

Broj:

01/2-040/26-1087/7

Podgorica,

13-10-2026

IZVJEŠTAJ O SPROVEDENIM JAVNIM KONSULTACIJAMA

PRAVILNIK O IZMJENAMA I DOPUNAMA PRAVILNIKA O USLOVIMA ZA UPOTREBU PARAGLAJDERA, DOZVOLAMA I ORGANIZACIJAMA ZA OSPOSABLJAVANJE PILOTA PARAGLAJDERA

Tekst Nacrta Pravilnika o izmjenama i dopunama pravilnika o uslovima za upotrebu paraglajdera, dozvolama i organizacijama za osposobljavanje pilota paraglajdera, sa Javnim pozivom za dostavljanje primjedbi, predloga i sugestija, u pisanom ili elektronskom obliku, objavljen je 09.09.2026. godine na internet stranici Agencije za civilno vazduhoplovstvo.

Javne konsultacije su trajale 15 dana od dana objavljivanja poziva.

Primjedbe, predloge i sugestije na Nacrt Pravilnika o izmjenama i dopunama pravilnika o uslovima za upotrebu paraglajdera, dozvolama i organizacijama za osposobljavanje pilota paraglajdera, zainteresovani subjekti su mogli dostaviti Agenciji za civilno vazduhoplovstvo, u pisanom obliku, putem pošte ili lično, na adresu ul. Josipa Broza Tita bb, 81000 Podgorica, ili u elektronskom obliku na e-mail: acv@caa.me.

Tokom trajanja javnih konsultacija, primjedbe, predloge i sugestije na Nacrt Pravilnika o izmjenama i dopunama Pravilnika o uslovima za upotrebu paraglajdera, dozvolama i organizacijama za osposobljavanje pilota paraglajdera su dostavili: NVO Sportsko-ekološko društvo „ISKRENOŠT” i Jurica Žarković – pilot paraglajdera. Dostavljene su ukupno 24 primjedbe, predloga i sugestija.

Nakon razmatranja dostavljenih primjedbi, predloga i sugestija, Agencija za civilno vazduhoplovstvo je prihvatila 5, djelimično prihvatila 9, nije prihvatila 10 primjedbi, predloga i sugestija.

Na osnovu prihvaćenih/djelimično prihvaćenih primjedbi, predloga i sugestija, izvršene su izmjene i dopune predmetnog nacrta pravilnika.

Rezime dostavljenih primjedbi, predloga i sugestija sa navedenim razlozima njihovog djelimičnog prihvatanja, odnosno neprihvatanja

Broj	Podnosilac	Odredba (član, stav,...)	Primjedba, predlog, sugestija, sa obrazloženjem	ODGOVOR (prihvata se, djelimično se prihvata, ne prihvata se, sa obrazloženjem)
1.	NVO Sportsko-ekološko društvo „ISKRENOT“	Član 3 stav 1 tačka 2	Sugestija: Podržavamo proširenje priznavanja stranih kvalifikacija na države članice EASA, države potpisnice ECAA sporazuma i druga tijela koja su po propisima države izdavanja ovlašćena da izdaju odgovarajuću kvalifikaciju. Predlažemo da Agencija objavi jasne kriterijume priznavanja i ažuran pregled prihvaćenih stranih sistema i tijela, kako bi gostujući pilot prije dolaska mogao provjeriti da li se njegova kvalifikacija priznaje.	NE PRIHVATA SE Obrazloženje: Agencija zadržava mogućnost da, u okviru svojih redovnih aktivnosti informisanja javnosti, objavi opšte smjernice putem kojih gostujući pilot može unaprijed provjeriti da li se njegova kvalifikacija priznaje, čime se suštinski cilj sugestije ostvaruje bez potrebe za normiranjem u samom tekstu pravilnika.. <u>Izmjena teksta Pravilnika nije potrebna.</u>
			Obrazloženje: Ovo je poboljšanje u odnosu na važeće rješenje. U pojedinim državama sportske vazduhoplovne kvalifikacije ne izdaje neposredno državni organ, već organizacija koja je za to ovlašćena zakonom. Javno objavljeni kriterijumi i pregled priznatih sistema smanjili bi pravnu neizvjesnost i potrebu za pojedinačnim tumačenjima.	

2.	NVO Sportsko-ekološko društvo „ISKRENOST”	Član 3 stav 1 tačka 3	Primjedba: Jasno razdvojiti osnovnu pilotsku kvalifikaciju od međunarodne identifikacije i privatnih sistema. IPPI treba tretirati kao međunarodnu potvrdu nivoa osposobljenosti koja prati važeću osnovnu nacionalnu kvalifikaciju. APPI i druge nedržavne sisteme ne treba pojedinačno navoditi kao samostalan osnov za pravo letenja; ako ih Agencija priznaje, to treba činiti po opštim, unaprijed objavljenim kriterijumima. Obrazloženje: Agencija je u službenom odgovoru od 15. juna 2026. navela da je IPPI kartica validna samo uz važeću nacionalnu dozvolu, dok APPI nije vezan za nacionalnu dozvolu. Pravilnik zato treba jasno da pokaže šta je osnovna kvalifikacija, a šta dokument ili privatni sistem kojim se ona potvrđuje ili prikazuje. Na taj način mogu se priznati kvalitetni sistemi bez vezivanja Pravilnika za naziv jedne privatne organizacije.	NE PRIHVATA SE Obrazloženje: Odredba o priznavanju IPPI i APPI identifikacije (član 3 stav 1 tačka 3) nije predmet izmjena ovog Nacrta - riječ je o već postojećem, važećem rješenju koje se ovim postupkom ne mijenja, pa primjedba izlazi izvan okvira ove javne rasprave.
3.	NVO Sportsko-ekološko društvo „ISKRENOST”	Član 2; član 3 stav 3; član 6 stav 2; član 7	Primjedba: Za potrebe ovog pravilnika definisati nekomercijalni tandem let kao	NE PRIHVATA SE Obrazloženje:

			privatni, sportski ili rekreativni let sa jednim putnikom, bez novčane ili druge naknade. Gostujućem stranom pilotu čija priznata kvalifikacija već sadrži važeće pravo letenja sa putnikom omogućiti povremeni nekomercijalni tandem let bez ponovne procjene iz člana 7. Zadržati obavezu da se putnik upozna sa osnovnim postupcima i da pristane na let, ali za takav privatni let ne zahtijevati posebnu dokumentovanu proceduru niti obavezno nošenje potpisane izjave.	Procjena sposobnosti iz člana 7 nije uslovljena time da li pilot ima vlastitu, formalno stečenu privilegiju letenja sa putnikom u stranom sistemu, niti time da li se let obavlja uz naknadu, već proizlazi iz suštinski drugačijeg cilja od onog kojem služi priznavanje osnovne pilotske kvalifikacije.
			Obrazloženje: Nacrt priznaje određene strane pilotske kvalifikacije, ali traži lokalnu procjenu i kada je pravo letenja sa putnikom već stečeno u priznatom stranom sistemu. Time se ista sposobnost ponovo provjerava samo zato što je pilot privremeno u Crnoj Gori. Takvo razdvajanje je moguće: u Švajcarskoj, na primjer, gostujući pilot može obaviti povremeni nekomercijalni tandem let na osnovu strane tandem dozvole, dok su za komercijalne letove propisani dodatni domaći uslovi.	Putnik u tandem letu po pravilu nije lice sa vazduhoplovnim znanjem i ne može samostalno procijeniti da li pilot posjeduje realnu, aktuelnu sposobnost za bezbjedno izvođenje leta - posebno u konkretnim lokalnim uslovima (teren, uzletišta/sletišta, vremenske prilike specifične za područje leta). Procjena iz člana 7 upravo pokriva taj rizik, nezavisno od toga u kom je sistemu i kada je pilot stekao osnovnu privilegiju letenja sa putnikom. Rizik po putnika ne proizlazi iz toga da li je let plaćen, već iz operativnih okolnosti leta - prisustva pilota na terenu koji možda nedovoljno poznaje, opreme, vremenskih uslova i slično. Nekomercijalna priroda leta stoga sama po sebi ne umanjuje potrebu za lokalnom procjenom. Agencija zadržava pravo da za sopstveni vazdušni prostor uspostavi ujednačen nivo provjere za sve letove sa putnikom,

