

РЕПУБЛИКА СРБИЈА
ВЛАДА
05 Број: 011-7445/2025
11. јул 2025. године
Београд

РЕПУБЛИКА СРБИЈА
НАРОДНА СКУПШТИНА
БЕОГРАД

ПРИМЉЕНО: 11.07.2025

Орг. јед.	Број	Прилог	Вредност
03	011-1357/25		

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 истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају, с предлогом да се узме у претрес.

За представника Владе у Народној скупштини одређена је Александра Софронијевић, министар грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, а за поверенике Верица Јечменица, вршилац дужности помоћника министра грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, Небојша Петровић, директор Центра за истраживање несрећа у саобраћају и Светлана Аџемовић, виши саветник у Министарству грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре.

ПРЕДСЕДНИК



проф. др Ђуро Маџут

4100125.065/15

ПРЕДЛОГ ЗАКОНА
О ИЗМЕНАМА И ДОПУНАМА ЗАКОНА О ИСТРАЖИВАЊУ НЕСРЕЋА У
ВАЗДУШНОМ, ЖЕЛЕЗНИЧКОМ И ВОДНОМ САОБРАЋАЈУ

Члан 1.

У Закону о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају („Службени гласник РС”, бр. 66/15 и 83/18), у члану 3. став 1. после тачке 7) додаје се тачка 7а), која гласи:

„7а) *знатна штета у железничком саобраћају* је штета на железничким возилима, инфраструктури или животној средини у износу од најмање 150.000 евра у динарској противвредности;”.

После тачке 22), додаје се тачка 22а), која гласи:

„22а) *тежко повређено лице у железничком саобраћају* је свако повређено лице које је хоспитализовано дуже од 24 сата због последица несреће, искључујући сваки покушај самоубиства;”.

У ставу 2. после тачке 3) додаје се тачка 3а), која гласи:

„3а) извештај подразумева привремени или коначни извештај;”.

Тачка на крају тачке 7) замењује се тачком и запетом.

После тачке 7), додаје се тачка 8), која гласи:

„8) *безбедносна препорука од глобалног значаја у ваздушном саобраћају* је безбедносна препорука која се односи на системски недостатак који може да доведе до понављања незгоде са значајним последицама на глобалном нивоу и која захтева благовремено реаговање у циљу унапређења безбедности.”.

Члан 2.

У члану 5. став 5. после речи: „истрагу” реч: „и” брише се, а после речи: „достављају” реч: „надлежном” брише се.

Члан 3.

Члан 13. мења се и гласи:

„Члан 13.

Главни истражитељ, помоћници главног истражитеља, остали запослени у Центру, као и друга лица која учествују у истрази дужни су да се током обављања послова придржавају препорука за безбедно обављање истих, како не би угрозили своје здравље или здравље других лица у складу са законима којима се уређује безбедност и здравље на раду.”.

Члан 4.

У члану 16. став 1. тачка 3) мења се и гласи:

„3) ваздухоплови, укључујући оне који су испоручени у саставним деловима, при чему је најмање 51% задатака израде и састављања обавио аматер или непрофитно удружење аматера, за сопствене потребе и без било којег комерцијалног циља;”.

Тач. 5), 6) и 7) мењају се и гласе:

„5) авиони чија мерљива брзина слома узгона или најмања стална брзина летења приликом слетања не прелази 65 km/h калибрисане брзине (CAS), хеликоптери, једрилице и једрилице са погоном или падобрани с погоном који немају више од два седишта и чија максимална маса на полетању (МТОМ), која је одређена у држави чланици, не прелази:

(1) 300 kg, за копнене авионе/хеликоптере/падобране са погоном/једрилице са погоном, једноседе, или

(2) 450 kg, за копнене авионе/хеликоптере/падобране са погоном/једрилице са погоном, двоседе, или

(3) 330 kg, за амфибије или хидроавионе/хеликоптере једноседе ако је њихова максимална маса на полетању кад се користе као хидроавиони/хеликоптери и као копнени авиони/хеликоптери испод њихових МТОМ ограничења, или

(4) 495 kg, за амфибије или хидроавионе/хеликоптере двоседе ако је њихова максимална маса на полетању, кад се користе као хидроавиони/хеликоптери и као копнени авиони/хеликоптери, испод њихових МТОМ ограничења, или

(5) 475 kg, за копнене авионе двоседе опремљене падобранским системом за безбедно заустављање авиона који је монтиран на носачу авиона, или

(6) 315 kg, за копнене авионе једноседе опремљене падобранским системом за безбедно заустављање авиона који је монтиран на носачу авиона;

6) жироплани једноседи и двоседи с максималном масом на полетању која не прелази 600 kg;

7) балони и ваздушни бродови са једним или два места и максималном пројектованом запремином не већом од 1200 m³ у случају покретања врућим ваздухом и не већом од 400 m³ у случају покретања другим гасом;”.

Тачка на крају тачке 10) замењује се тачком и запетом.

После тачке 10) додају се тач. 11. и 12, које гласе:

„11) привезани ваздухоплови без погона којима дужина веза не прелази 50 m и при чему:

(1) МТОМ ваздухоплова, укључујући и терет, не прелази 25 kg,

(2) у случају ваздухоплова лакших од ваздуха максимална пројектована запремина ваздухоплова не прелази 40 m³;

12) привезани ваздухоплови са МТОМ не већом од 1 kg.”.

Члан 5.

У члану 17. ст. 1. и 2. мењају се и гласе:

„Центар може да учествује у раду међународних организација за истраживање удеса и озбиљних незгода, пружи или затражи помоћ, пренесе део или цео истражни поступак на надлежне органе за истраживање удеса и озбиљних незгода других држава, као и да прихвати део или цео истражни поступак који је покренуо надлежни орган за истраживање удеса и озбиљних незгода других држава, у складу са међународним уговорима и обавезама Републике Србије. Ови облици сарадње не могу да угрозе независност истраге.

У случају да на територији друге државе дође до удеса и озбиљних незгода ваздухоплова који је произведен у Републици Србији, или је регистрован у Републици Србији или се користи од стране корисника регистрованог у Републици Србији, или посада

поседује дозволу издату од стране цивилне ваздухопловне власти Републике Србије, Центар може да учествује у истражном поступку посредством овлашћеног представника. Овлашћеног представника представљају главни истражитељ, или главни истражитељ за ваздушни саобраћај или други запослени Центра којег одређује главни истражитељ, о чему Центар обавештава надлежан орган за истраживање удеса и озбиљних незгода друге државе. Овлашћени представник прати ток истраге и може да оде на место удеса или озбиљне незгоде. Центар може да именује једног или више саветника који ће помагати овлашћеном представнику у току истраге.”

У ставу 4. речи: „става 3.” замењују се речима: „ст. 2. и 3.”.

Члан 6.

Члан 20. став 2. мења се и гласи:

„Истражни поступак у ваздушном саобраћају води главни истражитељ за ваздушни саобраћај. Уколико главни истражитељ за ваздушни саобраћај није у могућности или је спречен да води истражни поступак, главни истражитељ одређује стручно лице које ће истражни поступак да спроведе.”

Члан 7.

У члану 21. став 1. мења се и гласи:

„Ако страни ваздухоплов претрпи удес, озбиљну незгоду или незгоду за коју се може покренути истрага у складу са чланом 16. став 3. овог закона, на територији Републике Србије, Центар о томе обавештава надлежни орган државе у којој је ваздухоплов регистрован, државе корисника ваздухоплова, државе произвођача ваздухоплова, државе пројектовања ваздухоплова, Европску комисију, EASA, Међународну организацију цивилног ваздухопловства, друге државе које могу да буду заинтересоване, Директорат цивилног ваздухопловства Републике Србије (у даљем тексту: Директорат) и надлежне органе држава чији су се држављани налазили у ваздухоплову.”

Члан 8.

У члану 22. став 2. после речи: „Обавештење о удесу или озбиљној незгоди, као и” додаје се реч: „коначни”.

Члан 9.

У члану 23. став 3. тачка 7) речи: „ Директорат цивилног ваздухопловства Републике Србије (у даљем тексту: Директорат)” замењују се речју: „Директорат”.

Члан 10.

У члану 25. ст. 7. и 9. реч: „завршног” замењује се речју: „коначног”.

Члан 11.

У члану 26. став 1. тачка 6) мења се и гласи:

„6) нацрти извештаја или саопштења о току истраге;”.

Став 2. мења се и гласи:

„Ови подаци могу да се укључе у привремени извештај, саопштења о току истраге или коначни извештај и његове прилоге само кад су битни за анализу удеса или озбиљне незгоде, у складу са законом којим се уређује заштита података о личности и законом којим се уређује заштита тајности података.”.

Члан 12.

Назив члана и члан 27. мењају се и гласе:

„Коначни извештај

Члан 27.

Свака истрага завршава се коначним извештајем о истрази који по облику и садржини одговара врсти и тежини удеса или озбиљне незгоде.

Пре објављивања коначног извештаја на достављени предлог радне групе сагласност даје главни истражитељ Центра.

Коначни извештај о истрази садржи непосредне чињенице о удесу или озбиљној незгоди, записник о истрази и испитивању, анализу и закључке, предузете мере и препоруке за унапређење безбедности. Коначни извештај о истрази не садржи податке о личности.

Коначни извештај о истрази мора бити доступан јавности, али не и идентитет лица која су учествовала у удесу или озбиљној незгоди и не може да указује на одговорност или кривицу учесника.

У коначном извештају о истрази је гарантована анонимност сваког појединца који је учествовао у истрази.

Центар објављује коначни извештај о истрази у најкраћем могућем року, али не дужем од 12 месеци од датума када се догодио удес, озбиљна незгода или незгода у складу са чланом 16. овог закона.

Уколико не постоји могућност објављивања коначног извештаја у року од 12 месеци, Центар ће објавити саопштење о току истраге са евентуалним препорукама за унапређење безбедности.

Ако држава која спроводи истрагу не објави коначан извештај или саопштење о току истраге у року од 12 месеци од датума када се догодио удес, озбиљна незгода или друга незгода за коју је држава покренула истрагу, а Република Србија је држава која учествује у истрази у складу са чланом 17. став 2. овог закона, Центар може захтевати, у писаној форми, да држава која спроводи истрагу да сагласност Центру да објави изјаву која се тиче безбедносних аспеката у вези са удесом или озбиљном незгодом за коју се води истрага, ако је таква информација доступна. Ако држава која спроводи истрагу да сагласност или не одговори у року од 30 дана, Центар може објавити изјаву након консултације са осталим државама учесницама у истрази.

Центар доставља коначни извештај заједно са безбедносним препорукама странама на које се препоруке односе, министарству, Директорату, надлежним органима заинтересованих других држава и међународним организацијама у складу са међународним стандардима и препорученом праксом и објављује га на интернет презентацији Центра.

Центар може, ако сматра да је потребно, да изда привремени извештај о току истраге, посебно ако се истим објављује безбедносна препорука од глобалног значаја.

Центар сваке године, најкасније до 30. септембра текуће године, објављује годишњи извештај о свом раду за протеклу годину, који садржи податке о истрагама спроведеним у протеклој години, анализи нивоа безбедности у односу на несреће у ваздушном саобраћају, о донетим безбедносним мерама и препорукама које су биле предузете.

Ако се током истраге укаже потреба, Центар може да тражи коментаре од одговарајућих органа држава на које ће се извештај односити, укључујући и међународне организације, а путем њих и имаоца дозволе за обављање ваздухопловно-техничке делатности пројектовања за пројектовање ваздухоплова, произвођача ваздухоплова и корисника, при чему су дужни да садржај консултација чувају као пословну тајну.

Пре објављивања коначног извештаја, Центар доставља извештај надлежним органима на које се коначни извештај односи, укључујући и међународне организације, а путем њих и имаоца дозволе за обављање ваздухопловно-техничке делатности пројектовања за пројектовање ваздухоплова, произвођача ваздухоплова и корисника који могу да дају своје мишљење и ставове о истрази и извештају, при чему су дужни да садржај комуникације чувају као пословну тајну.

Податке из коначног извештаја, са безбедносним препорукама, Центар уноси у базу података о удесима и озбиљним незгодама у ваздушном саобраћају.

База података о удесима и озбиљним незгодама у ваздушном саобраћају садржи податке који се односе на чињеничне информације у вези незгоде са историјатом лета, податке о повредама, оштећењима на ваздухоплову, штети проузрокованој трећим лицима, податке о посади без уношења личних података, податке о ваздухоплову, његовој опреми и погонској групи, податке о терену места несреће, податке о месту полетања, метеоролошке податке, стање на месту несреће, податке који се односе на трагање и спасавање, анализу несреће, непосредне и посредне узроке незгоде, као и безбедносне препоруке. База података не садржи податке о личности.

Центар има неометан приступ бази догађаја коју води Директорат.

Министар ближе прописује садржину коначног извештаја о истрази удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају као и садржину и начин вођења базе података о удесима и озбиљним незгодама.”.

Члан 13.

Члан 28. мења се и гласи:

„Члан 28.

Центар издаје безбедносне препоруке на основу анализе података и резултата спроведене истраге. Након консултација са свим заинтересованим субјектима, Центар може у било којој фази истраге удеса или озбиљне незгоде да изда безбедносне препоруке са мерама за које сматра да их је неопходно што пре предузети ради побољшања безбедности у ваздушном саобраћају. Безбедносне препоруке се могу издати и на основу студије или анализе различитих истрага или других послова које Центар обавља у складу са овим законом. Центар може да изда безбедносну препоруку ако је Република Србија земља учесница у истражном поступку у координацији са државом која води истрагу.

Препорука из става 1. овог члана не може бити основ за утврђивање кривице или одговорности за удес или озбиљну незгоду.

Безбедносне препоруке се, уз пропратно писмо, достављају надлежним органима и организацијама у Републици Србији, надлежним органима и организацијама других заинтересованих држава, као и међународним организацијама, а ако је препорука од глобалног значаја она се, заједно са обавештењем о предузетим мерама, доставља Међународној организацији цивилног ваздухопловства.

Ако је Република Србија учесница у истражном поступку, Центар може да изда безбедносну препоруку у координацији са истражним органима државе која води истрагу.

Безбедносне препоруке не могу да буду основ за утврђивање кривице или одговорности за удес или озбиљну незгоду.

Надлежни органи, односно организације у Републици Србији којима су упућене безбедносне препоруке су дужни да потврде пријем препоруке и да у року од 90 дана од пријема препорука доставе Центру обавештење о мерама које су предузели или планирају да предузму, као и о роковима за њихово предузимање, ако је то применљиво.

Ако надлежни орган, односно организација сматра да није потребно предузети мере у циљу спровођења безбедносних препорука, у обавештењу које доставља Центру мора да наведе разлоге за то.

Центар у року од 60 дана од пријема обавештења из става 6. овог члана, обавештава надлежни орган, односно организацију да ли сматра обавештење одговарајућим, уз образложење ако сматра да су предложене мере неодговарајуће или ако се не слаже са одлуком пошилаоца да поводом безбедносних препорука не предузима никакве мере.

Центар води евиденцију о безбедносним препорукама које је издао и одговорима које су надлежни органи и организације доставили поводом тих препорука.

Министар ближе прописује начин спровођења поступка за праћење безбедносних препорука.”.

Члан 14.

У члану 29. став 2. реч: „завршног” замењује се речју: „коначног”.

Члан 15.

У члану 30. ст. 5. и 6. мењају се и гласе:

„Железнички превозници, управљач, друга укључена лица и Дирекција ако има сазнања, морају без одлагања да обавесте Центар о несрећи или незгоди у железничком саобраћају. Центар одлучује, без одлагања, а најкасније два месеца након пријема пријаве о несрећи или незгоди, да ли ће покренути истрагу.

Министар ближе прописује поступак и начин пријављивања несрећа и незгода у железничком саобраћају као и образац пријаве.”.

Члан 16.

У члану 31. став 2. тачка 7) после речи: „превозници” додају се речи: „лица задужена за одржавање,”.

Став 3. брише се.

Члан 17.

После члана 31. додају се називи чланова и чл. 31а и 31б, који гласе:

„Обавеза поверљивости и заштита информација

Члан 31а

Сва документа, подаци и докази морају се користити искључиво за потребе истраживања несрећа у железничком саобраћају и у друге сврхе се не могу користити и не могу бити уступљени другим органима, правним или физичким лицима.

Центар и било које физичко или правно лице које је позвано да учествује у истрази, су дужни да у складу са законом којим се уређује заштита података о личности и законом којим се уређује тајност података, обезбеде тајност података и заштиту анонимности учесника несрећа и незгода и сведока.

Центар може у коначан извештај унети све податке до којих дође у току истраге, осим података који се односе на заштиту података о личности учесника у истрази несреће, учесника у несрећи и незгоди и сведока.

Сви подаци прикупљени током истраге, могу да се укључе у саопштења или коначни извештај о несрећи само кад су битни за анализу несреће, у складу са законом којим се уређује заштита података о личности и законом којим се уређује заштита тајности података.

Заштита и чување доказа

Члан 31б

Центар у сарадњи са надлежним органима, железничким превозницима, управљачем инфраструктуре и другим укљученим лицима, обезбеђује сигурно поступање са доказима и предузима мере за заштиту и чување доказа потребних за истрагу несреће или незгоде.

Сигурно поступање са доказима подразумева пописивање, изузимање, чување и заштиту доказа од оштећења, приступа неовлашћених лица, крађе и кварења свих доказа који би могли бити уклоњени, избрисани, изгубљени или уништени.”.

Члан 18.

Чл. 32 - 35. мењају се и гласе:

„Истражни поступак

Члан 32.

Ако се несрећа или незгода догоди на граничним објектима између Републике Србије и друге државе или у њиховој близини, надлежни органи за истраживање несрећа или незгода тих држава могу се договорити да истрагу изврши једно од њих или да истрагу

изврше заједно. У случају договора да истрагу врши надлежни орган за истраживање несреће или незгоде једне државе, надлежном органу за истраживање несреће или незгоде друге државе се омогућава учешће у истрази и неометана заједничка употреба резултата.

Надлежни орган за истраживање несреће или незгоде друге државе се позива да учествује у истрази, ако је у догађају учествовао железнички превозник са седиштем у тој држави и које је добило лиценцу у тој држави и ако је у догађају учествовало возило које је регистровано или се одржава у тој држави.

Надлежним органима за истраживање несрећа и незгода друге државе потребно је омогућити приступ подацима и доказима неопходним како би могли да ефикасно учествују у истрази, уз поштовање националних закона који се односе на судске поступке.

Центру се дају потребна овлашћења, да може, када се то од њега тражи, помоћи у прикупљању доказа за истражно тело друге државе. Центру је потребно омогућити приступ подацима и доказима неопходним како би могао да ефикасно учествује у истрази, уз поштовање националних закона који се односе на судске поступке.

Центар сарађује са Европском агенцијом за железнице (ERA), када истрага укључује возила која је одобрила Европска агенције за железнице (ERA) или железничка предузећа која су сертификована од стране Европске агенције за железнице (ERA). Сарадња обухвата међусобну размену свих потребних информација и докумената.

Центар обезбеђује сва средства потребна за обављање истраге. С обзиром на природу несреће или незгоде, Центар може обезбедити и стручна лица која имају оперативно и стручно знање и искуство за помоћ при истрази.

Истражни поступак у железничком саобраћају води главни истражитељ за железнички саобраћај. Уколико главни истражитељ за железнички саобраћај није у могућности или је спречен да води истражни поступак, главни истражитељ одређује стручно лице које ће истражни поступак спровести. Одредбе члана 20. овог закона које се односе на радну групу Центра, примењују се и на истражни поступак у железничком саобраћају.

Истрага се спроводи на начин који обезбеђује да сви учесници у несрећи или незгоди, имају могућност саслушања, односно давања изјава о догађају.

Управљачи, железнички превозници, Европска агенција за железнице (ERA), Дирекција, жртве и њихови сродници, власници оштећене имовине, произвођачи, надлежни органи за истраживање несреће или незгоде, представници особља и корисника морају бити редовно обавештени о истрази и њеном току.

Лица из става 9. овог члана могу да дају своје мишљење и ставове о истрази и да пруже релевантне техничке информације у циљу побољшања квалитета извештаја о истрази.

Центар и други надлежни органи морају окончати увиђај на месту несреће или незгоде у најкраћем могућем року, тако да управљач може што пре поправити оштећену инфраструктуру и успоставити железнички саобраћај.

Центар може затражити стручну или техничку помоћ од истражних органа других држава или Европске агенције за железнице (ERA).

Министар ближе прописује начин спровођења поступка истраживања несрећа и незгода у железничком саобраћају које врши Центар.

Извештаји Центра о истрагама несрећа и незгода у железничком саобраћају

Члан 33.

О истрази несреће или незгоде, Центар сачињава коначан извештај у облику и структури према врсти и озбиљности несреће или незгоде, као и значају утврђеном у истрази. У извештају наводи циљеве истраге и по потреби безбедносне препоруке.

Извештај из става 1. овог члана нарочито садржи непосредне чињенице о догађају, записник о истрази, анализу и закључке, предузете мере и препоруке. Извештај не садржи податке о личности.

Центар објављује коначан извештај у најкраћем могућем року, али не дужем од 12 месеци од несреће или незгоде. Ако коначни извештај не може да буде објављен у року од 12 месеци, Центар ће објавити информацију најмање једном годишње од настанка несреће, са појединостима о напретку истраге и свим постављеним безбедносним питањима.

Центар доставља извештај заједно са безбедносним препорукама управљачу инфраструктуре, железничком превознику, Дирекцији, министарству, као и другим заинтересованим странама.

Центар сваке године, најкасније до 30. септембра, објављује годишњи извештај за протеклу годину о истрагама обављеним у протеклој години, о датим безбедносним препорукама и мерама које су биле предузете у складу са раније датим препорукама.

Податке из коначног извештаја, са безбедносним препорукама, Центар уноси у базу података о несрећама и незгодама у железничком саобраћају. База података о несрећама и незгодама у железничком саобраћају садржи непосредне чињенице о догађају, анализу и закључке, предузете мере и препоруке. База података не садржи податке о личности.

Центар, у сарадњи са Европском агенцијом за железнице (ERA), успоставља програм експертских провера (Peer review), којима се прати његова ефективност и независност. Центар објављује програм експертских провера као и годишњи извештај о програму наглашавајући препознате предности и предлоге за побољшање.

Извештаји о експертским проверама достављају се свим истражним органима и Европској агенцији за железнице (ERA). Ови извештаји се објављују на добровољној основи.

Центар је дужан да трајно чува коначне извештаје о несрећама или незгодама као и сав материјал прикупљен током истраге несреће или незгоде у облику у коме их је током истраге сам прибавио или добио од надлежних органа, железничких превозника, управљача инфраструктуре и других укључених лица или у неком другом облику погодном за архивирање и чување у складу са законом.

Министар ближе прописује садржину коначног извештаја о истрагама несрећа и незгода у железничком саобраћају.

Информације које је потребно послати министарству
и Европској агенцији за железнице (ERA)

Члан 34.

Центар мора у року од седам дана од дана доношења одлуке о почетку истраге обавестити министарство и Европску агенцију за железнице (ERA) о почетку истраге. У обавештењу се наводи датум, време, место и врста озбиљне несреће и њене последице у погледу смртних исхода, повреда и материјалне штете.

Центар доставља министарству коначне извештаје о истрази и годишњи извештај из члана 33. ст. 4. и 5. овог закона.

Центар доставља Европској агенцији за железнице (ERA) коначне извештаје о истрази и годишњи извештај.

Центар доставља извештаје из ст. 2. и 3. овог члана најкасније у року од 15 дана од завршетка.

Безбедносне препоруке

Члан 35.

Центар издаје безбедносне препоруке на основу анализе података и резултата спроведене истраге.

Безбедносна препорука коју изда Центар не може бити основ за утврђивање кривице или одговорности за несрећу или незгоду.

Препоруке се упућују Европској агенцији за железнице (ERA), Дирекцији, а у случају када је то потребно и другим органима и организацијама у Републици Србији, као и заинтересованим органима и организацијама других држава и међународним организацијама.

Дирекција предузима мере да се безбедносне препоруке узму у обзир, као и да се поступи по њима.

Органи и организације из става 3. овог члана, осим органа и организација других држава и међународних организација дужни су да предузму потребне мере у циљу да се безбедносне препоруке Центра узимају у обзир на одговарајући начин и, у зависности од случаја, поступају по њима.

Органи и организације из става 3. овог члана којима су упућене безбедносне препоруке осим органа и организација других држава и међународних организација, дужни су да поднесу периодично извештај Центру о мерама које су предузете или планиране да се предузму на основу безбедносних препорука издатих претходних година, а најкасније до 30. јуна текуће године.

Министар ближе прописује начин спровођења поступка за праћење безбедносних препорука.”

Члан 19.

У члану 42. после става 2. додаје се нови став 3, који гласи:

„Уколико главни истражитељ за водни саобраћај није у могућности или је спречен да води истражни поступак, главни истражитељ одређује стручно лице које ће истражни поступак спровести.”

Члан 20.

У члану 51. став 2. тачка 7) мења се и гласи:

„7) не достави обавештење о мерама које су предузели или планирају да предузму по издатим безбедносним препорукама (члан 28. став 6);”.

Тачка 9) мења се и гласи:

„9) ако не омогући Центру слободан приступ месту несреће или незгоде до умешаних возила, инфраструктурних објеката или на било који начин ограничи Центру приступ доказима у вези настале несреће или незгоде (члан 31. став 2. тач. 1)-4));”.

После тачке 9) додају се тач. 9а) – 9г), које гласе:

„9а) ако без одобрења Центра на било који начин ремети место настанка несреће или незгоде (члан 31. став 2. тачка 2));

9б) ако на захтев Центра не достави информације о учесницима и сведоцима у несрећи или незгоди (члан 31. став 2. тач. 5) и 6));

9в) ако на захтев Центра не омогући добијање документације о лицима, возилима, инфраструктури и/или постројењима, као и друге податке у вези са несрећом или незгодом (члан 31. став 2. тачка 7));

9г) уништава, прикрива или мења доказе у вези са несрећом или незгодом (члан 31б);”.

Тачка 11) мења се и гласи:

„11) ако не поднесе Центру извештај о предузетим или планираним мерама на основу безбедносних препорука у железничком саобраћају (члан 35. став 6);”.

Члан 21.

У члану 52. речи: „Новчаном казном од 50.000 до 150.000 динара казниће се за прекршај одговорно лице – заповедник брода или лице које га замењује, други чланови посаде и друга физичка лица ако” замењују се речима: „Новчаном казном од 50.000 до 150.000 динара казниће се за прекршај физичко лице ако:”.

Тачка 7) мења се и гласи:

„7) не достави обавештење о мерама које су предузели или планирају да предузму по издатим безбедносним препорукама (члан 28. став 6);”.

Рокови за доношење подзаконских аката

Члан 22.

Подзаконски прописи за извршење овог закона биће донети у року од 12 месеци од дана ступања на снагу овог закона.

До доношења прописа из става 1. овог члана примењиваће се прописи донети до дана ступања на снагу овог закона, ако нису у супротности са одредбама овог закона.

Члан 23.

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 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 видовима саобраћаја.

II. РАЗЛОЗИ ЗА ДОНОШЕЊЕ ЗАКОНА И ЦИЉЕВИ КОЈИ СЕ ОСТВАРУЈУ

Основни разлози за доношење Предлога закона о изменама и допунама Закона о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају у делу који се односи на ваздушни саобраћај јесу даље усклађивање са стандардима и препорученом праксом садржаном у анексима Конвенције о међународном цивилном ваздухопловству (Чикашка конвенција), као и правним тековинама Европске уније.

Истовремено, у области железничког саобраћаја врши се усклађивање са Директивом 2016/798 Европског Парламента и Савета о безбедности у железничком саобраћају од 26. маја 2016. године. (предметним изменама закона је предвиђено да Центар одлучује, без одлагања, а најкасније два месеца након пријема пријаве о несрећи или незгоди, да ли ће покренути истрагу, проширен је круг лица која Центру морају да омогуће приступ свим релевантним документима и подацима и на лице задужено за одржавање, прецизирано је поступање Центра у случајевима у којима истрага укључује возила која је одобрила Европска агенције за железнице (ERA) или железничка предузећа која су сертификована од стране Европске агенције за железнице (ERA), дат је правни основ да министар ближе пропише садржину коначног извештаја о истрагама несрећа и незгода у железничком саобраћају...)

Разлози за доношење овог закона првенствено су да се унапреди ниво безбедности у транспортном систему Србије кроз спровођење поуздане, непристрасне, транспарентне и ефикасне организације за истраживање несрећа и истражног поступка, у складу са законодавством ЕУ и међународним конвенцијама. Циљ је, превасходно, да се обезбеди поуздана и независна истрага у случају несрећа у саобраћају, као и испуњавање обавеза Републике Србије у вези са усаглашавањем националног законодавства са тековинама Европске уније.

Доношењем овог закона, такође се прецизирају, исправљају и осавремењују многе одредбе, чиме ће се отклонити уочени проблеми у вези са њиховом применом у пракси и истовремено се омогућава да се попуне идентификоване правне празнине.

III. ОБЈАШЊЕЊЕ ОСНОВНИХ ПРАВНИХ ИНСТИТУТА И ПОЈЕДИНАЧНИХ РЕШЕЊА ЗАКОНА

Чланом 1. Предлога закона врши се измена члана 3. Закона о истраживању несрећа који садржи значење појмова. Овим се врши даље усклађивање са анексима Чикашке конвенције и Директивом 798/2016/ЕС и допуњује се новим дефиницијама.

Чланом 2. Предлога закона врши се техничка измена члана 5. Закона.

Чланом 3. Предлога закона врши се допуна члана 13. Закона којим се прецизира да се поред главног истражитеља, помоћника главног истражитеља, других лица која учествују у истрази додају и остали запослени у Центру који су дужни да током обављања послова поступају у складу са законима којима се уређује безбедност и здравље на раду.

Чланом 4. Предлога закона врши се измена члана 16. Закона којим се омогућује усклађивање са анексом 1 Уредбе 1139/2018 а које се односе на обавезу истраживања у ваздушном саобраћају.

Чланом 5. Предлога закона врши се измена члана 17. којом се уводи ново решење да Центар може поред дела да пренесе и цео истражни поступак на надлежне органе других држава, да прихвати део или цео истражни поступак који је покренуо надлежни орган друге државе, као и да може да именује једног или више саветника који ће помагати овлашћеном представнику у току истраге, чиме се унапређује сарадња са међународним организацијама приликом евентуално заједничког спровођење истраге. Уједно се врши усклађивање са Амандманом 17 на Анекс 13 Чикашке конвенције.

Чланом 6. Предлога закона врши се измена у члану 20. Закона којом се прецизира начин спровођења истражног поступка.

Чланом 7. Предлога закона врши се измена члана 21. Закона чиме се омогућава усклађивање са Амандманом 17 на Анекс 13 Чикашке конвенције.

Чланом 8. Предлога закона врши се измена члана 22. Закона чиме се уводи решење да се уместо досадашњег термина „завршни извештај“ уводи термин „коначни извештај“ ради усклађивања са Анексом 13 Чикашке конвенције.

Чланом 9. Предлога закона врши се измена члана 23. Закона чиме се врши техничка измена, с обзиром на измену извршену у члану 7. овог Предлога.

Чланом 10. Предлога закона врши се измена члана 25. Закона чиме се уводи решење да се уместо досадашњег термина „завршни извештај“ уводи термин „коначни извештај“ ради усклађивања са Анексом 13 Чикашке конвенције.

Чланом 11. Предлога закона врши се измена члана 26. Закона чиме се врши термилошка измена којом се досадашња решења „Предлози претходних или завршних извештаја или привремених саопштења“ мењају у „Предлоге извештаја или саопштења о току истраге“. Такође се овом изменом врши усклађивање са Анексом 13 Чикашке конвенције.

Чланом 12. Предлога закона врши се измена члана 27. којом се постојећи термин „извештај о истрази“ замењује термином „коначни извештај“.

Чланом 13. Предлога закона врши се измена члана 28. Закона тако што се уводи решење да Центар може у било којој фази истраге удеса или озбиљне незгоде да изда безбедносне препоруке са мерама за које сматра да их је неопходно што пре предузети ради побољшања безбедности у ваздушном саобраћају. Ова измена може битно допринети повећању безбедности ваздушног саобраћаја, јер се неће чекати на спровођење истраге, већ

ће се деловати и ранијим фазама истраге. Такође сходно решењу у Анексу 13 Чикашке конвенције, омогућава се да Центар може да изда безбедносну препоруку у координацији са истражним органима државе која води истрагу, ако је Република Србија учесница у истражном поступку што до сада није постојало као важеће решење.

Чланом 14. Предлога закона врши се измена члана 29. Закона која је истоветна измени члана 27. важећег Закона.

Чланом 15. Предлога закона врши се измена члана 30. Закона којом је прецизиран рок након пријаве о несрећи и незгоди у којем Центар мора одлучити да ли ће покренути истрагу, и додат део да министар правилником прописује и образац пријаве несрећа и незгода у железничком саобраћају. Преложена измена је у складу са чланом 22.3 Directive 2016/798/ EC.

Чланом 16. Предлога закона врши се измена члана 31. Закона, тако што је проширен круг лица која су дужна до омогуће Центру приступ свим релевантним документима и подацима. Преложена измена је у складу са чланом 21.2 Directive 2016/798/ EC.

Чланом 17. Предлога закона додати су нови чланови 31а и 32б којима се регулише обавеза поверљивости и Заштита информација као и Заштита и чување доказа до којих Центар долази у обављању своје делатности.

Чланом 18. Предлога закона мења се члан 32. Закона и измена је извршена у циљу прецизирања истражног поступка у железничком саобраћају. Преложене измене су у складу са чланом 21.3 Directive 2016/798/ EC и чланом 23.3 Directive 2016/798/ EC, врши се измена члана 33. Закона којом се прецизирају одредбе у вези са извештајима Центра о истрагама несрећа и незгода у железничком саобраћају – предвиђено је поступање Центра у ситуацији у којој коначни извештај не може да буде објављен у року од 12 месеци, прецизирано је коме се достављају извештаји и начин на који се морају чувати. Преложене измене су у складу са чланом 24.2 Directive 2016/798/ EC и чланом 22.7 Directive 2016/798/ EC. Истим чланом врши се измена члана 34. Закона којом се прецизира начин на који Центар доставља информације Министарству и Европској агенцији за железнице (ERA) као и измена члана 35. Закона којим је предвиђено слање безбедносних препорука од стране Центра и Европској агенцији за железнице и измењен је рок у којем лица којима су упућене безбедносне препоруке морају да доставе извештај Центру о мерама које су предузете. Преложена измена је у складу са чланом 26.2 Directive 2016/798/ EC.

Чланом 19. Предлога закона додаје се нови став 3. у члану 42. којим се прецизира истражни поступак у водном саобраћају.

Чланом 20. Предлога закона врши се измена члана 51. Закона којом су проширене казнене одредбе у циљу повећања безбедности, лакшег и ефикаснијег поступања Центра и бржег откривања стварног узрока несреће или незгоде.

Чланом 21. Предлога закона врши се измена члана 52. Закона којом се прецизира да се за прекршај кажњава физичко лице у односу на постојеће решење којим се за прекршај кажњава одговорно лице – заповедник брода или лице које га замењује, други чланови посаде и друга физичка лица.

Чланом 22. Предлога закона одређује се рок за доношење, односно усклађивање прописа за извршење овог закона.

Чланом 23. 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 МЕЊАЈУ, ОДНОСНО ДОПУЊУЈУ

Значење појмова

Члан 3

Поједини појмови употребљени у овом закону имају следеће значење:

- 1) *безбедносна препорука* је предлог Центра за истраживање несрећа на основу информација добијених у истрази, у сврху спречавања удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају, озбиљних несрећа у железничком саобраћају, врло озбиљних поморских несрећа, озбиљних поморских несрећа, поморских несрећа, поморских незгода, озбиљних пловидбених незгода и пловидбених незгода у водном саобраћају;
- 2) *брод* је брод унутрашње пловидбе и поморски брод;
- 3) *ваздухоплов* је свака направа која се одржава у атмосфери услед реакције ваздуха, осим реакције ваздуха који се одбија од површине земље;
- 4) *велика штета у железничком саобраћају* је штета коју Центар за истраживање несрећа, по приступу месту несреће, процени у износу од најмање два милиона евра;
- 5) *врло озбиљна поморска несрећа* је поморска несрећа која за последицу има потпуни губитак брода, смрт или озбиљно загађење морске средине настало у вези са радом брода;
- 6) *главни истражитељ* је лице коме је, на основу његове стручности поверена организација, спровођење, контрола и руковођење безбедносног истраживања удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају, озбиљних несрећа у железничком саобраћају, врло озбиљних поморских несрећа, озбиљних поморских несрећа, поморских несрећа, поморских незгода, озбиљних пловидбених незгода и пловидбених незгода у водном саобраћају;
- 7) *држава регистрације* је држава у чији регистар је уписан ваздухоплов или железничко возило или брод;
- 7А) *ЗНАТНА ШТЕТА У ЖЕЛЕЗНИЧКОМ САОБРАЋАЈУ* ЈЕ ШТЕТА НА ЖЕЛЕЗНИЧКИМ ВОЗИЛИМА, ИНФРАСТРУКТУРИ ИЛИ ЖИВОТНОЈ СРЕДИНИ У ИЗНОСУ ОД НАЈМАЊЕ 150.000 ЕВРА У ДИНАРСКОЈ ПРОТИВВРЕДНОСТИ;
- 8) *истрага* означава поступак који обухвата прикупљање и анализу података, извођење закључака, укључујући и утврђивање узрока и у зависности од случаја, давање безбедносних препорука у циљу превенције удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају, озбиљних несрећа у железничком саобраћају, врло озбиљних поморских несрећа, озбиљних поморских несрећа, поморских несрећа, поморских незгода, озбиљних пловидбених незгода и пловидбених незгода у водном саобраћају;
- 9) *међународни стандарди и препоручена пракса (Интернатионал Стандард анд Рецоммендед Практицес)* су међународни стандарди и препоручена пракса у вези с истраживањем удеса и

озбиљних незгода у ваздушном саобраћају, који су усвојени у складу са чланом 37. Чикашке конвенције;

10) *незгода у железничком саобраћају* је догађај који је повезан са саобраћајем возова или маневарског састава и негативно утиче на безбедност саобраћаја;

11) *несрећа у железничком саобраћају* је нежељен или непланиран изненадан догађај или специфичан низ таквих догађаја који има штетне последице (судари, исклизнућа, несреће на путном прелазу у истом нивоу, несреће са учешћем лица изазване железничким возилима у покрету, пожари и сл.);

12) *овлашћени представник у ваздушном и водном саобраћају* је лице које држава одреди на основу његових квалификација за учешће у безбедносном истраживању које врши друга држава. Овлашћени представник кога одреди друга држава треба да буде из надлежног органа за истраживање несрећа;

13) *озбиљна незгода у ваздушном саобраћају* је догађај који обухвата околности које указују да је постојала велика вероватноћа да дође до удеса, а повезан је са коришћењем ваздухоплова, који се, у случају ваздухоплова са посадом, догодио од тренутка када се неко лице укрца у ваздухоплов са намером да обави лет до тренутка када се сва лица искрцају из ваздухоплова или, у случају ваздухоплова без посаде, који се догодио од тренутка када је ваздухоплов спреман за покрет у циљу лета до тренутка када се ваздухоплов потпуно заустави на крају лета и када се угаси основна погонска група;

14) *озбиљна несрећа у железничком саобраћају* је судар или исклизнуће воза који има за последицу смрт најмање једног лица или тешке повреде пет или више лица или доношење велике штете железничким возилима, железничкој инфраструктури или животној средини, као и друга слична несрећа која има очигледан утицај на безбедност на железници или на управљање безбедношћу;

15) *озбиљна поморска несрећа* је поморска несрећа која укључује пожар, експлозију, судар, насукавање, удар, оштећење од невремена, оштећење ледом, напукнуће трупа или претпостављени недостатак на трупу и др. што има за последицу немогућност рада главних погонских уређаја, веће оштећење надвођа, озбиљно оштећење структуре (као што је пробијање подводног дела трупа) што чини брод неспособним за пловидбу, загађење морске средине у којој је дошло до изливања више од 50 т нафте и нафтиних деривата и других опасних материја или квар, односно оштећење које захтева тегљење или помоћ са обале;

16) *озбиљна пловидбена незгода на унутрашњим водама* (у даљем тексту: *озбиљна пловидбена незгода*) је ванредни догађај на унутрашњим водама настао у пловидби или искоришћавању брода, водног пута или објекта на њему који за последицу има потпуни губитак брода, смрт или тешке телесне повреде или озбиљну штету нанету животној средини у којој је дошло до изливања више од 50 т нафте и нафтиних деривата и других опасних материја;

17) *остале несреће у железничком саобраћају* су несреће које по последицама нису озбиљне несреће;

18) *пловидбена незгода на унутрашњим водама* (у даљем тексту: *пловидбена незгода*) је ванредни догађај на унутрашњим водама настао у пловидби или искоришћавању брода унутрашње пловидбе, водног пута или објекта на њему при којем је дошло до људских жртава или телесних повреда, материјалне штете или загађења животне средине;

19) *поморска несрећа* је догађај или низ догађаја који су настали као непосредна последица управљања бродом или рада брода при чему је настала било која од следећих последица:

- смрт или тежа телесна повреда лица,
- нестанак лица са брода,
- губитак, претпостављени губитак или напуштање брода,
- већа штета на броду,
- насукање или онеспособљавање брода или учешће брода у судару,
- већа штета настала на објектима поморске инфраструктуре која може озбиљно да угрози безбедност брода, другог брода или појединца,
- већа штета морској средини изазвана оштећењем брода или бродова;

20) *поморска незгода* је догађај или низ догађаја који се разликују од поморске несреће који су настали као непосредна последица рада брода који је у опасности или који могу да угрозе безбедност брода, лица на броду или морску средину;

21) *смртна повреда* је повреда која је нанета неком лицу у удесу у ваздушном саобраћају, озбиљној несрећи у железничком саобраћају, врло озбиљној поморској несрећи, поморској несрећи, озбиљној пловидбеној незгоди и пловидбеној незгоди у водном саобраћају, која има за последицу смрт тог лица у року од 30 дана од повреда нанетих током удеса у ваздушном саобраћају, озбиљне несреће у железничком саобраћају, врло озбиљне поморске несреће, поморске несреће, врло озбиљне пловидбене незгоде и пловидбене незгоде у водном саобраћају;

22) *сродници* су чланови уже породице и/или даљи сродници и/или друга лица блиска жртви удеса у ваздушном саобраћају, озбиљне несреће у железничком саобраћају, врло озбиљне поморске несреће, поморске несреће, озбиљне пловидбене незгоде и пловидбене незгоде у водном саобраћају, у складу са прописима државе чији је жртва држављанин;

22А) ТЕШКО ПОВРЕЂЕНО ЛИЦЕ У ЖЕЛЕЗНИЧКОМ САОБРАЋАЈУ ЈЕ СВАКО ПОВРЕЂЕНО ЛИЦЕ КОЈЕ ЈЕ ХОСПИТАЛИЗОВАНО ДУЖЕ ОД 24 САТА ЗБОГ ПОСЛЕДИЦА НЕСРЕЋЕ, ИСКЉУЧУЈУЋИ СВАКИ ПОКУШАЈ САМОУБИСТВА.:

23) *удес у ваздушном саобраћају* је догађај у вези са коришћењем ваздухоплова, када је у питању ваздухоплов са посадом, који се догодио од тренутка када се неко лице укрца у ваздухоплов са намером да обави лет до тренутка када се сва лица искрцају из ваздухоплова или, у случају ваздухоплова без посаде, који се догодио од тренутка када је ваздухоплов спреман за покрет у циљу лета до тренутка када се ваздухоплов потпуно заустави на крају лета и када се угаси основна погонска група, при чему је настала било која од следећих последица:

- смрт или тешка телесна повреда лица услед боравка у ваздухоплову, директног контакта са било којим делом ваздухоплова, укључујући и делове који су се одвојили од ваздухоплова, или услед директне изложености издувном млазу млазног мотора, изузев када су смрт и тешка телесна повреда наступили као последица природних узрока, самоповређивања, или су их проузроковала друга лица

или када су смрт и тешка телесна повреда задесиле следеће путнике који су се скривали изван делова који су доступни путницима и посади,

- оштећење ваздухоплова, отказ његове структуре који негативно делује на јачину структуре или карактеристике лета ваздухоплова или захтева већу поправку или замену оштећене компоненте, изузев отказа или оштећења мотора, када је оштећење ограничено на један мотор (укључујући његове капотаже или агрегате) или, изузев оштећења елиса, крајева крила, антена, сонди, лопатица, гума, кочница, точкова, аеродинамичне оплоте, панела, врата стајног трапа, ветробрана, оплоте ваздухоплова (као што су мала удубљења или мали отвори) или мањих оштећења на лопатицама главног ротора или на лопатицама репног ротора, стајног трапа и оних оштећења која су настала дејством града или ударом птица (укључујући и рупе на радарској куполи),

- ваздухоплов је нестао или му није могуће прићи;

24) *узроци* подразумевају радње, пропусте, ситуације, услове или комбинацију свих тих елемената који су довели до удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају, озбиљних несрећа у железничком саобраћају, врло озбиљних поморских несрећа, поморских несрећа, озбиљних поморских несрећа, поморских незгода, озбиљних пловидбених незгода и пловидбених незгода у водном саобраћају, при чему препознавање узрока не подразумева утврђивање кривице или управноправне, грађанскоправне или кривичноправне одговорности.

