишњи одмор са циклусима 100 сати за 28 дана и важећим Закона о раду и то део о прерасподели радног времена на бази прорачуна 6 месеци, члан може да има 130 радних дана, и то по делу о прерасподели радног времена када то захтева природа делатности. Нацрт закона предлаже 136 радних дана, што значи да се предлаже повећање радних дана за 6 на шестомесечном нивоу, тј. један радни дан месечно мање слободних дана

д). Примедбе на члан 135. ст. 2. т. 2. Нацрта Закона

Наведена одредба прописује да је члан посаде ваздухоплова у јавном авио-превозу ослобођен свих дужности и дежурстава најмање 96 дана у једној календарској години, предлажемо да се дода одредница, не рачунајући право на годишњи одмор (како би се избегле могућности лошег тумачења овог члана, а у вези са следећим пасусом истог члана).

ђ) Примедбе на члан 135. ст. 3. Нацрта Закона ,,

Наведена одредба прописује да члан посаде ваздухоплова у јавном авио-превозу има право на годишњи одмор у трајању од најмање четири недеље. Из ове одредбе нејасно је колико радних дана предлагач Нацрта подразумева под „недељом“, да ли се и у колико делова може користити годишњи одмор. Важећи Закон о раду садржи прецизне и обавезујуће одреднице о дужини трајања годишњих одмора, изражених у броју радних дана, које је потребно применити у овом Нацрту.

Обзиром на природу послова и радне обавезе чланова посаде, непримерен је годишњи одмор у трајању од „четири недеље“, који је на линији законског минимума, и, стога, треба прецизно предвидети дужину и критеријуме увећања истог, сходно Закону о раду.

Због свега наведеног, предлажемо да члан посаде ваздухоплова у јавном авио превозу има право на годишњи одмор у трајању од најмање 28 радних дана.

ж) У члану 135. ст. 4. Нацрта Закона, реч „прописом“ Директора, треба заменити одговарајућим изразом, односно „одлуком“.

САВЕЗ САМОСТАЛНИХ СИНДИКАТА СРБИЈЕ
ПРЕДСЕДНИК

Љубисав Орбовић