				bez obzira na porijeklo pilotove kvalifikacije. Ukidanje dokumentovane procedure i pisane saglasnosti putnika oslabilo bi mogućnost utvrđivanja odgovornosti u slučaju vanrednog događaja, jer bi izostao pisani trag o tome da je putnik upoznat sa rizicima i da je na let pristao, što je od značaja i za samog pilota, a ne samo za nadzor Agencije.
4.	NVO Sportsko-ekološko društvo „ISKRENOST”	Član 4 (novi stav o rastojanju od najmanje 50 m)	Primjedba: Brisati odredbu: „Rastojanje između pilota paraglajdera u fazi leta mora da bude najmanje 50 m.” Ne treba je zamjenjivati drugom unaprijed određenom udaljenošću. Umjesto toga primjenjivati obavezu izbjegavanja sudara i pravila prvenstva i razilaženja. Ako Agencija smatra da su potrebna dodatna pravila, posebno urediti susretne i ukrštajuće putanje, preticanje,	DJELIMIŠNO SE PRIHVATA Obrazloženje: Odredbom nije određeno šta se mjeri (pilot, krilo ili najbliži dijelovi opreme), a fiksno rastojanje je teško primjenjivo u uobičajenim situacijama, kao što su jedrenje uz padinu, letenje u termici, polijetanje i grupno letenje. Odredba će biti zamijenjena opštom zabranom opasnog približavanja i obavezom poštovanja pravila prvenstva.
			Obrazloženje: Član 4 već upućuje na primjenjiva pravila letenja. SERA.3205 zabranjuje	Postojeći stav: „Rastojanje između pilota paraglajdera u fazi leta mora da bude najmanje 50m”.

			približavanje koje stvara opasnost od sudara, a SERA.3210 uređuje pravila prvenstva, bez univerzalne minimalne udaljenosti između vazduhoplova. U paraglajdingu je uobičajeno da više pilota istovremeno koristi isti termički stub ili leti uz istu padinu. Bezbednost se tada postiže pravilima prvenstva, predvidivim kretanjem i izbjegavanjem sudara, a ne stalnim održavanjem unaprijed određene udaljenosti. Pilot u letu nema instrument kojim može neprekidno utvrđivati da li je od drugog paraglajdera udaljen 48, 50 ili 55 m. Nije određeno ni kako se udaljenost mjeri niti ko je odgovoran ako se drugi pilot približi. Kruto pravilo može izazvati nepotrebne manevre i povećati rizik.	Izmjena stava: Pilot paraglajdera je dužan da poštuje pravila prvenstva i održava rastojanje primjereno uslovima leta, radi sigurnog odvijanja leta i izbjegavanja opasnosti od sudara.
5.	NVO Sportsko-ekološko društvo „ISKRENOST”	Član 5 stav 2, u vezi sa članom 3 stav 4	Primjedba: Izričito razjasniti da se zahtjev iz člana 5 stav 2 za ljegarskim uvjerenjem klase 1 ili klase 2 ne primjenjuje na gostujućeg stranog tandem pilota koji koristi prava iz važeće priznate strane kvalifikacije, ako sistem koji je tu kvalifikaciju izdao ili priznao za takvo	PRIHVATA SE Obrazloženje: Član 6 stav 2 tačka 3 već upućuje na ljegarsko uvjerenje iz člana 3 stav 4 ili člana 5 stav 2, ali član 5 stav 2 ne razlikuje domaće i strane pilote. Odredbe će se uskladiti tako da bude jasno da se na imaoce strane dozvole ili identifikacije primjenjuje član 3 stav 4.

			letenje ne zahtijeva isti medicinski dokument. Zdravstvenu sposobnost takvog pilota dokazivati u skladu sa članom 3 stav 4.	Postojeći član 5 Zdravstvena sposobnost pilota paraglajdera i učenika-pilota se dokazuje važećim: 1) Ljekarskim uvjerenjem koje je izdato u skladu sa propisom kojim je uređena zdravstvena sposobnost članova posade vazduhoplova ili 2) Ljekarskim uvjerenjem koje je izdato u skladu sa zakonom kojim je uređena bezbjednost saobraćaja na putevima. Izuzetno od stava 1 ovog člana, tandem piloti moraju da posjeduju važeće ljekarsko uvjerenje klase 1 ili klase 2 koje je izdato u skladu sa propisom kojim je uređena zdravstvena sposobnost članova posade vazduhoplova.
			Obrazloženje: Član 3 stav 4 zdravstvenu sposobnost stranog pilota vezuje za pravila države koja je izdala dozvolu ili identifikaciju, dok član 5 stav 2 svim tandem pilotima propisuje klasu 1 ili 2. Potrebno je jasno odrediti koja se od ove dvije odredbe primjenjuje na gostujućeg stranog tandem pilota.	Dopuna stava: Izuzetno od stava 1 ovog člana, tandem piloti moraju da posjeduju važeće ljekarsko uvjerenje klase 1 ili klase 2 koje je izdato u skladu sa propisom kojim je uređena zdravstvena sposobnost članova posade vazduhoplova ili izdato u skladu sa propisom države koja je izdala dozvolu ili identifikaciju pilota paraglajdera.
6.	NVO Sportsko-ekološko društvo „ISKRENOT“	Član 7 st. 4–11; član 11 stav 2; čl. 27, 29, 31 i 35	Primjedba: Podržavamo predlog da T ovlašćenje važi neograničeno. Predlažemo da se ukine obavezna godišnja procjena i	DJELIMIŠNO SE PRIHVATA Obrazloženje: Praktični dio procjene sposobnosti

			potvrda sa rokom važenja od 12 mjeseci. Imalac T ovlašćenja mogao bi da nastavi da koristi T prava ako ima važeću zdravstvenu sposobnost i najmanje 10 dokumentovanih tandem letova u prethodnih 12 mjeseci. Ako taj uslov nije ispunjen, prije nastavka letenja sa putnikom trebalo bi sprovesti praktičnu provjeru kod autorizovanog ispitivača. Agencija bi i dalje mogla da zatraži vanrednu provjeru kada za to postoji konkretan i dokumentovan sigurnosni razlog. Ako se procjenjivač ipak zadrži, treba propisati da ima važeće T ovlašćenje, dovoljno i skorašnje tandem iskustvo, pravila o sukobu interesa, obavezu pisanog obrazloženja negativne procjene i mogućnost druge nezavisne procjene.	ograničen je na pregled neophodne dokumentacije i opreme za let, kao i na demonstraciju pripreme za let i pretpoletnih radnji, čime se provjerava da li kandidat posjeduje potrebna znanja i vještine vezane za pripremne i bezbjednosne procedure prije leta. Ovim pregledom se, između ostalog, vrši uvid u kompletnu dokumentaciju pilota, kao i provjera tehničke ispravnosti opreme, čime se obezbjeđuje sveobuhvatna provjera bezbjednosnih preduslova za let, bez potrebe za uvođenjem dodatnih elemenata procjene. Riječ je o mjeri povećane bezbjednosti vezanoj za specifičnu i rizičniju aktivnost (prevoz putnika/nesertifikovanog lica u tandem letu koji nema mogućnost samostalnog reagovanja u vanrednoj situaciji), a ne o samom pravu upravljanja paraglajderom.
			Obrazloženje: Po Nacrtu, T ovlašćenje važi neograničeno, ali se istovremeno zadržava godišnja procjena i potvrda koja važi 12 mjeseci. Time se u praksi korišćenje T prava ponovo svodi na jednogodišnji ciklus. Član 35 već propisuje ispit za sticanje T ovlašćenja, sa stvarnim letom sa ispitivačem kao putnikom, dok nova formulacija godišnje praktične	U članu 27 uslovi će se dopuniti tako da procjenjivač posjeduje važeće ovlašćenje T i odgovarajuće iskustvo, te da procjenjuje samo privilegije koje sam posjeduje ima ukupni nalet od najmanje 200 sati letenja paraglajderom i posjeduje važeće ovlašćenje T za tandem letove sa putnikom, odnosno važeće ovlašćenje M za tandem letove sa putnikom na paraglajderu sa pomoćnim motorom. Izvršiće se dopuna novim članom:

			procjene u članu 7 navodi pregled dokumentacije i opreme, pripremu i pretpoletne radnje, bez izričitog zahtjeva za stvarnim tandem letom. Smatramo da je razumnije provjeravati da li pilot zaista redovno leti nego svakog imaoca T ovlašćenja obavezivati na novu procjenu svake godine. Takvo rješenje već je postojalo u crnogorskom Pravilniku iz 2018. godine: traženo je najmanje 10 letova u prethodnih 12 mjeseci, a provjera se sprovodila ako taj uslov nije ispunjen. Sličan princip koristi i švajcarski sistem Biplace 3, koji kao jedan od načina održavanja prava prihvata dokumentovanu tandem aktivnost, uz alternativni kurs ili praktičnu provjeru.	Skorašnje iskustvo Član 11a Imalac ovlašćenja za letenje sa putnikom može da vrši letenje sa putnikom samo ako je u periodu od 12 mjeseci koji neposredno prethode letu izvršio najmanje 25 letova sa putnikom. Imalac ovlašćenja za letenje paraglajderom sa pomoćnim motorom može da vrši letenje paraglajderom sa pomoćnim motorom samo ako je u periodu od 12 mjeseci koji neposredno prethode letu izvršio najmanje 10 letova. Imalac ovlašćenja za akrobatsko letenje paraglajderom može da vrši akrobatsko letenje paraglajderom samo ako je u periodu od 12 mjeseca koji neposredno prethode letu izvršio najmanje pet akrobatskih letova paraglajderom. Ako imalac ovlašćenja iz st. 1, 2 i 3 ovog člana ne ispunjava propisani uslov skorašnjeg iskustva, ako je nastupio duži prekid vršenja odgovarajuće aktivnosti, ili ako postoji opravdana sumnja u osposobljenost pilota, imalac ovlašćenja, prije nastavka vršenja odgovarajuće privilegije, mora uspješno da položi provjeru praktične osposobljenosti, koju sprovodi autorizovani ispitivač.
--	--	--	--	--

7.	NVO Sportsko-ekološko društvo „ISKRENOST”	Član 4 (dodati novi stav)	Primjedba: Propisati jasno upućivanje da za vanaerodromsko slijetanje paraglajdera nije potrebno prethodno odobrenje Agencije kada se mjesto slijetanja zbog karakteristika paraglajdera ili konkretnog leta ne može unaprijed odrediti, u skladu sa članom 22 stav 3 tačka 1 Zakona o vazdušnom saobraćaju. Obrazloženje: Tokom slobodnog, posebno preletnog (XC) leta, pilot može planirati pravac i približno područje završetka leta, ali konkretno mjesto slijetanja zavisi od vjetera, termike, raspoložive visine i drugih uslova tokom leta. Zakon o vazdušnom saobraćaju već propisuje da odobrenje Agencije nije potrebno kada se mjesto slijetanja zbog karakteristika vazduhoplova ne može unaprijed odrediti. Pravilnik bi zato trebalo jasno da potvrdi da se ovo pravilo primjenjuje i na paraglajdere, kako pilot ne bi bio obavezan da unaprijed traži odobrenje za mjesto slijetanja koje objektivno nije mogao da odredi.	NE PRIHVATA SE Obrazloženje: Uslovi za vanaerodromsko polijetanje i slijetanje paraglajderom biće uređeni posebnim pravilnikom o vanaerodromskom polijetanju i slijetanju, čija je izrada u toku
----	---	---------------------------	--	---

8.	NVO Sportsko-ekološko društvo „ISKRENOŠT“	Prelazna odredba, član 13 st. 1 i 2	Primjedba: Za M, T i A ovlašćenja koja su istekla prije stupanja novih pravila na snagu omogućiti prelazak na novi režim na osnovu dokumentovanog skorašnjeg iskustva i, kada je potrebno, praktične provjere, bez obaveznog ponovnog polaganja kompletnog ispita za sticanje. Puni ispit zahtijevati kada nema dovoljno skorašnjeg iskustva ili je prekid duži od perioda koji Agencija unaprijed odredi.	DJELIMIŠNO SE PRIHVATA Obrazloženje: Prihvata se suština primjedbe - da se položaj imaoca ranije stečenog, a na dan stupanja na snagu ovog pravilnika isteklog ovlašćenja M, T ili A, ne veže isključivo za kalendarski status na jedan datum, već za stvarno postojanje prethodno stečenog znanja i vještina. Nema opravdanja da se pravi suštinska razlika između pilota čije je ovlašćenje formalno još važno na dan stupanja pravilnika na snagu i pilota kome je isto ovlašćenje isteklo neposredno prije tog datuma - oba lica su ranije prošla isti postupak sticanja i posjeduju isto prethodno stečeno znanje. Umjesto ponovnog polaganja kompletnog ispita za sticanje ovlašćenja, za imaoce ranije stečenih, a na dan stupanja na snagu ovog pravilnika isteklih ovlašćenja M, T i A, propisuje se obaveza uspješno položene praktične provjere pred autorizovanim ispitivačem, čime se dokazuje da imalac i dalje posjeduje potrebne vještine za bezbjedno vršenje odgovarajuće privilegije. Ovim se obezbjeđuje ujednačen i srazmjeran prelazak na novi režim za sva lica koja su ranije stekli predmetna ovlašćenja, nezavisno od toga da li je njihovo ovlašćenje formalno bilo važeće ili isteklo na dan stupanja na snagu ovog pravilnika, uz zadržan bezbjednosni standard kroz
----	---	-------------------------------------	---	---

				obaveznu provjeru trenutne osposobljenosti.
			Obrazloženje: Nacrt pravi veliku razliku između pilota čije je ovlašćenje važeće na dan stupanja novih pravila na snagu i pilota kome je isto ovlašćenje isteklo neposredno prije tog dana. Prvi automatski prelazi u novi režim, dok drugi mora ponovo polagati cijeli ispit za sticanje. Pravednije i sigurnosno smislenije je da se povratak prava veže za stvarno skorašnje iskustvo i dužinu prekida, a ne samo za kalendarski status na jedan datum.	Postojeći stav: Ovlašćenja pilota paraglajdera čiji rokovi važenja su istekli do dana stupanja na snagu ovog pravilnika, Agencija upisuje u novu dozvolu pilota paraglajdera ako imalac dozvole pilota paraglajdera dostavi dokaze da je kod autorizovanog ispitivača položio ispit za sticanje ovlašćenja za letenje paraglajderom sa motorom, ovlašćenja za letenje sa putnikom ili ovlašćenja za akrobatsko letenje paraglajderom, odnosno da je ispunio uslove koji se zahtijevaju za obnovu ovlašćenja instruktora letenja.
				Izmjena stava: Ovlašćenja pilota paraglajdera čiji rokovi važenja su istekli do dana stupanja na snagu ovog pravilnika, Agencija upisuje u novu dozvolu pilota paraglajdera ako imalac dozvole pilota paraglajdera dostavi dokaze da je kod autorizovanog ispitivača položio provjeru praktične osposobljenosti za sticanje ovlašćenja za letenje paraglajderom sa motorom, ovlašćenja za letenje sa putnikom ili ovlašćenja za akrobatsko letenje paraglajderom, odnosno da je ispunio uslove koji se zahtijevaju za obnovu ovlašćenja instruktora letenja.

91.	Jurica Žarković	Član 2 Nacrta (novi stav 3 člana 4 Pravilnika)	Primjedba: Predloženi stav izmijeniti tako da glasi: „Letenje paraglajderom i paraglajderom sa pomoćnim motorom u kontrolisanom vazдушnom prostoru obavlja se u skladu sa zahtjevima primjenjivim na odgovarajuću klasu vazдушnog prostora, objavljenim vazduhoplovnim informacijama i procedurama nadležne jedinice pružanja usluga u vazдушnom saobraćaju. Odobrenje nadležne jedinice pribavlja se kada je propisano za odnosnu klasu ili dio vazдушnog prostora.” Predlog: Opšta obaveza pribavljanja posebnog odobrenja za svaki let u cjelokupnom kontrolisanom vazдушnom prostoru ne pravi razliku između klasa vazдушnog prostora. Zahtjevi za VFR letove nijesu jednaki u svim klasama, što proizlazi i iz SERA.6001 Priloga Uredbe (EU) br. 923/2012. Pravilo zato treba vezati za konkretnu klasu, objavljene vazduhoplovne informacije i procedure nadležne jedinice, umjesto za bezuslovno	NE PRIHVATA SE Obrazloženje: Član 4 stav 1 Pravilnika već upućuje na klasifikaciju vazдушnog prostora i pravila letenja, pa opšta obaveza posebnog odobrenja bez obzira na klasu prostora nije usklađena sa tim pristupom. Agencija zadržava zahtjev da se let u kontrolisanom vazдушnom prostoru izvodi uz odobrenje nadležne jedinice kontrole letenja kada je ono propisano za tu klasu, radi sigurnosti vazдушnog saobraćaja.
-----	-----------------	--	--	---