Поред појмова из става 1. овог члана, за истражни поступак у ваздушном саобраћају употребљавају се и појмови који имају следеће значење:

1) *држава корисника* је држава у којој се налази седиште корисника ваздухоплова или, ако је корисник ваздухоплова физичко лице - држава у којој се налази место сталног пребивалишта корисника ваздухоплова;

2) *држава производње* је држава која има законска овлашћења над организацијом која је одговорна за завршно склапање ваздухоплова;

3) *држава пројекта* је држава која има законска овлашћења над организацијом која је одговорна за пројекат типа ваздухоплова;

3А) ИЗВЕШТАЈ ПОДРАЗУМЕВА ПРИВРЕМЕНИ ИЛИ КОНАЧНИ ИЗВЕШТАЈ;

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

4а) *незгода ваздухоплова* је догађај повезан са коришћењем ваздухоплова који није удес, а који утиче или би могао да утиче на безбедност коришћења ваздухоплова;

5) *повезана лица* су: власник ваздухоплова; члан посаде; корисник ваздухоплова који је учествовао у удесу или озбиљној незгоди; лице које је учествовало у одржавању, пројектовању и производњи тог ваздухоплова или је учествовало у обуци посаде тог ваздухоплова; лице које је укључено у пружање услуга контроле летења; лице које пружа информације ваздухоплову у лету или лице које пружа услуге аеродромске контроле летења; као и особље националних цивилних ваздухопловних власти;

6) *привремени извештај* је извештај којим се дају информације о подацима прикупљеним током ране фазе истраге;

ба) *саветник* је лице које држава одреди на основу његових квалификација у циљу помоћи њеног овлашћеног представника током безбедносне истраге;

7) *тешка телесна повреда* је повреда коју је у удесу и озбиљној незгоди претрпело неко лице, а која има за последицу:

- хоспитализацију дужу од 48 х, која започне у року од седам дана од дана када је нанета повреда везана за удес или озбиљну незгоду,
- прелом било које кости (изузев једноставних прелома прстију руку, ножних прстију или прелома носа),
- раздеротине које изазивају озбиљна крварења, оштећење нерава, мишића или тетива,
- повреде било ког унутрашњег органа,
- опекотине другог или трећег степена или опекотине која захватају више од 5% површине тела,
- потврђено излагање заразним супстанцама или штетним зрачењима,

8) *БЕЗБЕДНОСНА ПРЕПОРУКА ОД ГЛОБАЛНОГ ЗНАЧАЈА У ВАЗДУШНОМ САОБРАЋАЈУ* ЈЕ БЕЗБЕДНОСНА ПРЕПОРУКА КОЈА СЕ ОДНОСИ НА СИСТЕМСКИ НЕДОСТАТАК КОЈИ МОЖЕ ДА ДОВЕДЕ ДО ПОНАВЉАЊА НЕЗГОДЕ СА ЗНАЧАЈНИМ ПОСЛЕДИЦАМА НА ГЛОБАЛНОМ НИВОУ И КОЈА ЗАХТЕВА БЛАГОВРЕМЕНО РЕАГОВАЊЕ У ЦИЉУ УНАПРЕЂЕЊА БЕЗБЕДНОСТИ.

Члан 5.

Центар је самосталан у раду и функционално, организационо и финансијски независан од свих органа и организација надлежних за ваздушни, железнички и водни саобраћај, као и свих правних и физичких лица чији интереси могу бити супротни задацима и овлашћењима Центра.

Стручни послови који се односе на истраживања несрећа су независни од кривичних истрага или других паралелних истрага којима се утврђује одговорност или одређује степен кривице.

Истраживање и откривање узрока несрећа нема за циљ утврђивање кривичне, привреднопреступне, прекршајне, дисциплинске, грађанскоправне или неке друге одговорности.

Центар може да спроводи истражне поступке у сарадњи са надлежним органима за истраживање несрећа других држава у складу са овим законом и потврђеним међународним уговорима.

Надлежни правосудни органи који воде истрагу и достављају надлежном Центру списе и исправе, односно њихове копије, потребне за вођење поступка истраживања несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају, ако се тиме не омета истражни поступак у складу са законом којим се уређује кривични поступак.

Безбедност на раду

Члан 13.

~~Главни истражитељ и помоћници главног истражитеља, као и друга лица која учествују у истрази дужни су да се током обављања послова придржавају препорука за безбедно обављање истих, како не би угрозили своје здравље или здравље других лица у складу са законима којима се уређује безбедност и здравље на раду.~~

ГЛАВНИ ИСТРАЖИТЕЉ, ПОМОЋНИЦИ ГЛАВНОГ ИСТРАЖИТЕЉА, ОСТАЛИ ЗАПОСЛЕНИ У ЦЕНТРУ, КАО И ДРУГА ЛИЦА КОЈА УЧЕСТВУЈУ У ИСТРАЗИ ДУЖНИ СУ ДА СЕ ТОКОМ ОБАВЉАЊА ПОСЛОВА ПРИДРЖАВАЈУ ПРЕПОРУКА ЗА БЕЗБЕДНО ОБАВЉАЊЕ ИСТИХ, КАКО НЕ БИ УГРОЗИЛИ СВОЈЕ ЗДРАВЉЕ ИЛИ ЗДРАВЉЕ ДРУГИХ ЛИЦА У СКЛАДУ СА ЗАКОНИМА КОЈИМА СЕ УРЕЂУЈЕ БЕЗБЕДНОСТ И ЗДРАВЉЕ НА РАДУ.

III. ИСТРАЖНИ ПОСТУПАК У ОБЛАСТИ ВАЗДУШНОГ САОБРАЋАЈА

Обавеза истраживања

Члан 16.

Центар је дужан да истражи сваки удес или озбиљну незгоду ваздухоплова који се догоди на територији Републике Србије, осим удеса или озбиљне незгоде ваздухоплова који припадају следећим категоријама:

1) ваздухоплови историјског карактера који испуњавају следећа мерила:

(1) једноставни ваздухоплови:

- чији је почетни пројекат израђен пре 1. јануара 1955. године,
- чија производња је прекинута пре 1. јануара 1975. године, или

(2) ваздухоплови који имају јасну историјску важност због:

- учешћа у важном историјском догађају, или
- истакнутог места у развоју ваздухопловства, или
- важне улоге коју су одиграли у оквиру оружаних снага државе чланице;

2) ваздухоплови који су посебно пројектовани или измењени за потребе истраживања, експерименталне и научне сврхе, ако се производе у веома малом броју;

~~3) ваздухоплови чијих је најмање 51% изградњу аматер или недобитно удружење аматера за сопствене потребе и без комерцијалног циља;~~

3) ВАЗДУХОПЛОВИ, УКЉУЧУЈУЋИ ОНЕ КОЈИ СУ ИСПОРУЧЕНИ У САСТАВНИМ ДЕЛОВИМА, ПРИ ЧЕМУ ЈЕ НАЈМАЊЕ 51% ЗАДАТАКА ИЗРАДЕ И

САСТАВЉАЊА ОБАВИО АМАТЕР ИЛИ НЕПРОФИТНО УДРУЖЕЊЕ АМАТЕРА, ЗА СОПСТВЕНЕ ПОТРЕБЕ И БЕЗ БИЛО КОЈЕГ КОМЕРЦИЈАЛНОГ ЦИЉА;

4) ваздухоплови који су били у употреби у војним снагама, изузев ваздухоплова чије је пројектне стандарде усвојила Агенција;

~~5) авиони, хеликоптери или падобрани с погоном који немају више од два седишта и чија максимална маса на полетању (МТОМ), која је одређена у држави чланици, не прелази:~~

~~(1) 300 kg, за копнене авионе/хеликоптере једноседе, или~~

~~(2) 450 kg, за копнене авионе/хеликоптере двоседе, или~~

~~(3) 330 kg, за амфибије или хидроавионе/хеликоптере једноседе, или~~

~~(4) 495 kg, за амфибије или хидроавионе/хеликоптере двоседе ако је њихова максимална маса на полетању, кад се користе као хидроавиони/хеликоптери или као копнени авиони/хеликоптери, испод њихових МТОМ ограничења, или~~

~~(5) 472,5 kg, за копнене авионе двоседе опремљене падобранским системом за безбедно заустављање авиона који је монтиран на носачу авиона, или~~

~~(6) 315 kg, за копнене авионе једноседе опремљене падобранским системом за безбедно заустављање авиона који је монтиран на носачу авиона, и авионе који имају брзину кочења или најмању трајну брзину летења у конфигурацији за слетање која не прелази 35 чворова од калибрисане брзине лета (CAS);~~

5) АВИОНИ ЧИЈА МЕРЉИВА БРЗИНА СЛОМА УЗГОНА ИЛИ НАЈМАЊА СТАЛНА БРЗИНА ЛЕТЕЊА ПРИЛИКОМ СЛЕТАЊА НЕ ПРЕЛАЗИ 65 КМ/Н КАЛИБРИСАНЕ БРЗИНЕ (CAS), ХЕЛИКОПТЕРИ, ЈЕДРИЛИЦЕ И ЈЕДРИЛИЦЕ СА ПОГОНОМ ИЛИ ПАДОБРАНИ С ПОГОНОМ КОЈИ НЕМАЈУ ВИШЕ ОД ДВА СЕДИШТА И ЧИЈА МАКСИМАЛНА МАСА НА ПОЛЕТАЊУ (МТОМ), КОЈА ЈЕ ОДРЕЂЕНА У ДРЖАВИ ЧЛАНИЦИ, НЕ ПРЕЛАЗИ:

(1) 300 KG, ЗА КОПНЕНЕ АВИОНЕ/ХЕЛИКОПТЕРЕ/ПАДОБРАНЕ СА ПОГОНОМ/ЈЕДРИЛИЦЕ СА ПОГОНОМ, ЈЕДНОСЕДЕ, ИЛИ

(2) 450 KG, ЗА КОПНЕНЕ АВИОНЕ/ХЕЛИКОПТЕРЕ/ПАДОБРАНЕ СА ПОГОНОМ/ЈЕДРИЛИЦЕ СА ПОГОНОМ, ДВОСЕДЕ, ИЛИ

(3) 330 KG, ЗА АМФИБИЈЕ ИЛИ ХИДРОАВИОНЕ/ХЕЛИКОПТЕРЕ ЈЕДНОСЕДЕ АКО ЈЕ ЊИХОВА МАКСИМАЛНА МАСА НА ПОЛЕТАЊУ КАД СЕ КОРИСТЕ КАО ХИДРОАВИОНИ/ХЕЛИКОПТЕРИ И КАО КОПНЕНИ АВИОНИ/ХЕЛИКОПТЕРИ ИСПОД ЊИХОВИХ МТОМ ОГРАНИЧЕЊА, ИЛИ

(4) 495 KG, ЗА АМФИБИЈЕ ИЛИ ХИДРОАВИОНЕ/ХЕЛИКОПТЕРЕ ДВОСЕДЕ АКО ЈЕ ЊИХОВА МАКСИМАЛНА МАСА НА ПОЛЕТАЊУ, КАД СЕ КОРИСТЕ КАО ХИДРОАВИОНИ/ХЕЛИКОПТЕРИ И КАО КОПНЕНИ АВИОНИ/ХЕЛИКОПТЕРИ, ИСПОД ЊИХОВИХ МТОМ ОГРАНИЧЕЊА, ИЛИ

(5) 475 KG, ЗА КОПНЕНЕ АВИОНЕ ДВОСЕДЕ ОПРЕМЉЕНЕ ПАДОБРАНСКИМ СИСТЕМОМ ЗА БЕЗБЕДНО ЗАУСТАВЉАЊЕ АВИОНА КОЈИ ЈЕ МОНТИРАН НА НОСАЧУ АВИОНА, ИЛИ

(6) 315 KG, ЗА КОПНЕНЕ АВИОНЕ ЈЕДНОСЕДЕ ОПРЕМЉЕНЕ ПАДОБРАНСКИМ СИСТЕМОМ ЗА БЕЗБЕДНО ЗАУСТАВЉАЊЕ АВИОНА КОЈИ ЈЕ МОНТИРАН НА НОСАЧУ АВИОНА;

~~6) жироплани једноседи и двоседи с максималном масом на полетању која не прелази 560 kg;~~

6) ЖИРОПЛАНИ ЈЕДНОСЕДИ И ДВОСЕДИ С МАКСИМАЛНОМ МАСОМ НА ПОЛЕТАЊУ КОЈА НЕ ПРЕЛАЗИ 600 KG;

~~7) једрилице, укључујући и оне које се пожно лансирају, чија максимална структурална маса не прелази 80 kg у верзији једноседа или 100 kg у верзији двоседа;~~

7) БАЛОНИ И ВАЗДУШНИ БРОДОВИ СА ЈЕДНИМ ИЛИ ДВА МЕСТА И МАКСИМАЛНОМ ПРОЈЕКТОВАНОМ ЗАПРЕМИНОМ НЕ ВЕЋОМ ОД 1200 М³ У СЛУЧАЈУ ПОКРЕТАЊА ВРУЋИМ ВАЗДУХОМ И НЕ ВЕЋОМ ОД 400 М³ У СЛУЧАЈУ ПОКРЕТАЊА ДРУГИМ ГАСОМ;

8) копије ваздухоплова који задовољавају мерила из тач. 1) и 4) овог става или за које је пројекат структуре сличан оригиналном ваздухоплову;

9) беспилотне летелице чија оперативна маса не прелази 150 kg;

10) сваки други ваздухоплови чија маса кад су празни (maximum empty mass) не прелази 70 kg, укључујући и гориво;

11) ПРИВЕЗАНИ ВАЗДУХОПЛОВИ БЕЗ ПОГОНА КОЈИМА ДУЖИНА ВЕЗА НЕ ПРЕЛАЗИ 50 М И ПРИ ЧЕМУ:

(1) МТОМ ВАЗДУХОПЛОВА, УКЉУЧУЈУЋИ И ТЕРЕТ, НЕ ПРЕЛАЗИ 25 KG,

(2) У СЛУЧАЈУ ВАЗДУХОПЛОВА ЛАКШИХ ОД ВАЗДУХА МАКСИМАЛНА ПРОЈЕКТОВАНА ЗАПРЕМИНА ВАЗДУХОПЛОВА НЕ ПРЕЛАЗИ 40 М³;

12) ПРИВЕЗАНИ ВАЗДУХОПЛОВИ СА МТОМ НЕ ВЕЋОМ ОД 1 KG.

Изузетно од става 1. овог члана, Центар је дужан да истражи сваки удес ваздухоплова у којем је дошло до смртне повреде, независно од категорије којој ваздухоплов припада.

У случајевима удеса или озбиљне незгоде ваздухоплова који нису обухваћени ст. 1. и 2. овог члана, као и у случају других незгода ваздухоплова, Центар покреће истраживање ако налази да је то у интересу безбедности ваздушног саобраћаја.

Ако ваздухоплов који је регистрован у Републици Србији претрпи удес или озбиљну незгоду на месту за које се не може са сигурношћу утврдити да се налази на територији било које државе, истраживање удеса или озбиљне незгоде, врши Центар.

Сарадња са надлежним органима за истраживање удеса и озбиљних незгода других држава

Члан 17.

~~Центар може да учествује у раду међународних организација за истраживање удеса и озбиљних незгода, пружи или затражи помоћ, пренесе део истражног поступка на надлежне органе за истраживање удеса и озбиљних незгода других држава у складу са међународним уговорима и обавезама Републике Србије. Ови облици сарадње не могу да угрозе независност истраге.~~

ЦЕНТАР МОЖЕ ДА УЧЕСТВУЈЕ У РАДУ МЕЂУНАРОДНИХ ОРГАНИЗАЦИЈА ЗА ИСТРАЖИВАЊЕ УДЕСА И ОЗБИЉНИХ НЕЗГОДА, ПРУЖИ ИЛИ ЗАТРАЖИ ПОМОЋ, ПРЕНЕСЕ ДЕО ИЛИ ЦЕО ИСТРАЖНИ ПОСТУПАК НА НАДЛЕЖНЕ ОРГАНЕ ЗА ИСТРАЖИВАЊЕ УДЕСА И ОЗБИЉНИХ НЕЗГОДА ДРУГИХ ДРЖАВА, КАО И ДА ПРИХВАТИ ДЕО ИЛИ ЦЕО ИСТРАЖНИ ПОСТУПАК КОЈИ ЈЕ ПОКРЕНУО НАДЛЕЖНИ ОРГАН ЗА ИСТРАЖИВАЊЕ УДЕСА И ОЗБИЉНИХ НЕЗГОДА ДРУГИХ ДРЖАВА, У СКЛАДУ СА МЕЂУНАРОДНИМ УГОВОРИМА И ОБАВЕЗАМА РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ. ОВИ ОБЛИЦИ САРАДЊЕ НЕ МОГУ ДА УГРОЗЕ НЕЗАВИСНОСТ ИСТРАГЕ.

У СЛУЧАЈУ ДА НА ТЕРИТОРИЈИ ДРУГЕ ДРЖАВЕ ДОЂЕ ДО УДЕСА И ОЗБИЉНИХ НЕЗГОДА ВАЗДУХОПЛОВА КОЈИ ЈЕ ПРОИЗВЕДЕН У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ, ИЛИ ЈЕ РЕГИСТРОВАН У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ ИЛИ СЕ КОРИСТИ ОД СТРАНЕ КОРИСНИКА РЕГИСТРОВАНОГ У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ, ИЛИ ПОСАДА ПОСЕДУЈЕ ДОЗВОЛУ ИЗДАТУ ОД СТРАНЕ ЦИВИЛНЕ ВАЗДУХОПЛОВНЕ ВЛАСТИ РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ, ЦЕНТАР МОЖЕ ДА УЧЕСТВУЈЕ У ИСТРАЖНОМ ПОСТУПКУ ПОСРЕДСТВОМ ОВЛАШЋЕНОГ ПРЕДСТАВНИКА. ОВЛАШЋЕНОГ ПРЕДСТАВНИКА ПРЕДСТАВЉАЈУ ГЛАВНИ ИСТРАЖИТЕЉ, ИЛИ ГЛАВНИ ИСТРАЖИТЕЉ ЗА ВАЗДУШНИ САОБРАЋАЈ ИЛИ ДРУГИ ЗАПОСЛЕНИ ЦЕНТРА КОЈЕГ ОДРЕЂУЈЕ ГЛАВНИ ИСТРАЖИТЕЉ, О ЧЕМУ ЦЕНТАР ОБАВЕШТАВА НАДЛЕЖАН ОРГАН ЗА ИСТРАЖИВАЊЕ УДЕСА И ОЗБИЉНИХ НЕЗГОДА ДРУГЕ ДРЖАВЕ. ОВЛАШЋЕНИ ПРЕДСТАВНИК ПРАТИ ТОК ИСТРАГЕ И МОЖЕ ДА ОДЕ НА МЕСТО УДЕСА ИЛИ ОЗБИЉНЕ НЕЗГОДЕ. ЦЕНТАР МОЖЕ ДА ИМЕНУЈЕ ЈЕДНОГ ИЛИ ВИШЕ САВЕТНИКА КОЈИ ЋЕ ПОМАГАТИ ОВЛАШЋЕНОМ ПРЕДСТАВНИКУ У ТОКУ ИСТРАГЕ.

Ако не постоји конфликт интереса и у складу са могућностима, Центар у истражни поступак укључује представника Европске агенције за безбедност ваздушног саобраћаја (у даљем тексту: EASA) или представника ваздухопловних власти друге државе која може да има интерес у истражном поступку, и то као:

1) саветника главном истражитељу током истрага наведених у члану 16. овог закона, под контролом главног истражитеља;

2) саветника овлашћеном представнику из става 2. овог члана, а под надзором овлашћеног представника.

Саветник из ~~става 3~~ СТАВ 2. И 3. овог члана има право да:

- 1) посети место удеса и прегледа олупину ваздухоплова;
- 2) предложи област испитивања и добије податке о сведоцима;
- 3) добије копије свих релевантних докумената и података;
- 4) учествује у ишчитавању снимљених записа, осим у случајевима видео и аудио записа из пилотске кабине авиона;
- 5) учествује у истражним поступцима ван места удеса или озбиљне незгоде, као што су испитивање компонената ваздухоплова, тестирања и симулације, стручни састанци,

састанци о току истраге, осим када су истражни поступци повезани са утврђивањем узрока или припреме безбедносних препорука.

Радне групе

Члан 20.

Истраживање удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају врши радна група Центра образована за сваки удес или озбиљну незгоду посебно.

~~Главни истражитељ или главни истражитељ за ваздушни саобраћај по овлашћењу решењу главног истражитеља руководе радном групом.~~

ИСТРАЖНИ ПОСТУПАК У ВАЗДУШНОМ САОБРАЋАЈУ ВОДИ ГЛАВНИ ИСТРАЖИТЕЉ ЗА ВАЗДУШНИ САОБРАЋАЈ. УКОЛИКО ГЛАВНИ ИСТРАЖИТЕЉ ЗА ВАЗДУШНИ САОБРАЋАЈ НИЈЕ У МОГУЋНОСТИ ИЛИ ЈЕ СПРЕЧЕН ДА ВОДИ ИСТРАЖНИ ПОСТУПАК, ГЛАВНИ ИСТРАЖИТЕЉ ОДРЕЂУЈЕ СТРУЧНО ЛИЦЕ КОЈЕ ЋЕ ИСТРАЖНИ ПОСТУПАК ДА СПРОВЕДЕ.

Радну групу сачињавају запослени Центра. У радну групу могу да буду укључени и стручна лица изван Центра.

Састав радне групе за сваки појединачни удес или озбиљну незгоду одређује решењем главни истражитељ. Број чланова и састав радне групе зависе од тежине, врсте и обима удеса или озбиљне незгоде.

Стручна лица и запослени у организацијама који су укључени у рад радних група као и друга лица у оквиру или ван ових организација не могу да буду вештаци, сведоци или да учествују у другим истражним поступцима који се односе на удес или озбиљну незгоду за коју су ангажовани.

Удес или озбиљна незгода страног ваздухоплова

Члан 21.

~~Ако страни ваздухоплов претрпи удес или озбиљну незгоду на територији Републике Србије, Центар о томе обавештава надлежни орган државе у којој је ваздухоплов регистрован, државе корисника ваздухоплова, државе произвођача ваздухоплова, државе пројектовања ваздухоплова, Европску комисију, EASA, Међународну организацију цивилног ваздухопловства, друге државе које могу да буду заинтересоване и надлежне органе држава чији су се држављани налазили у ваздухоплову.~~

АКО СТРАНИ ВАЗДУХОПЛОВ ПРЕТРПИ УДЕС, ОЗБИЉНУ НЕЗГОДУ ИЛИ НЕЗГОДУ ЗА КОЈУ СЕ МОЖЕ ПОКРЕНУТИ ИСТРАГА У СКЛАДУ СА ЧЛАНОМ 16. СТАВ 3. ОВОГ ЗАКОНА, НА ТЕРИТОРИЈИ РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ, ЦЕНТАР О ТОМЕ ОБАВЕШТАВА НАДЛЕЖНИ ОРГАН ДРЖАВЕ У КОЈОЈ ЈЕ ВАЗДУХОПЛОВ РЕГИСТРОВАН, ДРЖАВЕ КОРИСНИКА ВАЗДУХОПЛОВА, ДРЖАВЕ ПРОИЗВОЂАЧА

ВАЗДУХОПЛОВА, ДРЖАВЕ ПРОЈЕКТОВАЊА ВАЗДУХОПЛОВА, ЕВРОПСКУ КОМИСИЈУ, ЕАСА, МЕЂУНАРОДНУ ОРГАНИЗАЦИЈУ ЦИВИЛНОГ ВАЗДУХОПЛОВСТВА, ДРУГЕ ДРЖАВЕ КОЈЕ МОГУ ДА БУДУ ЗАИНТЕРЕСОВАНЕ, ДИРЕКТОРАТ ЦИВИЛНОГ ВАЗДУХОПЛОВСТВА РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ (У ДАЉЕМ ТЕКСТУ: ДИРЕКТОРАТ) И НАДЛЕЖНЕ ОРГАНЕ ДРЖАВА ЧИЈИ СУ СЕ ДРЖАВЉАНИ НАЛАЗИЛИ У ВАЗДУХОПЛОВУ.

Органи и организације из става 1. овог члана учествују у истрази коју води Центар путем овлашћеног представника, који може да има саветника под његовом контролом, са правима саветника из члана 17. став 4. овог закона.

Однос са другим органима

Члан 22.

Центар обавља послове истраживања самостално или ако је потребно, у сарадњи са другим државним органима у складу са међусобним споразумом.

Обавештење о удесу или озбиљној незгоди, као и КОНАЧНИ извештај о удесу или озбиљној незгоди, Центар доставља надлежним правосудним органима на њихов захтев.

Ако се током истражног поступка установи или посумња на акт незаконитог ометања у смислу прописа којима се уређује ваздушни саобраћај, Центар о томе обавештава надлежне органе.

У случају незаконитог ометања из става 3. овог члана, Центар на захтев надлежних органа, доставља расположиве податке, осим података из члана 26. овог закона, као и података који би могли да ограниче или да утичу на послове Центра.

Овлашћења у истраживању удеса или озбиљне незгоде

Члан 23

Центар је овлашћен да предузме потребне мере за обављање истраживања, без обзира да ли је покренута друга званична истрага.

Надлежни органи и друга правна и физичка лица морају да омогуће Центру да ефикасно и независно обавља истражне послове.

Док истражује удес или озбиљну незгоду ваздухоплова, Центар има право:

- 1) на неограничен и неометан приступ месту удеса или озбиљне незгоде, ваздухоплову, његовој садржини или олупини;
- 2) да, без одлагања, сачини листу доказа и обезбеди контролисано уклањање олупине или делова ваздухоплова ради њиховог даљег испитивања, односно анализе;
- 3) да има непосредан приступ и контролу над уређајима за снимање лета, њиховом садржином и другим релевантним снимцима;
- 4) да захтева обдукцију тела погинулих лица, да сарађује на обдукцији и да има непосредан приступ резултатима обдукције или тестова извршених на узетим узорцима;

5) да захтева лекарски преглед лица која су учествовала у операцијама ваздухоплова или да захтева да се спроведу тестови на узетим узорцима и да има непосредан увид у резултате прегледа, односно тестова;

6) да позове и испита сведоке и да од њих захтева да доставе информације или доказе у вези са истраживањем;

7) на слободан приступ свим релевантним документима и подацима које поседују власник, корисник или произвођач ваздухоплова, ималац потврде о типу, надлежна организација за одржавање ваздухоплова, центар за обуку ваздухопловног особља, пружаоци услуга у ваздушној пловидби, оператери аеродрома и ~~Директорат цивилног ваздухопловства Републике Србије (у даљем тексту: Директорат)~~ ДИРЕКТОРАТ.

Обезбеђење доказа

Члан 25.

Центар обезбеђује сигурно поступање са доказима, предузима мере за заштиту доказа, за време које је потребно за спровођење истраге.

Заштита доказа укључује обезбеђивање на било који начин свих доказа који би могли бити уклоњени, избрисани, изгубљени или уништени, као и заштиту од оштећења, приступа неовлашћених лица, крађе и кварења.

Ваздухоплов који је претрпео удес или озбиљну незгоду или његови делови не могу се уклонити са места удеса или озбиљне незгоде пре него што се обезбеди чување трагова удеса или озбиљне незгоде и прибави сагласност Центра, а ако постоји основана сумња да је учињено кривично дело – и надлежног правосудног органа.

Померање ваздухоплова који је претрпео удес или озбиљну незгоду без сагласности Центра дозвољено је само кад је неопходно ради спасавања лица, пртљага и робе, отклањања опасности од пожара или других опасности или ако ваздухоплов омета безбедно одвијање ваздушног саобраћаја.

Корисник ваздухоплова дужан је да по окончању увиђаја удеса или озбиљне незгоде ваздухоплова, пошто за то прибави сагласност главног истражитеља, уклони оштећени или уништени ваздухоплов, његове делове и садржину на обезбеђену локацију.

Ако се ваздухоплов, његови делови и садржина налазе на територији на којој Република Србија не може да одобри приступ кориснику ваздухоплова, уклањање ваздухоплова, његових делова и садржине обезбеђује орган који има приступ тој територији о трошку корисника ваздухоплова, до најпогоднијег места где је приступ кориснику ваздухоплова одобрен.

Корисник ваздухоплова, власник ваздухоплова, руководица летања, други учесници и друга лица која су директно или индиректно повезана са наведеним лицима и удесом или озбиљном незгодом су дужни да чувају све податке који би могли да се користе током истраживања узрока удеса или озбиљне незгоде до објављивања ~~завршног~~ КОНАЧНОГ извештаја о удесу или озбиљној незгоди.

Корисник ваздухоплова, власник ваздухоплова, руководилац летења, други учесници и друга лица која су директно или индиректно повезана са наведеним лицима и удесом или озбиљном незгодом, дужни су да по његовом захтеву, Центру доставе све тражене податке.

Корисник или власник ваздухоплова располаже са ваздухопловом који је учествовао у удесу или озбиљној незгоди по објављивању ~~завршног~~ КОНАЧНОГ извештаја.

Центар може да да сагласност за раније располагање ваздухопловом који је учествовао у удесу или озбиљној незгоди и његовој пропратној документацији, по захтеву корисника или власника ваздухоплова, и то само ако су сачувани сви докази који могу да укажу на узрок удеса или озбиљне незгоде или су потребни за завршетак истражног поступка.

Заштита информација

Члан 26.

Документација и информације које су од значаја за спровођење истраге користе се искључиво у сврху истраге и то:

1) изјаве сведока и других лица, извештаји и белешке које је Центар забележио или примио током истраге, а користе се у сврху спровођења истраге;

2) документација којом се открива идентитет лица која су сведочила у оквиру истраге;

3) подаци прикупљени у току истраге који се односе на лица укључена у удесу или озбиљној незгоди, а који су посебно осетљиви, укључујући податке о здрављу појединца;

4) белешке, Предлози, мишљења истражитеља, укључујући и информације из уређаја које су снимљене током транспорта;

5) информације и докази који су дали надлежни органи за истраживање удеса и озбиљних незгода других држава, а који су у складу са међународним стандардима и праксом;

~~6) Предлози претходних или завршних извештаја или привремених саопштења;~~

6) НАЦРТИ ИЗВЕШТАЈА ИЛИ САОПШТЕЊА О ТОКУ ИСТРАГЕ;

7) слике и звуци снимљени у пилотској кабини и њихови транскрипти, као и снимци гласова у јединици контроле летења, уз потврду да ће информације које нису важне за истраживање, а нарочито информације које могу имати утицај на приватност бити на одговарајући начин заштићене.

~~Ови подаци могу да се укључе у привремени извештај, саопштења или завршни извештај и његове прилоге само кад су битни за анализу удеса или озбиљне незгоде, у складу са законом којим се уређује заштита података о личности и законом којим се уређује заштита тајности података.~~

ОВИ ПОДАЦИ МОГУ ДА СЕ УКЉУЧЕ У ПРИВРЕМЕНИ ИЗВЕШТАЈ, САОПШТЕЊА О ТОКУ ИСТРАГЕ ИЛИ КОНАЧНИ ИЗВЕШТАЈ И ЊЕГОВЕ ПРИЛОГЕ САМО КАД СУ БИТНИ ЗА АНАЛИЗУ УДЕСА ИЛИ ОЗБИЉНЕ НЕЗГОДЕ, У СКЛАДУ

СА ЗАКОНОМ КОЈИМ СЕ УРЕЂУЈЕ ЗАШТИТА ПОДАТАКА О ЛИЧНОСТИ И ЗАКОНОМ КОЈИМ СЕ УРЕЂУЈЕ ЗАШТИТА ТАЈНОСТИ ПОДАТАКА.

Записи који не могу да буду доступни или да се користе у друге сврхе, осим за истраживање или у сврхе чији је циљ унапређење безбедности ваздухопловства су:

- 1) комуникација између лица која су учествовала у коришћењу ваздухоплова;
- 2) писани или електронски записи и транскрипти снимака из јединице за контролу летења, укључујући и резултате и извештаје сачињене за интерну употребу;
- 3) пропратна писма за достављање безбедносних препорука;
- 4) пријаве догађаја према пропису којим се уређује пријављивање догађаја у цивилном ваздухопловству.

Снимци начињени уређајем за снимање лета ваздухоплова не могу да буду доступни или да се користе у друге сврхе, осим за потребе безбедносног истраживања, пловидбености или одржавања ваздухоплова, изузев када се врши идентификација личних података из ове евиденције или се лични подаци из ове евиденције откривају по заштићеној процедури.

Извештај о истрази

Члан 27.

~~Свака истрага завршава се извештајем о истрази који по облику и садржини одговара врсти и тежини удеса или озбиљне незгоде.~~

~~Пре објављивања извештаја на достављени предлог радне групе сагласност даје главни истражитељ.~~

~~Извештај о истрази садржи непосредне чињенице о догађају, записник о истрази и испитивању, анализу и закључке, предузете мере и препоруке за унапређење безбедности. Извештај о истрази не садржи податке о личности.~~

~~Извештај о истрази мора бити доступан јавности, али не и идентитет лица која су учествовала у удесу или озбиљној незгоди и не може да указује на одговорност или кривицу учесника.~~

~~У извештају о истрази је гарантована анонимност сваког појединца који је учествовао у истрази.~~

~~Центар објављује извештај о истрази у најкраћем могућем року, али не дужем од 12 месеци од датума када се догодио удес или озбиљна незгода.~~

~~Уколико не постоји могућност објављивања извештаја у року од 12 месеци, Центар ће објавити привремени извештај са информацијом о току истраге и евентуалним препорукама за унапређење безбедности.~~

~~Центар доставља извештај заједно са безбедносним препорукама странама на које се препоруке односе, министарству, Директорату, надлежним органима заинтересованих других држава и међународним организацијама у складу са међународним стандардима и препорученом праксом, и објављује га на интернет презентацији Центра.~~

~~Центар може, ако сматра да је потребно, да издаје саопштења о току истраге.~~

Центар сваке године, најкасније до 30. септембра, објављује годишњи извештај о свом раду за протеклу годину, који садржи податке о истрагама спроведеним у протеклој години, о датим безбедносним мерама и препорукама које су биле предузете.

Ако се пре окончања истраживања укаже потреба за израдом привременог извештаја, пре његовог објављивања, Центар може да тражи коментаре од одговарајућих органа заинтересованих држава, укључујући и међународне организације, имаоца дозволе за обављање ваздухопловно-техничке делатности пројектовања за пројектовање ваздухоплова, произвођача ваздухоплова и корисника при чему су дужни да садржај консултација чувају као пословну тајну.

Пре објављивања извештаја Центра, Директорат, надлежни органи заинтересованих других држава и међународне организације, имаоци дозволе за обављање ваздухопловно-техничке делатности пројектовања за пројектовање ваздухоплова, произвођачи ваздухоплова и корисници могу да дају своје мишљење и ставове о истрази, као и примедбе на Предлог извештаја.

Податке из извештаја, са безбедносним препорукама, Центар уноси у базу података о удесима и озбиљним незгодама у ваздушном саобраћају.

База података о удесима и озбиљним незгодама у ваздушном саобраћају садржи податке који се односе на чињеничне информације у вези незгоде са историјатом лета, податке о повредама, оштећењима на ваздухоплову, штети проузрокованој трећим лицима, податке о посади без уношења личних података, податке о ваздухоплову, његовој опреми и погонској групи, податке о терену места несреће, податке о месту полетања, метеоролошке податке, стање на месту несреће, податке који се односе на трагање и спасавање, анализу несреће, непосредне и посредне узроке незгоде, као и безбедносне препоруке. База података не садржи податке о личности.

Центар има неометан приступ бази података коју води Директорат цивилног ваздухопловства Републике Србије.

Министар ближе прописује садржину извештаја о истрази удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају, као и садржину и начин вођења базе података о удесима и озбиљним незгодама.

КОНАЧНИ ИЗВЕШТАЈ

Члан 27.

СВАКА ИСТРАГА ЗАВРШАВА СЕ КОНАЧНИМ ИЗВЕШТАЈЕМ О ИСТРАЗИ КОЈИ ПО ОБЛИКУ И САДРЖИНИ ОДГОВАРА ВРСТИ И ТЕЖИНИ УДЕСА ИЛИ ОЗБИЉНЕ НЕЗГОДЕ.

ПРЕ ОБЈАВЉИВАЊА КОНАЧНОГ ИЗВЕШТАЈА НА ДОСТАВЉЕНИ ПРЕДЛОГ РАДНЕ ГРУПЕ САГЛАСНОСТ ДАЈЕ ГЛАВНИ ИСТРАЖИТЕЉ ЦЕНТРА.

КОНАЧНИ ИЗВЕШТАЈ О ИСТРАЗИ САДРЖИ НЕПОСРЕДНЕ ЧИЊЕНИЦЕ О УДЕСУ ИЛИ ОЗБИЉНОЈ НЕЗГОДИ, ЗАПИСНИК О ИСТРАЗИ И ИСПИТИВАЊУ, АНАЛИЗУ И ЗАКЉУЧКЕ, ПРЕДУЗЕТЕ МЕРЕ И ПРЕПОРУКЕ ЗА УНАПРЕЂЕЊЕ

БЕЗБЕДНОСТИ. КОНАЧНИ ИЗВЕШТАЈ О ИСТРАЗИ НЕ САДРЖИ ПОДАТКЕ О ЛИЧНОСТИ.

КОНАЧНИ ИЗВЕШТАЈ О ИСТРАЗИ МОРА БИТИ ДОСТУПАН ЈАВНОСТИ, АЛИ НЕ И ИДЕНТИТЕТ ЛИЦА КОЈА СУ УЧЕСТВОВАЛА У УДЕСУ ИЛИ ОЗБИЉНОЈ НЕЗГОДИ И НЕ МОЖЕ ДА УКАЗУЈЕ НА ОДГОВОРНОСТ ИЛИ КРИВИЦУ УЧЕСНИКА.

У КОНАЧНОМ ИЗВЕШТАЈУ О ИСТРАЗИ ЈЕ ГАРАНТОВАНА АНОНИМНОСТ СВАКОГ ПОЈЕДИНЦА КОЈИ ЈЕ УЧЕСТВОВАО У ИСТРАЗИ.

ЦЕНТАР ОБЈАВЉУЈЕ КОНАЧНИ ИЗВЕШТАЈ О ИСТРАЗИ У НАЈКРАЋЕМ МОГУЋЕМ РОКУ, АЛИ НЕ ДУЖЕМ ОД 12 МЕСЕЦИ ОД ДАТУМА КАДА СЕ ДОГОДИО УДЕС, ОЗБИЉНА НЕЗГОДА ИЛИ НЕЗГОДА У СКЛАДУ СА ЧЛАНОМ 16. ОВОГ ЗАКОНА.

УКОЛИКО НЕ ПОСТОЈИ МОГУЋНОСТ ОБЈАВЉИВАЊА КОНАЧНОГ ИЗВЕШТАЈА У РОКУ ОД 12 МЕСЕЦИ, ЦЕНТАР ЋЕ ОБЈАВИТИ САОПШТЕЊЕ О ТОКУ ИСТРАГЕ СА ЕВЕНТУАЛНИМ ПРЕПОРУКАМА ЗА УНАПРЕЂЕЊЕ БЕЗБЕДНОСТИ.

АКО ДРЖАВА КОЈА СПРОВОДИ ИСТРАГУ НЕ ОБЈАВИ КОНАЧАН ИЗВЕШТАЈ ИЛИ САОПШТЕЊЕ О ТОКУ ИСТРАГЕ У РОКУ ОД 12 МЕСЕЦИ ОД ДАТУМА КАДА СЕ ДОГОДИО УДЕС, ОЗБИЉНА НЕЗГОДА ИЛИ ДРУГА НЕЗГОДА ЗА КОЈУ ЈЕ ДРЖАВА ПОКРЕНУЛА ИСТРАГУ, А РЕПУБЛИКА СРБИЈА ЈЕ ДРЖАВА КОЈА УЧЕСТВУЈЕ У ИСТРАЗИ У СКЛАДУ СА ЧЛАНОМ 17. СТАВ 2. ОВОГ ЗАКОНА, ЦЕНТАР МОЖЕ ЗАХТЕВАТИ, У ПИСАНОЈ ФОРМИ, ДА ДРЖАВА КОЈА СПРОВОДИ ИСТРАГУ ДА САГЛАСНОСТ ЦЕНТРУ ДА ОБЈАВИ ИЗЈАВУ КОЈА СЕ ТИЧЕ БЕЗБЕДНОСНИХ АСПЕКТА У ВЕЗИ СА УДЕСОМ ИЛИ ОЗБИЉНОМ НЕЗГОДОМ ЗА КОЈУ СЕ ВОДИ ИСТРАГА, АКО ЈЕ ТАКВА ИНФОРМАЦИЈА ДОСТУПНА. АКО ДРЖАВА КОЈА СПРОВОДИ ИСТРАГУ ДА САГЛАСНОСТ ИЛИ НЕ ОДГОВОРИ У РОКУ ОД 30 ДАНА, ЦЕНТАР МОЖЕ ОБЈАВИТИ ИЗЈАВУ НАКОН КОНСУЛТАЦИЈЕ СА ОСТАЛИМ ДРЖАВАМА УЧЕСНИЦАМА У ИСТРАЗИ.

ЦЕНТАР ДОСТАВЉА КОНАЧНИ ИЗВЕШТАЈ ЗАЈЕДНО СА БЕЗБЕДНОСНИМ ПРЕПОРУКАМА СТРАНАМА НА КОЈЕ СЕ ПРЕПОРУКЕ ОДНОСЕ, МИНИСТАРСТВУ, ДИРЕКТОРАТУ, НАДЛЕЖНИМ ОРГАНИМА ЗАИНТЕРЕСОВАНИХ ДРУГИХ ДРЖАВА И МЕЂУНАРОДНИМ ОРГАНИЗАЦИЈАМА У СКЛАДУ СА МЕЂУНАРОДНИМ СТАНДАРДИМА И ПРЕПОРУЧЕНОМ ПРАКСОМ И ОБЈАВЉУЈЕ ГА НА ИНТЕРНЕТ ПРЕЗЕНТАЦИЈИ ЦЕНТРА.

ЦЕНТАР МОЖЕ, АКО СМАТРА ДА ЈЕ ПОТРЕБНО, ДА ИЗДА ПРИВРЕМЕНИ ИЗВЕШТАЈ О ТОКУ ИСТРАГЕ, ПОСЕБНО АКО СЕ ИСТИМ ОБЈАВЉУЈЕ БЕЗБЕДНОСНА ПРЕПОРУКА ОД ГЛОБАЛНОГ ЗНАЧАЈА.

ЦЕНТАР СВАКЕ ГОДИНЕ, НАЈКАСНИЈЕ ДО 30. СЕПТЕМБРА ТЕКУЋЕ ГОДИНЕ, ОБЈАВЉУЈЕ ГОДИШЊИ ИЗВЕШТАЈ О СВОМ РАДУ ЗА ПРОТЕКЛУ ГОДИНУ, КОЈИ САДРЖИ ПОДАТКЕ О ИСТРАГАМА СПРОВЕДЕНИМ У ПРОТЕКЛОЈ ГОДИНИ, АНАЛИЗИ НИВОА БЕЗБЕДНОСТИ У ОДНОСУ НА НЕСРЕЋЕ У ВАЗДУШНОМ САОБРАЋАЈУ, О ДОНЕТИМ БЕЗБЕДНОСНИМ МЕРАМА И ПРЕПОРУКАМА КОЈЕ СУ БИЛЕ ПРЕДУЗЕТЕ.

АКО СЕ ТОКОМ ИСТРАГЕ УКАЖЕ ПОТРЕБА, ЦЕНТАР МОЖЕ ДА ТРАЖИ КОМЕНТАРЕ ОД ОДГОВАРАЈУЋИХ ОРГАНА ДРЖАВА НА КОЈЕ ЋЕ СЕ ИЗВЕШТАЈ

ОДНОСИТИ, УКЉУЧУЈУЋИ И МЕЂУНАРОДНЕ ОРГАНИЗАЦИЈЕ, А ПУТЕМ ЊИХ И ИМАОЦА ДОЗВОЛЕ ЗА ОБАВЉАЊЕ ВАЗДУХОПЛОВНО-ТЕХНИЧКЕ ДЕЛАТНОСТИ ПРОЈЕКТОВАЊА ЗА ПРОЈЕКТОВАЊЕ ВАЗДУХОПЛОВА, ПРОИЗВОЂАЧА ВАЗДУХОПЛОВА И КОРИСНИКА, ПРИ ЧЕМУ СУ ДУЖНИ ДА САДРЖАЈ КОНСУЛТАЦИЈА ЧУВАЈУ КАО ПОСЛОВНУ ТАЈНУ.

ПРЕ ОБЈАВЉИВАЊА КОНАЧНОГ ИЗВЕШТАЈА, ЦЕНТАР ДОСТАВЉА ИЗВЕШТАЈ НАДЛЕЖНИМ ОРГАНИМА НА КОЈЕ СЕ КОНАЧНИ ИЗВЕШТАЈ ОДНОСИ, УКЉУЧУЈУЋИ И МЕЂУНАРОДНЕ ОРГАНИЗАЦИЈЕ, А ПУТЕМ ЊИХ И ИМАОЦА ДОЗВОЛЕ ЗА ОБАВЉАЊЕ ВАЗДУХОПЛОВНО-ТЕХНИЧКЕ ДЕЛАТНОСТИ ПРОЈЕКТОВАЊА ЗА ПРОЈЕКТОВАЊЕ ВАЗДУХОПЛОВА, ПРОИЗВОЂАЧА ВАЗДУХОПЛОВА И КОРИСНИКА КОЈИ МОГУ ДА ДАЈУ СВОЈЕ МИШЉЕЊЕ И СТАВОВЕ О ИСТРАЗИ И ИЗВЕШТАЈУ, ПРИ ЧЕМУ СУ ДУЖНИ ДА САДРЖАЈ КОМУНИКАЦИЈЕ ЧУВАЈУ КАО ПОСЛОВНУ ТАЈНУ.

ПОДАТКЕ ИЗ КОНАЧНОГ ИЗВЕШТАЈА, СА БЕЗБЕДНОСНИМ ПРЕПОРУКАМА, ЦЕНТАР УНОСИ У БАЗУ ПОДАТАКА О УДЕСИМА И ОЗБИЉНИМ НЕЗГОДАМА У ВАЗДУШНОМ САОБРАЋАЈУ.

БАЗА ПОДАТАКА О УДЕСИМА И ОЗБИЉНИМ НЕЗГОДАМА У ВАЗДУШНОМ САОБРАЋАЈУ САДРЖИ ПОДАТКЕ КОЈИ СЕ ОДНОСЕ НА ЧИЊЕНИЧНЕ ИНФОРМАЦИЈЕ У ВЕЗИ НЕЗГОДЕ СА ИСТОРИЈАТОМ ЛЕТА, ПОДАТКЕ О ПОВРЕДАМА, ОШТЕЋЕЊИМА НА ВАЗДУХОПЛОВУ, ШТЕТИ ПРОУЗРОКОВАНОЈ ТРЕЋИМ ЛИЦИМА, ПОДАТКЕ О ПОСАДИ БЕЗ УНОШЕЊА ЛИЧНИХ ПОДАТАКА, ПОДАТКЕ О ВАЗДУХОПЛОВУ, ЊЕГОВОЈ ОПРЕМИ И ПОГОНСКОЈ ГРУПИ, ПОДАТКЕ О ТЕРЕНУ МЕСТА НЕСРЕЋЕ, ПОДАТКЕ О МЕСТУ ПОЛЕТАЊА, МЕТЕОРОЛОШКЕ ПОДАТКЕ, СТАЊЕ НА МЕСТУ НЕСРЕЋЕ, ПОДАТКЕ КОЈИ СЕ ОДНОСЕ НА ТРАГАЊЕ И СПАСАВАЊЕ, АНАЛИЗУ НЕСРЕЋЕ, НЕПОСРЕДНЕ И ПОСРЕДНЕ УЗРОКЕ НЕЗГОДЕ, КАО И БЕЗБЕДНОСНЕ ПРЕПОРУКЕ. БАЗА ПОДАТАКА НЕ САДРЖИ ПОДАТКЕ О ЛИЧНОСТИ.

ЦЕНТАР ИМА НЕОМЕТАН ПРИСТУП БАЗИ ДОГАЂАЈА КОЈУ ВОДИ ДИРЕКТОРАТ.

МИНИСТАР БЛИЖЕ ПРОПИСУЈЕ САДРЖИНУ КОНАЧНОГ ИЗВЕШТАЈА О ИСТРАЗИ УДЕСА И ОЗБИЉНИХ НЕЗГОДА У ВАЗДУШНОМ САОБРАЋАЈУ КАО И САДРЖИНУ И НАЧИН ВОЂЕЊА БАЗЕ ПОДАТАКА О УДЕСИМА И ОЗБИЉНИМ НЕЗГОДАМА.

Безбедносне препоруке

Члан 28.

~~Центар издаје безбедносне препоруке на основу анализе података и резултата спроведене истраге. Центар може да изда безбедносне препоруке и на основу анализа серије удеса, озбиљних незгода и незгода ваздухоплова.~~

~~Препорука из става 1. овог члана не може бити основ за утврђивање кривице или одговорности за удес или озбиљну незгоду.~~

~~Препоруке се упућују странама на које се односе, надлежним органима и организацијама у Републици Србији, као и надлежним органима и организацијама заинтересованих других држава и међународним организацијама.~~

~~Органи и организације којима су упућене препоруке, осим органа и организација других држава и међународних организација, дужни су да предузму потребне мере у циљу спровођења безбедносних препорука и о томе обавесте Центар.~~

~~Органи и организације из става 3. овог члана, осим органа и организација других држава и међународних организација, којима је упућена безбедносна препорука дужни су да најмање једном годишње поднесу извештај Центру о мерама које су предузете или су планиране да се предузму на основу датих препорука.~~

~~Министар ближе прописује начин спровођења поступка за праћење безбедносних препорука.~~

ЦЕНТАР ИЗДАЈЕ БЕЗБЕДНОСНЕ ПРЕПОРУКЕ НА ОСНОВУ АНАЛИЗЕ ПОДАТАКА И РЕЗУЛТАТА СПРОВЕДЕНЕ ИСТРАГЕ. НАКОН КОНСУЛТАЦИЈА СА СВИМ ЗАИНТЕРЕСОВАНИМ СУБЈЕКТИМА, ЦЕНТАР МОЖЕ У БИЛО КОЈОЈ ФАЗИ ИСТРАГЕ УДЕСА ИЛИ ОЗБИЉНЕ НЕЗГОДЕ ДА ИЗДА БЕЗБЕДНОСНЕ ПРЕПОРУКЕ СА МЕРАМА ЗА КОЈЕ СМАТРА ДА ИХ ЈЕ НЕОПХОДНО ШТО ПРЕ ПРЕДУЗЕТИ РАДИ ПОБОЉШАЊА БЕЗБЕДНОСТИ У ВАЗДУШНОМ САОБРАЋАЈУ. БЕЗБЕДНОСНЕ ПРЕПОРУКЕ СЕ МОГУ ИЗДАТИ И НА ОСНОВУ СТУДИЈЕ ИЛИ АНАЛИЗЕ РАЗЛИЧИТИХ ИСТРАГА ИЛИ ДРУГИХ ПОСЛОВА КОЈЕ ЦЕНТАР ОБАВЉА У СКЛАДУ СА ОВИМ ЗАКОНОМ. ЦЕНТАР МОЖЕ ДА ИЗДА БЕЗБЕДНОСНУ ПРЕПОРУКУ АКО ЈЕ РЕПУБЛИКА СРБИЈА ЗЕМЉА УЧЕСНИЦА У ИСТРАЖНОМ ПОСТУПКУ У КООРДИНАЦИЈИ СА ДРЖАВОМ КОЈА ВОДИ ИСТРАГУ.

ПРЕПОРУКА ИЗ СТАВА 1. ОВОГ ЧЛАНА НЕ МОЖЕ БИТИ ОСНОВ ЗА УТВРЂИВАЊЕ КРИВИЦЕ ИЛИ ОДГОВОРНОСТИ ЗА УДЕС ИЛИ ОЗБИЉНУ НЕЗГОДУ.

БЕЗБЕДНОСНЕ ПРЕПОРУКЕ СЕ, УЗ ПРОПРАТНО ПИСМО, ДОСТАВЉАЈУ НАДЛЕЖНИМ ОРГАНИМА И ОРГАНИЗАЦИЈАМА У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ, НАДЛЕЖНИМ ОРГАНИМА И ОРГАНИЗАЦИЈАМА ДРУГИХ ЗАИНТЕРЕСОВАНИХ ДРЖАВА, КАО И МЕЂУНАРОДНИМ ОРГАНИЗАЦИЈАМА, А АКО ЈЕ ПРЕПОРУКА ОД ГЛОБАЛНОГ ЗНАЧАЈА ОНА СЕ, ЗАЈЕДНО СА ОБАВЕШТЕЊЕМ О ПРЕДУЗЕТИМ МЕРАМА, ДОСТАВЉА МЕЂУНАРОДНОЈ ОРГАНИЗАЦИЈИ ЦИВИЛНОГ ВАЗДУХОПЛОВСТВА.

АКО ЈЕ РЕПУБЛИКА СРБИЈА УЧЕСНИЦА У ИСТРАЖНОМ ПОСТУПКУ, ЦЕНТАР МОЖЕ ДА ИЗДА БЕЗБЕДНОСНУ ПРЕПОРУКУ У КООРДИНАЦИЈИ СА ИСТРАЖНИМ ОРГАНИМА ДРЖАВЕ КОЈА ВОДИ ИСТРАГУ.

БЕЗБЕДНОСНЕ ПРЕПОРУКЕ НЕ МОГУ ДА БУДУ ОСНОВ ЗА УТВРЂИВАЊЕ КРИВИЦЕ ИЛИ ОДГОВОРНОСТИ ЗА УДЕС ИЛИ ОЗБИЉНУ НЕЗГОДУ.

НАДЛЕЖНИ ОРГАНИ, ОДНОСНО ОРГАНИЗАЦИЈЕ У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ КОЈИМА СУ УПУЋЕНЕ БЕЗБЕДНОСНЕ ПРЕПОРУКЕ СУ ДУЖНИ ДА ПОТВРДЕ ПРИЕМ ПРЕПОРУКЕ И ДА У РОКУ ОД 90 ДАНА ОД ПРИЈЕМА ПРЕПОРУКА ДОСТАВЕ ЦЕНТРУ ОБАВЕШТЕЊЕ О МЕРАМА КОЈЕ СУ ПРЕДУЗЕЛИ ИЛИ ПЛАНИРАЈУ ДА ПРЕДУЗМУ, КАО И О РОКОВИМА ЗА ЊИХОВО ПРЕДУЗИМАЊЕ, АКО ЈЕ ТО ПРИМЕНЉИВО.

АКО НАДЛЕЖНИ ОРГАН, ОДНОСНО ОРГАНИЗАЦИЈА СМАТРА ДА НИЈЕ ПОТРЕБНО ПРЕДУЗЕТИ МЕРЕ У ЦИЉУ СПРОВОЂЕЊА БЕЗБЕДНОСНИХ ПРЕПОРУКА, У ОБАВЕШТЕЊУ КОЈЕ ДОСТАВЉА ЦЕНТРУ МОРА ДА НАВЕДЕ РАЗЛОГЕ ЗА ТО.

ЦЕНТАР У РОКУ ОД 60 ДАНА ОД ПРИЈЕМА ОБАВЕШТЕЊА ИЗ СТАВА 6. ОВОГ ЧЛАНА, ОБАВЕШТАВА НАДЛЕЖНИ ОРГАН, ОДНОСНО ОРГАНИЗАЦИЈУ ДА ЛИ СМАТРА ОБАВЕШТЕЊЕ ОДГОВАРАЈУЋИМ, УЗ ОБРАЗЛОЖЕЊЕ АКО СМАТРА ДА СУ ПРЕДЛОЖЕНЕ МЕРЕ НЕОДГОВАРАЈУЋЕ ИЛИ АКО СЕ НЕ СЛАЖЕ СА ОДЛУКОМ ПОШИЉАОЦА ДА ПОВОДОМ БЕЗБЕДНОСНИХ ПРЕПОРУКА НЕ ПРЕДУЗИМА НИКАКВЕ МЕРЕ.

ЦЕНТАР ВОДИ ЕВИДЕНЦИЈУ О БЕЗБЕДНОСНИМ ПРЕПОРУКАМА КОЈЕ ЈЕ ИЗДАО И ОДГОВОРИМА КОЈЕ СУ НАДЛЕЖНИ ОРГАНИ И ОРГАНИЗАЦИЈЕ ДОСТАВИЛИ ПОВОДОМ ТИХ ПРЕПОРУКА.

МИНИСТАР БЛИЖЕ ПРОПИСУЈЕ НАЧИН СПРОВОЂЕЊА ПОСТУПКА ЗА ПРАЋЕЊЕ БЕЗБЕДНОСНИХ ПРЕПОРУКА.

Дужност чувања података

Члан 29.

Центар је дужан да трајно чува извештаје и изјаве учесника удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају.

Документа која се односе на лица из члана 19. став 1. овог закона, која је преузео за потребе истраживања удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају, Центар треба да врати у року од 30 дана од дана објављивања ~~завршног~~ **КОНАЧНОГ** извештаја.

Сву осталу документацију, Центар је дужан да чува најмање десет година после брисања ваздухоплова из Регистра ваздухоплова Републике Србије, о чему добија информацију од Директората.

IV. ИСТРАЖНИ ПОСТУПАК У ОБЛАСТИ ЖЕЛЕЗНИЧКОГ САОБРАЋАЈА

Члан 30.

Центар спроводи истрагу после озбиљних несрећа на железничком систему са циљем могућег унапређивања безбедности на железници и превенције несрећа.

Осим озбиљних несрећа, Центар може да истражује и остале несреће и незгоде, које би могле да доведу до озбиљних несрећа, укључујући у то технички отказ структурних подсистема или чинилаца интероперабилности.

Центар има дискреционо право да одлучује да ли ће отворити истрагу осталих несрећа и незгода. У својој одлуци, он узима у обзир:

- 1) озбиљност несреће и незгода;
- 2) да ли су остале несреће и незгоде део низа несрећа, односно незгода од значаја за систем у целини;
- 3) утицај на безбедност на железничкој мрежи Републике Србије, као и железничкој мрежи Европске уније;
- 4) захтеве управљача инфраструктуре (у даљем тексту: управљач), железничког превозника, Дирекције за железнице (у даљем тексту: Дирекција) или надлежних органа других држава.

Обим истрага и поступак у спровођењу тих истрага утврђује Центар.

~~Железнички превозници, управљач, друга укључена лица и Дирекција ако има сазнања, морају без одлагања да обавесте Центар о несрећи или незгоди у железничком саобраћају.~~

~~Министар ближе прописује поступак и начин пријављивања несрећа и незгода у железничком саобраћају.~~

ЖЕЛЕЗНИЧКИ ПРЕВОЗНИЦИ, УПРАВЉАЧ, ДРУГА УКЉУЧЕНА ЛИЦА И ДИРЕКЦИЈА АКО ИМА САЗНАЊА, МОРАЈУ БЕЗ ОДЛАГАЊА ДА ОБАВЕСТИ ЦЕНТАР О НЕСРЕЋИ ИЛИ НЕЗГОДИ У ЖЕЛЕЗНИЧКОМ САОБРАЋАЈУ. ЦЕНТАР ОДЛУЧУЈЕ, БЕЗ ОДЛАГАЊА, А НАЈКАСНИЈЕ ДВА МЕСЕЦА НАКОН ПРИЈЕМА ПРИЈАВЕ О НЕСРЕЋИ ИЛИ НЕЗГОДИ, ДА ЛИ ЋЕ ПОКРЕНУТИ ИСТРАГУ.

МИНИСТАР БЛИЖЕ ПРОПИСУЈЕ ПОСТУПАК И НАЧИН ПРИЈАВЉИВАЊА НЕСРЕЋА И НЕЗГОДА У ЖЕЛЕЗНИЧКОМ САОБРАЋАЈУ КАО И ОБРАЗАЦ ПРИЈАВЕ.

Овлашћења Центра

Члан 31.

Надлежни органи, железнички превозници, управљач и друга укључена лица, морају омогућити Центру да ефикасно и независно обави своје задатке.

Центар има право, што је пре могуће и у сарадњи са другим надлежним истражним органима, на:

- 1) слободан приступ месту несреће или незгоде, до умешаних возила, инфраструктурних објеката, као и до објеката и уређаја за управљање саобраћајем и сигнализацијом;
- 2) попис доказа до којих је могуће доћи у тренутку спровођења истраге на месту несреће или незгоде и надзор над уклањањем олупина, инфраструктурних објеката и постројења или њихових саставних делова ради прегледа и анализе;
- 3) приступ и употребу снимака уређаја за снимање аудио и видео записа на возу и евидентирање рада система сигнализације и контроле саобраћаја;
- 4) приступ резултатима обдукције тела жртава и информацијама о здравственом стању повређених;

5) приступ резултатима истраге возног особља и других лица умешаних у несрећу или незгоду;

6) саслушавање умешаних железничких радника и других сведока;

7) приступ свим релевантним документима и подацима које поседују управљач, умешани железнички превозници, ЛИЦА ЗАДУЖЕНА ЗА ОДРЖАВАЊЕ, Дирекција и други органи и организације.

~~Сва документа, подаци и докази морају се користити искључиво за потребе истраживања несрећа и незгода у железничком саобраћају и у друге сврхе се не могу користити.~~

ОБАВЕЗА ПОВЕРЉИВОСТИ И ЗАШТИТА ИНФОРМАЦИЈА

ЧЛАН 31А

СВА ДОКУМЕНТА, ПОДАЦИ И ДОКАЗИ МОРАЈУ СЕ КОРИСТИТИ ИСКЉУЧИВО ЗА ПОТРЕБЕ ИСТРАЖИВАЊА НЕСРЕЋА У ЖЕЛЕЗНИЧКОМ САОБРАЋАЈУ И У ДРУГЕ СВРХЕ СЕ НЕ МОГУ КОРИСТИТИ И НЕ МОГУ БИТИ УСТУПЉЕНИ ДРУГИМ ОРГАНИМА, ПРАВНИМ ИЛИ ФИЗИЧКИМ ЛИЦИМА.

ЦЕНТАР И БИЛО КОЈЕ ФИЗИЧКО ИЛИ ПРАВНО ЛИЦЕ КОЈЕ ЈЕ ПОЗВАНО ДА УЧЕСТВУЈЕ У ИСТРАЗИ, СУ ДУЖНИ ДА У СКЛАДУ СА ЗАКОНОМ КОЈИМ СЕ УРЕЂУЈЕ ЗАШТИТА ПОДАТАКА О ЛИЧНОСТИ И ЗАКОНОМ КОЈИМ СЕ УРЕЂУЈЕ ТАЈНОСТ ПОДАТАКА, ОБЕЗБЕДЕ ТАЈНОСТ ПОДАТАКА И ЗАШТИТУ АНОНИМНОСТИ УЧЕСНИКА НЕСРЕЋА И НЕЗГОДА И СВЕДОКА.

ЦЕНТАР МОЖЕ У КОНАЧАН ИЗВЕШТАЈ УНЕТИ СВЕ ПОДАТКЕ ДО КОЈИХ ДОЂЕ У ТОКУ ИСТРАГЕ, ОСИМ ПОДАТАКА КОЈИ СЕ ОДНОСЕ НА ЗАШТИТУ ПОДАТАКА О ЛИЧНОСТИ УЧЕСНИКА У ИСТРАЗИ НЕСРЕЋЕ, УЧЕСНИКА У НЕСРЕЋИ И НЕЗГОДИ И СВЕДОКА.

СВИ ПОДАЦИ ПРИКУПЉЕНИ ТОКОМ ИСТРАГЕ, МОГУ ДА СЕ УКЉУЧЕ У САОПШТЕЊА ИЛИ КОНАЧНИ ИЗВЕШТАЈ О НЕСРЕЋИ САМО КАД СУ БИТНИ ЗА АНАЛИЗУ НЕСРЕЋЕ, У СКЛАДУ СА ЗАКОНОМ КОЈИМ СЕ УРЕЂУЈЕ ЗАШТИТА ПОДАТАКА О ЛИЧНОСТИ И ЗАКОНОМ КОЈИМ СЕ УРЕЂУЈЕ ЗАШТИТА ТАЈНОСТИ ПОДАТАКА.

ЗАШТИТА И ЧУВАЊЕ ДОКАЗА

ЧЛАН 31Б

ЦЕНТАР У САРАДЊИ СА НАДЛЕЖНИМ ОРГАНИМА, ЖЕЛЕЗНИЧКИМ ПРЕВОЗНИЦИМА, УПРАВЉАЧЕМ ИНФРАСТРУКТУРЕ И ДРУГИМ УКЉУЧЕНИМ ЛИЦИМА, ОБЕЗБЕЂУЈЕ СИГУРНО ПОСТУПАЊЕ СА ДОКАЗИМА И ПРЕДУЗИМА МЕРЕ ЗА ЗАШТИТУ И ЧУВАЊЕ ДОКАЗА ПОТРЕБНИХ ЗА ИСТРАГУ НЕСРЕЋЕ ИЛИ НЕЗГОДЕ.

СИГУРНО ПОСТУПАЊЕ СА ДОКАЗИМА ПОДРАЗУМЕВА ПОПИСИВАЊЕ, ИЗУЗИМАЊЕ, ЧУВАЊЕ И ЗАШТИТУ ДОКАЗА ОД ОШТЕЋЕЊА, ПРИСТУПА НЕОВЛАШЋЕНИХ ЛИЦА, КРАЂЕ И КВАРЕЊА СВИХ ДОКАЗА КОЈИ БИ МОГЛИ БИТИ УКЛОЊЕНИ, ИЗБРИСАНИ, ИЗГУБЉЕНИ ИЛИ УНИШТЕНИ.

Истражни поступак

Члан 32.

~~Ако се несрећа или незгода догоди на граничним објектима између Републике Србије и друге државе или у њиховој близини, надлежни органи за истраживање несрећа или незгода тих држава могу се договорити да истрагу изврши једно од њих или да истрагу изврше заједно. У случају договора да истрагу врши надлежни орган за истраживање несреће или незгоде једне државе, надлежном органу за истраживање несреће или незгоде друге државе се омогућава учешће у истрази и неометана заједничка употреба резултата.~~

~~Надлежни орган за истраживање несреће или незгоде друге државе се позива да учествује у истрази, ако је у догађају учествовао железнички превозник са седиштем у тој држави и које је добило лиценцу у тој држави.~~

~~Центар обезбеђује сва средства потребна за обављање истраге. С обзиром на природу несреће или незгоде, Центар може обезбедити и стручна лица која имају оперативно и стручно знање и искуство за помоћ при истрази. Одредбе члана 20. овог закона које се односе на Радну групу Центра, примењују се и на истражни поступак у железничком саобраћају.~~

~~Истрага се спроводи на начин који обезбеђује да сви учесници у несрећи или незгоди, имају могућност саслушања, односно давања изјава о догађају.~~

~~Управљачи, железнички превозници, Дирекција, породице лица са смртним повредама, власници оштећене имовине, произвођачи, надлежни органи за истраживање несреће или незгоде, представници особља и корисника морају бити редовно обавештени о истрази и њеном току.~~

~~Лица из става 5. овог члана могу да дају своје мишљење и ставове о истрази, као и примедбе на Предлог извештаја Центра.~~

~~Центар и други надлежни органи морају окончати увиђај на месту несреће или незгоде у најкраћем могућем року, тако да управљач може што пре поправити оштећену инфраструктуру и успоставити железнички саобраћај.~~

~~Центар може затражити стручну или техничку помоћ од истражних органа других држава или Европске агенције за железнице (ERA).~~

~~Министар ближе прописује начин спровођења поступка истраживања несрећа и незгода у железничком саобраћају које врши Центар.~~

АКО СЕ НЕСРЕЋА ИЛИ НЕЗГОДА ДОГОДИ НА ГРАНИЧНИМ ОБЈЕКТИМА ИЗМЕЂУ РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ И ДРУГЕ ДРЖАВЕ ИЛИ У ЊИХОВОЈ БЛИЗИНИ, НАДЛЕЖНИ ОРГАНИ ЗА ИСТРАЖИВАЊЕ НЕСРЕЋА ИЛИ НЕЗГОДА ТИХ ДРЖАВА МОГУ СЕ ДОГОВОРТИ ДА ИСТРАГУ ИЗВРШИ ЈЕДНО ОД ЊИХ ИЛИ ДА ИСТРАГУ

ИЗВРШЕ ЗАЈЕДНО. У СЛУЧАЈУ ДОГОВОРА ДА ИСТРАГУ ВРШИ НАДЛЕЖНИ ОРГАН ЗА ИСТРАЖИВАЊЕ НЕСРЕЋЕ ИЛИ НЕЗГОДЕ ЈЕДНЕ ДРЖАВЕ, НАДЛЕЖНОМ ОРГАНУ ЗА ИСТРАЖИВАЊЕ НЕСРЕЋЕ ИЛИ НЕЗГОДЕ ДРУГЕ ДРЖАВЕ СЕ ОМОГУЋАВА УЧЕШЋЕ У ИСТРАЗИ И НЕОМЕТАНА ЗАЈЕДНИЧКА УПОТРЕБА РЕЗУЛТАТА.

НАДЛЕЖНИ ОРГАН ЗА ИСТРАЖИВАЊЕ НЕСРЕЋЕ ИЛИ НЕЗГОДЕ ДРУГЕ ДРЖАВЕ СЕ ПОЗИВА ДА УЧЕСТВУЈЕ У ИСТРАЗИ, АКО ЈЕ У ДОГАЂАЈУ УЧЕСТВОВАО ЖЕЛЕЗНИЧКИ ПРЕВОЗНИК СА СЕДИШТЕМ У ТОЈ ДРЖАВИ И КОЈЕ ЈЕ ДОБИЛО ЛИЦЕНЦУ У ТОЈ ДРЖАВИ И АКО ЈЕ У ДОГАЂАЈУ УЧЕСТВОВАЛО ВОЗИЛО КОЈЕ ЈЕ РЕГИСТРОВАНО ИЛИ СЕ ОДРЖАВА У ТОЈ ДРЖАВИ.

НАДЛЕЖНИМ ОРГАНИМА ЗА ИСТРАЖИВАЊЕ НЕСРЕЋА И НЕЗГОДА ДРУГЕ ДРЖАВЕ ПОТРЕБНО ЈЕ ОМОГУЋИТИ ПРИСТУП ПОДАЦИМА И ДОКАЗИМА НЕОПХОДНИМ КАКО БИ МОГЛИ ДА ЕФИКАСНО УЧЕСТВУЈУ У ИСТРАЗИ, УЗ ПОШТОВАЊЕ НАЦИОНАЛНИХ ЗАКОНА КОЈИ СЕ ОДНОСЕ НА СУДСКЕ ПОСТУПКЕ.

ЦЕНТРУ СЕ ДАЈУ ПОТРЕБНА ОВЛАШЋЕЊА, ДА МОЖЕ, КАДА СЕ ТО ОД ЊЕГА ТРАЖИ, ПОМОЋИ У ПРИКУПЉАЊУ ДОКАЗА ЗА ИСТРАЖНО ТЕЛО ДРУГЕ ДРЖАВЕ. ЦЕНТРУ ЈЕ ПОТРЕБНО ОМОГУЋИТИ ПРИСТУП ПОДАЦИМА И ДОКАЗИМА НЕОПХОДНИМ КАКО БИ МОГАО ДА ЕФИКАСНО УЧЕСТВУЈЕ У ИСТРАЗИ, УЗ ПОШТОВАЊЕ НАЦИОНАЛНИХ ЗАКОНА КОЈИ СЕ ОДНОСЕ НА СУДСКЕ ПОСТУПКЕ.

ЦЕНТАР САРАЂУЈЕ СА ЕВРОПСКОМ АГЕНЦИЈОМ ЗА ЖЕЛЕЗНИЦЕ (ЕРА), КАДА ИСТРАГА УКЉУЧУЈЕ ВОЗИЛА КОЈА ЈЕ ОДОБРИЛА ЕВРОПСКА АГЕНЦИЈЕ ЗА ЖЕЛЕЗНИЦЕ (ЕРА) ИЛИ ЖЕЛЕЗНИЧКА ПРЕДУЗЕЋА КОЈА СУ СЕРТИФИКОВАНА ОД СТРАНЕ ЕВРОПСКЕ АГЕНЦИЈЕ ЗА ЖЕЛЕЗНИЦЕ (ЕРА). САРАДЊА ОБУХВАТА МЕЂУСОБНУ РАЗМЕНУ СВИХ ПОТРЕБНИХ ИНФОРМАЦИЈА И ДОКУМЕНАТА.

ЦЕНТАР ОБЕЗБЕЂУЈЕ СВА СРЕДСТВА ПОТРЕБНА ЗА ОБАВЉАЊЕ ИСТРАГЕ. С ОБЗИРОМ НА ПРИРОДУ НЕСРЕЋЕ ИЛИ НЕЗГОДЕ, ЦЕНТАР МОЖЕ ОБЕЗБЕДИТИ И СТРУЧНА ЛИЦА КОЈА ИМАЈУ ОПЕРАТИВНО И СТРУЧНО ЗНАЊЕ И ИСКУСТВО ЗА ПОМОЋ ПРИ ИСТРАЗИ.

ИСТРАЖНИ ПОСТУПАК У ЖЕЛЕЗНИЧКОМ САОБРАЋАЈУ ВОДИ ГЛАВНИ ИСТРАЖИТЕЉ ЗА ЖЕЛЕЗНИЧКИ САОБРАЋАЈ. УКОЛИКО ГЛАВНИ ИСТРАЖИТЕЉ ЗА ЖЕЛЕЗНИЧКИ САОБРАЋАЈ НИЈЕ У МОГУЋНОСТИ ИЛИ ЈЕ СПРЕЧЕН ДА ВОДИ ИСТРАЖНИ ПОСТУПАК, ГЛАВНИ ИСТРАЖИТЕЉ ОДРЕЂУЈЕ СТРУЧНО ЛИЦЕ КОЈЕ ЋЕ ИСТРАЖНИ ПОСТУПАК СПРОВЕСТИ. ОДРЕДБЕ ЧЛАНА 20. ОВОГ ЗАКОНА КОЈЕ СЕ ОДНОСЕ НА РАДНУ ГРУПУ ЦЕНТРА, ПРИМЕЊУЈУ СЕ И НА ИСТРАЖНИ ПОСТУПАК У ЖЕЛЕЗНИЧКОМ САОБРАЋАЈУ.

ИСТРАГА СЕ СПРОВОДИ НА НАЧИН КОЈИ ОБЕЗБЕЂУЈЕ ДА СВИ УЧЕСНИЦИ У НЕСРЕЋИ ИЛИ НЕЗГОДИ, ИМАЈУ МОГУЋНОСТ САСЛУШАЊА, ОДНОСНО ДАВАЊА ИЗЈАВА О ДОГАЂАЈУ.

УПРАВЉАЧИ, ЖЕЛЕЗНИЧКИ ПРЕВОЗНИЦИ, ЕВРОПСКА АГЕНЦИЈА ЗА ЖЕЛЕЗНИЦЕ (ERA), ДИРЕКЦИЈА, ЖРТВЕ И ЊИХОВИ СРОДНИЦИ, ВЛАСНИЦИ ОШТЕЋЕНЕ ИМОВИНЕ, ПРОИЗВОЂАЧИ, НАДЛЕЖНИ ОРГАНИ ЗА ИСТРАЖИВАЊЕ НЕСРЕЋЕ ИЛИ НЕЗГОДЕ, ПРЕДСТАВНИЦИ ОСОБЉА И КОРИСНИКА МОРАЈУ БИТИ РЕДОВНО ОБАВЕШТЕНИ О ИСТРАЗИ И ЊЕНОМ ТОКУ.

ЛИЦА ИЗ СТАВА 9. ОВОГ ЧЛАНА МОГУ ДА ДАЈУ СВОЈЕ МИШЉЕЊЕ И СТАВОВЕ О ИСТРАЗИ И ДА ПРУЖЕ РЕЛЕВАНТНЕ ТЕХНИЧКЕ ИНФОРМАЦИЈЕ У ЦИЉУ ПОБОЉШАЊА КВАЛИТЕТА ИЗВЕШТАЈА О ИСТРАЗИ.

ЦЕНТАР И ДРУГИ НАДЛЕЖНИ ОРГАНИ МОРАЈУ ОКОНЧАТИ УВИЂАЈ НА МЕСТУ НЕСРЕЋЕ ИЛИ НЕЗГОДЕ У НАЈКРАЋЕМ МОГУЋЕМ РОКУ, ТАКО ДА УПРАВЉАЧ МОЖЕ ШТО ПРЕ ПОПРАВИТИ ОШТЕЋЕНУ ИНФРАСТРУКТУРУ И УСПОСТАВИТИ ЖЕЛЕЗНИЧКИ САОБРАЋАЈ.

ЦЕНТАР МОЖЕ ЗАТРАЖИТИ СТРУЧНУ ИЛИ ТЕХНИЧКУ ПОМОЋ ОД ИСТРАЖНИХ ОРГАНА ДРУГИХ ДРЖАВА ИЛИ ЕВРОПСКЕ АГЕНЦИЈЕ ЗА ЖЕЛЕЗНИЦЕ (ERA).

МИНИСТАР БЛИЖЕ ПРОПИСУЈЕ НАЧИН СПРОВОЂЕЊА ПОСТУПКА ИСТРАЖИВАЊА НЕСРЕЋА И НЕЗГОДА У ЖЕЛЕЗНИЧКОМ САОБРАЋАЈУ КОЈЕ ВРШИ ЦЕНТАР.

Извештаји Центра о истрагама несрећа и незгода у железничком саобраћају

Члан 33.

~~О истрази несреће или незгоде, Центар сачињава коначан извештај у облику и структуре према врсти и озбиљности несреће или незгоде, као и значају утврђеном у истрази. У извештају наводи циљеве истраге и по потреби безбедносне препоруке.~~

~~Извештај из става 1. овог члана нарочито садржи непосредне чињенице о догађају, записник о истрази, анализу и закључке, предузете мере и препоруке. Извештај не садржи податке о личности. Пре објављивања извештаја на достављени предлог Радне групе сагласност даје главни истражитељ.~~

~~Центар објављује коначан извештај у најкраћем могућем року, али не дужем од 12 месеци од несреће или незгоде.~~

~~Центар доставља извештај заједно са безбедносним препорукама управљачу инфраструктуре, железничком превознику, Дирекцији, министарству, као и другим заинтересованим странама.~~

~~Центар сваке године, најкасније до 30. септембра, објављује годишњи извештај за протеклу годину о истрагама обављеним у протеклој години, о датим безбедносним препорукама и мерама које су биле предузете у складу са раније датим препорукама.~~

~~Податке из коначног извештаја, са безбедносним препорукама, Центар уноси у базу података о несрећама и незгодама у железничком саобраћају. База података о несрећама и незгодама у железничком саобраћају садржи непосредне чињенице о догађају, анализу и закључке, предузете мере и препоруке. База података не садржи податке о личности.~~

~~Министар ближе прописује садржину коначног извештаја о истрагама несрећа и незгода у железничком саобраћају.~~

О ИСТРАЗИ НЕСРЕЋЕ ИЛИ НЕЗГОДЕ, ЦЕНТАР САЧИЊАВА КОНАЧАН ИЗВЕШТАЈ У ОБЛИКУ И СТРУКТУРИ ПРЕМА ВРСТИ И ОЗБИЉНОСТИ НЕСРЕЋЕ ИЛИ НЕЗГОДЕ, КАО И ЗНАЧАЈУ УТВРЂЕНОМ У ИСТРАЗИ. У ИЗВЕШТАЈУ НАВОДИ ЦИЉЕВЕ ИСТРАГЕ И ПО ПОТРЕБИ БЕЗБЕДНОСНЕ ПРЕПОРУКЕ.