			posebno odobrenje.	
102.	Jurica Žarković	Član 2 Nacrta (novi stav 6 člana 4 Pravilnika)	Primjedba: Brisati fiksno rastojanje od 50 m i zamijeniti ga tekstem: „Paragljajder se ne smije koristiti u takvoj blizini drugog vazduhoplova da postoji opasnost od sudara. Pilot je dužan da poštuje pravila prvenstva i održava rastojanje primjereno uslovima leta.”	DJELIMIČNO SE PRIHVATA Obrazloženje: Odredbom nije određeno šta se mjeri (pilot, krilo ili najbliži dijelovi opreme), a fiksno rastojanje je teško primjenjivo u uobičajenim situacijama, kao što su jedrenje uz padinu, letenje u termici, polijetanje i grupno letenje. Odredba će biti zamijenjena opštom zabranom opasnog približavanja i obavezom poštovanja pravila prvenstva.
			Predlog: Nije određeno da li se 50 m mjeri između pilota, krila ili najbližih djelova opreme. Fiksno rastojanje je teško primjenjivo u termici, pri jedrenju uz padinu, polijetanju i organizovanom grupnom letenju. Standard zabrane opasnog približavanja odgovara pravilu SERA.3205 i omogućava procjenu stvarnog rizika i uslova konkretnog leta.	Postojeći stav: „Rastojanje između pilota paraglajdera u fazi leta mora da bude najmanje 50m”.
				Izmjena stava: Pilot paraglajdera je dužan da poštuje pravila prvenstva i održava rastojanje primjereno uslovima leta, radi sigurnog odvijanja leta i izbjegavanja opasnosti od sudara.
113.	Jurica Žarković	Član 4 Nacrta (novi stav 9 člana 7 Pravilnika)	Primjedba: Novi stav preformulisati tako da glasi: „Praktični dio procjene obuhvata pregled dokumentacije i opreme,	NE PRIHVATA SE Obrazloženje: Praktični dio procjene sposobnosti za obavljanje letova sa putnikom, kako je

			pripremu i informisanje putnika, pretpoletne radnje, polijetanje, sigurno upravljanje paraglajderom sa putnikom i slijetanje.”	definisano u članu 7 stav 9 Nacrta (pregled dokumentacije i opreme, demonstracija pripreme za let i pretpoletnih radnji), namjerno je usmjeren na one elemente koji su specifični i najkritičniji upravo za letenje sa putnikom kao posebnu, dodatnu privilegiju - a ne na ponovnu provjeru osnovne pilotske vještine upravljanja paraglajderom, koja se provjerava na drugom mjestu i drugim mehanizmom:
			Predlog: Predloženi tekst praktični dio procjene svodi na dokumentaciju, opremu, pripremu i pretpoletne radnje, bez izvođenja leta. Kandidat mora praktično dokazati da može sigurno upravljati paraglajderom sa putnikom. Procjena bez polijetanja, leta i slijetanja nije stvarna provjera praktične sposobnosti tandem pilota.	Sposobnost sigurnog upravljanja paraglajderom već je provjerena i potvrđena prilikom prvobitnog sticanja ovlašćenja T, kroz propisan postupak osposobljavanja i praktični ispit koji uključuje stvarno izvođenje letova sa putnikom pod nadzorom instruktora/ispitivača. Procjena iz člana 7 nije zamjena za taj ispit niti njegovo ponavljanje, već periodična provjera da tandem pilot i dalje ispunjava uslove za sigurno vršenje te već stečene privilegije. Tekuća letačka osposobljenost obezbjeđuje se posebnim mehanizmom, uvođenjem novog člana, skorašnje iskustvo (član 11a), koji kroz propisan broj letova sa putnikom u određenom periodu, kontinuirano prati da li tandem pilot aktivno i redovno vrši ovu privilegiju. Time se sposobnost sigurnog upravljanja paraglajderom sa putnikom u praksi verifikuje kroz stvarnu letačku aktivnost, a ne kroz jednokratnu, vještački postavljenu provjeru u trenutku procjene.

				Najveći broj rizika specifičnih za letenje sa putnikom ne proizlazi iz same tehnike upravljanja paraglajderom (koja se ne razlikuje suštinski od upravljanja bez putnika), već iz elemenata koje praktični dio procjene upravo pokriva - neispravne ili neadekvatne opreme za tandem let, neodgovarajuće pripreme i informisanja putnika, te propusta u pretpoletnim radnjama specifičnim za let sa dodatnim licem na paraglajderu. Uvođenje obaveznog izvođenja leta u okviru procjene otvorilo bi dodatna operativna i bezbjednosna pitanja - konkretno, ko bi imao ulogu putnika tokom takve provjere (sam procjenjivač ili treće lice), čime bi se procjena sposobnosti faktički pretvorila u ponovljenu provjeru praktične osposobljenosti za sticanje ovlašćenja T, koju sprovodi ispitivač, što nadilazi svrhu člana 7 i nepotrebno dupliralo postupak koji je već sproveden prilikom sticanja ovlašćenja.
124.	Jurica Žarković	Član 1 Nacrta (novi član 3 st. 1 i 3 Pravilnika)	Primjedba: Stav 3 izmijeniti tako da glasi: „Imalac dozvole iz stava 1 tačka 2 ovog člana može da izvodi letove sa putnikom u granicama važećeg ovlašćenja za letenje sa putnikom upisanog u dozvolu, bez dodatne	NE PRIHVATA SE Obrazloženje: Član 3 stav 3 primjenjuje se jednako na sve imaoce dozvole iz stava 1, uključujući imaoce dozvole koju je izdala Agencija. Procjena iz člana 7 obavezna je za sve tandem pilote i potvrda važi 12 mjeseci, pa

			procjene iz člana 7 ovog pravilnika. Ako dozvola sadrži i odgovarajuće ovlašćenje za letenje paraglajderom sa pomoćnim motorom, imalac dozvole može navedena prava koristiti i na paraglajderu sa pomoćnim motorom. Agencija može kod organa ili tijela koje je izdalo dozvolu provjeriti njenu autentičnost, važenje i obim upisanih ovlašćenja. Procjena iz člana 7 ovog pravilnika može se zahtijevati samo ako se na osnovu podnijete isprave ili potvrde njenog izdavaoca ne može utvrditi da imalac dozvole posjeduje važeće ovlašćenje za letenje sa putnikom.”	se prema stranim pilotima ne postupa drugačije nego prema domaćim. Letenje sa putnikom jedino od svih navedenih ovlašćenja izlaže riziku treće, neobučeno lice koje nije u mogućnosti da samo procijeni sposobnost pilota niti rizike konkretnog leta, za razliku od solo, akrobatskog, motornog ili instruktorskog letenja, gdje rizik snosi isključivo sam nosilac ovlašćenja. Agencija zadržava pravo procjene sposobnosti a takođe zadržava i pravo da provjeri autentičnost, važenje i obim strane dozvole.
			Predlog: Predloženo rješenje iz člana 1 Nacrta uspostavlja neopravdano nejednako postupanje prema imaocima stranih dozvola i ovlašćenja. Stavom 1 novog člana 3 priznaje se dozvola pilota paraglajdera izdata od nadležnog organa države članice EASA, države potpisnice ECAA sporazuma ili drugog ovlašćenog tijela te države, pri čemu je imaocu dozvole dopušteno da upravlja paraglajderom u skladu sa	

			ovlašćenjima upisanim u dozvolu. To znači da se strana ovlašćenja za solo letenje, akrobatsko letenje, letenje paraglajderom sa pomoćnim motorom i instruktorska prava, ako su upisana u priznatu i važeću dozvolu, prihvataju bez opšte obaveze ponovnog dokazivanja iste stručne osposobljenosti pred Agencijom. Nasuprot tome, stavom 3 se samo ovlašćenje za letenje sa putnikom izuzima iz takvog sistema priznavanja. Imalac važeće strane dozvole sa upisanim tandem ovlašćenjem morao bi ponovo da polaže procjenu sposobnosti iz člana 7, iako je njegovu stručnu osposobljenost već provjerio nadležni ili odobreni organ države koja je obuhvaćena sistemom priznavanja iz stava 1. Na taj način strani tandem pilot stavlja se u nepovoljniji položaj: 1. u odnosu na imaoce drugih stranih ovlašćenja, kao što su solo, akrobatsko, instruktorsko i ovlašćenje za letenje paraglajderom sa pomoćnim motorom, koja se priznaju bez ponovne lokalne procjene; i 2. u odnosu na imaoce domaćeg tandem ovlašćenja, kojima se	
--	--	--	---	--

			ranije sprovedeno osposobljavanje i provjera sposobnosti priznaju, dok se odgovarajuće osposobljavanje i provjera izvršeni pred nadležnim ili odobrenim stranim organom ne priznaju bez ponavljanja postupka u Crnoj Gori. Time se imaoći domaćeg tandem ovlašćenja, kao i imaoći ostalih priznatih stranih ovlašćenja, stavljaju u povlašćen položaj u odnosu na imaoce važećeg stranog tandem ovlašćenja. Posebno izdvajanje samo jedne vrste ovlašćenja predstavlja selektivno ograničenje i stvara diskriminatoran položaj stranih tandem pilota, bez jasno navedenog objektivnog i srazmjernog razloga. Ako se vjeruje stručnom osposobljavanju i provjeri koju je isti strani nadležni organ sproveo za akrobatsko, instruktorsko, solo ili motorno letenje, nije opravdano da se, bez konkretnog sigurnosnog razloga, ne vjeruje njegovoj provjeri sposobnosti za letenje sa putnikom. Različito postupanje prema ovim uporedivim vazduhoplovnim ovlašćenjima moglo bi biti opravdano samo jasno utvrđenim, objektivnim i srazmjernim zahtjevom bezbjednosti.	
--	--	--	---	--

			Takav razlog u Nacrtu nije naveden niti obrazložen. Član 78 stav 1 Zakona o vazdušnom saobraćaju („Službeni list Crne Gore”, broj 52/2026) propisuje priznavanje dozvola i ovlašćenja izdatih u državi potpisnici odgovarajućeg međunarodnog ugovora, uključujući države potpisnice ECAA sporazuma, odnosno državi članici EASA, za vrijeme njihovog važenja. Član 75 stav 3 i član 76 stav 6 istog zakona priznaju osposobljavanje i provjeru stručne osposobljenosti sprovedene pred nadležnim ili odobrenim subjektom takve države. Obavezivanje imaoca važećeg stranog tandem ovlašćenja da ponovo prolazi lokalnu procjenu, bez konkretnog razloga koji se odnosi na autentičnost, važenje ili obim njegove isprave, pretvara zakonsko priznanje tog ovlašćenja u formalno priznanje bez stvarnog pravnog dejstva. Takvo rješenje može imati i tržišno-restriktivan efekat, jer samo stranim tandem pilotima postavlja dodatnu prepreku za pristup izvođenju letova sa putnikom, dok domaći tandem piloti i strani piloti sa drugim vrstama ovlašćenja nijesu izloženi uporedivom	
--	--	--	--	--

			dodatnom zahtjevu. Pravilnikom je zato potrebno obezbijediti ravnopravno i dosljedno priznavanje svih važećih ovlašćenja upisanih u priznatu stranu dozvolu. Agenciji treba ostaviti pravo da provjeri autentičnost, važenje i obim strane isprave, ali se ne može zahtijevati ponovno osposobljavanje ili procjena sposobnosti koju je već sproveo priznati nadležni ili odobreni organ, osim kada za to postoji konkretan, objektivan i srazmjeran razlog bezbjednosti.	
513.	Jurica Žarković	Čl. 4 i 5 Nacrta (čl. 7 i 11 Pravilnika)	Primjedba: Uskladiti neograničeno važenje ovlašćenja T sa pravilima procjene sposobnosti. Procjenu sprovoditi prilikom sticanja ovlašćenja T, a ponovnu procjenu zahtijevati nakon gubitka propisanog skorašnjeg iskustva, dužeg prekida aktivnosti ili kada postoji opravdana sumnja u osposobljenost pilota. Brisati opštu obavezu izdavanja potvrde sa rokom važenja od 12 mjeseci. Predlog: Nacrt propisuje da se ovlašćenje T izdaje na neograničeno vrijeme, dok član 7 Pravilnika dozvoljava let sa	NE PRIHVATA SE Obrazloženje: Ovlašćenje T (letenje sa putnikom) i potvrda o procjeni sposobnosti iz člana 7 Pravilnika predstavljaju dva različita instrumenta sa različitom svrhom, te ne postoji kolizija koja bi zahtijevala usklađivanje na način predložen u primjedbi: 1. Ovlašćenje T je kvalifikacija koja potvrđuje da je pilot paraglajdera stekao propisano znanje, vještine i iskustvo neophodno za letenje sa putnikom (tandem letove). Njegovo neograničeno važenje je uobičajeno rješenje - jednom stečena kvalifikacija se ne gubi protekom

			putnikom samo uz potvrdu o procjeni koja važi 12 mjeseci. Time bi ovlašćenje T faktički ostalo jednogodišnje. Zahtjev vezan za skorašnje iskustvo, prekid aktivnosti ili konkretnu sumnju u osposobljenost bolje povezuje ponovnu procjenu sa stvarnim sigurnosnim rizikom.	vremena, već se odražava kroz posebno propisane zahtjeve za skorašnje iskustvo. 2. Potvrda o procjeni sposobnosti (važenja 12 mjeseci) nije uslov za sticanje ovlašćenja T, već poseban, dodatni i tekući uslov koji se odnosi isključivo na obavljanje letova sa putnikom. Riječ je o mjeri povećane sigurnosti vezanoj za specifičnu i rizičniju aktivnost (prevoz putnika/nesertifikovanog lica u tandem letu koji nema mogućnost samostalnog reagovanja u vanrednoj situaciji), a ne o samom pravu upravljanja paraglajderom. Prihvatanjem predloga (brisanje opšte obaveze periodične potvrde) faktički bi se ukinula posebna, pojačana zaštita putnika u tandem letovima, što nije u skladu sa ciljem propisa da se aktivnost sa povećanim rizikom dodatno kontroliše.
146.	Jurica Žarković	Član 10 Nacrta (dopuna člana 27 Pravilnika)	Primjedba: Dopuniti uslove za autorizaciju procjenjivača tako da lice mora da posjeduje važeće ovlašćenje T, najmanje 100 sati naleta sa putnikom i odgovarajuće skorašnje tandem iskustvo. Za procjenu na paraglajderu sa pomoćnim motorom zahtijevati i važeće ovlašćenje M i odgovarajuće	DJELIMIČNO SE PRIHVATA Obrazloženje: Član 27 omogućava autorizaciju procjenjivača, uključujući ispitivača, bez uslova da posjeduje ovlašćenje T ili iskustvo u letu sa putnikom, a ukupan nalet od 200 sati nije zamjena za tandem iskustvo. Uslovi će se dopuniti tako da procjenjivač

			iskustvo. Propisati da ispitivač odnosno procjenjivač može procjenjivati samo privilegije koje i sam posjeduje.	posjeduje važeće ovlaštenje T i odgovarajuće iskustvo, te da procjenjuje samo privilegije koje sam posjeduje.
			Predlog: Član 27 omogućava autorizaciju procjenjivača bez izričitog zahtjeva da lice posjeduje ovlaštenje T ili iskustvo u letu sa putnikom. Ukupan nalet od 200 sati nije zamjena za tandem iskustvo. Član 76 stav 4 Zakona o vazdušnom saobraćaju zahtijeva da ispitivač ili procjenjivač posjeduje odgovarajuću dozvolu i ovlaštenje i bude sposoban da procjenjuje konkretne zadatke.	Postojeći stav: Za procjenjivača Agencija može da autorizuje: 1) ispitivača pilota paraglajdera i/ili 2) lice koje: - ima najmanje 21 godinu, - posjeduje dozvolu pilota paraglajdera najmanje tri godine, - ima ukupni nalet od najmanje 200 sati letenja paraglajderom, - ima završeno osposobljavanje za procjenjivača koje sprovodi Agencija, - uspješno položi provjeru za sticanje autorizacije procjenjivača koju sprovodi Agencija.
				Izmjena stava: Za procjenjivača Agencija može da autorizuje: 1) ispitivača pilota paraglajdera i/ili 2) lice koje: - ima najmanje 21 godinu,