ИЗВЕШТАЈ ИЗ СТАВА 1. ОВОГ ЧЛАНА НАРОЧИТО САДРЖИ НЕПОСРЕДНЕ ЧИЊЕНИЦЕ О ДОГАЂАЈУ, ЗАПИСНИК О ИСТРАЗИ, АНАЛИЗУ И ЗАКЉУЧКЕ, ПРЕДУЗЕТЕ МЕРЕ И ПРЕПОРУКЕ. ИЗВЕШТАЈ НЕ САДРЖИ ПОДАТКЕ О ЛИЧНОСТИ.

ЦЕНТАР ОБЈАВЉУЈЕ КОНАЧАН ИЗВЕШТАЈ У НАЈКРАЋЕМ МОГУЋЕМ РОКУ, АЛИ НЕ ДУЖЕМ ОД 12 МЕСЕЦИ ОД НЕСРЕЋЕ ИЛИ НЕЗГОДЕ. АКО КОНАЧНИ ИЗВЕШТАЈ НЕ МОЖЕ ДА БУДЕ ОБЈАВЉЕН У РОКУ ОД 12 МЕСЕЦИ, ЦЕНТАР ЋЕ ОБЈАВИТИ ИНФОРМАЦИЈУ НАЈМАЊЕ ЈЕДНОМ ГОДИШЊЕ ОД НАСТАНКА НЕСРЕЋЕ, СА ПОЈЕДИНОСТИМА О НАПРЕТКУ ИСТРАГЕ И СВИМ ПОСТАВЉЕНИМ БЕЗБЕДНОСНИМ ПИТАЊИМА.

ЦЕНТАР ДОСТАВЉА ИЗВЕШТАЈ ЗАЈЕДНО СА БЕЗБЕДНОСНИМ ПРЕПОРУКАМА УПРАВЉАЧУ ИНФРАСТРУКТУРЕ, ЖЕЛЕЗНИЧКОМ ПРЕВОЗНИКУ, ДИРЕКЦИЈИ, МИНИСТАРСТВУ, КАО И ДРУГИМ ЗАИНТЕРЕСОВАНИМ СТРАНАМА.

ЦЕНТАР СВАКЕ ГОДИНЕ, НАЈКАСНИЈЕ ДО 30. СЕПТЕМБРА, ОБЈАВЉУЈЕ ГОДИШЊИ ИЗВЕШТАЈ ЗА ПРОТЕКЛУ ГОДИНУ О ИСТРАГАМА ОБАВЉЕНИМ У ПРОТЕКЛОЈ ГОДИНИ, О ДАТИМ БЕЗБЕДНОСНИМ ПРЕПОРУКАМА И МЕРАМА КОЈЕ СУ БИЛЕ ПРЕДУЗЕТЕ У СКЛАДУ СА РАНИЈЕ ДАТИМ ПРЕПОРУКАМА.

ПОДАТКЕ ИЗ КОНАЧНОГ ИЗВЕШТАЈА, СА БЕЗБЕДНОСНИМ ПРЕПОРУКАМА, ЦЕНТАР УНОСИ У БАЗУ ПОДАТАКА О НЕСРЕЋАМА И НЕЗГОДАМА У ЖЕЛЕЗНИЧКОМ САОБРАЋАЈУ. БАЗА ПОДАТАКА О НЕСРЕЋАМА И НЕЗГОДАМА У ЖЕЛЕЗНИЧКОМ САОБРАЋАЈУ САДРЖИ НЕПОСРЕДНЕ ЧИЊЕНИЦЕ О ДОГАЂАЈУ, АНАЛИЗУ И ЗАКЉУЧКЕ, ПРЕДУЗЕТЕ МЕРЕ И ПРЕПОРУКЕ. БАЗА ПОДАТАКА НЕ САДРЖИ ПОДАТКЕ О ЛИЧНОСТИ.

ЦЕНТАР, У САРАДЊИ СА ЕВРОПСКОМ АГЕНЦИЈОМ ЗА ЖЕЛЕЗНИЦЕ (ЕРА), УСПОСТАВЉА ПРОГРАМ ЕКСПЕРТСКИХ ПРОВЕРА (РЕЕР РЕВИЈУ), КОЈИМА СЕ ПРАТИ ЊЕГОВА ЕФЕКТИВНОСТ И НЕЗАВИСНОСТ. ЦЕНТАР ОБЈАВЉУЈЕ ПРОГРАМ ЕКСПЕРТСКИХ ПРОВЕРА КАО И ГОДИШЊИ ИЗВЕШТАЈ О ПРОГРАМУ НАГЛАШАВАЈУЋИ ПРЕПОЗНАТЕ ПРЕДНОСТИ И ПРЕДЛОГЕ ЗА ПОБОЉШАЊЕ.

ИЗВЕШТАЈИ О ЕКСПЕРТСКИМ ПРОВЕРАМА ДОСТАВЉАЈУ СЕ СВИМ ИСТРАЖНИМ ОРГАНИМА И ЕВРОПСКОЈ АГЕНЦИЈИ ЗА ЖЕЛЕЗНИЦЕ (ЕРА). ОВИ ИЗВЕШТАЈИ СЕ ОБЈАВЉУЈУ НА ДОБРОВОЉНОЈ ОСНОВИ.

ЦЕНТАР ЈЕ ДУЖАН ДА ТРАЈНО ЧУВА КОНАЧНЕ ИЗВЕШТАЈЕ О НЕСРЕЋАМА ИЛИ НЕЗГОДАМА КАО И САВ МАТЕРИЈАЛ ПРИКУПЉЕН ТОКОМ ИСТРАГЕ НЕСРЕЋЕ ИЛИ НЕЗГОДЕ У ОБЛИКУ У КОМЕ ИХ ЈЕ ТОКОМ ИСТРАГЕ САМ ПРИБАВИО ИЛИ ДОБИО ОД НАДЛЕЖНИХ ОРГАНА, ЖЕЛЕЗНИЧКИХ ПРЕВОЗНИКА,

УПРАВЉАЧА ИНФРАСТРУКТУРЕ И ДРУГИХ УКЉУЧЕНИХ ЛИЦА ИЛИ У НЕКОМ ДРУГОМ ОБЛИКУ ПОГОДНОМ ЗА АРХИВИРАЊЕ И ЧУВАЊЕ У СКЛАДУ СА ЗАКОНОМ.

МИНИСТАР БЛИЖЕ ПРОПИСУЈЕ САДРЖИНУ КОНАЧНОГ ИЗВЕШТАЈА О ИСТРАГАМА НЕСРЕЋА И НЕЗГОДА У ЖЕЛЕЗНИЧКОМ САОБРАЋАЈУ.

Информације које је потребно послати министарству и Европској железничкој агенцији

Члан 34.

~~Центар мора у року од недељу дана од дана доношења одлуке о почетку истраге обавестити Европску железничку агенцију о почетку истраге. У обавештењу се наводи датум, време, место и врста озбиљне несреће и њене последице у погледу смртних исхода, повреда и материјалне штете.~~

~~Центар доставља министарству годишњи извештај из члана 33. став 5. овог закона.~~

~~Центар доставља Европској агенцији за железнице (ERA) коначне извештаје о истрази и годишњи извештај.~~

~~Центар доставља извештаје из ст. 2. и 3. овог члана најкасније у року од 15 дана од завршетка.~~

ИНФОРМАЦИЈЕ КОЈЕ ЈЕ ПОТРЕБНО ПОСЛАТИ МИНИСТАРСТВУ И ЕВРОПСКОЈ АГЕНЦИЈИ ЗА ЖЕЛЕЗНИЦЕ (ERA)

ЧЛАН 34.

ЦЕНТАР МОРА У РОКУ ОД СЕДАМ ДАНА ОД ДАНА ДОНОШЕЊА ОДЛУКЕ О ПОЧЕТКУ ИСТРАГЕ ОБАВЕСТИТИ МИНИСТАРСТВО И ЕВРОПСКУ АГЕНЦИЈУ ЗА ЖЕЛЕЗНИЦЕ (ERA) О ПОЧЕТКУ ИСТРАГЕ. У ОБАВЕШТЕЊУ СЕ НАВОДИ ДАТУМ, ВРЕМЕ, МЕСТО И ВРСТА ОЗБИЉНЕ НЕСРЕЋЕ И ЊЕНЕ ПОСЛЕДИЦЕ У ПОГЛЕДУ СМРТНИХ ИСХОДА, ПОВРЕДА И МАТЕРИЈАЛНЕ ШТЕТЕ.

ЦЕНТАР ДОСТАВЉА МИНИСТАРСТВУ КОНАЧНЕ ИЗВЕШТАЈЕ О ИСТРАЗИ И ГОДИШЊИ ИЗВЕШТАЈ ИЗ ЧЛАНА 33. СТ. 4. И 5. ОВОГ ЗАКОНА.

ЦЕНТАР ДОСТАВЉА ЕВРОПСКОЈ АГЕНЦИЈИ ЗА ЖЕЛЕЗНИЦЕ (ERA) КОНАЧНЕ ИЗВЕШТАЈЕ О ИСТРАЗИ И ГОДИШЊИ ИЗВЕШТАЈ.

ЦЕНТАР ДОСТАВЉА ИЗВЕШТАЈЕ ИЗ СТ. 2. И 3. ОВОГ ЧЛАНА НАЈКАСНИЈЕ У РОКУ ОД 15 ДАНА ОД ЗАВРШЕТКА.

Безбедносне препоруке

Члан 35.

~~Центар издаје безбедносне препоруке на основу анализе података и резултата спроведене истраге.~~

Безбедносна препорука коју изда Центар не може бити основ за утврђивање кривице или одговорности за несрећу или незгоду.

Препоруке се упућују Дирекцији, а у случају када је то потребно и другим органима и организацијама у Републици Србији, као и заинтересованим органима и организацијама других држава и међународним организацијама.

Дирекција предузима мере да се безбедносне препоруке узму у обзир, као и да се поступи по њима.

Органи и организације из става 3. овог члана, осим органа и организација других држава и међународних организација дужни су да предузму потребне мере у циљу да се безбедносне препоруке Центра узимају у обзир на одговарајући начин и, у зависности од случаја, поступају по њима.

Органи и организације из става 3. овог члана којима су упућене безбедносне препоруке осим органа и организација других држава и међународних организација, дужни су да поднесу најмање једном годишње извештај Центру о мерама које су предузете или планиране да се предузму на основу издатих безбедносних препорука у претходној години, а најкасније до 31. јула текуће године.

Министар ближе прописује начин спровођења поступка за праћење безбедносних препорука.

ЦЕНТАР ИЗДАЈЕ БЕЗБЕДНОСНЕ ПРЕПОРУКЕ НА ОСНОВУ АНАЛИЗЕ ПОДАТАКА И РЕЗУЛТАТА СПРОВЕДЕНЕ ИСТРАГЕ.

БЕЗБЕДНОСНА ПРЕПОРУКА КОЈУ ИЗДА ЦЕНТАР НЕ МОЖЕ БИТИ ОСНОВ ЗА УТВРЂИВАЊЕ КРИВИЦЕ ИЛИ ОДГОВОРНОСТИ ЗА НЕСРЕЋУ ИЛИ НЕЗГОДУ.

ПРЕПОРУКЕ СЕ УПУЋУЈУ ЕВРОПСКОЈ АГЕНЦИЈИ ЗА ЖЕЛЕЗНИЦЕ (ЕРА), ДИРЕКЦИЈИ, А У СЛУЧАЈУ КАДА ЈЕ ТО ПОТРЕБНО И ДРУГИМ ОРГАНИМА И ОРГАНИЗАЦИЈАМА У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ, КАО И ЗАИНТЕРЕСОВАНИМ ОРГАНИМА И ОРГАНИЗАЦИЈАМА ДРУГИХ ДРЖАВА И МЕЂУНАРОДНИМ ОРГАНИЗАЦИЈАМА.

ДИРЕКЦИЈА ПРЕДУЗИМА МЕРЕ ДА СЕ БЕЗБЕДНОСНЕ ПРЕПОРУКЕ УЗМУ У ОБЗИР, КАО И ДА СЕ ПОСТУПИ ПО ЊИМА.

ОРГАНИ И ОРГАНИЗАЦИЈЕ ИЗ СТАВА 3. ОВОГ ЧЛАНА, ОСИМ ОРГАНА И ОРГАНИЗАЦИЈА ДРУГИХ ДРЖАВА И МЕЂУНАРОДНИХ ОРГАНИЗАЦИЈА ДУЖНИ СУ ДА ПРЕДУЗМУ ПОТРЕБНЕ МЕРЕ У ЦИЉУ ДА СЕ БЕЗБЕДНОСНЕ ПРЕПОРУКЕ ЦЕНТРА УЗИМАЈУ У ОБЗИР НА ОДГОВАРАЈУЋИ НАЧИН И, У ЗАВИСНОСТИ ОД СЛУЧАЈА, ПОСТУПАЈУ ПО ЊИМА.

ОРГАНИ И ОРГАНИЗАЦИЈЕ ИЗ СТАВА 3. ОВОГ ЧЛАНА КОЈИМА СУ УПУЋЕНЕ БЕЗБЕДНОСНЕ ПРЕПОРУКЕ ОСИМ ОРГАНА И ОРГАНИЗАЦИЈА ДРУГИХ ДРЖАВА И МЕЂУНАРОДНИХ ОРГАНИЗАЦИЈА, ДУЖНИ СУ ДА ПОДНЕСУ ПЕРИОДИЧНО ИЗВЕШТАЈ ЦЕНТРУ О МЕРАМА КОЈЕ СУ ПРЕДУЗЕТЕ ИЛИ ПЛАНИРАНЕ ДА СЕ ПРЕДУЗМУ НА ОСНОВУ БЕЗБЕДНОСНИХ ПРЕПОРУКА ИЗДАТИХ ПРЕТХОДНИХ ГОДИНА, А НАЈКАСНИЈЕ ДО 30. ЈУНА ТЕКУЋЕ ГОДИНЕ.

МИНИСТАР БЛИЖЕ ПРОПISУЈЕ НАЧИН СПРОВОЂЕЊА ПОСТУПКА ЗА ПРАЋЕЊЕ БЕЗБЕДНОСНИХ ПРЕПОРУКА.

Истражитељи у водном саобраћају

Члан 42.

Истражни поступак у водном саобраћају води главни истражитељ за водни саобраћај. Одредбе члана 20. овог закона које се односе на радну групу примењују се и на истражни поступак у водном саобраћају.

УКОЛИКО ГЛАВНИ ИСТРАЖИТЕЉ ЗА ВОДНИ САОБРАЋАЈ НИЈЕ У МОГУЋНОСТИ ИЛИ ЈЕ СПРЕЧЕН ДА ВОДИ ИСТРАЖНИ ПОСТУПАК, ГЛАВНИ ИСТРАЖИТЕЉ ОДРЕЂУЈЕ СТРУЧНО ЛИЦЕ КОЈЕ ЋЕ ИСТРАЖНИ ПОСТУПАК СПРОВЕСТИ.

VII. КАЗНЕНЕ ОДРЕДБЕ

Прекршаји

Члан 51.

Центар подноси захтеве за покретање прекршајног поступка у складу са казним одредбама овог закона.

Новчаном казном од 200.000 до 2.000.000 динара казниће се за прекршај привредно друштво или друго правно лице ако:

- 1) не обавести Центар о удесу или озбиљној незгоди ваздухоплова (члан 19. став 1);
- 1а) не достави информације о лицима и опасној роби на захтев Центра (члан 19. став 2);
- 2) ограничи Центру приступ месту удеса или озбиљне незгоде, ваздухоплову, његовој садржини или олупини (члан 23. став 3. тачка 1);
- 3) онемогући слободан приступ свим релевантним документима и подацима (члан 23. став 3. тачка 7);
- 4) уклони с места удеса или озбиљне незгоде ваздухоплов који је претрпео удес или озбиљну незгоду или његове делове пре него што се обезбеди очување трагова несреће или прибави сагласност Центра (члан 25. став 3);
- 5) по окончању истраживања удеса или озбиљне незгоде не уклони оштећени или уништени ваздухоплов или његове делове (члан 25. став 5);
- 6) на захтев Центра не достави тражене податке (члан 25. став 8);
- ~~7) не поступи по издатој безбедносној препоруци Центра и не достави извештај о истој (члан 28. ст. 4. и 5);~~
- 7) НЕ ДОСТАВИ ОБАВЕШТЕЊЕ О МЕРАМА КОЈЕ СУ ПРЕДУЗЕЛИ ИЛИ ПЛАНИРАЈУ ДА ПРЕДУЗМУ ПО ИЗДАТИМ БЕЗБЕДНОСНИМ ПРЕПОРУКАМА (ЧЛАН 28. СТАВ 6.);

8) не обавести Центар о несрећи или незгоди у железничком саобраћају (члан 30. став 5);

~~9) ако не омогући Центру слободан приступ месту несреће или незгоде до умешаних возила, инфраструктурних објеката (члан 31. став 2. тачка 1);~~

9) АКО НЕ ОМОГУЋИ ЦЕНТРУ СЛОБОДАН ПРИСТУП МЕСТУ НЕСРЕЋЕ ИЛИ НЕЗГОДЕ ДО УМЕШАНИХ ВОЗИЛА, ИНФРАСТРУКТУРНИХ ОБЈЕКТА ИЛИ НА БИЛО КОЈИ НАЧИН ОГРАНИЧИ ЦЕНТРУ ПРИСТУП ДОКАЗИМА У ВЕЗИ НАСТАЛЕ НЕСРЕЋЕ ИЛИ НЕЗГОДЕ (ЧЛАН 31. СТАВ 2. ТАЧ. 1)-4));

9А) АКО БЕЗ ОДОБРЕЊА ЦЕНТРА НА БИЛО КОЈИ НАЧИН РЕМЕТИ МЕСТО НАСТАНКА НЕСРЕЋЕ ИЛИ НЕЗГОДЕ (ЧЛАН 31. СТАВ 2. ТАЧКА 2));

9Б) АКО НА ЗАХТЕВ ЦЕНТРА НЕ ДОСТАВИ ИНФОРМАЦИЈЕ О УЧЕСНИЦИМА И СВЕДОЦИМА У НЕСРЕЋИ ИЛИ НЕЗГОДИ (ЧЛАН 31. СТАВ 2. ТАЧ. 5) И 6));

9В) АКО НА ЗАХТЕВ ЦЕНТРА НЕ ОМОГУЋИ ДОБИЈАЊЕ ДОКУМЕНТАЦИЈЕ О ЛИЦИМА, ВОЗИЛИМА, ИНФРАСТРУКТУРИ И/ИЛИ ПОСТРОЈЕЊИМА, КАО И ДРУГЕ ПОДАТКЕ У ВЕЗИ СА НЕСРЕЋОМ ИЛИ НЕЗГОДОМ (ЧЛАН 31. СТАВ 2. ТАЧКА 7));

9Г) УНИШТАВА, ПРИКРИВА ИЛИ МЕЊА ДОКАЗЕ У ВЕЗИ СА НЕСРЕЋОМ ИЛИ НЕЗГОДОМ (ЧЛАН 31Б);

10) ако не предузме потребне мере у циљу спровођења безбедносне препоруке у железничком саобраћају (члан 35. став 4);

~~11) ако најмање једном годишње не поднесе Центру извештај о предузетим или планираним мерама на основу безбедносних препорука у железничком саобраћају (члан 35. став 5);~~

11) АКО НЕ ПОДНЕСЕ ЦЕНТРУ ИЗВЕШТАЈ О ПРЕДУЗЕТИМ ИЛИ ПЛАНИРАНИМ МЕРАМА НА ОСНОВУ БЕЗБЕДНОСНИХ ПРЕПОРУКА У ЖЕЛЕЗНИЧКОМ САОБРАЋАЈУ (ЧЛАН 35. СТАВ 6);

12) ако без одлагања од сазнања о врло озбиљним поморским несрећама, озбиљним поморским несрећама, поморским несрећама, поморским незгодама, озбиљним пловидбеним незгодама и пловидбеним незгодама не обавести Центар (члан 37);

13) ако не омогући Центру слободан и неограничен приступ месту врло озбиљне поморске несреће, озбиљне поморске несреће, поморске несреће, озбиљне пловидбене незгоде и пловидбене незгоде (члан 43. став 2. тачка 1) подтачка (1) и члан 43. став 2. тачка 2) подтачка (1);

14) ако не омогући Центру добијање документације о прегледу поморског брода, као и друге одговарајуће податке (члан 43. став 2. тачка 1) подтачка (8);

15) ако не омогући Центру добијање документације о прегледу брода унутрашње пловидбе, као и и друге одговарајуће податке (члан 43. став 2. тачка 2) подтачка (7);

16) ако после завршене истраге не уклони са водног пута оштећени брод унутрашње пловидбе, олупине брода укључујући терет, опрему или друге остатке (члан 43. став 2. тачка 2) подтачка (8);

17) ако не предузме потребне мере у циљу спровођења безбедносних препорука у водном саобраћају (члан 48. став 1);

18) ако најмање једном годишње не поднесе Центру извештај о предузетим или планираним мерама на основу безбедносних препорука у водном саобраћају (члан 48. став 2).

За радње из става 1. овог члана казниће се за прекршај и одговорно лице у привредном друштву или другом правном лицу новчаном казном од 50.000 до 150.000 динара.

Члан 52.

~~Новчаном казном од 50.000 до 150.000 динара казниће се за прекршај одговорно лице — заповедник брода или лице које га замењује, други чланови посаде и друга физичка лица ако:~~

НОВЧАНОМ КАЗНОМ ОД 50.000 ДО 150.000 ДИНАРА КАЗНИЋЕ СЕ ЗА ПРЕКРШАЈ ФИЗИЧКО ЛИЦЕ АКО:

1) не обавести Центар о удесу или озбиљној незгоди ваздухоплова (члан 19. став 1);

1а) не достави информације о лицима и опасној роби на захтев Центра (члан 19. став 2);

2) ограничи Центру приступ месту удеса или озбиљне незгоде, ваздухоплову, његовој садржини или олупини (члан 23. став 3. тачка 1);

3) онемогући слободан приступ документима и подацима (члан 23. став 3. тачка 7);

4) уклони с места удеса или озбиљне незгоде ваздухоплов који је претрпео удес или озбиљну незгуду или његове делове пре него што се обезбеди очување трагова удеса или озбиљне незгоде или прибави сагласност Центра (члан 25. став 3);

5) по окончању истраживања удеса или озбиљне незгоде не уклони оштећени или уништени ваздухоплов или његове делове (члан 25. став 5);

6) на захтев Центра не достави тражене податке (члан 25. став 8);

~~7) не поступи по издатој безбедносној препоруци Центра и не достави извештај о истој (члан 28. ст. 4. и 5);~~

7) НЕ ДОСТАВИ ОБАВЕШТЕЊЕ О МЕРАМА КОЈЕ СУ ПРЕДУЗЕЛИ ИЛИ ПЛАНИРАЈУ ДА ПРЕДУЗМУ ПО ИЗДАТИМ БЕЗБЕДНОСНИМ ПРЕПОРУКАМА (ЧЛАН 28. СТАВ 6);

8) ако не омогући Центру слободан приступ месту несреће или незгоде до умешаних возила, инфраструктурних објеката (члан 31. став 2. тачка 1);

9) ако без одлагања од сазнања о врло озбиљним поморским несрећама, озбиљним поморским несрећама, поморским несрећама, поморским незгодама, озбиљним пловидбеним незгодама и пловидбеним незгодама не обавесте Центар (члан 37);

10) ако не омогући Центру слободан и неограничен приступ месту врло озбиљне поморске несреће, озбиљне поморске несреће, поморске несреће, озбиљне пловидбене

незгоде и пловидбене незгоде (члан 43. став 2. тачка 1) подтачка (1) и члан 43. став 2. тачка 2) подтачка (1).

САМОСТАЛНЕ ОДРЕДБЕ ПРЕДЛОГА ЗАКОНА

РОКОВИ ЗА ДОНОШЕЊЕ ПОДЗАКОНСКИХ АКТА

ЧЛАН 22.

ПОДЗАКОНСКИ ПРОПИСИ ЗА ИЗВРШЕЊЕ ОВОГ ЗАКОНА БИЋЕ ДОНЕТИ У РОКУ ОД 12 МЕСЕЦИ ОД ДАНА СТУПАЊА НА СНАГУ ОВОГ ЗАКОНА.

ДО ДОНОШЕЊА ПРОПИСА ИЗ СТАВА 1. ОВОГ ЧЛАНА ПРИМЕЊИВАЋЕ СЕ ПРОПИСИ ДОНЕТИ ДО ДАНА СТУПАЊА НА СНАГУ ОВОГ ЗАКОНА, АКО НИСУ У СУПРОТНОСТИ СА ОДРЕДБАМА ОВОГ ЗАКОНА.

ЧЛАН 23.

ОВАЈ ЗАКОН СТУПА НА СНАГУ ОСМОГ ДАНА ОД ДАНА ОБЈАВЉИВАЊА У „СЛУЖБЕНОМ ГЛАСНИКУ РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ“.

VI. АНАЛИЗА ЕФЕКТА ЗАКОНА

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

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

Сектор за истраживање несрећа у ваздушном саобраћају:

Како је основни документ који се односи на предметну област Закон о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају („Службени гласник РС”, бр. 66/15 и 83/18, даље - Закон), којим је уређено истраживање несрећа – удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају, основни индикатор је број удеса и озбиљних незгода. У табели је дат преглед удеса и озбиљних незгода које су се десиле у периоду од измене и допуне Закона 2018. године:



2018. године било је 3 несрећа – 3 удеса и 4 озб. незгоде

2019. године било је 4 несрећа – 2 удеса и 2 озб. незгоде*

2020. године било је 2 несреће - 2 удеса

2021. године било је 5 несрећа - 5 озб. незгода

2022. године било је 3 несрећа – 2 удеса и 1 озб. незгода*

2023. године било је 4 несрећа – 2 удеса и 2 озб. незгоде

(* - 2022. године озбиљна незгода је пренета на другу државу у складу са међународним прописима услед адекватнијих услова за истрагу, односно поседовања и посаде и ваздухоплова на другој дестинацији; Центар је 2019. године истраживао озбиљну незгоду

која се догодила на територији друге државе али су посада и авион слетели у нужди на територију Републике Србије која је преузела истрагу дате озб. незгоде у складу са међународним прописима)

У складу са наведеном табелом, индикативно је да број несрећа генерално прати обим саобраћаја и генералних трендова у авио саобраћају. На пример, у 2019. години је било 4 несрећа, као и 2023. године у којој је обим авио саобраћаја достигао ниво из 2019. године, односно пре пандемије Covid19. У 2020. години, услед дате пандемије, дошло је до пада обима авио саобраћаја (са вишемесечним ограничењима и застојима), те и последичног броја несрећа. У 2021. години, са обнављањем обима авио саобраћаја дошло је индикативног повећања броја несрећа услед недостатка налета у претходном периоду, са пратећим обукама и стицањем, односно освежењима знања. 2022. године, број несрећа се приближио обиму саобраћаја.

Сам ваздушни саобраћај, као и техника и технологија укључени у њему, су у основи међународног садржаја и обима. Ваздухоплови и њихови делови и компоненте се производе у више различитих држава, док сами ваздухоплови и њихове посаде лете између држава, повезујући различите државе, народе и последично националне прописе. Тиме, као и за остале послове у ваздушном саобраћају, можда и више, битно је да прописи Републике Србије буду усаглашени са прописима међународних организација које се односе на истраживање несрећа у ваздушном саобраћају, како би се спречиле несреће из истих или сличних узрока, са унапређењем безбедности ваздушног саобраћаја.

У датом периоду и у складу са наведеним, дошло је и до несрећа ваздухоплова за које покретање истраживања није у складу са важећим прописима Европске Уније (даље - ЕУ), као и поступцима који се односе на истраживање несрећа у складу са одредбама прописа Међународне организације за цивилно ваздухопловство (даље - ИКАО). При томе, дошло је до мање усаглашености прописа који се односе на истраживање несрећа у ваздушном саобраћају Републике Србије у односу на релевантне прописе ЕУ и ИКАО, а које је Република Србија дужна да прати и примени.

Истовремено, у датом периоду је индиковано да одређени број несрећа није одмах и непосредно пријављено од стране власника ваздухоплова као физичких лица, односно да је о њима Центар за истраживање несрећа у саобраћају Републике Србије (даље - Центар) сазнао посредном методом и касније, при чему је дошло до недостатка података који су битни за истражне поступке у датим несрећама, а за које Центар није могао да покрене прекршајне поступке услед нејасноћа у делу Закона.

Тиме, исказана је потреба за изменом и допуном Закона, као што је даље појашњено.

Сектор за истраживање несрећа у железничком саобраћају:

У складу са Законом о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају („Службени гласник РС”, бр. 66/15 и 83/18), предвиђена је обавезна пријава несрећа и незгода у железничком саобраћају од стране управљача, железничких превозника и других укључених лица.

У току 2018. године пријављено је укупно 648 несрећа и незгода. Од тог броја биле су укупно 2 озбиљне несреће које су истраживане као и 2 несреће (за које не постоји законска обавеза истраживања). У 2018. години су издате 33 безбедносне препоруке.

У току 2019. године пријављено је укупно 645 несрећа и незгода. Од тог броја била је укупно 1 озбиљна несрећа која је истраживана као и 1 несрећа (за коју не постоји законска обавеза истраживања). У 2019. години су издате 32 безбедносне препоруке.

Правилник о истраживању несрећа и незгода у железничком саобраћају („Службени гласник РС“ број 58/19) је донет у 2019. години.

У току 2020. године пријављена је укупно 481 несрећа и незгода (247 несрећа и 234 незгода). Од укупног броја несрећа биле су укупно 3 озбиљне несреће које су истраживане као и 1 несрећа (за коју не постоји законска обавеза истраживања). У 2020. години је издато 10 безбедносних препорука.

У току 2021. године пријављено је укупно 596 несрећа и незгода (270 несрећа и 326 незгода). Од укупног броја несрећа биле су укупно 2 озбиљне несреће које су истраживане. У 2021. години су издате 32 безбедносне препоруке.

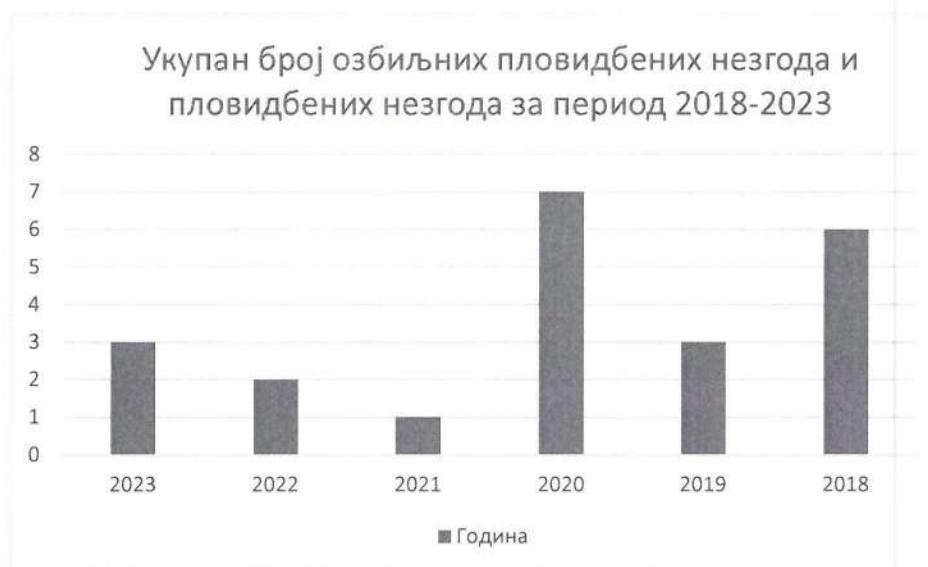
У току 2022. године пријављена је укупно 551 несрећа и незгода (265 несрећа и 286 незгода). Од укупног броја несрећа била је укупно 1 озбиљна несрећа која је истраживана. У 2022. години је издато 8 безбедносних препорука.

У току 2023. године пријављене су укупно 542 несреће и незгоде (263 несреће и 279 незгода). Од укупног броја несрећа била је укупно 1 озбиљна несрећа за коју је покренута истрага и истражни поступак је у току. У 2023. години је издато 10 безбедносних препорука.

У области железничког саобраћаја спроводи се Закон о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају („Службени гласник РС“, бр. 66/15 и 83/18), као и подзаконски акти донети на основу наведеног закона и то: Правилник о начину издавања и обрасцу службене легитимације истражитеља и о начину вођења евиденције о издатим службеним легитимацијама („Службени гласник РС“, број 86/15), Правилник о садржини коначног извештаја о истрагама несрећа и незгода у железничком саобраћају („Службени гласник РС“, број 89/15) и Правилник о истраживању несрећа и незгода у железничком саобраћају („Службени гласник РС“, број 58/19), чији су резултати спровођења дати у претходном тексту.

Сектор за истраживање несрећа у водном саобраћају:

Узимајући у обзир да је основни документ за предметну област Закон о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају (66/2015-3, 83/2018-60), којим се уређује истраживање врло озбиљних поморских несрећа, озбиљних поморских несрећа, поморских несрећа, поморских незгода, озбиљних пловидбених незгода и пловидбених незгода у водном саобраћају. У табели 2. је дат преглед укупног броја озбиљних пловидбених незгода и пловидбених незгода за период 2018-2023.



Табела 2.

Правилником о начину спровођења поступка истраживања несрећа и незгода у поморској пловидби („Службени гласник РС”, број 50/16), прописује се начин спровођења поступка истраживања врло озбиљних поморских несрећа, озбиљних поморских несрећа, поморских несрећа и поморских незгода у поморској пловидби, као и начин праћења примене безбедносних препорука. Одредбе наведеног правилника примењују се и на истраживање озбиљних пловидбених незгода и пловидбених незгода у унутрашњој пловидби, осим одредби које се односе на обавештавање и унос података у Европску информациону платформу за поморске несреће (ECIP).

Правилником о садржини извештаја о безбедносној истрази, садржини обавештења, садржини и начину вођења базе података о безбедносној истрази несрећа и незгода у водном саобраћају („Службени гласник РС”, број 26/16) се ближе прописује садржина извештаја о безбедносној истрази.

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

У делу који се односи на ваздушни саобраћај предлаже се измена и допуна Закона о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају („Службени гласник РС”, бр. 66/15 и 83/18, даље - Закон) у складу са изменама и допунама Европске Уредбе 010 која се односи на истраживање несрећа у ваздушном саобраћају (REGULATION (EU) 94/56/EC – Уредба ЕУ број 996/2010 Европског парламента и Савета од 20. октобра 2010. године која се односи на истраживање и превенцију удеса и несрећа у цивилном ваздухопловству и која замењује Директиву 94/56/EC).

Уредба број 996/2010 је 2018. године измењена и допуњена Европском Уредбом број 2018/1139 од 4. јула 2018. године која је поставила општа правила у области цивилног ваздухопловства Европске Уније (REGULATION (EU) 2018/1139 OF THE EUROPEAN

Regulations (EC) No 552/2004 and (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council and Council Regulation (EEC) No 3922/91 – Уредба ЕУ 2018/1139 Европског парламента и Савета од 4. јула 2018. о општим правилима у области цивилног ваздухопловства и образовању Агенције за безбедност ваздухопловства Европске Уније и допуну Уредби ЕС број 2111/2005, ЕС број 1008/2008, ЕУ број 996/2010, ЕУ број 376/2014 и Директиве 2014/30/EU и 2014/53/EU Европског парламента и Савета и која замењује Уредбе ЕС број 552/2004 и ЕС број 216/2008 Европског парламента и Савета ЕЕС број

Такође, измена и допуна Закона се предлаже у односу на одредбе Анекса 13 Чикашке Конвенције Међународне организације за цивилно ваздухопловство који се односи на истраживање удеса и незгода ваздухоплова (ICAO - International civil aviation organization, Annex 13 - Aircraft accident and incident investigation), односно његово 12. издање од Јула 2020. године, у појединим деловима који су измењени и допуњени у односу на постојеће одредбе Закона које су донете 2015. и 2018. године, односно пре публиковања 12. издања Анекса 13 у 2020. години.

У оба претходна случаја, ради се о прописима међународних организација чији је Република Србија члан (ICAO) или потписница споразума (Мултилатерални споразум о успостављању Заједничког европског ваздухопловног подручја (ЕСАА споразум), које је Република Србија дужна да прати и примени. Наведени прописи се мењају и допуњују у циљу унапређења безбедности цивилног ваздухопловства, као и процеса спровођења поступка истрага несрећа у ваздушном саобраћају, те је потребно стално усклађивање прописа Републике Србије са прописима наведених међународних организација, што се и чини овом приликом.

Истовремено, изменама и допунама се ближе појашњавању и допуњују одредбе Закона за које је у претходном периоду установљено да доводе до нејасноћа у примени и спровођењу Закона.

У делу који се односи на железнички саобраћај, поред Закона о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају („Службени гласник РС”, бр. 66/15 и 83/18) у Републици Србији, на међународном нивоу су Directive 2004/49/EC и Directive 2016/798/EC као и Regulation (EU) 2020/572. Неопходно је стално праћење међународних прописа и усклађивање националног законодавства са међународним прописима. С тим у вези кроз измене и допуне Закона о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају је неопходно извршити правилну и потпуну примену Directive 2016/798/EC као и Directive 2004/49/E. Такође, неопходно је имати у виду да је у новембру 2019. године од стране европског тима Панела и обсервера одржан Peer review преглед у Сектору за истраживање несрећа у железничком саобраћају и достављен Финални извештај Peer review у 2021. години, и да је као основни захтев наведено усклађивање законодавства у Републици Србији односно овог закона са Directive 2016/798/EC као и Directive

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

Везано за истраживање несрећа у ваздушном саобраћају, индикуван је примарни проблем који се односи на усклађивање Закона о истраживању несрећа у ваздушном,

железничком и водном саобраћају („Службени гласник РС”, бр. 66/15 и 83/18, даље - Закон) у складу са изменама и допунама Европске Уредбе 996/2010 која се односи на истраживање несрећа у ваздушном саобраћају, а које су спроведене са Уредбом ЕУ 2018/1139 Европског парламента и Савета од 4. јула 2018. Измењене су одредбе које се односе на члан 5. Уредбе 996/2010 – Обавеза истраживања (Article 135 - Amendments to Regulation (EU) No 996/2010 - Article 5 of Regulation (EU) No 996/2010 is replaced by the following: ‘Article 5 Obligation to investigate...’), а која се односи на обавезу истраживања удеса и незгода од стране органа за истраживања несрећа у ваздушном саобраћају. До промене је дошло услед развоја технологије у ваздушном саобраћају, као и типа и модела ваздухоплова који се уводе у систем ваздушног саобраћаја, те потребе да се јасно наведу који удеси и незгоде ваздухоплова је неопходно истражити, као и други услови под којима је неопходно и/или пожељно покренути истрагу. Као што је наведено у претходном питању, исто је потребно у складу са ЕСАА споразуму.

Анексом 13 Чикашке конвенције који се односи на истраживање удеса и незгода, односно његовим издањем од јула 2020. године, које је такође потребно спровести, истовремено су уведене измене и допуне у поступку спровођења истраге удеса и незгода, а које су последица потребе спровођења ефикасније истраге и активније размене података са циљем унапређења безбедности цивилног ваздухопловства на нивоу међународне заједнице, чији ваздушни саобраћај представља све већи начин повезивања и сарадње.

Истовремено, потребно је поједине одредбе Закона боље и прецизније дефинисати, како не би доводили до нејасноћа у примени и спровођења Закона – на пример, ставом 1. члана 52. су дефинисане прекршајне обавезе за лица уколико не пријављују несреће у ваздушном саобраћају, а која нису у вези са одредбама чланова Закона на које се став 1. члана 52. Закона позива – на овај начин дошло је до проблема спровођења прекршајних одредби Закона према лицима која су кршила Закон.

У примени постојећег прописа примећен је и проблем у вези са недовољно предвиђеним одредбама у оквиру казних одредби у области железничког саобраћаја, што оставља простор да привредни субјекти односно управљачи, превозници и друга укључена лица не достављају неопходну документацију Сектору за истраживање несрећа у железничком саобраћају за вођење истражног поступка. Уколико би се предвиделе и додатне казнене одредбе, Центар за истраживање несрећа у саобраћају би бар имао могућност за покретање прекршајних поступака чиме би привредни субјекти сносили последице уколико не поступају у складу са законом. У пракси се примећује, да када привредни субјекти уоче да могу сносити последице сасвим другачије поступају те достављају неопходне информације Центру.

Уочени су проблеми око размене података и информација нарочито ако су у вези са истрагом укључени и страни субјекти. Directive 2016/798/EC је предвидела одредбе у вези сарадње националних истражних тела различитих држава, што је свакако добро као помоћ у истражном поступку који води Сектор за истраживање несрећа у железничком саобраћају.

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

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

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

утицај.

Утицај предложених промена постоји како на државне институције при чему нарочито на Центар за истраживање несрећа у саобраћају који примењује закон тако и на субјекте ваздушног и железничког саобраћаја, подразумевајући под њима управљаче инфраструктуре, управљаче саобраћаја, превозиоце у одређеном виду саобраћаја, регулаторна тела, тако и индиректно на кориснике услуга. Предвиђене су измене и допуне закона у деловима који се односе на: дефинисање појмова, безбедност на раду, истражни поступак посебно у области железничког саобраћаја, међудржавну сарадњу, заштиту информација и обавезе поверљивости, извештавање, безбедносне препоруке, заштиту и чување доказа, размену информација и прекршаје.

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?

Измена Закона је једини начин да се постигну жељени циљеви. Циљеве није могуће постићи на други начин.