				- posjeduje dozvolu pilota paraglajdera najmanje tri godine, - ima ukupni nalet od najmanje 200 sati letenja paraglajderom i posjeduje važeće ovlašćenje T za letove sa putnikom, odnosno važeće ovlašćenje M za letove sa putnikom na paraglajderu sa pomoćnim motorom., - ima završeno osposobljavanje za procjenjivača koje sprovodi Agencija, - uspješno položi provjeru za sticanje autorizacije procjenjivača koju sprovodi Agencija.
157.	Jurica Žarković	Član 7 Nacrta (novi stav člana 18 Pravilnika)	Primjedba: Propisati da se odgovarajuće važeće ovlašćenje iz strane dozvole upisuje u crnogorsku dozvolu nakon provjere autentičnosti, obima i važenja strane isprave, u skladu sa članom 78 stav 1 Zakona o vazdušnom saobraćaju. Ako strana dozvola ne sadrži odgovarajuće ovlašćenje, kandidat mora završiti propisano osposobljavanje i položiti odgovarajući ispit. Evidentirani sati naleta ili broj osposobljenih učenika mogu biti dokaz iskustva, ali ne mogu zamijeniti ovlašćenje, osposobljavanje ili provjeru sposobnosti.	DJELIMIČNO SE PRIHVATA Obrazloženje: Primjedba se prihvata u dijelu koji se odnosi na potrebu da se upis ovlašćenja po osnovu iskustva iz stava 3 ovog člana izričito uslovi time da strana dozvola sadrži odgovarajuće ovlašćenje čije se priznavanje traži, uz prethodnu provjeru autentičnosti, obima i važenja te isprave, u skladu sa članom 78 stav 1 Zakona o vazdušnom saobraćaju. Stav 3 se odnosi na užu situaciju: upis ovlašćenja licu koje već posjeduje crnogorsku dozvolu (ili je istovremeno stiče po stavu 1) i koje u stranoj dozvoli već ima odgovarajuće, važeće ovlašćenje. U toj situaciji, propisano iskustvo ostaje dovoljan

				i samostalan osnov za upis, bez obaveze ponovnog osposobljavanja i ispita po redovnoj proceduri iz stava 2 - jer bi suprotno tumačenje faktički obesmisliło svrhu izuzetka iz stava 3 i izjednačilo položaj iskuskog imaoća stranog ovlašćenja sa kandidatom koji ovlašćenje stiče prvi put.
			Predlog: Predloženi tekst koristi samo pragove iskustva. To je prestrogo prema imaoću važećeg stranog ovlašćenja koje zakon nalaže da se prizna, ali istovremeno nedovoljno ako lice takvo ovlašćenje uopšte nema. Sami sati naleta ili broj učenika ne dokazuju sadržaj obuke, standard provjere ni zakonito stečenu privilegiju. Potrebno je jasno razlikovati priznavanje postojeće strane privilegije od prvog sticanja domaćeg ovlašćenja.	Postojeći stav: Izuzetno od stava 2 ovog člana, u crnogorsku dozvolu pilota paraglajdera mogu da se upišu ovlašćenja propisana ovim pravilnikom, ukoliko imalac važeće strane dozvole pilota paraglajdera ima iskustvo od: 1)najmanje 100 sati naleta paraglajderom sa motorom za upis ovlašćenja letenja paraglajderom sa motorom; 2)najmanje 15 učenika-pilota osposobljenih za sticanje dozvole ili ovlašćenja pilota paraglajdera za upis ovlašćenja instruktora letenja; 3)najmanje 100 sati naleta sa putnikom za upis ovlašćenja letenja sa putnikom; 4)najmanje 50 sati akrobatskog letenja za upis ovlašćenja za akrobatsko letenje paraglajderom.

				Izmjena stava: Izuzetno od stava 2 ovog člana, u crnogorsku dozvolu pilota paraglajdera mogu da se upišu ovlašćenja propisana ovim pravilnikom, ukoliko imalac važeće strane dozvole pilota paraglajdera, nakon provjere autentičnosti, obima i važenja strane dozvole u skladu sa članom 78 stav 1 Zakona o vazdušnom saobraćaju, u toj dozvoli posjeduje odgovarajuće ovlašćenje i ima iskustvo od: 1) najmanje 100 sati naleta paraglajderom sa motorom za upis ovlašćenja letenja paraglajderom sa motorom; 2) najmanje 15 učenika-pilota osposobljenih za sticanje dozvole ili ovlašćenja pilota paraglajdera za upis ovlašćenja instruktora letenja; 3) najmanje 100 sati naleta sa putnikom za upis ovlašćenja letenja sa putnikom; 4) najmanje 50 sati akrobatskog letenja za upis ovlašćenja za akrobatsko letenje paraglajderom.
168.	Jurica Žarković	Član 17 stav 1 Nacrta (prelazna odredba)	Primjedba: Za ranije stečena ovlašćenja M, T i A čiji je rok važenja istekao predvidjeti upis nakon dokaza o ranije stečenom ovlašćenju i uspješno položene provjere praktične osposobljenosti,	PRIMHVATA SE Obrazloženje: Primjedba je osnovana. Lice koje je ranije steklo ovlašćenje M, T ili A, a kojem je u međuvremenu istekao rok važenja (po režimu koji je važio prije stupanja na snagu

			bez ponovnog polaganja cjelokupnog teorijskog ispita, osim kada se utvrdi konkretan nedostatak znanja. Omogućiti neposredan upis kada imalac dokaže da je isto ovlašćenje u međuvremenu kontinuirano koristio na osnovu druge važeće i priznate dozvole.	ovog pravilnika), nalazi se u suštinski drugačijem položaju od kandidata koji to ovlašćenje stiče prvi put, te se prema njemu ne može primijeniti postupak prvog sticanja ovlašćenja - koji uz teorijski, obuhvata i praktični ispit.
			Predlog: Imalac ranije stečenog ovlašćenja nije kandidat koji ga stiče prvi put. Važeći režim za obnovu zahtijevao je praktičnu provjeru, dok Nacrt traži ponovno polaganje ispita za sticanje upravo u trenutku kada se za ova ovlašćenja predlaže neograničeno važenje. Praktična provjera, uz mogućnost dodatne teorijske provjere kada za to postoji konkretan razlog, predstavlja srazmjernije prelazno rješenje.	Postojeći stav: Ovlašćenja pilota paraglajdera čiji rokovi važenja su istekli do dana stupanja na snagu ovog pravilnika, Agencija upisuje u novu dozvolu pilota paraglajdera ako imalac dozvole pilota paraglajdera dostavi dokaze da je kod autorizovanog ispitivača položio ispit za sticanje ovlašćenja za letenje paraglajderom sa motorom, ovlašćenja za letenje sa putnikom ili ovlašćenja za akrobatsko letenje paraglajderom, odnosno da je ispunio uslove koji se zahtijevaju za obnovu ovlašćenja instruktora letenja.
				Izmjena stava: Ovlašćenja pilota paraglajdera čiji rokovi važenja su istekli do dana stupanja na snagu ovog pravilnika, Agencija upisuje u novu dozvolu pilota paraglajdera ako imalac dozvole pilota paraglajdera dostavi dokaze da je kod autorizovanog ispitivača položio provjeru praktične osposobljenosti za sticanje ovlašćenja za letenje paraglajderom

				sa motorom, ovlaštenja za letenje sa putnikom ili ovlaštenja za akrobatsko letenje paraglajderom, odnosno da je ispunio uslove koji se zahtijevaju za obnovu ovlaštenja instruktora letenja.
179.	Jurica Žarković	Član 17 stav 3 Nacrta (prelazna odredba)	Primjedba: Stav preformulisati tako da glasi: „Autorizacije ispitivača/procjenjivača izdate sa rokom važenja dužim od pet godina Agencija će, u roku od tri mjeseca od stupanja na snagu ovog pravilnika, zamijeniti novim autorizacijama. Rok važenja zamjenske autorizacije iznosi pet godina i računa se od dana izdavanja zamjenske autorizacije.”	PRIHVATA SE Obrazloženje: <i>Nacrt ne precizira da li se petogodišnji rok važenja zamjenske autorizacije računa od dana izdavanja prvobitne (zamijenjene) autorizacije ili od dana izdavanja nove (zamjenske) autorizacije. Primjedba je osnovana. Nacrt ne precizira da li se petogodišnji rok važenja zamjenske autorizacije računa od dana izdavanja prvobitne (zamijenjene) autorizacije ili od dana izdavanja nove (zamjenske) autorizacije. Ova nejasnoća može proizvesti suštinski problem u primjeni:</i>
			Predlog: Nacrt ne određuje dovoljno jasno da li petogodišnji rok teče od prvobitnog izdavanja ili od izdavanja zamjenske autorizacije. Ako bi se računao od prvobitnog izdavanja, pojedina zamjenska autorizacija mogla bi biti istekla već u trenutku zamjene. Predloženi tekst obezbjeđuje predvidiv prelazak na novi režim.	Postojeći stav: Autorizacije ispitivača/procjenjivača izdate sa rokom važenja dužim od pet godina, Agencija će zamijeniti novim autorizacijama sa rokom važenja od pet godina od dana izdavanja, u roku od tri mjeseca od dana stupanja na snagu ovog pravilnika.
				Izmjena stava: <i>„Autorizacije ispitivača/procjenjivača izdate sa rokom važenja dužim od pet godina. Agencija će</i>

				zamijeniti novim autorizacijama, u roku od tri mjeseca od dana stupanja na snagu ovog pravilnika. Nove autorizacije iz stava 3 ovog člana važe pet godina od dana izdavanja. Autorizacije ispitivača/procjenjivača izdate sa rokom važenja dužim od pet godina, Agencija će u roku od tri mjeseca od stupanja na snagu ovog pravilnika, zamijeniti novim autorizacijama. Rok važenja zamjenske autorizacije iznosi pet godina i računa se od dana izdavanja zamjenske autorizacije."
180.	Jurica Žarković	Predlog dopune Nacrta (čl. 2 i 6 Pravilnika i povezane odredbe)	Primjedba: U članu 2, poslije tačke 5a, dodati novu tačku 5b koja glasi: „5b) paraglajder sa pomoćnim motorom je paraglajder opremljen pogonskom jedinicom namijenjenom za stvaranje potiska pri polijetanju ili tokom leta, bez obzira na to da li pogonsku jedinicu pilot nosi na leđima ili je ona ugrađena na odgovarajući ram ili podvozje;" U cijelom Pravilniku izraz „paraglajder sa motorom" zamijeniti izrazom „paraglajder sa pomoćnim motorom", uključujući naziv ovlašćenja M. U članu 6 jasno navesti dokumenta potrebna za letenje paraglajderom sa pomoćnim	NE PRIHVATA SE Obrazloženje: Predložene izmjene odnose se na odredbe koje nijesu predmet Nacrta. Definicija paraglajdera iz člana 2 tačka 5a već obuhvata upotrebu pomoćnog motora, a pitanje registracije uređuje zakon kojim je uređen vazdušni saobraćaj, a ne Pravilnik. Agencija će razmotriti terminološko usklađivanje pri narednim izmjenama Pravilnika.

			motorom. Istovremeno precizirati da li se registracija odnosi na krilo, pogonsku jedinicu, ram odnosno podvozje ili njihovu određenu kombinaciju, kao i pravne posljedice zamjene pojedine komponente.	
			Predlog: Nacrt uređuje letenje paraglajderom sa pogonskom jedinicom, ali taj pojam nije posebno definisan. Član 47 Zakona o vazdušnom saobraćaju iz obaveze upisa u Registar civilnih vazduhoplova izuzima paraglajder bez motora, zbog čega je status paraglajdera sa pomoćnim motorom potrebno jasno urediti. Bez preciznog određenja predmeta registracije i potrebnih dokumenata moguća je neujednačena praksa u pogledu registracije, plovidbenosti, održavanja i zamjene komponenti.	
149.	Jurica Žarković	Predlog dopune Nacrta (član 12 Pravilnika)	Primjedba: U članu 12 stav 3 tačku 2 izmijeniti tako da glasi: „2) posjeduje dozvolu pilota paraglajdera ili ispunjava uslove za njeno izdavanje u okviru integrisanog osposobljavanja za istovremeno sticanje dozvole pilota paraglajdera i ovlašćenja za letenje paraglajderom	NE PRIHVATA SE Obrazloženje: Pravilnikom je uspostavljen sistem u kojem se osnovna kvalifikacija stiče dozvolom pilota paraglajdera, a dodatna osposobljenost ovlašćenjima koja se upisuju u tu dozvolu. Ovlašćenje za letenje paraglajderom sa pomoćnim motorom je, u skladu sa tim sistemom, nadogradnja na

			sa pomoćnim motorom;” Dodati stav kojim se propisuje da integrirani program mora obuhvatiti sve teorijske i praktične sadržaje potrebne za sticanje osnovne dozvole, kao i posebna znanja i vještine za bezbjedno upravljanje paraglajderom sa pomoćnim motorom. U cijelom članu koristiti izraz „paraglajder sa pomoćnim motorom”.	osnovnu dozvolu i pretpostavlja da je kandidat već stekao i potvrdio osnovna znanja i vještine. Uvođenje integrisanog osposobljavanja za istovremeno sticanje dozvole i ovlašćenja odstupilo bi od tog koncepta i zahtijevalo bi posebno uređenje programa osposobljavanja, ispita, priručnika o osposobljavanju i uslova za organizacije za osposobljavanje, što prevazilazi obim predloženih izmjena.
			Predlog: Uslov da kandidat najmanje godinu dana posjeduje dozvolu pilota paraglajdera mjeri samo protek vremena, a ne stvarno iskustvo, skorašnju aktivnost ili osposobljenost. Imalac dozvole može tokom te godine biti potpuno neaktivan. Integrisano osposobljavanje, koje obuhvata sve elemente osnovne dozvole i dodatne sadržaje za pomoćni motor, omogućava da se sposobnost kandidata utvrđuje neposredno i cjelovito, bez snižavanja sigurnosnog standarda.	
2012.	Jurica Žarković	Član 9 Nacrta	Primjedba: Poslije odredbe o radio-opremi	PRIHVATA SE Obrazloženje:

		(član 20 Pravilnika)	dodati: „Radio-oprema koristi se isključivo na radio-frekvencijama i pod uslovima utvrđenim propisima kojima se uređuju elektronske komunikacije i vazduhoplovna radio-komunikacija. Lice koje tokom obavljanja vazduhoplovnih aktivnosti koristi radio-stanicu za vazduhoplovnu radio-telefonsku komunikaciju mora biti stručno osposobljeno i imati odgovarajuću privilegiju ili drugi propisani dokaz osposobljenosti.”	Član 20 zahtijeva radio-opremu tokom osposobljavanja, ali ne uređuje zakonitost korišćenih frekvencija ni osposobljenost korisnika. Odredba će biti dopunjena upućivanjem na propise kojima se uređuju elektronske komunikacije i vazduhoplovna radio-komunikacija. Konkretna frekvencija neće se određivati Pravilnikom.
			Predlog: Član 20 zahtijeva radio-opremu tokom osposobljavanja, ali ne uređuje osposobljenost korisnika ni zakonitost korišćenih frekvencija. Član 83 Zakona o vazdušnom saobraćaju propisuje radio-telefonsku osposobljenost vazduhoplovnog osoblja koje koristi radio-stanicu. Pravilnikom ne treba određivati konkretnu frekvenciju bez usklađivanja sa organom nadležnim za upravljanje radio-frekvencijskim spektrom.	Postojeći stav: Organizacija za osposobljavanje mora da obezbijedi primjenljivu opremu za radio-komunikaciju u cilju nesmetane komunikacije između lica koje sprovodi stručno osposobljavanje i učenika-pilota. Dopuna novim stavom: „Radio-oprema koristi se isključivo na radio-frekvencijama i pod uslovima utvrđenim propisima kojima se uređuju elektronske komunikacije i vazduhoplovna radio-komunikacija. Lice koje tokom obavljanja vazduhoplovnih aktivnosti koristi radio-stanicu za vazduhoplovnu radio-telefonsku komunikaciju mora biti stručno

				osposobljeno i imati odgovarajuću privilegiju ili drugi propisani dokaz osposobljenosti.”
2113.	Jurica Žarković	Čl. 5 i 16 Nacrta (čl. 11 i 36 Pravilnika)	Primjedba: Zadržati rok važenja ovlašćenja A od četiri godine i praktičnu provjeru za njegovo produženje ili obnovu. Ako Agencija ipak zadrži neograničeno važenje, potrebno je propisati jasan uslov skorašnjeg akrobatskog iskustva i obaveznu praktičnu provjeru nakon dužeg prekida akrobatskog letenja.	DJELIMIČNO SE PRIHVATA Obrazloženje: Akrobatsko letenje nosi povećan operativni rizik. Iz tog razloga se uvodi novi član koji propisuje skorašnje iskustvo.
			Predlog: Akrobatsko letenje ima povećan operativni rizik i zahtijeva kontinuirano održavanje praktične osposobljenosti. Nacrt istovremeno uvodi neograničeno ovlašćenje A i briše praktičnu provjeru za produženje ili obnovu, bez zamjenskog zahtjeva skorašnjeg iskustva. Četvorogodišnji rok i praktična provjera predstavljaju srazmjernu mjeru, bez potrebe za ponavljanjem cjelokupnog teorijskog ispita.	Dopuna novim članom: Skorašnje iskustvo Član 11a Imalac ovlašćenja za letenje sa putnikom može da vrši letenje sa putnikom samo ako je u periodu od 12 mjeseci koji neposredno prethode letu izvršio najmanje 25 letova sa putnikom. Imalac ovlašćenja za letenje paraglajderom sa pomoćnim motorom može da vrši letenje samo ako je u periodu od 12 mjeseci koji neposredno prethode letu izvršio najmanje 10 letova na paraglajderu sa pomoćnim motorom. Imalac ovlašćenja za akrobatsko letenje paraglajderom može da vrši akrobatsko