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

Обзиром да је основна потреба предложених измена и допуна Закона о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају („Службени гласник РС”, бр. 66/15 и 83/18, даље - Закон) усаглашавање са измењеним и допуњеним одредбама Европске Уредбе 996/2010 која се односи на истраживање несрећа у ваздушном саобраћају и Анекса 13 Чикашке Конвенције Међународне организације за цивилно ваздухопловство који се односи на истраживање удеса и незгода ваздухоплова, одустајање од измена и допуна Закона би довело до негативних последица на усаглашеност прописа Републике Србије са одредбама наведених међународних организација које је Република Србија дужна да прати и примењује. Са доношењем Закона 2015. године, као и изменама и допунама Закона 2018. године, Република Србија је имала усаглашеност прописа који се односе на међународне прописе са прописима наведених међународних прописа 90 - 95% у случају ЕУ и 95-100% у случају ИКАО (зависно од просене међународних проверивача). Након измена и допуна међународних прописа, усаглашеност прописа Републике Србије који се односе на истраживање несрећа у ваздушном саобраћају је испод 80% у оба случаја. Доношењем предложених измена Закона, прописи Републике Србије који се односе на истраживање несрећа у ваздушном саобраћају би се вратили на претходни ниво. Битно је напоменути да Република Србија не може да уведе у правни оквир одређене прописе ЕУ који се односе само и искључиво на чланице ЕУ, те до стицања пуноправног чланства % не може да буде већи од 90-95%.

Истовремено, дошло би до директног и непосредног проблема у спровођењу истражног поступка у цивилном ваздухопловству које је у својој природи – међународно. Сви авиони имају делове и компоненте који се производе од стране разних произвођача из читавог света, као високо специфична и технолошки напредна индустријска роба. У јавном авио саобраћају, авиони и посаде лете између аеродрома на територији Републике Србије

ка аеродромима који се налазе на територијама других држава, посебно ЕУ за коју је битно усаглашавање са њеним прописима, као и Кини, САД, Русији и другим државама, са којима је битно усаглашавање са прописима ИКАО (а које и сама ЕУ прати у својим прописима, са специфичностима ваздушног саобраћаја ЕУ као једног од најразвијенијих у свету).

Оператери који базирају на територији Републике Србије у својим интерним документима прате прописе Републике Србије, а који би неусвајањем предложених измена и допуна Закона, довели до тога да нису усаглашени и са прописима наведених међународних организација.

На основу претходно наведеног, уколико би дошло до даљег неусаглашавања прописа Републике Србије са прописима наведених међународних организација, односно не усвајања предложених измена и допуна Закона, постоји могућност директног утицаја на сам ваздушни саобраћај Републике Србије односно поступака у случају несрећа како на територији Републике Србије, тако и друге државе. Истовремено, у међународним оквирима, послови који се односе на истраживање несрећа у ваздушном саобраћају Републике Србије, односно Центра за истраживање несрећа у саобраћају, би били ограничени или онемогућени, посебно јер би постојале разлике у несрећама које је обавезно истражити и поступцима током истраге несрећа.

Не усвајање предложених измена и допуна закона, могло би да доведе до негативних последица у вези са функционисањем Сектора за истраживање несрећа у железничком саобраћају. Такође, постојала би и могућност губљења статуса IPA земље, чиме би била онемогућена интеграција са истражним телима других држава EU Network. Обавеза Преговарачког поглавља 14 је између осталог уређење области у вези са истраживањем несрећа у железничком саобраћају, што би директно довело у проблем Републику Србију у вези са испуњењем услова за затварање Преговарачког поглавља 14. Сектор за истраживање несрећа у железничком саобраћају би изгубио и бројне бенефите које добија од Европске агенције за железнице која Сектору пружа помоћ и подршку.

Уколико се казнене одредбе не би прошириле у складу са предложеним, оставило би и даље простора привредним субјектима односно управљачима, превозницима и другим укљученим лицима да не достављају неопходну документацију Сектору за истраживање несрећа у железничком саобраћају. То би се директно негативно одразило на вођење истражног поступка у области железничког саобраћаја.

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

Државе које у довољној мери не прате међународне стандарде у области Истраживања несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају и не врше одговарајуће измене својих националних законодавстава ради имплементације тих стандарда, лоше су оцењене од стране меродавних међународних организација.

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).*

У духу Закон о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају је унапређење нивоа безбедности и обезбеђивања у ваздушном, железничком и

водном цивилном саобраћају Републике Србије па и предложене измене за општи циљ имају унапређење нивоа безбедности.

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

Изменом закона се на јаснији начин желе: прецизирати обавезе субјеката; отклонити уочене правне празнине; успоставити боља координација Центра за истраживање несрећа у саобраћају и органа Републике Србије и других држава и међународних организација; утицати на смањење броја удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају; смањење броја великих штета, незгода, несрећа, озбиљних несрећа и осталих несрећа у железничком саобраћају; смањење броја врло озбиљних и озбиљних поморских несрећа, озбиљних пловидбених незгода на унутрашњим водама, пловидбених незгода на унутрашњим водама, те поморских несрећа и поморских незгода у водном 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?

Измена и допуна закона у складу је са постојећим правним оквиром, а пре свега са приоритетним циљевима Владе у смислу стварања услова да се ваздушни, железнички и водни саобраћај у Републици Србији одвијају на безбедан и обезбеђен начин. Такође усаглашени су циљеви стварања услова за извршење међународно преузетих обавеза, хармонизацију домаћих прописа са међународним и европским прописима и остваривање чланства у Европској унији.

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

Најбољи показатељ јесте број удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају; број великих штета, незгода, несрећа, озбиљних несрећа и осталих несрећа у железничком саобраћају; број врло озбиљних и озбиљних поморских несрећа, озбиљних пловидбених незгода на унутрашњим водама, пловидбених незгода на унутрашњим водама, те поморских несрећа и поморских незгода у водном саобраћају).

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?

Разматрана је „Status quo” опција 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. Нема алтернативних мера за остварење циља имајући у виду да су на снази законске одредбе које нужно морају да претрпе измене.

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

Измена закона је основни услов те нема других опција за постизање жељене промене. Решења представљају нормативну материју која се дефинише управо законом.

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

Предложена измена закона предвиђа управо подстицајне мере које се огледају у олакшаној размени информација, предвиђеном учесталијем извештавању и повећаној кооперацији и транспарентности рада Центра за истраживање несрећа у саобраћају. Измена закона осим проширења постојећих прекршајних одредби, не предвиђа рестриктивне мере.

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, нема идентификованих институционално управљачких и организационих мера које је неопходно спровести да би се постигли посебни циљеви.

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

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 информативно-едукативних мера, али ове мере самостално нису довољне да се постигну они жељени ефекти.

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?

Интервенција јавног сектора је неопходна јер је измена Закона у његовом оквиру деловања.

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

Постоје надлежни органи у области ваздушног, железничког и водног саобраћају располажу у моменту предлагања измена и допуна закона 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?

Одабрана је опција измене закона јер је потребна промена регулаторног оквира, односно измена одредаба постојећег Закона о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном 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 и расходима, измене и допуне одредби Закона не предвиђају нова средства или финансијска оптерећења према субјектима ваздушног, железничког и водног саобраћаја на које се одредбе директно односе, нити у односу на кориснике услуга на које се одредбе закона индиректно односе.

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?

Не очекују се било какви нови трошкови, будући да постојећи институционални капацитети задовољавају постављене циљеве, у моменту предлагања измене и допуне закона.

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?

Изменом закона предвиђа се да већи број категорија субјеката подлеже прекршајној одговорности. Нпр. изменом члана 52. став 1. закона, утврђује се прекршајна одговорност свих физичких лица у побројаним случајевима овог члана, а до сада је формулација била усмерена на „одговорно лице - заповедника брода или лице које га замењује, друге чланове посаде и друга физичка лица”.

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

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?

Прецизираним уређивањем система у области истраживања несрећа значајно ће се подстаћи интересовање домаћих и страних правних и физичких лица за улагања у област саобраћаја јер истраживање несрећа индиректно ствара повољнији амбијент за развој транспортне делатности.

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 техникотехнолошких, организационих и пословних иновација и на који начин?

Предложене измене и допуне закона имају индиректан утицај на трансфер технологије и/или примену техникотехнолошких, али пре свега организационих и пословних иновација. Разменом информација и извештаја стиче се увих у праксу функционисања истих или сличних органа и организација у иностранству и на међународном нивоу те се из ових сазнања могу преузети добри модели и процедуре.

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

Изабрана опција нема утицаја на друштвено богатство и његову расподелу.

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

Изменама закона не постиже се директан ефекат на квалитет и статус радне снаге (права, обавезе и одговорности), као ни на права, обавезе и одговорности послодаваца

6. Кључна питања за анализу управљачких ефеката

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

Измена закона не уводи организационе управљачке или институционалне промене.

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?

Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре и Центар за истраживање несрећа у саобраћају располажу квантитативно и квалитативно капацитетима за спровођење измена закона. Имајући у виду убрзан развој све три области саобраћаја у Републици Србији, те тиме и потребу за повећањем безбедности оправдано је и основано у будућности разматрати проширење кадровских и материјалних капацитета Центра за истраживање несрећа у саобраћају

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?

Центар за истраживање несрећа у саобраћају је данас организован на начин да успешно испуњава све законом поверене надлежности и међународне обавезе које стоје пред Републиком Србијом у области ваздушног, железничког и водног саобраћаја.

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?

Доношењем измена 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. У конкретном случају наведеним изменама врши се усклађивање са стандардима који проистичу из међународних уговора. Владавини права се доприноси и јаснијим прецизирањем права и обавеза субјекта ваздушног, железничког и водног саобраћаја. Директан је утицај прецизног дефинисања права и обавеза субјекта на повећање степена безбедности и транспарентност у раду.

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

Након доношења закона биће потребно ускладити одговарајуће подзаконске прописе, за шта је у прелазним одредбама предвиђен максимални рок од 12 месеци.

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)?

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. За спровођење изабране опције обезбеђена је подршка свих кључних заинтересованих страна и циљних група.

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?

Обезбеђена су финансијска средства потребна за редован рад и спровођење прописа, а сама измена закона не захтева обезбеђење додатних средстава.

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 о изменама и допунама Закона о истраживању несрећа у ваздушном железничком и водном саобраћају Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре је формирало радну групу у чијем раду су учешће узели и представници Центра за истраживање несрећа у саобраћају. Сви субјекти су били у прилици да изнесу своје ставове и предлоге.

Одбор за привреду и финансије, на седници одржаној 21. маја 2024. године, донео је Закључак (05 број: 011-4384/2024-1) којим се спроводи јавна расправа и утврђује Програм јавне расправе о Нацрту закона о изменама и допунама Закона о истраживању несрећа у ваздушном железничком и водном саобраћају (у даљем тексту: Нацрт закона) на предлог Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре.

Јавна расправа о Нацрту закона спроведена је у складу са усвојеним Програмом јавне расправе у периоду од 22. маја до 10. јула 2024. године. Текст Нацрта закона и Програм јавне расправе био је објављен на интернет страници Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре - www.mgsi.gov.rs и на порталу еУправе.

Примедбе, предлози и сугестије достављене су електронским путем на имејл адресу: vazdusni.saobracaj@mgsi.gov.rs.

Јавну расправу о Нацрту закона, Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре организовало је и у форми презентације и дискусије, која се одржала у Београду, 7. јуна 2024. године, у просторијама Привредне коморе Србије.

Током одржане јавне расправе, свим учесницима били су доступни разлози доношења Нацрта закона, као и основни циљеви који се желе постићи. Нацртом закона којим се спроводи даљи поступак усклађивања са правним тековинама Европске уније, као и усклађивање са међународним стандардима и препорученом праксом садржаним у анексима Конвенције о међународном цивилном ваздухопловству (Чикашка конвенција). Такође, предметним нацртом се врши решавање проблема који су уочени током примене тренутно важећег закона ради унапређења истог. Поред тога, Нацртом закона се отклањају недостаци текста Закона који су техничке природе.

Активно учешће у јавној расправи узели су представници: „Инфраструктура железнице Србије“ а.д., „Србија Карго“ а.д., Центра за истраживање несрећа у саобраћају, Директората цивилног ваздухопловства Републике Србије,, „Аеродроми Србије доо“, Министарства за европске интеграције и друга заинтересована лица, који су своје примедбе, сугестије и коментаре доставили писаним и електронским путем.

ИЗЈАВА О УСКЛАЂЕНОСТИ ПРОПИСА СА ПРОПИСИМА ЕВРОПСКЕ УНИЈЕ

1. Орган државне управе, односно други овлашћени предлагач прописа
Овлашћени предлагач прописа - Влада
Обрађивач – Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, Сектор за
ваздушни саобраћај и транспорт опасне робе

2. Назив прописа

Предлог закона о изменама и допунама Закона о истраживању несрећа у ваздушном,
железничком и водном саобраћају
Draft Law on Amendments to the Law on Investigation of Accidents in Air, Rail and Water
Transport

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,

Уређује се Поглављем VIII, Политике сарадње, Чланом 108. Транспорт, Споразума о
стабилизацији и придруживању између Европске заједнице и њихових држава чланица, са
једне стране, и Републике Србије са друге стране („Службени гласник РС”, број 83/08)

б) Прелазни рок за усклађивање законодавства према одредбама Споразума,

Уређује се Чланом 72. у вези Члана 8. Споразума о стабилизацији и придруживању између
Европске заједнице и њихових држава чланица, са једне стране, и Републике Србије са
друге стране („Службени гласник РС”, број 83/08)

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,

Потпуно испуњавање обавеза које произилазе из наведене одредбе Споразума постићи
ће се приступањем Републике Србије Европској унији.

д) Веза са Националним програмом за усвајање правних тековина Европске уније.

НПАА – Поглавље 3. Способност преузимања чланства у ЕУ- потпоглавље 3.14.
Транспортна политика: 3.14.1.2. Железнички транспорт и 3.14.1.3. Ваздушни транспорт;

Број из НПАА: 2022-286

Предлог закона планиран је Националним програмом за усвајање правне тековине
ЕУ (НПАА) за Четврти квартал 2024. године.

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 трећи, Политике заједнице и унутрашње мере, Наслов VI – Транспорт, члан 91. став 1. тачка д) – потпуно усклађено

б) Навођење секундарних извора права Европске уније и оцене усклађености са њима

1. Директива Европског парламента и Савета (ЕУ) бр. 2016/798 од 11. маја 2016. о безбедности у железничком саобраћају, C/2016/798, OJ L 138, 26.5.2016.

Directive (EU) 2016/798 of 11 May 2016 of European Parliament and of the Council on railway safety, C/2016/798, OJ L 138, 26.5.2016.

CELEX 2016L0798 узете су у обзир последње измене и допуне овог прописа обухваћене следећим CELEXима: 32016L0798

„делимично усклађено”

2. Уредба (ЕУ) бр. 996/2010 Европског парламента и Савета од 20. октобра 2010. године која се односи на истраживање и превенцију удеса и незгода у цивилном ваздухопловству, која замењује Упутство/Директиву 94/56/ЕЗ

Regulation (EU) No 996/2010 of the European Parliament and of the Council of 20 October 2010 on the investigation and prevention of accidents and incidents in civil aviation and repealing Directive 94/56/EC (OJ L 295, 12.11.2010, p. 35–50)

CELEX :32010R0996

„делимично усклађено”

3. Уредба (ЕУ) бр. 2018/1139 Европског парламента и Савета од 4. јула 2018. године о заједничким правилима у области цивилног ваздухопловства и оснивању Агенције Европске уније за безбедност ваздушног саобраћаја и о измени Уредаба (ЕЗ) бр. 2111/2005, (ЕЗ) бр. 1008/2008, (ЕУ) бр. 996/2010, (ЕУ) бр. 376/2014 и Директива 2014/30/ЕУ и 2014/53/ЕУ Европског парламента и Савета, као и о стављању ван снаге Уредаба (ЕЗ) бр. 552/2004 и (ЕЗ) бр. 216/2008 Европског парламента и Савета и Уредбе Савета (ЕЕЗ) бр. 3922/91

Regulation (EU) 2018/1139 of the European parliament and of the Council of 4 July 2018 on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Union Aviation Safety Agency, and amending Regulations (EC) No 2111/2005, (EC) No 1008/2008, (EU) No 996/2010, (EU) No 376/2014 and Directives 2014/30/EU and 2014/53/EU of the European Parliament and of the Council, and repealing Regulations (EC) No 552/2004 and (EC) No 216/2008 of the European

„делимично усклађено”

в) Навођење осталих извора права Европске уније и усклађеност са њима,

/

г) Разлози за делимичну усклађеност, односно неусклађеност,

Потпуна усклађеност националног законодавства са Директивом (ЕУ) бр. 2016/798 ће се постићи усклађивањем са одредбама Директиве (ЕУ) бр. 2016/798 које се односе на државе чланице Европске уније, по уласку Републике Србије у Европску унију.

Потпуна усклађеност националног законодавства са Уредбом (ЕУ) бр. 996/2010 Европског парламента и Савета од 20. октобра 2010. године која се односи на истраживање и превенцију удеса и незгода у цивилном ваздухопловству, која замењује Упутство/Директиву 94/56/ЕЗ, ће се постићи усклађивањем са одредбама Уредбе (ЕУ) бр. 996/2010 које се односе на државе чланице Европске уније, по уласку Републике Србије у Европску унију, као и доношењем подзаконског акта.

Овим Предлогом закона постиже се потпуна усклађеност са Уредбом (ЕУ) бр. 2018/1139 у делу који се односи на удесе и озбиљне незгоде, тј. са чланом 135. Уредбе (ЕУ) бр. 2018/1139, а који је Амандман на Уредбу (ЕУ) 996/10, док ће се потпуна усклађеност са целокупним прописом постићи доношењем подзаконских аката.

д) Рок у којем је предвиђено постизање потпуне усклађености прописа са прописима Европске уније.

Потпуна усклађеност прописа са прописима Европске уније постићи ће се приступањем Републике Србије Европској унији.

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?

Директива Европског парламента и Савета (ЕУ) бр. 2016/798 од 11. маја 2016. о безбедности у железничком саобраћају, C/2016/798, OJ L 138, 26.5.2016. преведена је на српски језик

7. Да ли је пропис преведен на неки службени језик Европске уније?

8. Сарадња са Европском унијом и учешће консултаната у изради прописа и њихово мишљење о усклађености.

У изради Предлога закона нису учествовали консултанти Европске уније

1. Назив прописа Европске уније: Директива Европског парламента и Савета (ЕУ) бр. 2016/798 од 11. маја 2016. о безбедности у железничком саобраћају, C/2016/798, ОЈ Л 138, 26.5.2016.	2. „CELEX” ознака ЕУ прописа 32016L0798
Directive (EU) 2016/798 of 11 May 2016 of European Parliament and of the Council on railway safety, C/2016/798, ОЈ Л 138, 26.5.2016.	
3. Орган државне управе, односно други овлашћени предлагач прописа: Влада	4. Датум израде табеле:
Обрађивач: Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре	5.8.2024. године
5. Назив (Нацрта, Предлога) прописа чије одредбе су предмет анализе усклађености са прописом Европске Уније:	6. Бројчане ознаке (шифре) планираних прописа из базе НПДА:
0.1.Предлог закона о изменама и допунама Закона о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају Draft Law on Amendments to the Law on Investigation of Accidents in Air, Rail and Water Transport 0.2 Закон о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају („Сл. гласник РС”, број 66/15 и 83/18) Law on Investigation of Accidents in Air, Rail and Water Transport 0.3 Нацрт закона о безбедности у железничком саобраћају Draft Law on Safety in Railway Traffic 0.4 Закон о железници („Сл. гласник РС”, број 41/18 и 62/23) Law on Railways 0.5 Правилник о заједничким показатељима безбедности у железничком саобраћају („Сл. гласник РС”, број 25/19) Rulebook on common indicators of safety in railway traffic 0.6 Закон о интероперабилности железничког система („Сл. гласник РС”, број 62/23)	2022-286

7. Усклађеност одређи прописа са одредбама прописа ЕУ:

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
Одредба прописа ЕУ	Садржина одређе	Одредбе прописа Републике Србије	Садржина одређе	Усклађеност (Потпуно усклађено - ПУ, делимично усклађено - ДУ, неусклађено - НУ, непрениосиво - НП)	Разлози за делимичну усклађе- ност, неускла- ђеност или непрениоси-вост	Напомена о усклађености
1.	Subject matter This Directive lays down provisions to ensure the development and improvement of the safety of the Union rail system and improved access to the market for rail transport services by:	0.3 1.1.	Овим законом уређују се услови за безбедно и несметано одвијање железничког саобраћаја у Републици Србији.	ДУ	Закон о безбедности садржи много више одређи од Директиве 2016/798	
1.a-1.f	(a) harmonising the regulatory structure in the Member States; (b) defining responsibilities between the actors in the Union	1.2.	Безбедност железнице, у смислу овог закона, обухвата услове које испуњава железнички систем и железнички радници, као и друге услове од значаја за остваривање			

	rail system; (c) developing common safety targets ('CSTs') and common safety methods ('CSMs') with a view to gradually removing the need for national rules; (d) setting out the principles for issuing, renewing, amending and restricting or revoking safety certificates and authorisations; (e) requiring the establishment, for each Member State, of a national safety authority and an accident and incident investigating body; and (f) defining common principles for the management, regulation and supervision of railway safety.		безбедног и несметаног двијања железничког саобраћаја.			
2. 2.1	Scope 1. This Directive applies to the rail system in the Member States, which may be broken down into subsystems for structural and functional areas. It covers safety requirements	0.3		ПУ	Ова одредба се односи на област примене директиве и њен смисао садржан је у целокупном	

	for the system as a whole, including the safe management of infrastructure and of traffic operation and the interaction between railway undertakings, infrastructure managers and other actors in the Union rail system.				тексту закона, изузев одредаба које се односе на ЕУ чланице, и као такве су непрениосиве	
2.2	2. This Directive shall not apply to: (a) metros; (b) trams and light rail vehicles, and infrastructure used exclusively by those vehicles; or (c) networks that are functionally separate from the rest of the Union rail system and intended only for the operation of local, urban or suburban passenger services, as well as undertakings operating solely on those networks.	1.3	Одредбе овог закона не примењују се на метрос, трамваје и возила лаке железнице и инфраструктуру коју искључиво користе та возила.	ПУ	Нема таквих мрежа у РС	
2.3	3. Member States may exclude from the scope of the measures implementing this Directive: (a) privately owned railway infrastructure, including	-	-	НП	Дискреционо право	
2.3.a	(a) privately owned railway infrastructure, including	-	-	НП	Дискреционо право	

	sidings, used by the owner or by an operator for the purpose of their respective freight activities or for the transport of persons for non-commercial purposes, and vehicles used exclusively on such infrastructure;					
2.3.b-2.3.d	(b) infrastructure and vehicles reserved for strictly local, historical or tourist use; (c) light rail infrastructure occasionally used by heavy rail vehicles under the operational conditions of the light rail system, where it is necessary for the purposes of connectivity of those vehicles only; and (d) vehicles primarily used on light rail infrastructure but equipped with some heavy rail components necessary to enable transit to be effected on a confined and limited section of heavy rail infrastructure for connectivity purposes only.					
2.4	4. Notwithstanding paragraph 2, Member States may decide to apply, where appropriate, provisions of this Directive to metros and other local systems in accordance with national law.	-	-	III	Дискреционо право	

3.	Definitions For the purposes of this Directive, the following definitions apply:	0.3 2.1.	Поједини изрази употребљени у овом закону имају следеће значење:	ПУ		
3.1.	(1) 'Union rail system' means the Union rail system as defined in point (1) of Article 2 of Directive (EU) 2016/797;	2.1.24.	24) железнички систем је целина коју чине железничка мрежа и железничка возила.	ПУ		
3.2.	(2) 'infrastructure manager' means an infrastructure manager as defined in point (2) of Article 3 of Directive 2012/34/EU of the European Parliament and of the Council (¹);	2.1.73.	73) управљач инфраструктуре је привредно друштво или друго правно лице одговорно за грађење, експлоатацију, одржавање и обнову железничке инфраструктуре на мрежи, као и за учешће у њеном развоју у оквиру утврђене опште политике развоја и финансирања инфраструктуре;			
3.3.	(3) 'railway undertaking' means a railway undertaking as defined in point (1) of Article 3 of Directive 2012/34/EU, and any other public or private undertaking, the activity of which is to provide transport of goods and/or passengers by rail	2.1.22.	22) железнички превозник је привредно друштво или друго правно лице које је регистровано за претежну делатност пружања услуга железничког превоза робе и/или путника и коме је издата лиценца и сертификат, уз обавезу да обезбеди вучу, или	ДУ	Закон о безбедности садржи много више одређби од Директиве 2016/798	

	on the basis that the undertaking is to ensure traction, including undertakings which provide traction only;		које обезбеђује само вучу. Железничким превозником сматра се и привредно друштво или друго правно лице које обавља железнички превоз за сопствене потребе и коме је издата лиценца за превоз за сопствене потребе и сертификат.	ПУ		
3.4.	(4) 'technical specification for interoperability' (TSI) means a specification adopted in accordance with Directive (EU) 2016/797 by which each subsystem or part of a subsystem is covered in order to meet the essential requirements and ensure the interoperability of the Union rail system;	2.1.68.	68) Техничке спецификације интероперабилности (у даљем тексту: ТСИ) су техничке спецификације са којима подсистем или део подсистема железничког система мора бити услаглашен у циљу испуњења основних захтева и обезбеђивања интероперабилности железничког система			
3.5.	(5) 'common safety targets' (CSTs) means the minimum safety levels that are to be reached by the system as a whole, and where feasible, by different parts of the Union rail system (such as the conventional rail system, the high-speed rail system, long railway tunnels or lines solely used for freight transport);	2.1.28.	28) Заједнички безбедносни циљеви су минимални нивои безбедности које треба да постигне систем као целина и, када је то изводљиво, различити делови железничког система (као што су конвенционални железнички систем, железнички систем великих брзина, путачки железнички тунели или пруге које се употребљавају искључиво			

3.6.	(6) 'common safety methods' (CSMs) means the methods describing the assessment of safety levels and achievement of safety targets and compliance with other safety requirements;	2.1.27.	27) заједничке безбедносне методе су методе којима се прописује начин оцене нивоа безбедности, утврђивања остварености циљева безбедности и утврђивања услаглашености са другим захтевима који се односе на безбедност железничког саобраћаја	ПУ			
3.7.	(7) 'national safety authority' means:	3.1.	Дирекција за железнице (у даљем тексту: Дирекција) је орган надлежан за регулисање безбедности у железничком саобраћају.				
3.7.a-3.7.c	(a) the national body entrusted with the tasks regarding railway safety in accordance with this Directive; (b) any body entrusted by several Member States with the tasks referred to in point (a) in order to ensure a unified safety regime; (c) any body entrusted by a Member State and a third country with the tasks referred to in point (a) in order to ensure a unified safety regime, provided that the Union has						

	concluded an agreement to this effect with the third country concerned or that that Member State has concluded such agreement in accordance with an empowerment granted by the Union to that effect;				
3.8.	(8) 'national rules' means all binding rules adopted in a Member State, irrespective of the body issuing them, which contain railway safety or technical requirements, other than those laid down by Union or international rules, and which are applicable within that Member State to railway undertakings, infrastructure managers or third parties;	2.1.43.	43) национални прописи су сви прописи донети у Републици Србији, без обзира који их је орган донео, који садрже захтеве у вези са безбедношћу железнице и/или техничке захтеве који се примењују на железничке превознике, управљаче инфраструктуре или трећа лица.	ПУ	
3.9	(9) 'safety management system' means the organisation, arrangements and procedures established by an infrastructure manager or a railway undertaking to ensure the safe management of its operations;	2.1.62.	62) систем за управљање безбедношћу обухвата организацију и процедуре које успоставља управљач инфраструктуре или железнички превозник ради безбедног управљања својим активностима;		
3.10	(10) 'investigator-in-charge' means a person responsible for	2.1.11.	11) главни истражитељ је лице које је одговорно за		

3.11.	the organisation, conduct and control of an investigation; (11) 'accident' means an unwanted or unintended sudden event or a specific chain of such events which have harmful consequences; accidents are divided into the following categories: collisions; derailments; level crossing accidents; accidents to persons involving rolling stock in motion; fires and others;	2.1.45.	организацију, спровођење и контролу истраге; 45) несрећа је нежељен или непланиран изненадан догађај или специфичан низ таквих догађаја који има штетне последице (судари, исклизнућа, несреће на путном прелазу у истом нивоу, несреће са учешћем лица изазване железничким возилима у покрету, пожари и остале несреће)	ПУ		
3.12.	(12) 'serious accident' means any train collision or derailment of trains resulting in the death of at least one person or serious injuries to five or more persons or extensive damage to rolling stock, the infrastructure or the environment, and any other accident with the same consequences which has an obvious impact on railway safety regulation or the management of safety; 'extensive damage' means damage that can be immediately assessed by the investigating body to cost at least EUR 2 million in total;	2.1.48. 2.1.3.	48) озбиљна несрећа је судар возова или исклизнуће воза који има за последицу смрт најмање једног лица или тешке повреде пет или више лица или наношење велике штете железничким возилима, железничкој инфраструктури или животној средини, као и друга слична несрећа која има очигледан утицај на безбедност на железници или на управљање безбедношћу; 3) велика штета је штета код несреће коју Центар за истраживање несрећа процени у износу од најмање два милиона евра			

3.13.	(13) 'incident' means any occurrence, other than an accident or serious accident, affecting the safety of railway operations;	2.1.44.	44) незгода је догађај, осим несреће и озбиљне несреће, који је повезан са саобраћајем возова или маневарског састава и негативно утиче на безбедност саобраћаја;			
3.14.	14) 'investigation' means a process conducted for the purpose of accident and incident prevention which includes the gathering and analysis of information, the drawing of conclusions, including the determination of causes and, when appropriate, the making of safety recommendations;	2.1.32.	32) истрага означава процес који обухвата прикупљање и анализу информација, утврђивање узрока, извођење закључака и утврђивање последица, као и давање безбедносних препорука у циљу превенције несрећа и незгода, када је то потребно;	ПУ		
3.15.	(15) 'causes' means actions, omissions, events or conditions, or a combination thereof, which led to an accident or incident;	2.1.71.	71) узроци су радње, пропусти, догађаји, услови или њихова комбинација, који су довели до несреће или незгоде;			
3.16.	(16) 'light rail' means an urban and/or suburban rail transport system with a crashworthiness of C-III or C-IV (in accordance with EN 15227:2011) and a maximum strength of vehicle of 800 kN (longitudinal compressive force in coupling	-	-	НП	Закон се не примењује на лаку железницу	

	area); light rail systems may have their own right of way or share it with road traffic and usually do not exchange vehicles with long-distance passenger or freight traffic;				
3.17.	(17) 'conformity assessment body' means a body that has been notified or designated to be responsible for conformity assessment activities, including calibration, testing, certification and inspection; a conformity assessment body is classified as a 'notified body' following notification by a Member State; a conformity assessment body is classified as a 'designated body' following designation by a Member State;	0.6 2.1.13	13) <i>именовано тело</i> је тело надлежно за оцењивање усаглашености и погодности за употребу елемената структурних подсистема и верификацију структурних подсистема у складу са националним прописима, именовано у складу са законом којим се уређују технички захтеви за производе и оцењивање усаглашености;	ПУ	
	2.1.33	33) <i>пријављено тело</i> је тело надлежно за оцењивање усаглашености и погодности за употребу чинилаца интероперабилности и за поступак ЕЗ верификације подсистема према техничким спецификацијама интероперабилности и које је пријављено Генералном секретару Међународне организације за међународни превоз железницом (у даљем			

			тексту: OTIF) или Европској комисији у складу са законом којим се уређују технички захтеви за производе и оцењивање усаглашености;			
		2.1.44	44) <i>тело за оцењивање усаглашености</i> је тело које је пријављено или именовано као тело одговорно за послове оцењивања усаглашености, укључујући калибрацију, испитивање, сертификацију и провере;	ПУ		
3.18.	(18) 'interoperability constituents' means the interoperability constituents as defined in point (7) of Article 2 of Directive (EU) 2016/797;	0.3 2.1.76.	76) чинилац интероперабилности је свака компонента, група компонента, подсклоп или склоп опреме у целини, као и софтвер, уграђен или намењен уградњи у подсистем, од кога интероперабилност железничког система зависи директно или индиректно; појам чиниоца обухвата опипљиве и неопипљиве делове као што је софтвер;			
3.19.	(19) 'keeper' means the natural or legal person that, being the owner of a vehicle or having the	2.1.30.	30) ималац железничког возила је физичко или правно лице власник или корисник			

	right to use it, exploits the vehicle as a means of transport and is registered as such in a vehicle register referred to in Article 47 of Directive (EU) 2016/797;		железничког возила који користи то возило као превозно средство и који је уписан у Национални регистар железничких возила;			
3.20.	(20) 'entity in charge of maintenance' ('ECM') means an entity in charge of the maintenance of a vehicle, and registered as such in a vehicle register referred to in Article 47 of Directive (EU) 2016/797;	2.1.34.	34) лице задужено за одржавање је лице задужено за одржавање железничких возила, уписано као такво у Национални регистар железничких возила;	ПУ		
3.21.	(21) 'vehicle' means a railway vehicle suitable for circulation on wheels on railway lines, with or without traction; a vehicle is composed of one or more structural and functional subsystems;	2.1.25.	25) железничко возило је возило са или без сопственог погона које се креће на сопственим точковима по железничким колосецима и које се састоји од једног или више структурних и функционалних подсистема;			
3.22.	(22) 'manufacturer' means the manufacturer as defined in point (36) of Article 2 of Directive (EU) 2016/797;	2.1.58.	58) произвођач је свако привредно друштво, друго правно лице или предузетник које производи производ у облику чинилаца интероперабилности, елемената подсистема, подсистема или возила или које наручује пројектовање или производњу производа и које тај производ			

3.23.	(23) 'consignor' means an enterprise which consigns goods either on its own behalf or for a third party;	2.1.54.	ставља на тржиште под својим именом или заштитним знаком; 54) пошиљалац је привредно друштво, друго правно лице или предузетник које шаље робу у своје име или у име трећег лица;	ПУ		
3.24.	(24) 'consignee' means any natural or legal person who receives goods pursuant to a contract of carriage; if the transport operation takes place without a contract of carriage, any natural or legal person that takes charge of the goods on arrival shall be deemed to be the consignee;	2.1.57.	57) прималац је привредно друштво, друго правно лице или предузетник које прима робу у складу са уговором о превозу; ако се превоз обавља без уговор о превозу, свако физичко или правно лице које преузме робу при доласку сматра се примаоцем;			
3.25.	(25) 'loader' means an enterprise which loads packaged goods, small containers or portable tanks into or onto a wagon or a container, or which loads a container, bulk-container, multiple-element gas container, tank-container or portable tank onto a wagon;	2.1.74.	74) утоварилац је привредно друштво, друго правно лице или предузетник које у или на кола или контејнер утоварује паковану робу, мале контејнере или преносиве цистерне или које на кола утоварује контејнере, контејнере за расути терет, вишеделне контејнере за гас, контејнере цистерне или преносиве цистерне;			
3.26.	(26) 'unloader' means an enterprise which removes a container, bulk-container,	2.1.31.	31) истоварилац је привредно друштво, друго правно лице или предузетник које с кола			

	multiple-element gas container, tank-container or portable tank from a wagon, or any enterprise which unloads packaged goods, small containers or portable tanks out of or from a wagon or a container, or any enterprise which discharges goods from a tank (tank-wagon, demountable tank, portable tank or tank-container), or from a battery-wagon or multiple-element gas container, or from a wagon, large container or small container for carriage in bulk or a bulk-container;		истоварује контејнере, контејнере за расути терет, вишеделне контејнере за гас, контејнере цистерне или преносиве цистерне или било које предузеће које из или са кола или контејнера истоварује паковану робу, мале контејнере или преносиве цистерне или било које предузеће које истоварује робу из цистерне (кола цистерне, цистерне које се могу скинути, преносиве цистерне или контејнера цистерне) или из ремонтних кола или вишеделног контејнера за гас или из кола, великог или малог контејнера за расути терет;	ПУ		
3.27.	(27) 'filler' means an enterprise that loads goods into a tank (including a tank-wagon, wagon with demountable tank, portable tank or tank-container), into a wagon, large container or small container for carriage in bulk, or into a battery-wagon or multiple-element gas container;	2.1.59.	59) пунилац је привредно друштво, друго правно лице лице или предузетник које утоварује робу у цистерну (укључујући кола цистерну, кола с цистерном која се може скинути, преносиву цистерну или контејнер цистерну) у кола, у велики контејнер или мали контејнер за превоз расутог терета, у ремонтна кола или у вишеделни контејнер за гас;			
3.28.	(28) 'unfiller' means an enterprise that removes goods	2.1.55.	55) празнилац је привредно друштво, друго правно лице или			

	from a tank (including a tank-wagon, wagon with demountable tank, portable tank or tank-container), a wagon, a large container or small container for carriage in bulk, or from a battery-wagon or multiple-element gas container;		предузетник које истоварује робу из цистерне (укључујући кола цистерну, кола с цистерном која се може скинути, преносиву цистерну или контејнер цистерну), из кола, великог контејнера или малог контејнера за превоз расутог терета, ремонтних кола или вишеделног контејнера за гас;	ПУ		
3.29.	(29) 'carrier' means an enterprise which carries out a transport operation pursuant to a contract of carriage;	2.1.70.	70) уговорни превозник је привредно друштво, друго правно лице или предузетник који обавља превоз у складу с уговором о превозу;			
3.30.	(30) 'contracting entity' means a public or private entity which orders the design and/or construction or the renewal or upgrading of a subsystem;	2.1.42.	42) наручилац је лице које наручује пројектовање, изградњу, обнову или унапређење подсистема;			
3.31.	(31) 'type of operation' means the type characterised by passenger transport, including or excluding high-speed services, freight transport, including or excluding dangerous goods services, and shunting services only;	2.1.7.	7) врста пословања подразумева превоз путника, укључујући или искључујући услуге превоза великим брзинама, превоз робе, укључујући или искључујући услуге превоза опасних материја и само услуге маневрисања;			
3.32.	(32) 'extent of operation' means	2.1.46.	46) обим пословања је обим			

	the extent characterised by the number of passengers and/or volume of goods and the estimated size of a railway undertaking in terms of number of employees working in the railway sector (i.e., as a micro, small, medium-sized or large enterprise);		изражен бројем путника и/или количином robe и процењеном величином железничког превозника у погледу броја запослених (нпр. микро, мало, средње или велико предузеће).	ПУ		
3.33.	(33) 'area of operation' means a network or networks within one or more Member States where a railway undertaking intends to operate.	2.1.51.	51) подручје делатности означава железничку мрежу или железничке мреже у једној или више држава на којима железнички превозник намерава да обавља своју делатност.			
4.	Role of actors in the Union rail system in developing and improving railway safety	0.3	Министарство надлежно за послове саобраћаја (у даљем тексту: Министарство), Дирекција, Центар за истраживање несрећа (у даљем тексту: Центар), управљач инфраструктуре (у даљем тексту: управљач) и железнички превозник, свако у складу са пословима које обавља, обезбеђују:	ПУ		
4.1.	1. With the aim of developing and improving railway safety, Member States, within the limits of their competences, shall:	5.1.	1) да се безбедност железничког саобраћаја у железничком систему очува, и тамо где је то изводљиво, стално унапређује,			
4.1.a-4.1.c	(a) ensure that railway safety is generally maintained and, where reasonably practicable, continuously improved, taking into consideration the	5.1.1.				

	development of Union law and international rules and of technical and scientific progress, and giving priority to the prevention of accidents;		при чему предност има спречавање несрећа;			
	(b) ensure that all applicable legislation is enforced in an open and non-discriminatory manner, fostering the development of a single European rail transport system;	5.1.2.	2) да се прописи за безбедност примењују транспарентно и недискриминаторски, подстичући развој јединственог железничког система;	ПУ		
	(c) ensure that measures to develop and improve railway safety take account of the need for a system-based approach;	5.1.3.	3) да се мере за развој и побољшање безбедности железнице базирају на системском приступу.			
4.1.d-4.1.e	(d) ensure that the responsibility for the safe operation of the Union rail system and the control of risks associated with it is laid upon the infrastructure managers and railway undertakings, each for its part of the system, obliging them to:	5.2.	Управљач и железнички превозник одговорни су за безбедну експлоатацију железничког система и контролу ризика повезаних са њом, тако што спроводе потребне мере за контролу ризика, уз међусобну сарадњу, примењују међународне и националне прописе и стандарде за безбедност и успостављају системе за управљање безбедношћу, у складу са овим законом.			
	(i) implement necessary risk control measures as referred to in point (a) of Article 6(1), where appropriate in cooperation with each other;					

	(ii) apply Union and national rules; (iii) establish safety management systems in accordance with this Directive; (c) without prejudice to civil liability in accordance with the legal requirements of the Member States, ensure that each infrastructure manager and each railway undertaking is made responsible for its part of the system and its safe operation, including supply of materials and contracting of services vis-à-vis users, customers, the workers concerned and other actors referred to in paragraph 4;				
4.1.f	(f) develop and publish annual safety plans setting out the measures envisaged to achieve the CSTs; and	5.3.	Управљач и железнички превозник одговорни су корисницима, комитентима, запосленима и трећим лицима за део система којим управљају и његово безбедно функционисање, укључујући у то снабдевање материјалом и утоварање услуга.	ПУ	
		6.4.	Годишњи извештај о безбедности из става 3. овог члана обухвата: 1) информације о остваривању безбедносних циљева и о резултатима безбедносних планова; 2) праћење и анализу ЗПБ, у мери у којој је то релевантно за подносиоца извештаја; 3) резултате интерне контроле		

			безбедности; 4) податке о недостацима и кваровима у одвијању железничког саобраћаја и управљању инфраструктуром који би могли бити релевантни за Дирекцију, укључујући сажетак информација које су пружиле релевантне укључене стране из члана 5. став 7. тачка 2) овог закона; 5) информације о примени одговарајућих заједничких безбедносних метода.	ПУ		
4.1.g	(g) where appropriate, support the Agency in its work to monitor the development of railway safety at Union level.	-	-	НП	РС није чланица ЕУ	
4.2	2. The Agency shall ensure, within the limits of its competences, that railway safety is generally maintained and, where reasonably practicable, continuously improved, taking into consideration the development of Union law and of technical and scientific progress and giving priority to the prevention	-	-	НП	Односи се на Агенцију	

	of serious accidents.				
4.3.	3. Railway undertakings and infrastructure managers shall:	5.5.	Железнички превозник и управљач:	ПУ	
4.3.a-4.3.d	(a) implement the necessary risk control measures referred to in point (a) of Article 6(1), where appropriate in cooperation with each other and with other actors; (b) take account in their safety management systems of the risks associated with the activities of other actors and third parties; (c) where appropriate, contractually oblige the other actors referred to in paragraph 4 having a potential impact on the safe operation of the Union rail system to implement risk control measures; and (d) ensure that their contractors implement risk control measures through the application of the CSMS for monitoring processes set out in the CSMS on monitoring	5.5.1. 5.5.2. 5.5.3. 5.5.4.	1) примењују потребне мере за управљање ризицима из члана 7. став 1. тачка 1) овог закона, а према потреби и у међусобној сарадњи и сарадњи с другим учесницима; 2) у својим системима за управљање безбедношћу узимају у обзир ризике повезане с активностима других учесника и трећих лица; 3) према потреби уговорно обавезују друге учеснике из става 6. овог члана који имају могући утицај на безбедан рад железничког система да примењују мере за управљање ризицима; 4) обезбеђују да њихови извођачи примењују мере за управљање ризицима путем примене заједничке безбедносне методе за надзор из члана 7. став 1. тачка 4) овог закона и да је то	ПУ	

	referred to in point (c) of Article 6(1), and that this is stipulated in contractual arrangements to be disclosed on request of the Agency or of the national safety authority.		предвиђено у уговорним аранжманима, који се морају предочити на захтев Дирекције.			
4.4.	4. Without prejudice to the responsibilities of railway undertakings and infrastructure managers referred to in paragraph 3, entities in charge of maintenance and all other actors having a potential impact on the safe operation of the Union rail system, including manufacturers, maintenance suppliers, keepers, service providers, contracting entities, carriers, consignors, consignees, loaders, unloaders, fillers and unfillers, shall:	5.6.	Не доводићи у питање одговорност железничког превозника и управљача из става 5. овог члана, лица задужена за одржавање и сви остали учесници који имају потенцијални утицај на безбедан рад железничког система, укључујући произвођаче, даваоце услуга одржавања и других услуга, имаоце железничких возила, наручиоце, уговорне превознике, пошиљаоце, примаоце, пуниоце, празниоце, утовариоце, истовариоце;	ПУ		
4.4.a-4.4.b	(a) implement the necessary risk control measures, where appropriate in cooperation with other actors; (b) ensure that subsystems, accessories, equipment and services supplied by them comply with specified requirements and conditions for	5.6.1. 5.6.2.	1) примењују потребне мере за управљање ризицима, према потреби у сарадњи с другим учесницима; 2) обезбеђују да подсистеми, прибор, опрема и услуге које пружају испуњавају прописане захтеве и услове коришћења како би их железнички			

	use so that they can be safely operated by the railway undertaking and/or the infrastructure manager concerned		превозник и/или управљач могао користити на безбедан начин.			
4.5.	5. Railway undertakings, infrastructure managers and any actor referred to in paragraph 4 who identifies or is informed of a safety risk relating to defects and construction non-conformities or malfunctions of technical equipment, including those of structural subsystems, shall, within the limits of their respective competence:	5.7.	Железнички превозник, управљач и сви учесници из става 6. овог члана који утврде безбедносне ризике повезане са кваровима, неуспешностима конструкције или другим недостацима техничке опреме, укључујући оне на опреми структурних подсистема, или су обавештени о њима, у границама својих надлежности:	ПУ		
4.5.a	(a) take any necessary corrective measure to tackle the safety risk identified;	5.7.1.	1) предузимају све потребне корективне мере како би се отклонио утврђени безбедносни ризик;			
4.5.b	(b) report those risks to the relevant parties involved, in order to enable them to take any necessary further corrective action to ensure continuous achievement of the safety performance of the Union rail system. The Agency may establish a	5.7.2.	2) обавештавају о ризицима релевантне укључене стране како би им омогућили предузимање свих даљих корективних мера ради осигурања непрекинуте безбедности железничког система.	НП	Односи се на	

	tool that facilitates this exchange of information among the relevant actors, taking into account the privacy of the users involved, the results of a cost-benefit analysis as well as the IT applications and registers already set up by the Agency.			Агенцију	
4.6.	6. In the case of exchange of vehicles between railway undertakings, any involved actor shall exchange all information relevant to safe operation including, but not limited to, the status and history of the vehicle concerned, elements of the maintenance files for the purpose of traceability, traceability of loading operations and consignment notes.	5.8.	У случају размене возила између железничких превозника, сви учесници разменују све информације релевантне за безбедан рад, укључујући, али не ограничавајући се на, стање и историју предметних возила, елементе досијеа о одржавању у сврху следљивости, следљивост утоварних активности и товарне листове.	ПУ	
5.	Common safety indicators ('CSIs') 1. In order to facilitate assessment of the achievement of the CSTs and to provide for the monitoring of the general development of railway safety, Member States shall collect information on CSIs through the annual reports of the national safety authorities referred to in Article 19.	0.3 6.2.	Ради процене остварености заједничких циљева безбедности и омогућавања пратећег развоја безбедности на железници, Дирекција прикупља информације о ЗПБ путем годишњих извештаја о безбедности управљача и железничког превозника.	ПУ	
5.1.					