				letenje paraglajderom samo ako je u periodu od 12 mjeseci koji neposredno prethode letu izvršio najmanje pet akrobatskih letova paraglajderom. Ako imalac ovlašćenja iz st. 1, 2 i 3 ovog člana ne ispunjava propisani uslov skorašnjeg iskustva ili ako postoji opravdana sumnja nadležnog organa u osposobljenost pilota, imalac ovlašćenja, prije nastavka vršenja odgovarajuće privilegije, mora uspješno da položi provjeru praktične osposobljenosti, koju sprovodi autorizovani ispitivač.
2214.	Jurica Žarković	Član 3 Nacrta (dopuna člana 6 Pravilnika)	Predlog: U obje nove tačke 4 riječi „polisu osiguranja” zamijeniti riječima: „ugovor o obaveznom osiguranju ili drugi važeći dokaz o osiguranju, u papirnom ili elektronskom obliku, u skladu sa zakonom kojim je uređeno obavezno osiguranje u saobraćaju”. Dokaz treba da omogući utvrđivanje osiguranog vazduhoplova odnosno osiguranika, perioda važenja i obima pokrića.	DJELIMIČNO SE PRIHVATA Obrazloženje: Predlog je u skladu sa širim izrazom koji koristi Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju. Odredbe člana 6 biće izmijenjene, a uskladiće se i član 7 stav 1 tačka 1, koji takođe koristi izraz „polisa osiguranja”.

			Primjedba: Obaveza proizlazi iz Zakona o obaveznom osiguranju u saobraćaju („Službeni list Crne Gore”, br. 44/12, 146/21, 69/25 i 114/26). Član 2 tačka 3 i član 42 uređuju osiguranje vlasnika odnosno ovlašćenog korisnika vazduhoplova od odgovornosti prema trećim licima, dok član 43 izričito obuhvata paraglajdere. Član 6 stav 1 zahtijeva da lice koje upravlja prevoznim sredstvom ima ugovor o obaveznom osiguranju ili drugi dokaz o osiguranju, a ne isključivo polis. Tekst Nacrta zato treba uskladiti sa širim zakonskim izrazom i omogućiti provjerljiv elektronski dokaz.	Postojeći stav: polisu osiguranja, u skladu sa zakonom kojim je uređeno obavezno osiguranje u saobraćaju.
				Izmjena stava: Ugovor o obaveznom osiguranju korisnika vazduhoplova od odgovornosti za štetu pričinjenu trećim licima, u skladu sa zakonom kojim je uređeno obavezno osiguranje u saobraćaju.
2315.	Jurica Žarković	Član 12 Nacrta (Prilozi 3 i 4)	Predlog: Priloge 3 i 4 objaviti kao sastavni dio Nacrta i omogućiti zainteresovanoj javnosti da se o njihovoj sadržini izjasni u okviru javnih konsultacija. Njihov sadržaj uskladiti sa konačnim tekstom članova 27 i 29 Pravilnika.	PRIHVATA SE Obrazloženje: Primjedba je u potpunosti osnovana i ukazuje na proceduralni nedostatak koji je neophodno otkloniti prije okončanja postupka donošenja ovog pravilnika.

			Primjedba: Član 12 navodi da su obrasci autorizacije ispitivača i procjenjivača dati u prilogima 3 i 4, ali ti prilozi nijesu sadržani u objavljenom čistom Nacrtu od 18 članova. Obrasci nijesu samo tehnički dodaci, jer mogu sadržati kategoriju, obim prava, uslove, ograničenja i rok važenja autorizacije. Bez njihovog objavljivanja nije moguće potpuno razmotriti član 12 Nacrta.	
2416.	Jurica Žarković	Cjelokupan tekst Nacrta (pravno-tehničke korekcije)	Predlog: Izvršiti sljedeće korekcije: 1) naziv propisa uskladiti sa sadržajem: „Pravilnik o izmjenama i dopunama Pravilnika o uslovima za upotrebu paraglajdera, dozvolama i organizacijama za osposobljavanje pilota paraglajdera”; 2) u članu 1 riječi „druge strane države” zamijeniti riječima „druge države”; 3) u članu 2 pisati „50 m”, sa razmakom između broja i oznake mjerne jedinice; 4) u članu 3 pisati „tač. 5, 6 i 7”; 5) u članu 5 riječ „poslednjeg”	DJELIMIČNO SE PRIHVATA Obrazloženje: 1) Naziv propisa . 2) Član 1 - "druge strane države". Prihvata se brisanje suvišne riječi "strane" - izraz "druge strane države" je pleonazam (kada se već govori o "drugoj" državi u odnosu na Crnu Goru, dodatak "strane" je nepotreban), pa se ispravlja u "druge države". 3) Član 2 - razmak kod mjerne jedinice. Prihvata se, u skladu sa pravopisnim pravilima pisanja brojnih vrijednosti i mjernih jedinica ("50 m", a ne "50m"). 4) Član 3 - "tač. 5, 6 i 7". Prihvata se usklađivanje skraćenice sa pravilima

			zamijeniti riječju „posljednjeg”; 6) u cijelom tekstu dosljedno koristiti izraz „paragljajder sa pomoćnim motorom”; 7) poslije člana 12 Nacrta dodati član kojim se član 31 Pravilnika usklađuje sa konačno prihvaćenim režimom važenja, produženja i obnove pojedinih ovlašćenja; 8) u članu 17 stav 1 riječi „čiji rokovi važenja su istekli” zamijeniti riječima „čiji su rokovi važenja istekli”.	nomotehničke redakcije prilikom nabiranja više tačaka istog člana.
			Primjedba: Nacrt ne mijenja samo postojeće odredbe već dodaje nove, pa naziv treba da obuhvati i dopune. Preostale formulacije sadrže jezičke, terminološke i upućujuće neusklađenosti. Posebno je potrebno uskladiti član 31 sa konačnim pravilima važenja ovlašćenja kako se u konačnom tekstu ne bi zadržala pozivanja na produženje ili obnovu ovlašćenja za koja takav postupak više nije propisan.	5) Član 5 - "poslednjeg" → "posljednjeg". Prihvata se ispravka u skladu sa važećom (i)jekavskom normom crnogorskog standardnog jezika, koja se dosljedno koristi u ostatku teksta Nacrta. 6) Dosljedna upotreba izraza "paragljajder sa pomoćnim motorom". Prihvata se radi terminološke ujednačenosti u cijelom tekstu pravilnika i izbjegavanja mogućih nedoumica usljed korišćenja različitih naziva za istu vrstu vazduhoplova. 7) Usklađivanje člana 31 sa konačnim režimom važenja, produženja i obnove ovlašćenja. Prihvata se kao suštinski najznačajnija ispravka. Imajući u vidu da je tokom javne rasprave prihvaćen niz izmjena kojima se, za ovlašćenja M, T i A, umjesto ograničenog roka važenja i periodične obnove/produženja, uvodi neograničeno važenje uz zahtjev skorašnjeg iskustva i, po potrebi, praktičnu provjeru (član 11a), neophodno je da se i član 31 Pravilnika terminološki i sadržinski uskladi sa tim konačnim rješenjem, kako u tekstu ne bi ostala pozivanja na "produženje" ili "obnovu" ovlašćenja za koja takav

				poseban postupak više nije propisan. U članu 31 stav 2 riječi: „ili za produženje ili obnovu roka važenja odgovarajućeg ovlašćenja“ zamjenjuju se riječima: „odnosno za obnovu ovlašćenja instruktora letenja“. 8) Član 17 stav 1 - "čiji su rokovi važenja istekli". Prihvata se ispravka reda riječi radi usklađivanja sa pravilima srpsko(crnogorske) rečenične konstrukcije (pravilan raspored enklitike "su").
--	--	--	--	--

Pomoćnik direktora
za sigurnost vazduhoplova
i operacije vazduhoplova

Jovan Radeta