5.2.	2. The CSIs are set out in Annex I.	6.5.	Дирекција прописује ЗПБ према којима управљач и железнички превозник састављају извештај из става 2. овог члана и заједничке методе за израчунавање економских последица несрећа.	ПУ		Подзаконски акт
6.	Common safety methods ('CSMs')	0.3	Заједничке безбедносне методе (у даљем тексту: ЗБМ) прописују начин процене нивоа безбедности, остварености безбедносних циљева и усаглашености са другим безбедносним захтевима, укључујући где је то потребно независно тело за оцену, путем дефинисања:	ПУ		
6.1.	1. The CSMs shall describe how the safety levels, the achievement of safety targets and compliance with other safety requirements are assessed, including, where appropriate, through an independent assessment body, by elaborating and defining:	7.1.				
6.1.a	(a) the risk evaluation and assessment methods;	7.1.1.	1) ЗБМ за процену и оцену ризика и услова које треба да испуни тело за оцену ризика;			
6.1.b	(b) the methods for assessing conformity with requirements in safety certificates and safety authorisations issued in accordance with Articles 10 and 12;	7.1.2.	2) ЗБМ за оцену усаглашености са захтевима за добијање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром и сертификата о безбедности за превоз, које обухватају: (1) поступке за оцену испуњености захтева поднетих од стране управљача, односно			

		железничких превозника, за издавање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром, односно сертификата о безбедности за превоз, (2) критеријуме за оцену испуњености захтева за издавање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром, односно сертификата о безбедности за превоз, (3) начела за вршење надзора над усклађеношћу са захтевима које мора да испуни систем за управљање безбедношћу, после издавања сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром, односно сертификата о безбедности за превоз;	ПУ		
6.1-c-6.1.e	(c) the methods for supervision to be applied by national safety authorities and the methods for monitoring to be applied by railway undertakings, infrastructure managers and entities in charge of maintenance;	7.1.3. 3) ЗБМ за надзор безбедносног учинка после издавања сертификата о безбедности за превоз или за управљање железничком инфраструктуром; 4) ЗБМ за праћење ефикасности управљања безбедношћу у току експлоатације и одржавања железничког система.			

	(d) the methods for assessing the safety level and the safety performance of railway operators at national and Union level;	-	-	НП	Ова ЗБМ још није донета. Не знамо шта ће садржати, а оцена	
	(e) the methods for assessing the achievement of safety targets at national and Union level; and	-	-	НП	безбедности на нивоу Уније се не може односити на РС.	
	(f) any other methods covering a process of the safety management system which need to be harmonised at Union level.	-	-	НП	Безбедносни циљеви за РС нису утврђени и ова ЗБМ се не може применити па није ни наведена	
6.2.	2. The Commission shall, by means of implementing acts, give a mandate to the Agency to draft CSMS and amendments thereto and to make the relevant	-	-	НП	Односи се на Комисију и Агенцију	

	recommendations to the Commission, on the basis of a clear justification of the need for a new or amended CSM and its impact on existing rules and on the level of safety of the Union rail system. Those implementing acts shall be adopted in accordance with the examination procedure referred to in Article 28(3). Where the committee referred to in Article 28 ('the committee') delivers no opinion, the Commission shall not adopt the draft implementing act, and the third subparagraph of Article 5(4) of Regulation (EU) No 182/2011 shall apply. The drafting, adoption and review of CSMs shall take account of the opinions of users, the national safety authorities and stakeholders, including social partners, where appropriate. The recommendations shall enclose a report on the results of that consultation and a report assessing the impact of the new or amended CSM to be adopted.				HIT			
--	---	--	--	--	-----	--	--	--

6.3.	3. During the exercise of the mandate referred to in paragraph 2, the committee shall be kept systematically and regularly informed by the Agency or by the Commission of the preparatory work on the CSMs. During that work, the Commission may address to the Agency any useful recommendations concerning the CSMs and a cost-benefit analysis. In particular, the Commission may require that alternative solutions be examined by the Agency and that the assessment of the costs and benefits of those alternative solutions be set out in the report annexed to the draft CSMs.	-	-	НП	Односи се на Комисију и Агенцију	
	The Commission shall be assisted by the committee for the tasks mentioned in the first subparagraph.					
6.4.	4. The Commission shall examine the recommendation issued by the Agency with a view to verifying that the mandate referred to in paragraph 2 is fulfilled. Where the mandate is not fulfilled, the Commission shall request the	-	-	НП	Односи се на Комисију	

	Agency to review its recommendation by indicating the points of the mandate which were not fulfilled. For justified reasons, the Commission may decide to modify the mandate given to the Agency in accordance with the procedure set out in paragraph 2.			НП		
	The Commission shall be assisted by the committee for the tasks mentioned in the first subparagraph.					
6.5.	5. The CSMs shall be revised at regular intervals, taking into account the experience gained from their application and the global development of railway safety and with the objective of generally maintaining and, where reasonably practicable, continuously improving safety.	-	-	НП	Односи се на Комисију	
6.6.	6. On the basis of the recommendation issued by the Agency and after the examination referred to in paragraph 4 of this Article, the Commission shall be empowered to adopt delegated acts in accordance with Article 27 concerning the content of CSMs, and of any amendments thereto.	-	-	НП	Односи се на Комисију	

6.7.	7. Member States shall make any necessary amendments to their national rules in the light of the adoption of CSMs and amendments thereto without delay.	7.3.	Сходно усвојеним и ревидираним ЗБМ доносе се потребне измене и допуне националних прописа	ПУ		
6a.	Alignment of CSMs with revised deadlines The Commission shall be empowered to adopt delegated acts in accordance with Article 27 to align the application dates of delegated acts adopted under Article 6(6) with the transposition deadline set out in Article 33(2a). The procedure provided for in Article 27a shall apply to delegated acts adopted pursuant to this Article.	-	-	НП	Односи се на Комисију	
7. 7.1.	Common safety targets ('CSTs') 1. The CSTs shall establish the minimum safety levels to be reached by the system as a whole, and where feasible, by different parts of the rail system in each Member State and in the Union. The CSTs may be expressed in terms of risk acceptance criteria or target safety levels and shall take into consideration, in particular:	0.3 12.1.	Заједнички безбедносни циљеви (у даљем тексту: ЗБЦ) утврђују најнижи ниво безбедности који морају достићи различити делови железничког система и железнички систем у целини, а који се исказује кроз критеријум прихватљивости ризика за:	ПУ		
7.1.a	(a) individual risks relating to passengers, staff including employees or contractors, level	12.1.1.	1) појединачне ризике везане за путнике, запослене, особље извођача радова, кориснике			

	crossing users and others, and, without prejudice to existing national and international liability rules, individual risks relating to trespassers;		путних прелаза, као и појединачне ризике везане за присуство неовлашћених лица на објектима инфраструктуре;	ПУ		
7.1.b	(b) societal risks.	12.1.2.	2) ризике за друштво.			
7.2.	2. The Commission shall, by means of implementing acts, give a mandate to the Agency to draft CSTs and amendments thereto and to make the relevant recommendations to the Commission, on the basis of a clear justification of the need for a new or amended CST and its impact on existing rules. Those implementing acts shall be adopted in accordance with the examination procedure referred to in Article 28(3). Where the committee delivers no opinion, the Commission shall not adopt the draft implementing act, and the third subparagraph of Article 5(4) of Regulation (EU) No 182/2011 shall apply.	-	-	НП	Односи се на Комисију	
7.3.	3. During the exercise of the mandate referred to in paragraph 2, the committee shall be kept systematically and regularly informed by the	-	-	НП	Односи се на Комисију	

	Agency or by the Commission of the preparatory work on the CSTs. During that work, the Commission may address to the Agency any useful recommendations concerning the CSTs and a cost-benefit analysis. In particular, the Commission may require that alternative solutions be examined by the Agency and that the assessment of the cost and benefits of those alternative solutions be set out in the report annexed to the draft CSTs.				НП		
	The Commission shall be assisted by the committee for the tasks mentioned in the first subparagraph.						
7.4.	4. The Commission shall examine the recommendation issued by the Agency with a view to verifying that the mandate referred to in paragraph 2 is fulfilled. Where the mandate is not fulfilled, the Commission shall request the Agency to review its recommendation by indicating the points of the mandate which were not fulfilled. For justified reasons, the Commission may decide to modify the mandate	-	-		НП	Односи се на Комисију	

	given to the Agency in accordance with the procedure set out in paragraph 2.			НП		
	The Commission shall be assisted by the committee for the tasks mentioned in the first subparagraph.					
7.5.	5. The CSTs shall be revised at regular intervals, taking into account the global development of railway safety. The revised CSTs shall reflect any priority area where safety needs to be further improved.	-	-	НП	Односи се на Комисију	
7.6.	6. On the basis of the recommendation issued by the Agency and after the examination referred to in paragraph 4 of this Article, the Commission shall be empowered to adopt delegated acts in accordance with Article 27 concerning the content of CSTs, and of any amendments thereto.	-	-	НП	Односи се на Комисију	
7.7.	7. Member States shall make any necessary amendments to their national rules in order to achieve at least the CSTs, and any revised CSTs, in accordance with the implementation timetables attached to them. Those	12.3.	Сходно усвојеним и ревидираним ЗБЦ доносе се потребне измене и допуне националних прописа у складу са временским распоредом њиховог спровођења.	ПУ		
		12.4.	Дирекција пријављује Европској			

	amendments shall be taken into account in the annual safety plans referred to in point (f) of Article 4(1). Member States shall notify those rules to the Commission in accordance with Article 8.	6.4.1.	комисији измене и допуне националних прописа донетих у циљу постизања ЗБЦ.	ПУ		
8.1.a-8.1.c	National rules in the field of safety 1. National rules notified by 15 June 2016 pursuant to Directive 2004/49/EC shall apply if they: (a) fall into one of the types identified under Annex II; and (b) comply with Union law, including in particular TSIs, CSTs and CSMs; and (c) would not result in arbitrary discrimination or a disguised restriction on rail transport operation between Member States.	0.3 13.2. 13.2.1. 13.2.2. 13.2.3. 13.2.4.	Годишњи извештај о безбедности из става 3. овог члана обухвата: 1) информације о остваривању безбедносних циљева и о резултатима безбедносних планова; Европској комисији пријављују се важећи национални прописи из области безбедности: 1) у вези са постојећим националним безбедносним циљевима и безбедносним методама; 2) који дефинишу захтеве за системе безбедног управљања, као и захтеве за сертификат о безбедности за превоз; 3) који обухватају заједничке оперативне прописе за железничке мреже које још нису обухваћене у ТСИ, што обухвата и правила у вези са системом сигнализације и вођења саобраћаја; 4) који дефинишу захтеве за	ДУ	Обавеза пријављивања националних прописа почеће пријемом РС у ЕУ, тако да рокови одређени у 8.1 нису применљиви за РС.	

		13.2.5.	додатним интерним прописима које морају донети управљач и железнички превозник; 5) који дефинишу захтеве за извршне железничке раднике, укључујући критеријуме избора, здравствене способности и професионалне квалификације и издавање уверења, ако нису обухваћени у ТСИ;	ДУ		
		13.2.6.	6) који уређују истрагу несрећа и незгода;			
		13.3.	У пријави из става 2. овог члана наводи се област примене прописа, основни садржај прописа са упућивањем на правне текстове, форма прописа и ко је надлежан за њихово објављивање.			
8.2.	2. By 16 June 2018, Member States shall review the national rules referred to in paragraph 1 and repeal:	13.4.	Европска комисија се обавештава о свакој измени националних прописа из области безбедности и о сваком новом националном пропису из области безбедности који се евентуално доноси, изузев ако се пропис у целини односи на извођење ТСИ.	НУ	Обавеза пријављивања националних прописа почеће пријемом РС у ЕУ, тако да рокови одређени у 8.2 нису	
8.2.a-8.2.b	(a) any national rule which was not notified or which does not meet the criteria specified in paragraph 1;					

	(b) any national rule which has been made redundant by Union law, including in particular TSIs, CSTs and CSMs.	13.5.	Ако се намерава, по прихватању ЗБЦ, издавање новог националног прописа из области безбедности који захтева виши ниво безбедности од ЗБЦ или издавање новог националног прописа за безбедност из области безбедности који може утицати на рад железничких превозника из других држава на територији Републике Србије, Дирекција ће благовремено консултовати све заинтересоване стране.	НУ	применљиви за РС. Приказане одредбе су усклађене са чланом 8. Директиве 2004/49 и налазе се у важећем ЗОБ.	
	To that end, Member States may use the rule management tool referred to in Article 27(4) of Regulation (EU) 2016/796 and may request Agency to examine specific rules against the criteria specified in this paragraph.	13.6.	Дирекција доставља текстове националних прописа из области безбедности у припреми из ст. 2. и 4. овог члана и разлоге за њихово доношење министарству надлежном за техничке прописе, стандардизацију, акредитацију и метрологију ради пријављивања Европској Комисији.			
		13.7.	Ако Европска комисија обавести Републику Србију да сматра да нацрт прописа из области безбедности није у складу са ЗБМ или бар са остваривањем ЗБЦ, или сматра да представља средство самовољне			

			дискриминације или прикривеног ограничавања превоза железницом између држава чланица Европске уније, онда се привремено зауставља доношење, почetak важења или примена прописа, док се, у року од шест месеци не донесе коначна одлука.	НУ		
		13.8.	Ако Европска комисија усвоји одговарајућу одлуку којом утврђује да нацрт прописа из области безбедности није у складу са ЗБМ или са постизањем бар ЗБЦ, или да представља средство самоволне дискриминације, или прикривеног ограничавања превоза између држава чланица Европске уније у железничком саобраћају, онда Дирекција предузима све што је потребно да се ова одлука изврши.			
8.3.	3. Member States may lay down new national rules pursuant to this Directive only in the following cases:	13.9.	Нови национални прописи у вези са безбедношћу железнице могу се донети само у следећим случајевима:	ПУ		
8.3.a-8.3.e	(a) where rules concerning existing safety methods are not covered by a CSM; (b) where operating rules of the	13.9.1. 13.9.2.	1) ако прописи који се односе на постојеће безбедносне методе нису обухваћени ЗБМ; 2) ако оперативна правила која			

	railway network are not yet covered by TSIs; (c) as an urgent preventive measure, in particular following an accident or an incident; (d) where an already notified rule needs to be revised; (e) where rules concerning requirements in respect of staff executing safety-critical tasks, including selection criteria, physical and psychological fitness and vocational training are not yet covered by a TSI or by Directive 2007/59/EC of the European Parliament and of the Council (<u>2</u>).	13.9.3. 13.9.4. 13.9.5.	се примењују на железничкој мрежи још нису обухваћена ТСИ-јевима; 3) као хитна превентивна мера, нарочито после несреће или незгоде; 4) када је потребно ревидирати пропис о којем је већ обавештена Европска комисија; 5) када прописи о захтевима које морају испуњавати железнички радници, укључујући критеријуме за избор, физичку и психичку способност и стручну оспособљеност, још нису обухваћени ТСИ-јевима.	ПУ		Одредбе Директиве 2007/59 које се односе на стручну и здравствену способност машинovoђа биће имплементиране у подзаконска акта из чл. 60. и 75. овог закона.
8.4.	4. Member States shall submit the draft of a new national rule to the Agency and the Commission for consideration in due time and within the deadlines referred to in Article 25(1) of Regulation (EU) 2016/796, before the expected introduction into the national legal system of the proposed	13.10.	Нацрт новог националног прописа подноси се Агенцији и Европској комисији на разматрање најмање два месеца пре очекиваног ступања на снагу предложеног новог националног прописа, пружајући образложење за његово увођење. Нацрт мора бити у довољној мери довршен како би Агенција	ПУ		

	new rule, providing justification for its introduction, through the appropriate IT system in accordance with Article 27 of Regulation (EU) 2016/796. Member States shall ensure that the draft is sufficiently developed to allow the Agency to carry out its examination in accordance with Article 25(2) of Regulation (EU) 2016/796.		могла спровести његово испитивање и у случају позитивног мишљења о томе обавестила Републику Србију и Европску комисију која ће валидирати предложени пропис.	ПУ		
	13.11.	Уколико Агенција у року од два месеца од пријема нацрта националног прописа не обавести Републику Србију и Европску комисију о позитивном мишљењу на предложени пропис, исти се може примењивати.				
8.5.	13.12.	У случају хитних превентивних мера национални пропис се може одмах донети и примењивати.	ПУ			
	13.13.	О пропису из става 12. овог члана обавештава се Агенција и исти је подложен оцени Агенције.				
8.6.	6. If the Agency becomes aware of any national rule, whether notified or not, which has become redundant or is in conflict with the CSMs or any other Union law adopted after	-	НП	Односи се на Агенцију		

	the application of the national rule concerned, the procedure provided for in Article 26 of Regulation (EU) 2016/796 shall apply.				
8.7.	7. Member States shall notify to the Agency and to the Commission the national rules adopted. They shall use the appropriate IT system in accordance with Article 27 of Regulation (EU) 2016/796. Member States shall ensure that existing national rules are easily accessible, in the public domain and formulated in terminology that all interested parties can understand. Member States may be requested to provide additional information on their national rules.	13.2.	Европској комисији пријављују се важећи национални прописи из области безбедности.	ДУ	С обзиром да обавеза пријављивања почиње тек чланством у ЕУ, није извршен позив на ИТ систем из члана 27. Уредбе 2016/796.
		13.1.	Дирекција је дужна да на својој интернет страници објављује националне прописе за безбедности из области безбедности како би исти били на располагању управљачу, железничком превознику и подносиоцима захтева за издавање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром и сертификата о безбедности за превоз.		
8.8.	8. Member States may decide not to notify rules and restrictions of a strictly local nature. In such cases, Member States shall mention those rules and restrictions in the registers of infrastructure referred to in Article 49 of Directive (EU) 2016/797 or indicate in the network statement referred to in Article 27 of Directive 2012/34/EU where those rules	13.14.	Прописи и ограничења која су строго локалног карактера не морају се пријављивати Агенцији и Европској комисији. Ти прописи и ограничења наводе се у регистру инфраструктуре или у Изјави о мрежи.	ПУ	

	and restrictions are published.					
8.9.	9. National rules notified in accordance with this Article shall not be subject to the notification procedure provided for by Directive (EU) 2015/1535 of the European Parliament and the Council (³).	-	-	НУ	Још ништа није пријављено а пријавиће се по пријему у ЕУ.	
8.10.	10. Draft national rules and existing national rules shall be examined by the Agency in accordance with the procedures laid down in Articles 25 and 26 of Regulation (EU) 2016/796.	13.10.	Нацрт новог националног прописа подноси се Агенцији и Европској комисији на разматрање најмање два месеца пре очекиваног ступања на снагу предложеног новог националног прописа, пружајући образложење за његово увођење. Нацрт мора бити у довољној мери довршен како би Агенција могла спровести његово испитивање и у случају позитивног мишљења о томе обавестила Републику Србију и Европску комисију која ће валидирати предложени пропис.	ПУ		
8.11.	11. Without prejudice to paragraph 8, national rules not notified in accordance with this Article shall not apply for the purposes of this Directive.	-	-	НУ	Још ништа није пријављено а пријавиће се по пријему у ЕУ.	

9.	Safety management systems 1. Infrastructure managers and railway undertakings shall establish their respective safety management systems to ensure that the Union rail system can achieve at least the CSTs, that it is in conformity with the safety requirements laid down in TSIs, and that the relevant parts of CSMs and national rules notified in accordance with Article 8 are applied.	0.3	Управљач и железнички превозник дужни су да успоставе систем за управљање безбедношћу, који има за циљ да се бар достигну ЗБЦ за железнички систем у целини. Систем за управљање безбедношћу мора бити усклађен са пријављеним националним прописима из области безбедности и са безбедносним захтевима утврђеним у ТСИ и морају бити примењене одговарајуће одредбе ЗБМ и пријављених националних прописа.	ПУ		
9.1.		14.1.				
9.2.	2. The safety management system shall be documented in all relevant parts and shall in particular describe the distribution of responsibilities within the organisation of the infrastructure manager or the railway undertaking. It shall show how control is ensured by the management on different levels, how staff and their representatives on all levels are involved and how continuous improvement of the safety management system is ensured. There shall be a clear commitment to consistently apply human factors knowledge	14.6.	Сви битни делови система за управљање безбедношћу морају бити документовани, а посебно мора бити описана расподела одговорности у оквиру организације управљача или железничког превозника, начин обезбеђења контроле од стране руководства на различитим нивоима, укључивање запослених и њихових представника на свим нивоима и начин обезбеђења континуираног унапређивања система за управљање безбедношћу.	ПУ		
		14.7.	Систем за управљање			

	and methods. Through the safety management system, infrastructure managers and railway undertakings shall promote a culture of mutual trust, confidence and learning in which staff are encouraged to contribute to the development of safety while ensuring confidentiality.		безбедношћу укључује јасну обавезу доследне примене знања и метода у вези с људским фактором. Управљач и железнички превозник путем система за управљање безбедношћу промовишу културу узајамног поверења, поузданости и учења у којој се запослени подстичу да допринесе развоју безбедности, осигуравајући притом поверљивост.			
9.3.	3. The safety management system shall contain the following basic elements:	14.8.	Основни елементи система за управљање безбедношћу су:	ПУ		
9.3.a	(a) a safety policy approved by the organisation's chief executive and communicated to all staff;	14.8.1.	1) политика безбедности коју је одобрио директор управљача или железничког превозника и која је достављена свим запосленима и радно ангажованим лицима;			
9.3.b-9.3.e	(b) qualitative and quantitative targets of the organisation for the maintenance and enhancement of safety, and plans and procedures for reaching these targets;	14.8.2.	2) квалитативни и квантитативни циљеви управљача или железничког превозника у погледу одржавања и унапређивања безбедности, као и планови и поступци за остваривање тих циљева;			
	(c) procedures to meet existing,	14.8.3.	3) процедуре за испуњење			

	new and altered technical and operational standards or other prescriptive conditions as laid down in TSIs, national rules referred to in Article 8 and Annex II, other relevant rules or authority decisions;		постојећих, нових или измењених техничких и експлоатационих стандарда и других услова прописаних у ТСИ-јевима, националним прописима и другим релевантним прописима и одлукама надлежних органа;	ПУ		
	(d) procedures to assure compliance with the standards and other prescriptive conditions throughout the life cycle of equipment and operations;	14.8.4.	4) процедуре за обезбеђење усклађености са стандардима и другим прописаним условима током целог животног циклуса опреме и експлоатације;			
	(e) procedures and methods for identifying risks, carrying out risk evaluation and implementing risk-control measures whenever a change of operating conditions or the introduction of new material imposes new risks on the infrastructure or the man-machine-organisation interface;	14.8.5.	5) процедуре и методе за идентификацију ризика, спровођење процене ризика и примену мера за управљање ризицима у случају када промена услова експлоатације или увођење нових материјала постављају нове ризике за инфраструктуру или за интерфејсе човек – машина - организација;			
9.3.f-9.3.h	(f) the provision of programmes for the training of staff and systems to ensure that the staff's competence is maintained and that tasks are carried out accordingly, including	14.8.6.	6) обезбеђивање програма обуке запослених и одржавања стручне оспособљености запослених, одговарајуће извршавање послова, укључујући захтеве у погледу физичке и психичке			

	arrangements with regard to physical and psychological fitness;		способности;			
	(g) arrangements for the provision of sufficient information within the organisation and, where appropriate, between organisations of the railway system;	14.8.7.	7) практична решења за обезбеђивање информисаности у оквиру организације и, где је то потребно, између организација у железничком систему;			
	(h) procedures and formats for the documentation of safety information and designation of procedure for the configuration control of vital safety information;	14.8.8	8) процедуре и обраци за документовање информација о безбедности и утврђивање процедура за контролу конфигурације кључних информација о безбедности;	ПУ		
9.3.i-9.3.k	(i) procedures to ensure that accidents, incidents, near misses and other dangerous occurrences are reported, investigated and analysed and that necessary preventive measures are taken;	14.8.9.	9) процедуре којима се обезбеђује пријављивање, истрага и анализа несрећа, незгода, избегнутих несрећа и других опасних догађаја и предузимање потребних превентивних мера;			
	(j) the provision of actions plans, alerts and information in the event of an emergency, agreed upon with the appropriate public authorities; and	14.8.10.	10) обезбеђивање планова за деловање, упозоравање и информисање у ванредним ситуацијама, претходно договорених са одговарајућим државним органима;			

	(k) provisions for recurrent internal auditing of the safety management system.	14.8.11.	11) одређе о периодичној интерној контроли система за управљање безбедношћу.			
	Infrastructure managers and railway undertakings shall include any other element necessary to cover safety risks, in accordance with the assessment of risks arising from their own activity.	14.9.	Управљач и железнички превозник уврстиће у свој систем за управљање безбедношћу и друге елементе који су потребни како би се обухватили безбедносни ризици, у складу с оценом ризика који произлазе из њихове делатности.	ПУ		
9.4.	4. The safety management system shall be adapted to the type, extent, area of operations and other conditions of the activity pursued. It shall ensure the control of all risks associated with the activity of the infrastructure manager or railway undertaking, including the supply of maintenance, without prejudice to Article 14, and material, and the use of contractors. Without prejudice to existing national and international liability rules, the safety management system shall also take into account, where appropriate and reasonable, the risks arising as a result of activities by other actors referred to in Article 4.	14.2.	Систем за управљање безбедношћу мора да буде прилагођен врсти, обиму и подручју делатности и другим условима активности која се обавља.	ПУ		
		14.3.	Системом за управљање безбедношћу постиже се контрола свих ризика повезаних са делатношћу управљача или железничког превозника, укључујући и пружање услуга одржавања, снабдевање материјалом и ангажовање подизвођача, као и ризике који се јављају услед активности трећих лица.			

9.5.	5. The safety management system of any infrastructure manager shall take into account the effects of operations by different railway undertakings on the network and shall provide for all railway undertakings to be able to operate in accordance with TSIs and national rules and with the conditions laid down in their safety certificate.	14.4.	Систем за управљање безбедношћу управљача мора узети у обзир и координацију хитних поступака са свим железничким превозницима у ванредним ситуацијама.	ПУ		
	Safety management systems shall be developed with the aim of coordinating the emergency procedures of the infrastructure manager with all railway undertakings that operate on its infrastructure, and with the emergency services, so as to facilitate the rapid intervention of rescue services, and with any other party that could be involved in an emergency situation. For cross-border infrastructure, the cooperation between the relevant infrastructure managers shall facilitate the necessary coordination and preparedness of the competent emergency	14.5.	Систем за управљање безбедношћу развија се са циљем координисања поступака у случају ванредних ситуација које спроводи управљач са свим железничким превозницима који пружају услуге на инфраструктури којом он управља и са службама за ванредне ситуације како би се олакшала брза интервенција служби спашавања и са сваком другом страном која би могла бити укључена у ванредну ситуацију. У случају прекограничне инфраструктуре, сарадњом између релевантних управљача олакшава се потребна координација и припремљеност	ПУ		

	services on both sides of the border.				
	Following a serious accident, the railway undertaking shall provide assistance to victims helping them in complaints procedures under Union law, in particular Regulation (EC) No 1371/2007 of the European Parliament and of the Council (⁴), without prejudice to the obligations of other parties. Such assistance shall use channels for communicating with victims' families and include psychological support for accident victims and their families.	0.4 101.1	Железнички превозници морају успоставити механизам за деловање по основу притужби путника, у вези са правима путника прописаним овим законом. Железнички превозници су дужни да на својој интернет страници и на други одговарајући начин учине путницима широко доступне контакт информације и радни језик у вези са подношењем притужби.	ДУ	Потпуна усклађеност са Уредбом 1371/2007 остварена је кроз Закон о железници и Закон о уговорима о превозу у железничком саобраћају, међутим остали прописи на које се позива Директива не важе јер Република Србија није чланица ЕУ.
		97a.3	У случају смрти путника или ако путник претрпи повреде током коришћења превозне услуге, железнички превозник који је обавезан уговором о превозу да пружи услугу превоза, у току којег се догоди несрећа, дужан је да без одлагања, а најкасније у року од 15 дана од дана утврђивања идентитета физичког лица које има право на накнаду, изврши авансну исплату у износу који је неопходан да се намире тренутне финансијске потребе сразмерно претрпљеној штети.		

		97a.4	Авансни износ из става 3. овог члана не може бити мањи од 21.000 евра у динарској противвредности по путнику у случају смрти.			
		0.1 32.9.	Управљачи, железнички превозници, Европска агенција за железнице (ERA), Дирекција, жртве и њихови сродници, власници оштећене имовине, произвођачи, надлежни органи за истраживање несреће или незгоде, представници особља и корисника морају бити редовно обавештени о истрази и њеном току.	ДУ		
9.6.	6. Before 31 May of each year, all infrastructure managers and railway undertakings shall submit to the national safety authority an annual safety report concerning the preceding calendar year. The safety report shall contain:	0.3 6.3.	Управљач и железнички превозник дужни су да сваке године, најкасније до 31. маја, доставе Дирекцији годишњи извештај о безбедности за претходну календарску годину.	ПУ		
9.6.a-9.6.d	(a) information on how the organisation's corporate safety targets are met and the results	6.4. 6.4.1.	Годишњи извештај о безбедности из става 3. овог члана обухвата: 1) информације о остваривању безбедносних циљева и о резултатима безбедносних			

	of safety plans; (b) an account of the development of national safety indicators, and of the CSIs referred to in Article 5, in so far as it is relevant to the reporting organisation;	6.4.2.	планова; 2) праћење и анализу ЗПБ, у мери у којој је то релевантно за подносиоца извештаја;			
	(c) the results of internal safety auditing;	6.4.3.	3) резултате интерне контроле безбедности;	ПУ		
	(d) observations on deficiencies and malfunctions of railway operations and infrastructure management that might be relevant for the national safety authority, including a summary of information provided by the relevant actors in accordance with point (b) of Article 4(5); and	6.4.4.	4) податке о недостацима и кваровима у одвијању железничког саобраћаја и управљању инфраструктуром који би могли бити релевантни за Дирекцију, укључујући сажетак информација које су пружиле релевантне укључене стране из члана 5. став 7. тачка 2) овог закона;			
9.6.e	(e) a report on the application of the relevant CSMs.	6.4.5.	5) информације о примени одговарајућих заједничких безбедносних метода.			
9.7.	7. On the basis of the information provided by the national safety authorities in accordance with Articles 17 and 19, the Agency may address a recommendation to the Commission for a CSM covering elements of the safety	-	-	НП	Односи се на Агенцију и Комисију	

	management system which need to be harmonised at Union level, including through harmonised standards, as referred to in point (f) of Article 6(1). In such case, Article 6(2) shall apply.					
10. 10.1.	Single safety certificate 1. Without prejudice to paragraph 9, access to the railway infrastructure shall be granted only to railway undertakings which hold the single safety certificate issued by the Agency in accordance with paragraphs 5 to 7 or by a national safety authority in accordance with paragraph 8.	0.3 16.1.	Железнички превозник мора да поседује сертификат о безбедности за превоз да би му се дозволило приступ инфраструктури.	ДУ		Општа напомена везана за делимичну усклађеност односно неусклађеност са чланом 10. Директиве: С обзиром: - да Агенција не може да издаје сертификате превозницима из трећих држава; - да је у законима држава чланица Транспортне заједнице задржан принцип дела А и дела Б сертификата; - да је за предстојеће отварање регионалног тржишта и

					међусобно признавање сертификата неопходно имати уједињене прописе,	у овом закону су задржане одредбе из важећег закона (из 2018. г.) које подразумевају постојање дела А и дела Б сертификата. Све те одредбе су потпуно усклађене са релевантним одредбама Директиве 2004/49.
						Получе делатности се наводи у образцу сертификата
	The purpose of the single safety certificate is to provide evidence that the railway undertaking concerned has established its safety management system and that it is able to operate safely in the intended area of operation.	16.3.	Сертификат о безбедности за превоз представља доказ да је железнички превозник успоставио систем за управљање безбедношћу и да испуњава захтеве утврђене у ТСИ, националним прописима и другим релевантним прописима у циљу контроле ризика и безбедног одвијања саобраћаја на мрежи.	ПУ		Навођење врсте и обима превоза прописано је подзаконским актом из члана 18.5.(образац захтева за
10.2.	2. In its application for a single safety certificate, the railway undertaking shall specify the type and extent of the railway operations covered and the intended area of operation.	18.5.	Дирекција ближе прописује образце сертификата о безбедности за превоз, нумерисање образаца сертификата о безбедности за превоз у складу са европским идентификационим бројем,	ПУ		

			образцац за подношење захтева за издавање сертификата о безбедности за превоз и упуство за његово попуњавање, као и потребну документацију која се прилаже уз захтев за издавање сертификата о безбедности за превоз.			издавање сертификата)
10.3.	3. The application for a single safety certificate shall be accompanied by a file including documentary evidence that:	16.4.	Сертификат о безбедности за превоз састоји се од:	ДУ		
10.3.a-10.3.b	(a) the railway undertaking has established its safety management system in accordance with Article 9 and that it meets the requirements laid down in TSIs, CSMs and CSTs and in other relevant legislation in order to control risks and provide transport services safely on the network; and (b) the railway undertaking, where applicable, meets the requirements laid down in the relevant national rules notified in accordance with Article 8.	16.4.1.	1) дела А којим се потврђује прихватање система за управљање безбедношћу железничког превозника;			
		16.4.2.	2) дела Б којим се потврђује прихватање одредаба које је железнички превозник усвојио како би задовољио специфичне захтеве прописане за безбедно обављање саобраћаја на одговарајућој мрежи; у те захтеве могу бити укључени примена ТСИ, националних прописа и интерних прописа железничког превозника, прихватање сертификата запослених и дозвола за коришћење железничких возила која користе тај железнички превозник.			
		18. 5.	Дирекција ближе прописује	ДУ		

			обрасце сертификата о безбедности за превоз, нумерисане образаца сертификата о безбедности за превоз у складу са европским идентификационим бројем, образац за подношење захтева за издавање сертификата о безбедности за превоз и упутство за његово попуњавање, као и потребну документацију која се прилаже уз захтев за издавање сертификата о безбедности за превоз.		Документација која се прилаже уз захтев за издавање дела А и дела Б	
	That application and information about all applications, the stages of the relevant procedures and their outcome, and, where applicable, the requests and decisions of the Board of Appeal, shall be submitted through the one-stop shop referred to in Article 12 of Regulation (EU) 2016/796.	-	-	НП	прописана је позаконским актом из члана 18.5.	
10.4.	4. The Agency, or in the cases provided for by paragraph 8 the national safety authority, shall issue the single safety certificate, or inform the applicant of its negative decision, within a	0.3 18.1. 18.2.	Дирекција издаје сертификат о безбедности за превоз на прописаном образцу и у форми решења. Решење о издавању, односно о одбијању издавања	ПУ		

	predetermined and reasonable time, and, in any case, not more than 4 months after all information required and any supplementary information requested have been submitted by the applicant.		сертификата о безбедности за превоз коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.		
	25.1.	Дирекција издаје сертификат о безбедности за превоз на прописаном образцу и у форми решења. Решење о издавању, односно о одбијању издавања сертификата о безбедности за превоз коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.	НП	Наведена ЗБМ (2) је прописана по законским актом из члана 7.2. Нацрта закона о безбедности у железничком саобраћају Подзаконски акт је у потпуности усклађен са COMMISSION REGULATION (EU) No 1158/2010.	
	The Agency, or in the cases provided for by paragraph 8 the national safety authority, shall apply the practical arrangements on the certification procedure to be established in an implementing act, as referred to in paragraph 10.			Иста се може примењивати	

				до 16. јуна 2025 (члан 5. COMMISSION DELEGATED REGULATION (EU) 2018/762)	
10.5.	5. The Agency shall issue a single safety certificate to railway undertakings having an area of operation in one or more Member States. In order to issue such a certificate, the Agency shall:	-	-	НП	Агенција не може да издаје сертификат превозницима из трећих држава
10.5.a- 10.5.b	(a) assess the elements set out in point (a) of paragraph 3; and (b) immediately refer the railway undertaking's file in its entirety to the national safety authorities concerned by the intended area of operation for an assessment of the elements set out in point (b) of paragraph 3. As part of the above assessments, the Agency or the national safety authorities shall be authorised to undertake visits and inspections on the sites of the railway undertaking and audits, and may request relevant supplementary information. The				

	Agency and the national safety authorities shall coordinate the organisation of such visits, audits and inspections.					
10.6.	6. Within 1 month of receipt of an application for a single safety certificate, the Agency shall inform the railway undertaking that the file is complete or ask for relevant supplementary information, setting a reasonable deadline for the provision thereof. With regard to the completeness, relevance and consistency of the file, the Agency may also assess the elements set out in point (b) of paragraph 3.	-	-	НП	Агенција не може да издаје сертификат превозницима из трећих држава	
	The Agency shall take full account of the assessments under paragraph 5 before taking its decision on the issuing of the single safety certificate.			НП		
	The Agency shall take full responsibility for any single safety certificates it issues.					
10.7.	7. Where the Agency disagrees with a negative assessment carried out by one or more national safety authorities pursuant to point (b) of paragraph 5, it shall inform that	-	-	НП	Агенција не може да издаје сертификат превозницима из трећих држава	

	authority or authorities in question, giving reasons for its disagreement. The Agency and the national safety authority or authorities shall cooperate with a view to agreeing on a mutually acceptable assessment. Where necessary, the Agency and the national safety authority or authorities may decide to involve the railway undertaking. If no mutually acceptable assessment can be agreed on within 1 month after the Agency has informed the national safety authority or authorities of its disagreement, the Agency shall take its final decision unless the national safety authority or authorities have referred the matter for arbitration to the Board of Appeal established under Article 55 of Regulation (EU) 2016/796. The Board of Appeal shall decide whether to confirm the Agency's draft decision within 1 month of the request of the national safety authority or authorities. Where the Board of Appeal agrees with the Agency, the Agency shall take a decision					
				HTI		

	take its final decision.				
10.8.	8. Where the area of operation is limited to one Member State, the national safety authority of that Member State may, under its own responsibility and when the applicant so requests, issue a single safety certificate.	16.4.	Сертификат о безбедности за превоз састоји се од: 1) дела А којим се потврђује прихватање система за управљање безбедношћу железничког превозника; 2) дела Б којим се потврђује прихватање одредаба које је железнички превозник усвојио како би задовољно специфичне захтеве прописане за безбедно обављање саобраћаја на одговарајућој мрежи; у те захтеве могу бити укључени примена ТСИ, националних прописа и интерних прописа железничког превозника, прихватање сертификата запослених и дозвола за коришћење железничких возила која користи тај железнички превозник.	ДУ	Задржани део А и део Б сертификата
	In order to issue such certificates, the national safety authority shall assess the file in relation to all the elements specified in paragraph 3 and shall apply the practical arrangements to be established in the implementing acts	16.4.1. 16.4.2.	ЗБМ из става 1. овог члана прописује: 1) поступак за оцену захтева за добијање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром и сертификата о безбедности за превоз;	ПУ +	

	referred to in paragraph 10. As part of the above assessments, the national safety authority shall be authorised to undertake visits and inspections on the sites of the railway undertaking and audits. Within 1 month of receipt of the application, the national safety authority shall inform the applicant that the file is complete or ask for relevant supplementary information. The single safety certificate shall also be valid without an extension of the area of operations for railway undertakings travelling to stations in neighbouring Member States with similar network characteristics and similar operating rules, when those stations are close to the border, following consultation of the competent national safety authorities. This consultation may be carried out on a case-by-case basis or set out in a cross-border agreement between Member States or national safety authorities.	9.2.2.	2) критеријуме за оцену испуњености захтева за добијање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром и сертификата о безбедности за превоз; 3) начела за вршење надзора над усклађеношћу са захтевима које мора да испуни систем за управљање безбедношћу, после издавања сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром и сертификата о безбедности за превоз.			
	The national safety authority shall take full responsibility for	9.2.3.				
				ПУ		

	any single safety certificates it issues.					
10.9.	9. A Member State may allow third-country operators to reach a station in its territory designated for cross-border operations and close to the border of that Member State without requiring a single safety certificate, provided that an appropriate level of safety is ensured through:	-	-	H11		
10.9.a- 10.9.b	(a) cross-border agreement between the Member State concerned and the neighbouring third country; or (b) contractual arrangements between the third-country operator and the railway undertaking or infrastructure manager that has a single safety certificate or safety authorisation to operate on that network, provided that the safety-related aspects of those arrangements have been duly reflected in their safety management system.					

10.10.	10. By 16 June 2018, the Commission shall adopt, by means of implementing acts, practical arrangements specifying:	-	-	НП	Односи се на Агенцију	
10.10.a- 10.10.d	(a) how the requirements for the single safety certificate laid down in this Article shall be fulfilled by the applicant and listing the documents required; (b) the details of the certification process, such as procedural stages and timeframes for each stage of the process; (c) how the requirements laid down in this Article shall to be complied with by the Agency and the national safety authority through the different stages of the application and certification process, including in the assessment of applicants' files; and (d) the period of validity of single safety certificates issued by the Agency or by the national safety authorities, in particular in the case of updates of any single safety certificate					

	resulting from changes to type, extent and area of operation. Those implementing acts shall be adopted in accordance with the examination procedure referred to in Article 28(3). They shall take into account the experience gained during the implementation of Commission Regulation (EC) No 653/2007 (⁵) and of Commission Regulation (EU) No 1158/2010 (⁶) and the experience gained during the preparation of the cooperation agreements referred to in Article 11(1).					
10.11.	11. Single safety certificates shall specify the type and extent of the railway operations covered and the area of operation. A single safety certificate may also cover sidings owned by the railway undertaking if these are included in its safety management system.	0.3 16.2. 16.7.	Сертификат о безбедности за превоз може да обухвата целу мрежу или одређени део мреже. У сертификату о безбедности за превоз наводе се врста и обим послова железничког превозника на које се сертификат односи.	ПУ	Нацртом Закона о безбедности у железничком саобраћају предвиђени су сертификати дефинисани у члановима од 16-25.	
10.12.	12. Any decision refusing the issuing of a single safety certificate or excluding part of the network in accordance with	18.2.	Решење о издавању, односно о одбијању издавања сертификата о безбедности за превоз коначно је у управном поступку и против	ДУ	Због Закона о државној управи.	

a negative assessment as referred to in paragraph 7 shall be duly substantiated. The applicant may, within 1 month of receipt of the decision, request that the Agency or the national safety authority, as appropriate, review the decision. The Agency or the national safety authority shall have 2 months from the date of receipt of the request for review in which to confirm or reverse its decision.		нега се може покренути спор пред Управним судом.			
If the negative decision of the Agency is confirmed, the applicant may bring an appeal before the Board of Appeal designated under Article 55 of Regulation (EU) 2016/796. If the negative decision of a national safety authority is confirmed, the applicant may bring an appeal before an appeal body in accordance with national law. Member States may designate the regulatory body referred to in Article 56 of Directive 2012/34/EU for the purpose of this appeal procedure. In that case, Article 18(3) of this Directive shall			ДУ		

	apply.				
10.13.	13. A single safety certificate issued either by the Agency or by a national safety authority under this Article shall be renewed upon application by the railway undertaking at intervals not exceeding 5 years. It shall be fully or partly updated whenever the type or extent of the operation is substantially altered.	18.3.	Рок важења сертификата о безбедности за превоз је пет година.	ПУ	
		18.4.	Сертификат о безбедности за превоз обнавља се на захтев носиоца.		
		18.9.	Сертификат о безбедности за превоз се у целини или делимично ажурира кад год се знатно измене врста или обим пословања.		
10.14.	14. Where an applicant already has a single safety certificate issued in accordance with paragraphs 5 to 7 and wishes to extend its area of operations, or where it already has a single safety certificate issued in accordance with paragraph 8 and wishes to extend its area of operations to another Member State, it shall supplement the file with the relevant documents referred to in paragraph 3 concerning the additional area of operation. The railway undertaking shall submit the file to the Agency, which shall, after following the procedures laid down in paragraphs 4 to 7,	19.1.	Сертификат о безбедности за превоз – део А издат железничком превознику у страног држави важи у Републици Србији на основу потврђених међународних споразума.	НУ	Агенција не може да издаје сертификат превозницима из трећих држава
		19.2.	Железнички превозник из става 1. овог члана који намерава да пружа железничке транспортне услуге у Републици Србији мора добити додатни сертификат о безбедности за превоз – део Б од Дирекције.	НУ	

	issue an updated single safety certificate covering the extended area of operation. In that case, only the national safety authorities concerned by the extension of operation shall be consulted for the purposes of assessing the file as provided for in point (b) of paragraph 3. If the railway undertaking has a single safety certificate in accordance with paragraph 8 and wishes to extend the area of operation within that Member State, it shall supplement the file with the relevant documents referred to in paragraph 3 concerning the additional area of operation. It shall submit the file, through the one-stop shop referred to in Article 12 of Regulation (EU) 2016/796, to the national safety authority, which shall, after following the procedures laid down in paragraph 8, issue an updated single safety certificate covering the extended area of operation.					
10.15.	15. The Agency and the competent national safety authorities may require the revision of single safety	18.8.	Дирекција може захтевати да одговарајући део сертификата о безбедности за превоз буде ревидиран после знатних	ДУ	Агенција није надлежна за то у РС	

	certificates issued by them following substantial changes to the safety regulatory framework.		промена у прописима којима се уређује безбедност у железничком саобраћају.			
10.16.	16. The Agency shall inform the competent national safety authorities without delay, and in any case within 2 weeks, of the issue of a single safety certificate. The Agency shall inform the competent national safety authorities immediately in the case of renewal, amendment or revocation of a single safety certificate. It shall state the name and address of the railway undertaking, the issue date, the type, extent, validity and area of operation of the single safety certificate and, in the case of revocation, the reasons for its decision. In the case of single safety certificates issued by national safety authorities, the same information shall be provided by the competent national safety authority or authorities to the Agency within the same timeframe.	-	-	НП	Агенција не може да издаје сетификат превозницима из трећих држава	
11.				НП		
11.1.	Cooperation between the Agency and national safety authorities on issuing single safety certificates 1. For the purposes of Article 10(5) and (6) of this Directive,	-	-	НП	Односи се на Агенцију и државе чланице ЕУ	

	ensure efficient and proportionate allocation of resources for certification. Those cooperation agreements shall be in place before the Agency carries out the certification tasks in accordance with Article 31(3).					
11.3.	3. In the case of those Member States whose rail networks have a track gauge that is different from that of the main rail network within the Union and share identical technical and operational requirements with neighbouring third countries, in addition to the cooperation agreements referred to in paragraph 2 all the national safety authorities concerned in those Member States shall conclude with the Agency a multilateral agreement which shall include the conditions to facilitate the extension of the area of operation of safety certificates in the Member States concerned, where relevant.	-	-	НП	Односи се на Агенцију и државе чланице ЕУ	
12.	Safety authorisation of infrastructure managers	0.3	Управљач мора да поседује сертификат о безбедности за управљање железничком инфраструктуром.	ПУ		
12.1.	1. In order to be allowed to manage and operate a rail infrastructure, the infrastructure manager shall obtain a safety	21.1.				

	authorisation from the national safety authority in the Member State where the rail infrastructure is located.				
	The safety authorisation shall comprise an authorisation confirming acceptance of the infrastructure manager's safety management system as provided for in Article 9, and shall include the procedures and provisions fulfilling the requirements necessary for the safe design, maintenance and operation of the railway infrastructure, including, where appropriate, the maintenance and operation of the traffic control and signalling system.				
		21.2.	Сертификат о безбедности за управљање железничком инфраструктуром се састоји од: 1) дела којим се потврђује прихватање система за управљање безбедношћу управљача; 2) дела којим се потврђује прихватање одредаба које је управљач усвојио да би задовољно специфичне захтеве потребне за безбедно пројектовање, одржавање и експлоатацију инфраструктуре.		Одржавање и употреба свих система, укључујући и сигнално сигурносне уређаја је обавеза управљача у складу са законом.
		21.2.1.			
		21.2.2.			
		25.2.	Да би се олакшало оснивање нових железничких превозника и подношење захтева железничких превозника из других држава, Дирекција је дужна да објави на својој интернет страници детаљна упутства о прибављању сертификата о безбедности за превоз и списак свих услова које је потребно испунити за издавање тог сертификата, као и то да подносиоцу захтева стави на располагање сва потребна документа.	ПУ	

12.2.	2. The safety authorisation shall be valid for 5 years and may be renewed upon application by the infrastructure manager. It shall be wholly or partly revised whenever substantial changes are made to the infrastructure, signalling or energy subsystems or to the principles of their operation and maintenance. The infrastructure manager shall inform the national safety authority of all such changes without delay.	23.3.	Сертификат о безбедности за управљање железничком инфраструктуром важи пет година.	ПУ	
		23.4.	Сертификат о безбедности за управљање железничком инфраструктуром обнавља се на захтев носиоца.		
		23.5.	Сертификат о безбедности за управљање железничком инфраструктуром се у целини или делимично ажурира када дође до знатних измена инфраструктуре, сигнализације или напајања енергијом или начина експлоатације и одржавања инфраструктуре, о чему носилац тог сертификата без одлагања обавештава Дирекцију.	ПУ	
	The national safety authority may require that the safety authorisation be revised following substantial changes to the safety regulatory framework.	23.6.	Дирекција може захтевати да сертификат о безбедности за управљање железничком инфраструктуром буде ревидиран после знатних промена у регулаторном оквиру за безбедност.		

12.3.	3. The national safety authority shall take a decision on an application for safety authorisation without delay and in any event not more than 4 months after all the information required and any supplementary information requested has been submitted by the applicant.	0.4 124.2.2.	Дирекција, као орган надлежан за регулисање безбедности у железничком саобраћају; 2) одмах одговара на молбе и захтеве и тражи достављање додатних информација без одлагања и доноси одлуке у року од четири месеца од достављања свих тражених информација;	ПУ		
12.4.	4. The national safety authority shall inform the Agency without delay, and in any event within 2 weeks, of the safety authorisations that have been issued, renewed, amended or revoked. It shall state the name and address of the infrastructure manager, the issue date, scope and period of validity of the safety authorisation and, in the event of revocation, the reasons for its decision.	0.2 24.3.	Дирекција у року од две недеље обавештава Агенцију о сертификатима о безбедности за управљање железничком инфраструктуром који су издати, обновљени, измењени, допуњени, ограничени или одузети. При томе наводи назив и адресу управљача, датум издавања, област примене и важност наведеног сертификата и, у случају ограничавања или одузимања, наводи разлоге за своју одлуку.	ПУ		
12.5.	5. In the case of cross-border infrastructure, the competent national safety authorities shall cooperate in order to issue the safety authorisations.	-	-	НП	Дирекција издаје сертификат о безбедности само за територију РС	
13. 13.1.	Access to training facilities 1. Member States shall ensure that railway undertakings and infrastructure managers and their staff performing safety-	0.3 61.5.	Центар стручног оспособљавања спроводи обуку на непристрасан начин у погледу свих учесника, како лицима која су запослена	ПУ		

critical tasks have fair and non-discriminatory access to training facilities for train drivers and staff accompanying trains, whenever such training is necessary for operating services on their network.		код осниваача центра стручног оспособљавања тако и другим лицима.			
The training services shall include training on necessary route knowledge, operating rules and procedures, the signalling and control-command system and emergency procedures applied on the routes operated.	62.1.	Стручно оспособљавање машиновођа обухвата стицање општих стручних знања потребних за добијање дозволе за управљање вучним возилом из члана 66. овог закона.			
If the training services do not include examinations and granting of certificates, Member States shall ensure that staff of railway undertakings and infrastructure managers have access to such certificates.	64.4.	Редовна провера стручне оспособљености железничких радника се мора обављати најмање на сваке две године и она укључује познавање важних прописа, инфраструктуре, возила, уређаја и језика у случајевима прописаним овим законом.			
The national safety authority	61.6.	Након спроведеног стручног оспособљавања, Центар стручног оспособљавања спроводи проверу савладаности програма стручног оспособљавања и издаје уверење о обављеном стручном оспособљавању за одређено радно место железничког	ПУ		

	shall ensure that the training services meet the requirements laid down respectively in Directive 2007/59/EC, in TSIs or in the national rules referred to in point (e) of Article 8(3) of this Directive.	61.1.	радника на обрасцу који прописује Дирекција. Услове и начин испуњењности услова из става 2. овог члана прописује Дирекција, уз претходну сагласност министра надлежног за образовање на део услова у погледу кадра који може да реализује стручно оспособљавање.			
13.2.	2. If the training facilities are available only through a single railway undertaking or the infrastructure manager, Member States shall ensure that they are made available to other railway undertakings at a reasonable and non-discriminatory price which is cost-related and which may include a profit margin.	61.12.	Ако су центри стручног оспособљавања доступни само код једног железничког превозника или управљача, исти су обавезни да обезбеде другим железничким превозницима приступ њиховим услугама по разумној и недискриминаторској цени која је повезана са стварним трошковима и која може укључивати профитну маржу.	ПУ		
13.3.	3. When recruiting new train drivers, staff on board trains and staff performing safety-critical tasks, railway undertakings may take into account any training, qualifications and experience acquired previously from other railway undertakings. For that	71.4.	У случају престанка радног односа послодавац је дужан да машиноводи изда оверену копију додатног уверења и врати све документе о његовој обуци, квалификацијама, искуству и стручним способностима.	ПУ		

	purpose, such members of staff shall be entitled to have access to, obtain copies of, and communicate all documents attesting to their training, qualifications and experience.	71.5.	Приликом заснивања новог радног односа, послодавац узима у обзир документа из става 4. овог члана.			
13.4.	4. Railway undertakings and infrastructure managers shall be responsible for the level of training and qualifications of their staff carrying out safety-critical work.	60.7.	Железнички превозник и управљач у оквиру свог система за управљање безбедношћу, односно власник индустријске железнице и власник односно корисник индустријског когосека интерним актима, ближе дефинишу организацију и спровођење стручне обуке и стручног испита.	ПУ		
14. 14.1.	Maintenance of vehicles 1. Each vehicle, before it is being used on the network, shall have an entity in charge of maintenance assigned to it and this entity shall be registered in the vehicle register in accordance with Article 47 of Directive (EU) 2016/797.	0.3 53.1. 53.3. 53.4.	Ималац возила је дужан да за свако возило које користи одреди лице задужено за његово одржавање. Лице задужено за одржавање уписује се као такво у Националном регистру железничких возила. Возило се не сме користити ако није одређено лице за његово одржавање.	ПУ		

14.2.	2. Without prejudice to the responsibility of the railway undertakings and infrastructure managers for the safe operation of a train as provided for in Article 4, the entity in charge of maintenance shall ensure that the vehicles for the maintenance of which it is in charge are in a safe state of running. To that end, the entity in charge of maintenance shall establish a maintenance system for those vehicles and shall by means of that system:	53.5.	Поред одговорности железничког превозника и управљача за безбедно саобраћање возова, лице задужено за одржавање, помоћу система за одржавање, одговорно је да се возила, за чије је одржавање задужено, налазе у стању које омогућава њихово безбедно кретање.	ПУ		
14.2.a-14.2.b	(a) ensure that vehicles are maintained in accordance with the maintenance file of each vehicle and the requirements in force, including maintenance rules and relevant TSI provisions;	53.6.1.	1) да се возила одржавају у складу са досијеем о одржавању сваког возила и важећим прописима, укључујући и прописе за одржавање и релевантне одредбе ТСИ-ја;			
14.2.c-14.2.d	(b) implement the necessary risk evaluation and assessment methods established in the CSMs as referred to in point (a) of Article 6(1), where appropriate in cooperation with other actors; (c) ensure that its contractors implement risk control	53.6.2. 53.6.3.	2) примена ЗБМ за процену и оцену ризика а према потреби и у сарадњи са другим учесницима; 3) да извођачи примењују мере за управљање ризицима путем	ПУ		

	measures through the application of the CSM on monitoring referred to in point (c) of Article 6(1) and that this is stipulated in contractual arrangements to be disclosed on request of the Agency or the national safety authority; and		примене ЗбМ за из члана 7. став 1. тачка 4) овог закона и да је то предвиђено уговорима са извођачима ангажованим од стране лица за одржавање, који се морају предочити на захтев Дирекције;			
	(d) ensure the traceability of the maintenance activities.	53.6.4.	4) следљивост активности на одржавању.			
14.3.	3. The maintenance system shall be composed of the following functions:	53.7.	Систем за одржавање састоји се од следећих функција:	ПУ		
14.3.a	(a) a management function to supervise and coordinate the maintenance functions referred to in points (b) to (d) and to ensure the safe state of the vehicle in the railway system;	53.7.1.	1) функција управљања одржавањем, која врши надзор и координацију функција одржавања из тач. 2) - 4) и за осигуравање безбедног стања сваког возила у железничком систему;			

		53.7.2.	2) функција развоја одржавања, која управља документацијом о одржавању, укључујући управљање конфигурацијом, на основу пројектних и експлоатационих података, као и учинку и повратним искуствима;	ПУ		
14.3.b-14.3.d	(b) a maintenance development function responsible to manage the maintenance documentation, including the configuration management, based on design and operational data as well as on performance and return on experience; (c) a fleet-maintenance management function to manage the vehicle's removal for maintenance and its return to operation after maintenance;	53.7.3.	3) функција управљања одржавања возног парка, која управља повлачењем возила из експлоатације ради одржавања и њиховим враћањем у експлоатацију после одржавања;			
	(d) a maintenance delivery function to deliver the required technical maintenance of a vehicle or parts of it, including the release to service documentation.	53.7.4.	4) функција извршења одржавања, која спроводи потребно техничко одржавање возила или њихових делова, укључујући израду документације за повратак из радионице.			
		53.8.	Лице задужено за одржавање самостално обавља функцију управљања одржавањем, а за обављање функција одржавања наведених у ставу 7. тач. 2) – 4) овог члана или њихових делова може да ангажује спољне сараднике .			

	The entity in charge of maintenance shall carry out the management function itself, but may outsource the maintenance functions referred to in points (b) to (d), or parts thereof, to other contracting parties such as maintenance workshops. The entity in charge of maintenance shall ensure that all the functions set out in points (a) to (d) comply with the requirements and assessment criteria set out in Annex III.	53.9.	Управљање организацијом одржавања мора бити документовано у свим релевантним деловима а нарочито мора бити описана расподела одговорности унутар лица задуженог за одржавање укључујући и подизвођаче. Њом се показује на који је начин осигуран надзор управе на различитим нивоима, на који су начин особље и њихови представници на свим нивоима укључени и како се осигурава континуирано побољшање ефикасности рада.	ПУ		Одредбе Анекса III унете комплетно у 53.8. и 53.9.
		53.10.	Лице задужено за одржавање обезбеђује да све функције наведене у ставу 7. тач. 1) – 4) овог члана испуњавају следеће основне захтеве: 1) Руководбење - посвећеност организације према развоју и примени система одржавања континуираном побољшању његове ефикасности; 2) Оцена ризика – структурни приступ оцени ризика повезаних са одржавањем возила, укључујући оне који директно произлазе из оперативних процеса и активности других			
		53.10.1.				
		53.10.2.				

53.10.3.	организација или лица, као и утврђивање одговарајућих мера за контролу ризика; 3) Праћење – структурни приступ којим се осигурава да су мере за контролу ризика уведене, правилно делују и остварују циљеве лица задуженог за одржавање; 4) Континуирано побољшање – структурни приступ анализи информација које су прикупљене кроз редовно праћење, аудите или из других релевантних извора, као и употреби резултата ради учења и доношења превентивних или корективних мера како би се одржао или побољшао ниво безбедности; 5) Структура и одговорност – структурни приступ утврђивању одговорности појединаца и тимова којим се осигурава постизање безбедносних циљева лица задуженог за одржавање; 6) Управљање компетенцијама – структурни приступ којим се осигурава да запослени лица задуженог за одржавање имају стручност потребну за постизање циљева на безбедан, делотворан и ефикасан начин у свим околностима; 7) Информације – структурни	ПУ		
53.10.4.				
53.4.5.				
53.4.6.				
53.4.7.				

			приступ којим се осигурава доступност важних информација оним лицима која доносе процене и одлуке на свим нивоима организације и како би се осигурала потпуност и примереност информација; 8) Документација – структурни приступ којим се осигурава следљивост свих релевантних информација; 9) Уговорне активности – структурни приступ којим се осигурава одговарајуће управљање активностима додељеним подизвођачима ради остваривања циљева организације и покривања свих надлежности и захтева; 10) Активности одржавања – структурни приступ којим се осигурава: (1) да су идентификоване све активности одржавања које утичу на безбедност као и безбедносно критичне компоненте и да се њима правилно управља, да су све неопходне промене тих активности одржавања које утичу на безбедност идентификоване, да се њима правилно управља на основу повратних искустава и примене	ПУ			
		53.4.8.					
		53.4.9.					
		53.4.10.					
		53.4.10.1.					

		53.4.10.2.	ЗБМ за оцену ризика и да су правилно документоване, (2) усклађеност са основним захтевима за интероперабилност, (3) успостављање и провера објеката за одржавање, опреме и алата посебно израђених и потребних за извршење одржавања, (4) анализа почетне документације у вези са возилом потребне за формирање првог досијеа о одржавању и правилну примену досијеа о одржавању путем састављања налога за одржавање, (5) да се компоненте (укључујући резервне делове) и материјали употребљавају како је наведено у налозима за одржавање и документацији добављача; они се складиште, с њима се рукује и они се превозе на одговарајући начин како је наведено у налозима за одржавање и документацији добављача и морају бити усклађени са релевантним националним и међународним прописима као и са захтевима из релевантних налога за одржавање, (6) да се одреде, идентификују, обезбеде, евидентирају и да буду	ПУ	
		53.4.10.3.			
		53.4.10.4.			
		53.4.10.5.			
		53.4.10.6.			

			на располагању прикладни и одговарајући објекти, опрема и алати како би се омогућило пружање услуга одржавања у складу с налозима за одржавање и другим спецификацијама, чиме се осигурава безбедно извршење одржавања, ергономија и заштита здравља, (7) да лице задужено за одржавање има процесе којима осигурава да се његова опрема за мерење, сви простори, опрема и алати правилно користе, калибришу, еталонирају, чувају и одржавају у складу с документованим процесима; 11) Контролне активности – структурни приступ којим се осигурава: (1) благовремено повлачење возила из експлоатације ради редовног, условног или ванредног одржавања или у случају када су утврде недостатци или због других потреба, (2) потребне мере за контролу квалитета, (3) обављање послова одржавања у складу са налозима за одржавање и издавање обавештења о враћању у експлоатацију, које укључује	ПУ		
		53.4.10.7.				
		53.4.11.				
		53.4.11.1.				
		53.4.11.2.				
		53.4.11.3.				

		53.4.11.4.	могућа ограничења за употребу, (4) да се могуће појаве неуспешности у примени система управљања одржавањем које би могле довести до несреће, незгоде, избегнуте несреће или другог опасног догађаја пријављују, истражују и анализирају и да се предузимају потребне превентивне мере у складу са ЗБМ за праћење, (5) да су периодична интерна контрола и поступак праћења у складу са ЗБМ за праћење.	ПУ		
	Maintenance workshops shall apply relevant sections of Annex III as identified in the implementing acts adopted pursuant to point (a) of paragraph 8, which correspond to the functions and activities to be certified.	53.4.11.5.				Прописано у АТМФ Annex A Rules for the certification and auditing of entities in charge of maintenance. Република Србија примењује COTIF.
14.4.	4. In the case of freight wagons, and after the adoption of the implementing acts referred to in point (b) of paragraph 8 in the	54.1.	Лице задужено за одржавање теретних кола мора бити сертификовано у складу са прописом који доноси OTIF.	ПУ		Детаљније прописано у АТМФ и у АТМФ Annex A

	case of other vehicles, each entity in charge of maintenance shall be certified and be awarded an entity in charge of maintenance certificate (ECM certificate) by an accredited or recognised body or by a national safety authority in accordance with the following conditions:	54.3.	Дирекција или друго акредитовано или препознато сертификационо тело из државе уговорнице OTIF-а или државе Европске уније издаје сертификат лицу задуженом за одржавање возила на обрасцу који је прописао OTIF.	ПУ		Rules for the certification and auditing of entities in charge of maintenance. Република Србија примењује COTIF.
14.4.a-14.4.c	(a) the accreditation and recognition processes of certification processes shall be based on criteria of independence, competence and impartiality; (b) the system of certification shall provide evidence that an entity in charge of maintenance has established the maintenance system to ensure the safe state of running of any vehicle for which it is in charge of maintenance; (c) the ECM certification shall be based on an assessment of the ability of the entity in charge of maintenance to meet the relevant requirements and assessment criteria set out in Annex III and to apply them					

	consistently. It shall include a system of surveillance to ensure continuing compliance with those requirements and assessment criteria after award of the ECM certificate;			IV		
14.4.d	(d) the certification of maintenance workshops shall be based on the compliance with the relevant sections in Annex III applied to the corresponding functions and activities to be certified. Where the entity in charge of maintenance is a railway undertaking or an infrastructure manager, compliance with the conditions set out in the first subparagraph may be checked by the national safety authority pursuant to the procedures referred to in Article 10 or 12 and may be confirmed on the certificates issued in accordance with those procedures.					
14.5.	5. The certificates issued in accordance with paragraph 4 shall be valid throughout the Union.	54.8.	Сертификати из става 3. овог члана издати у државама уговорницама OTIF и државама Европске уније важе у	IV		

		Републици Србији.			
14.6.	6. On the basis of the recommendation of the Agency, the Commission shall, by means of implementing acts, adopt detailed provisions on the certification conditions referred to in the first subparagraph of paragraph 4 for the entity in charge of maintenance of freight wagons, including the requirements set out in Annex III in compliance with the relevant CSM and TSIs, and, when necessary, shall amend those provisions.	-	-	НП	Односи се на Агенцију и Комисију
	Those implementing acts shall be adopted in accordance with the examination procedure referred to in Article 28(3). The certification system applicable to freight wagons adopted by Commission Regulation (EU) No 445/2011 (7) shall continue to apply until the implementing acts referred to in this paragraph apply.				

14.7.	7. By 16 June 2018, the Agency shall evaluate the system of certification of the entity in charge of maintenance for freight wagons, consider the expediency of extending that system to all vehicles and the mandatory certification of maintenance workshops and submit its report to the Commission.	-	-	НП	Односи се на Агенцију и Комисију	
14.8.	8. On the basis of the evaluation carried out by the Agency pursuant to paragraph 7, the Commission shall, by means of implementing acts, adopt, if appropriate, and, when necessary, subsequently amend detailed provisions identifying which of the requirements set out in Annex III shall apply for the purpose of:	-	-	НП	Односи се на Агенцију и Комисију	
14.8.a- 14.8.b	(a) maintenance functions carried out by maintenance workshops, including detailed provisions to ensure the uniform implementation of the certification of maintenance workshops, in compliance with the relevant CSM and TSIs; (b) the certification of entities in charge of maintenance of					

	vehicles other than freight wagons, on the basis of the technical characteristics of such vehicles, including detailed provisions to ensure the uniform implementation of the certification conditions by the entity in charge of maintenance for vehicles other than freight wagons, in compliance with the relevant CSM and TSIs. Those implementing acts shall be adopted in accordance with the examination procedure referred to in Article 28(3).					
15. 15.1. 15.1.a- 15.1.b	Derogations from the system of certification of entities in charge of maintenance 1. Member States may fulfil the obligation to identify the entity in charge of maintenance through alternative measures with respect to the maintenance system established in Article 14, in the following cases: (a) vehicles registered in a third country and maintained in accordance with the law of that country; (b) vehicles used on networks or lines the track gauge of which is different from that of the main rail network within the	-	-	НП	Дискреционно право	

	Union and in respect of which fulfilment of the requirements laid down in Article 14(2) is ensured by international agreements with third countries;			НП		
15.1.c- 15.1.d	(c) freight wagons and passenger coaches which are in shared use with third countries the track gauge of which is different from that of the main rail network within the Union; (d) vehicles used on the networks referred to in Article 2(3), and military equipment and special transport requiring an ad hoc national safety authority permit to be delivered prior to their entry into service. In this case derogations shall be granted for periods not longer than 5 years.					
15.2.	2. The alternative measures referred to in paragraph 1 shall be implemented through derogations to be granted by the relevant national safety authority or by the Agency when:	-	-	НП	Дискреционо право	
15.2.a	(a) registering vehicles pursuant to Article 47 of Directive (EU) 2016/797, as far as the					

15.2.b	identification of the entity in charge of maintenance is concerned; (b) delivering single safety certificates and safety authorisations to railway undertakings and infrastructure managers pursuant to Articles 10 and 12 of this Directive, as far as the identification or certification of the entity in charge of maintenance is concerned.			НП		
15.3.	3. Derogations shall be identified and justified in the annual report referred to in Article 19. Where it appears that undue safety risks are being taken on the Union rail system, the Agency shall immediately inform the Commission thereof. The Commission shall make contact with the parties concerned and, where appropriate, request the Member State concerned to withdraw its derogation decision.	-	-	НП	Дискреционо право	
16. 16.1.	Tasks 1. Each Member State shall establish a national safety authority. Member States shall ensure that the national safety	0.3 3.1.	Дирекција за железнице (у даљем тексту: Дирекција) је орган надлежан за регулисање безбедности у железничком саобраћају.	ПУ		

	authority has the necessary internal and external organisational capacity in terms of human and material resources. That authority shall be independent in its organisation, legal structure and decision-making from any railway undertaking, infrastructure manager, applicant or contracting entity and from any entity awarding public service contracts. Provided that such independence is guaranteed, that authority may be a department within the national ministry responsible for transport matters.	3.2.	Дирекција је у погледу организације, правне структуре и одлучивања независна од било ког железничког превозника, управљача инфраструктуре, подносиоца захтева, наручиоца и било ког органа који додељује уговор о јавним услугама.	ПУ		
16.2.	2. The national safety authority shall be entrusted with at least the following tasks:	0.4 124.	Дирекција обавља следеће послове:	ПУ		
15.2.a- 15.2.b	(a) authorising the placing in service of the trackside control-command and signalling, energy and infrastructure subsystems constituting the Union rail system in accordance with Article 18(2) of Directive (EU) 2016/797; (b) issuing, renewing, amending and revoking vehicle		1) издавање, продужење важења, измене и одузимање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром и сертификата о безбедности за превоз, као и провера да ли се управљачи инфраструктуре и железнички превозници придржавају услова утврђених у њима;			

	authorisations for placing on the market in accordance with Article 21(8) of Directive (EU) 2016/797;		2) праћење, унапређивање, примена и развој безбедности и регулаторног оквира за безбедност, као и система националних прописа о безбедности, укључујући и доношење подзаконских аката из области безбедности и интероперабилности железничког саобраћаја;	ПУ		
15.2.c-15.2.f	(c) supporting the Agency in the issuing, renewal, amendment and revocation of vehicle authorisations for placing on the market in accordance with Article 21(5) of Directive (EU) 2016/797 and type authorisations of vehicle in accordance with Article 24 of Directive (EU) 2016/797; (d) supervising, in its territory, that interoperability constituents are in compliance with the essential requirements as required by Article 8 of Directive (EU) 2016/797; (e) ensuring that a vehicle number has been assigned in accordance with Article 46 of Directive (EU) 2016/797, without prejudice to Article 47(4) of that Directive; (f) supporting the Agency in the issuing, renewal, amendment and revocation of single safety certificates granted in		3) вођење регистара прописаних законом којим се уређује безбедност у железничком саобраћају и законом којим се уређује интероперабилност железничког система; 4) надзор над усаглашеношћу чинилаца интероперабилности са основним захтевима у складу са законом којим се уређује интероперабилност железничког система; 5) издавање дозвола за коришћење структурних подсистема, у складу са законом којим се уређује интероперабилност железничког система; 6) издавање дозвола за коришћење железничких возила;			

15.2.-g- 15.2.1	accordance with Article 10(5); (g) issuing, renewing, amending and revoking single safety certificates granted in accordance with Article 10(8); (h) issuing, renewing, amending and revoking safety authorisations granted in accordance with Article 12; (i) monitoring, promoting, and, where appropriate, enforcing and updating the safety regulatory framework including the system of national rules; (j) supervising railway undertakings and infrastructure managers in accordance with Article 17; (k) where relevant, and in accordance with national law, issuing, renewing, amending and revoking train driving licences in accordance with Directive 2007/59/EC; (l) where relevant, and in accordance with national law, issuing, renewing, amending and revoking certificates		7) доноси Гранеке стандарде из области железничког саобраћаја; 8) друге послове утврђене законом којим се уређује безбедност у железничком саобраћају и законом којим се уређује интероперабилност железничког система.	ПУ		
--------------------	--	--	---	----	--	--

	granted to entities in charge of maintenance.					
16.3.	3. The tasks referred to in paragraph 2 may not be transferred or subcontracted to any infrastructure manager, railway undertaking or contracting entity.	-	-	НП	Законом прописано да те послове ради Дирекција	
16.4.	4. Where a single piece of engineering structure is situated partly in a third country and partly in a Member State, that Member State may designate, in addition to the national safety authority otherwise competent for its territory, and in accordance with Article 3, point (7), point (c), and with an international agreement concluded by the Union or whose conclusion is authorised by the Union, a safety authority competent specifically for that engineering structure and all other elements of the rail infrastructure linked to it ('the specific safety authority'). In accordance with that international agreement, the national safety authority may temporarily assume competence for the part of the engineering structure situated in that	-	-	НП	Дискреционо право. Србија није чланица ЕУ.	

	Member State. In the context of any international agreement referred to in the first subparagraph, the Member State concerned shall take all measures at its disposal under that international agreement to ensure that the specific safety authority complies with the Union law. To this effect, and where necessary for reasons of railway safety, the Member State concerned shall without delay make use of the right granted by that international agreement, whereby the national safety authority is entitled to assume sole competence for the part of the engineering structure situated in that Member State.				НП		
16.5.	5. Where a dispute submitted to arbitration in accordance with an international agreement raises a question of interpretation of Union law, the Court of Justice of the European Union ('Court of Justice') shall have jurisdiction to give a preliminary ruling on the question at the request of the arbitral tribunal set up to settle disputes under that international	-	-		НП	Србија није чланица ЕУ.	

	agreement. The provisions of Union law governing proceedings before the Court of Justice in accordance with Article 267 of the Treaty on the Functioning of the European Union shall apply <i>mutatis mutandis</i> to requests for a preliminary ruling of the Court of Justice made pursuant to the first subparagraph. Where the arbitral tribunal fails to comply with any ruling of the Court of Justice delivered in accordance with the first subparagraph, the Member State concerned shall without delay make use of the right granted by the international agreement, whereby the national safety authority is entitled to assume sole competence for the part of the engineering structure situated in that Member State.					
17. 17.1. Supervision 1. National safety authorities shall oversee continued compliance with the legal obligation incumbent on railway undertakings and infrastructure managers to use a	0.3 15.1. Дирекција врши надзор над системима за управљање безбедношћу управљача и железничког превозника, после издавања сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром и	ПУ				

	safety management system as referred to in Article 9.		сертификата о безбедности за превоз.			
	For that purpose, the national safety authorities shall apply the principles set out in the relevant CSMS for supervision referred to in point (c) of Article 6(1), ensuring that supervision activities include, in particular, checking the application by railway undertakings and infrastructure managers of:	10.1.	ЗБМ за надзор безбедносног учинка после издавања сертификата о безбедности за превоз или сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром примењује Дирекција у циљу надзора над применом система за управљање безбедношћу железничког превозника и управљача после издавања сертификата о безбедности за превоз или сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром, као и надзора над применом ЗБМ из члана 11. овог закона од стране железничког превозника, управљача и лица задуженог за одржавање.			
17.1.a- 17.1.b	(a) the safety management system to monitor its effectiveness; (b) the individual or partial elements of the safety management system, including operational activities, the supply of maintenance and material and the use of	15.2. 15.2.1. 15.2.2.	Надзором из става 1. овог члана проверава се нарочито да ли управљач и железнички превозник примењују: 1) систем за управљање безбедношћу и прате његову ефикасност; 2) појединачне елементе система за управљање безбедношћу, укључујући оперативне			

	contractors to monitor their effectiveness; and		активности, пружање услуга одржавања, снабдевање материјалима и коришћење извођача, како би се пратила њихова ефикасност; 3) релевантне ЗБМ из члана 7. овог закона				
17.1.c	(c) the relevant CSMs referred to in Article 6. The supervision activities relating to this point shall also apply to entities in charge of maintenance, where appropriate.	15.2.3.					
17.2.	2. Railway undertakings shall inform the relevant national safety authorities at least 2 months before starting any new rail transport operation, in order to allow the latter to plan the supervision activities. Railway undertakings shall also provide a breakdown of the categories of staff and the types of vehicles.	15.7.	Железнички превозници најкасније два месеца пре почетка обављања нових транспортних активности обавештавају Дирекцију како би она могла планирати активности надзора. Железнички превозници такође достављају списак категорија особља и типова возила.	ПУ			
17.3.	3. The holder of a single safety certificate shall inform the competent national safety authorities without delay of any major changes to the information referred to in paragraph 2.	18.7.	Носилац сертификата о безбедности за превоз без одлагања, обавештава Дирекцију о свим већим променама у условима одговарајућег дела сертификата о безбедности за превоз, које се односе на елементе система управљања безбедношћу. Већа промена је она која значајније мења услове на основу којих је издат сертификат о безбедности за	ПУ			

			превоз (нова врста пословања, нова пруга, нови тип возила, нова категорија особља и др.).			
17.4.	4. The monitoring of compliance with applicable working, driving and rest-time rules for train drivers shall be ensured by competent authorities designated by Member States. Where the monitoring of compliance is not ensured by national safety authorities, the competent authorities shall cooperate with the national safety authorities with a view to allowing the national safety authorities to fulfil their role of supervision of railway safety.	114.1.9.	У вршењу инспекцијског надзора инспектор има право и дужност да проверава: 9) да ли се у саобраћају на железничкој инфраструктури правилно примењују прописи о поседвању возова и вучних возила железничким радницима и да ли ти радници испуњавају услове у погледу стручне спреме и обучености или здравствене способности за обављање послова и задатака, као и да ли се правилно примењују прописи о укупном радном времену, укупном трајању смене и управљања вучним возилом воза, одморима и о распореду у сменама возног и станичног особља, као и особља у другим службеним местима;	ПУ		
17.5.	5. If a national safety authority finds that a holder of a single safety certificate no longer satisfies the conditions for certification, it shall ask the Agency to restrict or revoke that certificate. The Agency shall immediately inform all the competent national safety authorities. If the Agency	-	-	НП	Агенција не може да издаје сертификате превозницима из трећих држава.	

	decides to restrict or revoke the single safety certificate, it shall give reasons for its decision.				
	In the event of disagreement between the Agency and the national safety authority, the arbitration procedure indicated in Article 10(7) shall apply. If the result of that arbitration procedure is that the single safety certificate is to be neither restricted nor revoked, the temporary safety measures referred to in paragraph 6 of this Article shall be suspended.	-	-	НП	
	Where the national safety authority has itself issued the single safety certificate in accordance with Article 10(8), it may restrict or revoke the certificate, giving reasons for its decision, and shall inform the Agency.	20.1.	Ако Дирекција утврди да носилац сертификата о безбедности за превоз више не испуњава услове за сертификацију, Решењем ограничава или одузима део А, део Б или оба дела сертификата, наводићи разлоге за своју одлуку. Када Дирекција ограничи или одузме додатни сертификат о безбедности за превоз, без одлагања о својој одлуци обавештава тело којем су поверени послови везани за безбедност на железници стране државе које је издало сертификат	ДУ	Задржани су део А и део Б сертификата које издаје Дирекција
		20.3.		ПУ	

		20.6.	о безбедности за превоз – део А. Дирекција у року од 30 дана обавештава Агенцију о сертификатима о безбедности за превоз – део А, који су издати, ажурирани, ревидирани, ограничени или одузети.			
		20.7.	У обавештењу из става 5. овог члана Дирекција обавезно наводи назив и адресу железничког превозника, датум издавања, област примене и важност сертификата о безбедности за превоз и, у случају ограничавања или одузимања, разлоге за своју одлуку.			
	The holder of a single safety certificate whose certificate has been restricted or revoked either by the Agency or by the national safety authority shall have the right to appeal in accordance with Article 10(12).	20.2.	Решење о ограничавању односно одузимању дела А, односно дела Б сертификата о безбедности за превоз коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.			
17.6.	6. If, during supervision, a national safety authority identifies a serious safety risk, it may at any time apply temporary safety measures,	15.4.	Ако Дирекција током надзора из става 1. овог члана утврди озбиљан безбедосни ризик, може у било ком тренутку применити привремене	ПУ		

	including immediately restricting or suspending the relevant operations.		безбедносне мере, укључујући тренутно ограничавање или суспендовање одређених активности носиоца сертификата о безбедности.	НП	Агенција не издаје сертификате возничима из трећих држава	
	If the single safety certificate was issued by the Agency, the national safety authority shall immediately inform the Agency thereof and provide supporting evidence for its decision.	-	-			
	If the Agency finds that the holder of a single safety certificate no longer satisfies the conditions for certification, it shall immediately restrict or revoke that certificate.	-	-			
	If the Agency finds that the measures applied by the national safety authority are disproportionate, it may ask the national safety authority to withdraw or adapt those measures. The Agency and the national safety authority shall cooperate with a view to reaching a mutually acceptable solution. Where necessary, this process shall also involve the railway undertaking. If the latter procedure fails, the decision of the national safety authority to	-	-			

	apply temporary measures shall remain in force.				
	The decision of the national safety authority relating to temporary safety measures shall be subject to national judicial review as referred to in Article 18(3). In such a case, the temporary safety measures may apply until the end of the judicial review, without prejudice to paragraph 5.	15.5.	Решење којим се налага спровођење одговарајућих мера из ст. 3 и 4. овог члана коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.	ПУ	
	If the duration of a temporary measure is longer than 3 months, the national safety authority shall ask the Agency to restrict or revoke the single safety certificate and the procedure set out in paragraph 5 shall apply.	-	-	НП	
17.7.	7. The national safety authority shall supervise the trackside, control-command and signalling, energy and infrastructure subsystems and ensure that they are in compliance with the essential requirements. In the case of cross-border infrastructures, it will perform its activities of supervision in cooperation with	15.8.	Дирекција надзире пружне делове подсистема контрола, управљање и сигнализација, подсистем енергија и подсистем инфраструктура и обезбеђује да су они усаглашени са основним захтевима.	ПУ	
		15.9.	У случају прекограничних пута надзор из става 8. овог члана спроводи се у сарадњи са телима за безбедност суседних држава.		

	other relevant national safety authorities.	24.1.	Ако Дирекција утврди да носилац сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром више не испуњава услове за издавање тог сертификата, Решењем ограничава или одузима предметни сертификат, наводећи разлоге за своју одлуку.			
17.8.	8. When supervising the effectiveness of the safety management systems of infrastructure managers and railway undertakings, the national safety authorities may take into account the safety performance of actors as referred to in Article 4(4) of this Directive, and, where appropriate, the training centres referred to in Directive 2007/59/EC as long as their activities have an impact on railway safety. This paragraph applies without prejudice to the responsibility of the railway undertakings and infrastructure managers referred to in Article 4(3) of this Directive.	-	-	НП	Дискреционо право	

17.9.	9. The national safety authorities of Member States where a railway undertaking operates shall cooperate in coordinating their supervision activities concerning that railway undertaking to ensure that any key information on the specific railway undertaking is shared, particularly on known risks and its safety performance. The national safety authority shall also share information with other relevant national safety authorities and the Agency if it finds that the railway undertaking is not taking the necessary risk control measures. That cooperation shall ensure that the supervision has sufficient coverage and that the duplication of inspections and audits is avoided. The national safety authorities may develop a common supervision plan in order to ensure that audits and other inspections are carried out periodically, taking into account the type and extent of transport operations in each of the Member States concerned.	-	-	НП	Односи се на државе чланице ЕУ.	
-------	--	---	---	----	---------------------------------	--

	The Agency shall assist such coordination activities by developing guidelines.				
17.10.	10. National safety authorities may address notices to warn infrastructure managers and railway undertakings in cases of non-compliance with their obligations set out in paragraph 1.	15.10.	Дирекција издаје обавештења управљачу и железничким превозницима којима их упозорава на неусаглашености са њиховим обавезама прописаним ставом 2. овог члана.	ПУ	
17.11.	11. National safety authorities shall use information gathered by the Agency during the assessment of the file referred to in point (a) of Article 10(5) for the purposes of supervision of a railway undertaking after issuing its single safety certificate. They shall use the information gathered during the process of safety authorisation in accordance with Article 12 for the purposes of supervision of the infrastructure manager.	-	-	НП	Агенција не издаје сертификате превозницима из трећих држава
17.12.	12. For the purpose of renewing single safety certificates, the Agency, or the competent national safety authorities in the case of a safety certificate issued in accordance with Article 10(8), shall use information gathered during the supervision activities. For the purpose of renewing safety	15.11.	Дирекција, у циљу обнављања сертификата о безбедности за превоз и сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром, користи информације прикупљене током надзорних активности.	ДУ	Одредба се односи само на Дирекцију јер Агенција не издаје сертификате превозницима из трећих држава

	authorisations, the national safety authority shall also use information gathered during its supervision activities.				
17.13.	13. The Agency and the national safety authorities shall make the necessary arrangements to coordinate and ensure the full exchange of information referred to in paragraphs 10, 11 and 12.	-	-	НП	Србија није чланица ЕУ
18. 18.1.	Decision-making principles 1. The Agency, when considering applications for a single safety certificate in accordance with Article 10(1), and the national safety authorities shall carry out their tasks in an open, non-discriminatory and transparent way. In particular, they shall allow all interested parties to be heard and give reasons for their decisions. They shall promptly respond to requests and applications and communicate their requests for information without delay and adopt all their decisions within 4 months after all relevant information has been provided by the applicant. They may at	0.4 124.2.	Дирекција, као орган надлежан за регулисање безбедности у железничком саобраћају: 1) обавља послове из своје надлежности на отворен, недискриминаторски и транспарентан начин, омогућава свим странкама да истражу свој став и наводи разлоге за своје одлуке; 2) одмах одговара на молбе и захтеве и тражи достављање додатних информација без одлагања и доноси одлуке у року од четири месеца од достављања свих тражених информација; 3) при обављању послова у сваком тренутку може да затражи техничку помоћ управљача инфраструктуре и железничких превозника или других	ПУ	

	any time request the technical assistance of infrastructure managers and railway undertakings or other qualified bodies when they are carrying out the tasks referred to in Article 16.		квалификованих тела; 4) у процесу израде националног регулаторног оквира, консултује се са свим укљученим лицима и заинтересованим странама, укључујући у то управљаче инфраструктуре, железничке превознике, произвођаче, пружаоце услуга одржавања, кориснике и представнике запослених;			
	In the process of developing the national regulatory framework, the national safety authorities shall consult all actors and interested parties, including infrastructure managers, railway undertakings, manufacturers and maintenance providers, users and staff representatives.					
18.2.	2. The national safety authorities shall be free to carry out all inspections, audits and investigations that are needed for the accomplishment of their tasks, and they shall be granted access to all relevant documents and to premises, installations and equipment of infrastructure managers and railway undertakings and, where necessary, of any actor referred to in Article 4. The Agency shall have the same rights in relation to railway undertakings when it carries out its safety certification tasks in accordance	124.2.5.	5) спроводи надзоре и провере потребне за извршење својих послова и има право да изврши увид у све релевантне документе, као и у објекте, инсталације и опрему управљача инфраструктуре, железничких превозника и других привредних субјеката којима Дирекција издаје исправе прописане законом којим се уређује безбедност у железничком саобраћају.	ПУ		

	with Article 10(5).					
18.3.	3. Member States shall take the measures necessary to ensure that decisions taken by the national safety authorities are subject to judicial review.	0.3 18.2.	Решење о издавању, односно о одбијању издавања сертификата о безбедности за превоз коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.	ПУ		
		20.2.	Решење о ограничавању односно одузимању дела А, односно дела Б сертификата о безбедности за превоз коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.			
		23.2.	Решење о издавању, односно о одбијању издавања сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.			
		54.12.	Решење о одбијању издавања сертификата из става 3. овог члана, решење о ограничавању обима примене или о суспендовању сертификата из става 10. овог члана и решење о			

			ограничавању или одузимању сертификата из става 11. овог члана коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.			
18.4.	4. The national safety authorities shall conduct an active exchange of views and experience, in particular within the network established by the Agency in order to harmonise their decision-making criteria across the Union.	0.4 120.1.6.	Дирекција обавља послове: 6) остваривања међународне сарадње у оквиру своје надлежности;	ДУ	Србија није чланица ЕУ	
19.	Annual report National safety authorities shall publish an annual report concerning their activities in the preceding year and send them to the Agency by 30 September.	0.3 6.6.	Дирекција објављује годишњи извештај о својим активностима за претходну годину и доставља га министру надлежном за послове саобраћаја (у даљем тексту: министар) најкасније до 30. септембра текуће године. Извештај из става 6. овог члана Дирекција доставља и Агенцији Европске уније за железнице (у даљем тексту: Агенција) најкасније до 30. септембра текуће године.	ПУ		
19.a	The report shall contain information on: (a) the development of railway safety, including an aggregation at Member State level of the	6.7. 6.7.1.	Извештај из става 6. овог члана садржи податке о: 1) развоју стања безбедности на железници укључујући у то и прикупљене ЗПБ на нивоу			

19.b-19.f	CSIs, in accordance with Article 5(1); (b) important changes in legislation and regulation concerning railway safety; (c) the development of safety certification and safety authorisation; (d) the results of, and experience relating to, the supervision of infrastructure managers and railway undertakings, including the number and outcome of inspections and audits; (e) the derogations decided in accordance with Article 15; and (f) the experience of the railway undertakings and infrastructure managers on the application of the relevant CSMs.	6.7.2.	Републике Србије; 2) важним променама у законодавству и регулисању безбедности на железници;	ПУ		
		6.7.3	3) унапређењу поступка сертификације о безбедности за управљање железничком инфраструктуром и сертификације о безбедности за превоз;			
		6.7.4.	4) резултатима и искуствима везаним за надзор над управљачем и железничким превозником, укључујући и број и резултате спроведених надзора и инспекција;			
		-	-	НП	Члан 15. Директиве није транспонован – дискреционо право	
		6.7.5.	5) искуствима железничких превозника и управљача у погледу примене релевантних ЗБМ.	ПУ		

20.	Obligation to investigate				
20.1.	1. Member States shall ensure that an investigation is carried out by the investigating body referred to in Article 22 after any serious accident on the Union rail system. The objective of the investigation shall be to improve, where possible, railway safety and the prevention of accidents.	0.2	30.1.	Центар спроводи истрагу после озбиљних несрећа на железничком систему са циљем могућег унапређивања безбедности на железници и превенције несрећа.	ПУ
20.2.	2. The investigating body referred to in Article 22 may also investigate those accidents and incidents which under slightly different conditions might have led to serious accidents, including technical failures of the structural subsystems or of interoperability constituents of the Union rail system.	30.2.		Осим озбиљних несрећа, Центар може да истражује и остале несреће и незгоде, које би могле да доведу до озбиљних несрећа, укључујући у то технички отказ структурних подсистема или чинилаца интероперабилности.	ПУ
20.2.a	The investigating body may decide whether or not an investigation of such an accident or incident is to be undertaken. In making its decision it shall take into account: (a) the seriousness of the accident or incident;	30.3.	30.3.1.	Центар има дискреционо право да одлучује да ли ће отворити истрагу осталих несрећа и незгода. У својој одлуци, он узима у обзир: 1) озбиљност несрећа и незгода;	

20.2.b- 20.2.d	(b) whether it forms part of a series of accidents or incidents relevant to the system as a whole;	30.3.2.	2) да ли су остале несреће и незгоде део низа несрећа, односно незгода од значаја за систем у целини;			
	(c) its impact on railway safety; and	30.3.3.	3) утицај на безбедност на железничкој мрежи Републике Србије, као и железничкој мрежи Европске уније;			
	(d) requests from infrastructure managers, railway undertakings, the national safety authority or the Member States.	30.3.4.	4) захтеве управљача инфраструктуре (у даљем тексту: управљач), железничког превозника, Дирекције железнице (у даљем тексту: Дирекција) или надлежних органа других држава.			
20.3.	3. The extent of investigations and the procedure to be followed in carrying out investigations shall be determined by the investigating body, taking into account Articles 21 and 23 and depending on the lessons it expects to draw from the accident or incident for the improvement of safety.	30.4.	Обим истрага и поступак у спровођењу тих истрага утврђује Центар.	ПУ		
20.4.	4. The investigation shall in no case be concerned with apportioning blame or liability.	5.3.	Истраживање и откривање узрока несрећа нема за циљ утврђивање кривичне, привреднопреступне, прекршајне,	ПУ		

			дисциплинске, грађанскоправне или неке друге одговорности.			
21. 21.1.	Status of investigation 1. Member States shall define, within the framework of their respective legal system, the legal status of the investigation that is to enable the investigators-in-charge to carry out their task in the most efficient way and within the shortest time.	0.2 31.1. 5.2. 5.3.	Надлежни органи, железнички превозници, управљач и друга укључена лица, морају омогућити Центру да ефикасно и независно обави своје задатке. Стручни послови који се односе на истраживања несрећа су независни од кривичних истрага или других паралелних истрага којима се утврђује одговорност или одређује степен кривиче. Истраживање и откривање узрока несрећа нема за циљ утврђивање кривичне, привреднопреступне, прекршајне, дисциплинске, грађанскоправне или неке друге одговорности.	ПУ	.	
		0.1 32.3	Надлежним органима за истраживање несрећа и незгода друге државе потребно је омогућити приступ подацима и доказима неопходним како би могли да ефикасно учествују у истрази, уз поштовање националних закона који се			

		32.4	односе на судске поступке. Центру се дају потребна овлашћења, да може, када се то од њега тражи, помоћи у прикупљању доказа за истражно тело друге државе. Центру је потребно омогућити приступ подацима и доказима неопходним како би могао да ефикасно учествује у истрази, уз поштовање националних закона који се односе на судске поступке.			
		32.6.	Центар обезбеђује сва средства потребна за обављање истраге. С обзиром на природу несреће или незгоде, Центар може обезбедити и стручна лица која имају оперативно и стручно знање и искуство за помоћ при истрази.			
		32.11	Центар и други надлежни органи морају окончати увиђај на месту несреће или незгоде у најкраћем могућем року, тако да управљач може што пре поправити оштећену инфраструктуру и успоставити железнички саобраћај			

21.2.	2. In accordance with their national legislation, Member States shall ensure full cooperation by the authorities responsible for any judicial inquiry, and shall ensure that the investigators are given access as soon as possible to information and evidence relevant for the investigation. In particular, they shall be granted:	0.2. 31.2.	Центар има право, што је пре могуће и у сарадњи са другим надлежним истражним органима, на:	ПУ		
21.2.a	(a) immediate access to the site of the accident or incident as well as to the rolling stock involved, the related infrastructure and traffic control and signalling installations;	31.2.1.	1) слободан приступ месту несреће или незгоде, до умешаних возила, инфраструктурних објеката, као и до објеката и уређаја за управљање саобраћајем и сигнализацијом;			
21.2.b- 21.2.g	(b) the right to an immediate listing of evidence and controlled removal of wreckage, infrastructure installations or components for examination or analysis purposes; (c) unrestricted access to, and use of, the contents of on-board recorders and equipment for the recording of verbal messages	31.2.2. 31.2.3.	2) попис доказа до којих је могуће доћи у тренутку спровођења истраге на месту несреће или незгоде и надзор над уклањањем олупина, инфраструктурних објеката и постројења или њихових саставних делова ради прегледа и анализе; 3) приступ и употребу снимака уређаја за снимање аудио и видео записа на возу невидентирање рада система	ПУ		

	and registration of the operation of the signalling and traffic control system;		сигнализације и контроле саобраћаја;			
	(d) access to the results of examination of the bodies of victims;	31.2.4.	4) приступ резултатима обдукције тела жртава и информацијама о здравственом стању поврћених;			
	(e) access to the results of examinations of the train staff and other railway staff involved in the accident or incident;	31.2.5.	5) приступ резултатима истраге возног особља и других лица умешаних у несрећу или незгоду;			
	(f) the opportunity to question the railway staff involved in the accident or incident and other witnesses; and	31.2.6.	6) саслушавање умешаних железничких радника и других сведока;			
	(g) access to any relevant information or records held by the infrastructure manager, railway undertakings, entities in charge of maintenance and national safety authority concerned.	0.1 31.2.7.	7) приступ свим релевантним документима и подацима које поседују управљач, умешани железнички превозници, лица задужена за одржавање, Дирекција и други органи и организације.			
21.3.	3. The Agency shall cooperate with the investigating body when the investigation involves vehicles authorised by the Agency or railway undertakings certified by the Agency. It shall as soon as possible submit all requested information or records to the investigating	0.1 32.5.	Центар сарађује са Европском агенцијом за железнице (ERA), када истрага укључује возила која је одобрила Европска агенције за железнице (ERA) или железничка предузећа која су сертификована од стране Европске агенције за железнице	ПУ		

	body and provide explanations, where requested.		(ERA). Сарадња обухвата међусобну размену свих потребних информација и докумената.			
21.4.	4. The investigation shall be carried out independently of any judicial inquiry.	0.2 5.1.	Центар је самосталан у раду и функционално, организационо и финансијски независан од свих органа и организација надлежних за ваздушни, железнички и водни саобраћај, као и свих правних и физичких лица чији интереси могу бити супротни задацима и овлашћењима Центра. 5.2. Стручни послови који се односе на истраживање несрећа су независни од кривичних истрага или других паралелних истрага којима се утврђује одговорност или одређује степен кривиче. 5.3. Истраживање и откривање узрока несрећа нема за циљ утврђивање кривичне, привреднопреступне, прекршајне, дисциплинске, грађанскоправне или неке друге одговорности.	ПУ		

22. 22.1.	Investigating body 1. Each Member State shall ensure that investigations of the accidents and incidents referred to in Article 20 are conducted by a permanent body, which shall comprise at least one investigator able to perform the function of investigator-in-charge in the event of an accident or incident. That body shall be independent in its organisation, legal structure and decision-making from any infrastructure manager, railway undertaking, charging body, allocation body and conformity assessment body and from any party whose interests could conflict with the tasks entrusted to the investigating body. It shall, furthermore, be functionally independent from the national safety authority, from the Agency and from any regulator of railways.	0.2 4.1.	Центар за истраживање несрећа у саобраћају (у даљем тексту: Центар) је посебна организација у чијој надлежности је обављање стручних послова који се односе на истраживање удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају, озбиљних несрећа, осталих несрећа и незгода у железничком саобраћају, врло озбиљних поморских несрећа, озбиљних поморских несрећа, поморских несрећа, поморских незгода, озбиљних пловидбених незгода и пловидбених незгода у водном саобраћају (у даљем тексту: несреће).	ПУ		
22.2.	2. The investigating body shall perform its tasks independently of the other entities referred to in paragraph 1 and shall be able to obtain sufficient resources to	5.1.	Центар је самосталан у раду и функционално, организационо и финансијски независан од свих органа и организација надлежних за ваздушни, железнички и водни саобраћај, као и свих правних и физичких лица чији интереси могу бити супротни задацима и овлашћењима Центра.	ПУ		

	do so. Its investigators shall be afforded status giving them the necessary guarantees of independence.		водни саобраћај, као и свих правних и физичких лица чији интереси могу бити супротни задацима и овлашћењима Центра.			
		4.2.	Центар има својство правног лица.			
		4.3.	У циљу остваривања својих надлежности из става 1. овог члана, Центар мора да поседује стручне, техничке и финансијске капацитете.			
22.3.	3. Member States shall provide for railway undertakings, infrastructure managers and, where appropriate, the national safety authority to be obliged to immediately notify the accidents and incidents referred to in Article 20 to the investigating body and to provide all available information. Where appropriate, this notification shall be updated as soon as any missing information becomes available.	0.1 30.5.	Железнички превозници, управљач, друга укључена лица и Дирекција ако има сазнања, морају без одлагања да обавесте Центар о несрећи или незгоди у железничком саобраћају. Центар одлучује, без одлагања, а најкасније два месеца након пријема пријаве о несрећи или незгоди, да ли ће покренути истрагу.	ПУ		
	The investigating body shall decide, without delay and in any event no later than 2 months after receipt of the notification concerning the					

	accident or incident, whether or not to start the investigation.				
22.4.	4. The investigating body may combine its tasks under this Directive with the work of investigating occurrences other than railway accidents and incidents as long as such other investigations do not endanger its independence.	0.2 30.2.	Осим озбиљних несрећа, Центар може да истражује и остале несреће и незгоде, које би могле да доведу до озбиљних несрећа, укључујући у то технички отказ структурних подсистема или чинилаца интероперабилности.	ПУ	
		0.1 17.1.	Центар може да учествује у раду међународних организација за истраживање удеса и озбиљних незгода, пружи или затражи помоћ, пренесе део или цео истражни поступак на надлежне органе за истраживање удеса и озбиљних незгода других држава, као и да прихвати део или цео истражни поступак који је покренуо надлежни орган за истраживање удеса и озбиљних незгода других држава, у складу са међународним уговорима и обавезама Републике Србије. Ови облици сарадње не могу да угрозе независност истраге.		
22.5.	5. If necessary, and provided it does not undermine the independence of the investigating body as provided for in paragraph 1, the investigating body may request	32.12.	Центар може затражити стручну или техничку помоћ од истражних органа других држава или Европске агенције за железнице (ЕКА).	ПУ	

	the assistance of investigating bodies from other Member States or from the Agency to supply expertise or to carry out technical inspections, analyses or evaluations.				
22.6.	6. Member States may entrust the investigating body with the task of carrying out investigations of railway accidents and incidents other than those referred to in Article 20.	0.2 4.	Центар за истраживање несрећа у саобраћају (у даљем тексту: Центар) је посебна организација у чијој надлежности је обављање стручних послова који се односе на истраживање удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају, озбиљних несрећа, осталих несрећа и незгода у железничком саобраћају, врло озбиљних поморских несрећа, озбиљних поморских несрећа, поморских несрећа, поморских незгода, озбиљних пловидбених незгода и пловидбених незгода у водном саобраћају (у даљем тексту: несреће).	ПУ	
		0.1 17.1.	Центар може да учествује у раду међународних организација за истраживање удеса и озбиљних незгода, пружи или затражи помоћ, пренесе део или цео истражни поступак на надлежне органе за истраживање удеса и озбиљних незгода других држава, као и да прихвати део или цео истражни поступак који		

			је покренуо надлежни орган за истраживање удеса и озбиљних незгода других држава, у складу са међународним уговорима и обавезама Републике Србије. Ови облици сарадње не могу да угрозе независност истраге.			
22.7.	7. The investigating bodies shall conduct an active exchange of views and experience for the purposes of the development of common investigation methods, drawing up common principles for follow up of safety recommendations and adaptation to the development of technical and scientific progress. Without prejudice to paragraph 1, the Agency shall support the investigating bodies in the performance of this task in accordance with Article 38(2) of Regulation (EU) 2016/796.	0.1 33.7.	Центар, у сарадњи са Европском агенцијом за железнице, успоставља програм експертских провера (Peer review), којима се прати његова ефикасност и независност. Центар објављује програм експертских провера као и годишњи извештај о програму наглашавајући препознате предности и предлоге за побољшање.	ПУ		
	The investigating bodies, with the support of the Agency in accordance with Article 38(2) of Regulation (EU) 2016/796, shall establish a programme of peer reviews where all investigating bodies are encouraged to participate so as	33.8.	Извештаји о експертским проверама достављају се свим истражним органима и Европској агенцији за железнице (ERA). Ови извештаји се објављују на доброволјној			

	to monitor their effectiveness and independence. The investigating bodies, with the support of the secretariat referred to in Article 38(2) of Regulation (EU) 2016/796, shall publish:		основи.			
22.2.a-	(a) the common peer-review programme and the review criteria; and					
22.2.b	(b) an annual report on the programme, highlighting identified strengths and suggestions for improvements.					
	The peer review reports shall be provided to all investigating bodies and to the Agency. Those reports shall be published on a voluntary basis.					
23. 23.1.	Investigation procedure 1. An accident or incident referred to in Article 20 shall be investigated by the investigating body of the Member State in which it occurred. If it is not possible to establish in which Member State it occurred or if it occurred on or close to a border installation between two Member States, the relevant investigating bodies shall agree	0.1 32.1.	Ако се несрећа или незгода догоди на граничним објектима између Републике Србије и друге државе или у њиховој близини, надлежни органи за истраживање несрећа или незгода тих држава могу се договорити да истрагу изврше једно од њих или да истрагу изврше заједно. У случају	ПУ		

	which of them is to carry out the investigation or agree to carry it out in cooperation with each other. The other investigating body shall, in the first case, be allowed to participate in the investigation and fully share its results.		договора да истрагу врши надлежни орган за истраживање несреће или незгоде једне државе, надлежном органу за истраживање несреће или незгоде друге државе се омогућава учешће у истрази и неометана заједничка употреба резултата.			
23.1.a	Investigating bodies from other Member States shall be invited, if appropriate, to participate in an investigation where: (a) a railway undertaking established and licensed in one of those Member States is involved in the accident or incident; or	32.2.	Надлежни орган за истраживање несреће или незгоде друге државе се позива да учествује у истрази, ако је у догађају учествовао железнички превозник са седиштем у тој држави и које је добило лиценцу у тој држави и ако је у догађају учествовало возило које је регистровано или се одржава у тој држави.			
23.1.b	(b) a vehicle registered or maintained in one of those Member States is involved in the accident or incident. Investigating bodies from invited Member States shall be provided with the powers necessary to enable them, when requested, to assist in the collection of evidence for another Member State's investigating body.	32.3.	Надлежним органима за истраживање несрећа и незгода друге државе потребно је омогућити приступ подацима и доказима неопходним како би могли да ефикасно учествују у истрази, уз поштовање националних закона који се односе на судске поступке.			
		32.4.	Центру се дају потребна			

	Investigating bodies from invited Member States shall be provided with access to the information and evidence necessary to enable them to participate effectively in the investigation with due respect for national laws relating to judicial proceedings. This paragraph shall not preclude Member States from agreeing that the relevant bodies shall carry out investigations in cooperation with each other in other circumstances.		овлашћена, да може, када се то од њега тражи, помоћи у прикупљању доказа за истражно тело друге државе. Центру је потребно омогућити приступ подацима и доказима неопходним како би могао да ефикасно учествује у истрази, уз поштовање националних закона који се односе на судске поступке.			
23.2.	2. For each accident or incident the body responsible for the investigation shall arrange for the appropriate means, comprising the necessary operational and technical expertise, to carry out the investigation. The expertise may be obtained from inside or outside the body, depending on the character of the accident or incident to be investigated.	32.6.	Центар обезбеђује сва средства потребна за обављање истраге. С обзиром на природу несреће или незгоде, Центар може обезбедити и стручна лица која имају оперативни и стручно знање и искуство за помоћ при истрази.	ПУ		
	32.7.	Истражни поступак у железничком саобраћају води главни истражитељ за железнички саобраћај. Уколико главни истражитељ за				

			железнички саобраћај није у могућности или је спречен да води истражни поступак, главни истражитељ одређује стручно лице које ће истражни поступак спровести. Одредбе члана 20. овог закона које се односе на радну групу центра, примењују се и на истражни поступак у железничком саобраћају.			
23.3.	3. The investigation shall be carried out with as much openness as possible, so that all parties can be heard and can share the results. The relevant infrastructure manager and railway undertakings, the national safety authority, the Agency, victims and their relatives, owners of damaged property, manufacturers, the emergency services involved and representatives of staff and users shall be given an opportunity to provide relevant technical information in order to improve the quality of the investigation report. The investigating body shall also take account of the reasonable needs of the victims and their relatives and keep them	0.2 15.3. 0.1 32.9.	Истрага се спроводи на начин који обезбеђује да сви учесници у удесу и озбиљној незгоди имају могућност да буду саслушани, односно да дају изјаву о удесу и озбиљној незгоди, као и да им се омогући коришћење резултата истраге. Управљачи, железнички превозници, Европска агенција за железнице (ERA), Дирекција, жртве и њихови сродници, власници оштећене имовине, произвођачи, надлежни органи за истраживање несреће или незгоде, представници особља и корисника морају бити редовно обавештени о истрази и њеном току.	ПУ		

	informed of the progress made in the investigation.	32.10.	Лица из става 9. овог члана могу да дају своје мишљење и ставове о истрази и да пруже релевантне техничке информације у циљу побољшања квалитета извештаја о истрази.			
23.4.	4. The investigating body shall conclude its examinations at the accident site in the shortest possible time in order to enable the infrastructure manager to restore the infrastructure and open it to rail transport services as soon as possible.	32.11.	Центар и други надлежни органи морају окончати увиђај на месту несреће или незгоде у најкраћем могућем року, тако да управљач може што пре поправити оштећену инфраструктуру и успоставити железнички саобраћај.	ПУ		
24. 24.1.	Reports 1. An investigation of an accident or incident referred to in Article 20 shall be the subject of reports in a form appropriate to the type and seriousness of the accident or incident and the relevance of the investigation findings. The reports shall state the objectives of the investigations as referred to in Article 20(1) and shall contain, where appropriate, safety	0.1 33.1. 33.2.	О истрази несреће или незгоде, Центар сачињава коначан извештај у облику и структури према врсти и озбиљности несреће или незгоде, као и значају утврђеном у истрази. У извештају наводи циљеве истраге и по потреби безбедносне препоруке. Извештај из става 1. овог члана нарочито садржи непосредне чињенице о догађају, записник о	ПУ		

	recommendations.		истрази, анализу и закључке, предузете мере и препоруке. Извештај не садржи податке о личности.			
24.2.	2. The investigating body shall make public the final report in the shortest possible time and normally not later than 12 months after the date of the occurrence. If the final report cannot be made public within 12 months, the investigating body shall release an interim statement at least on each anniversary of the accident, detailing the progress of the investigation and any safety issues raised. The report, including the safety recommendations, shall be communicated to the relevant parties referred to in Article 23(3) and to bodies and parties concerned in other Member States.	33.3.	Центар објављује коначан извештај у најкраћем могућем року, али не дужем од 12 месеци од несреће или незгоде. Ако коначни извештај не може да буде објављен у року од 12 месеци, Центар ће објавити информацију најмање једном годишње од настанка несреће, са појединостима о напретку истраге и свим постављеним безбедносним питањима.	ПУ		
		33.4.	Центар доставља извештај заједно са безбедносним препорукама управљачу инфраструктуре, железничком превознику, Дирекцији, министарству, као и другим заинтересованим странама.			
	Taking into account experience gained by the investigating bodies, the Commission shall establish, by means of implementing acts, the reporting structure to be followed as closely as possible for accident and incident	33.5.	Центар сваке године, најкасније до 30. септембра, објављује годишњи извештај за протеклу годину о истрагама обављеним у протеклој години, о датим безбедносним препорукама и мерама које су биле предузете у складу са			

24.2.a-24.2.v	investigation reports. This reporting structure shall include the following elements: (a) a description of the occurrence and its background; (b) a record of the investigations and inquiries, including on the safety management system, the rules and regulations applied, the functioning of rolling stock and technical installations, the organisation of man power, the documentation on the operating system and previous occurrences of a similar character; (c) analysis and conclusions with regard to the causes of the occurrence, including contributory factors, relating to: (i) actions taken by persons involved; (ii) the condition of rolling stock or technical installations; (iii) skills of the staff, procedures and maintenance;	33.6	раније датим препорукама. Податке из коначног извештаја, са безбедносним препорукама, Центар уноси у базу података о несрећама и незгодама у железничком саобраћају. База података о несрећама и незгодама у железничком саобраћају садржи неопосредне чињенице о догађају, анализу и закључке, предузете мере и препоруке. База података не садржи податке о личности. Центар, у сарадњи са Европском агенцијом за железнице, успоставља програм експертских провера (Peer review), којима се прати његова ефикасност и независност. Центар објављује програм експертских провера као и годишњи извештај о програму наглашавајући препознате предности и предлоге за побољшање. Извештаји о експертским проверама достављају се свим истражним органима и Европској агенцији за железнице (ERA). Ови извештаји се			
		33.7.				
		33.8.				

	(iv) the regulatory framework conditions; and (v) the application of the safety management system. Those implementing acts shall be adopted in accordance with the examination procedure referred to in Article 28(3).	33.9.	ообјављују на добровољној основи. Центар је дужан да трајно чува коначне извештаје о несрећама или незгодама као и сав материјал прикупљен током истраге несреће или незгоде у облику у коме их је током истраге сам прибавио или добио од надлежних органа, железничких превозника, управљача инфраструктуре и других укључених лица или у неком другом облику погодном за архивирање и чување у складу са законом. Министар ближе прописује садржину коначног извештаја о истрагама несрећа и незгода у железничком саобраћају.			
24.3.	3. By 30 September every year the investigating body shall publish an annual report accounting for the investigations carried out in the preceding year, the safety recommendations that were issued and actions taken in accordance with recommendations issued previously.	33.5.	Центар сваке године, најкасније до 30. септембра, објављује годишњи извештај за протеклу годину о истрагама обављеним у протеклој години, о датим безбедносним препорукама и мерама које су биле предузете у складу са раније датим препорукама.	ПУ		

25.	Information to be sent to the Agency 1. Within 7 days of the decision to open an investigation, the investigating body shall inform the Agency thereof. The information shall indicate the date, time and place of the occurrence, as well as its type and its consequences as regards fatalities, injuries and material damage.	0.1 34.1.	Центар мора у року од недељу дана од дана доношења одлуке о почетку истраге обавестити министарство и Европску агенцију за железнице (ERA) о почетку истраге. У обавештењу се наводи датум, време, место и врста озбиљне несреће и њене последице у погледу смртних исхода, повреда и материјалне штете.	ПУ		
25.2.	2. The investigating body shall send the Agency a copy of the final report referred to in Article 24(2) and of the annual report referred to in Article 24(3).	34.3.	Центар доставља Европској агенцији за железнице (ERA) коначне извештаје о истрази и годишњи извештај.	ПУ		
26.	Safety recommendations 1. A safety recommendation issued by an investigating body shall in no case create a presumption of blame or liability for an accident or incident.	0.1 35.2.	Безбедносна препорука коју изда Центар не може бити основ за утврђивање кривице или одговорности за несрећу или незгоду.	ПУ		
26.2.	2. Recommendations shall be addressed to the national safety authority and, where needed by reason of the character of the recommendation, to the Agency, to other bodies or authorities in the Member State concerned or to other Member States. Member States, their	35.3.	Препоруке се упућују европској агенцији за железнице (ERA), Дирекцији, а у случају када је то потребно и другим органима и организацијама у Републици Србији, као и заинтересованим органима и организацијама других држава и	ПУ		

	national safety authorities and the Agency shall, within the limits of their competence, take the necessary measures to ensure that the safety recommendations issued by the investigating bodies are duly taken into consideration, and, where appropriate, acted upon.	35.4.	међународним организацијама. Дирекција предузима мере да се безбедносне препоруке узму у обзир, као и да се поступи по њима.			
		35.5.	Органи и организације из става 3. овог члана, осим органа и организација других држава и међународних организација дужни су да предузму потребне мере у циљу да се безбедносне препоруке Центра узимају у обзир на одговарајући начини, у зависности од случаја, поступају по њима.			
26.3.	3. The Agency, the national safety authority and other authorities or bodies or, where appropriate, other Member States to which recommendations have been addressed, shall report back periodically to the investigating body on measures that are taken or planned as a consequence of a given recommendation.	35.6.	Органи и организације из става 3. овог члана којима су упућене безбедносне препоруке осим органа и организација других држава и међународних организација, дужни су да поднесу најмање једном годишње извештај Центру о мерама које су предузеле или планиране да се предузму на основу безбедносних препорука издатих претходних година, а најкасније до 30. јуна текуће године.	ПУ		

27. 27.1.	Exercise of delegation 1. The power to adopt delegated acts is conferred on the Commission subject to the conditions laid down in this Article.	-	-	НП	Односи се на Комисију	
27.2.	2. The power to adopt delegated acts referred to in Article 6(6) and Article 7(6) shall be conferred on the Commission for a period of 5 years from 15 June 2016. The Commission shall draw up a report in respect of the delegation of power not later than 9 months before the end of the 5-year period. The delegation of power shall be tacitly extended for periods of an identical duration, unless the European Parliament or the Council opposes such extension not later than 3 months before the end of each period.	-	-	НП	Односи се на Комисију	
27.3.	3. It is of particular importance that the Commission follow its usual practice and carry out consultations with experts, including Member States' experts, before adopting those delegated acts.	-	-	НП	Односи се на Комисију	
27.4.	4. The delegation of power referred to in Article 6(6) and Article 7(6) may be revoked at any time by the European	-	-	НП	Односи се на Парламент и Савет	

	Parliament or by the Council. A decision of revocation shall put an end to the delegation of the power specified in that decision. It shall take effect the day following the publication of the decision in <i>the Official Journal of the European Union</i> or at a later date specified therein. It shall not affect the validity of any delegated acts already in force.					
27.5.	5. As soon as it adopts a delegated act, the Commission shall notify it simultaneously to the European Parliament and to the Council.	-	-	НП	Односи се на Комисију	
27.6.	6. A delegated act adopted pursuant to Article 6(6) and Article 7(6) shall enter into force only if no objection has been expressed either by the European Parliament or the Council within a period of 2 months of notification of that act to the European Parliament and the Council or if, before the expiry of that period, the European Parliament and the Council have both informed the Commission that they will not object. That period shall be extended by 2 months at the initiative of the European	-	-	НП	Односи се на Парламент и Савет	

	Parliament or of the Council.					
27.7.	7. The power to adopt delegated acts referred to in Article 6a shall be conferred on the Commission from 28 May 2020 to 31 October 2020.	-	-	НП	Односи се на Парламент и Савет	
27a. 27a.1.	Urgency procedure 1. Delegated acts adopted under this Article shall enter into force without delay and shall apply as long as no objection is expressed in accordance with paragraph 2. The notification of a delegated act to the European Parliament and to the Council shall state the reasons for the use of the urgency procedure.	-	-	НП	Односи се на Парламент и Савет	
27a.2.	2. Either the European Parliament or the Council may object to a delegated act in accordance with the procedure referred to in Article 27(6). In such a case, the Commission shall repeal the act immediately following the notification of the decision to object by the European Parliament or by the Council.	-	-	НП	Односи се на Парламент и Савет	
28. 28.1.	Committee procedure 1. The Commission shall be assisted by the committee referred to in Article 51 of	-	-	НП	Односи се на Комисију и Одбор	

	Directive (EU) 2016/797. That committee shall be a committee within the meaning of Regulation (EU) No 182/2011.					
28.2.	2. Where reference is made to this paragraph, Article 4 of Regulation (EU) No 182/2011 shall apply.	-	-	НП	Односи се на Комисију и Одбор	
28.3.	3. Where reference is made to this paragraph, Article 5 of Regulation (EU) No 182/2011 shall apply. Where the committee delivers no opinion, the Commission shall not adopt the draft implementing act and the third subparagraph of Article 5(4) of Regulation (EU) No 182/2011 shall apply.	-	-	НП	Односи се на Комисију и Одбор	
29, 29.1.	Report and further Union action 1. The Commission shall submit to the European Parliament and to the Council by 16 June 2021, and every 5 years thereafter, a report on the implementation of this Directive, in particular to monitor the effectiveness of the measures for the issuing of single safety certificates. The report shall be accompanied where necessary by proposals for further Union action.	-	-	НП	Односи се на Комисију	

29.2.	2. The Agency shall evaluate the development of a safety culture including occurrence reporting. It shall submit to the Commission, by 16 June 2024, a report containing, where appropriate, improvements to be made to the system. The Commission shall take appropriate measures on the basis of these recommendations and shall propose, if necessary, amendments to this Directive.	-	-	НП	Односи се на Комисију и Агенцију	
29.3.	3. By 16 December 2017, the Commission shall report to the European Parliament and to the Council on the actions taken with a view to achieving the following objectives:	-	-	НП	Односи се на Комисију	
29.3.a	(a) the obligation for manufacturers to mark with an identification code the safety-critical components circulating on the European rail networks, ensuring that the identification code clearly identifies the component, the name of the manufacturer and the significant production data;					
29.3.b-29.3.c	(b) the full traceability of the safety-critical components, the traceability of their maintenance					

		121.1.6.	или нове врсте возила у складу са чланом 18. став 7. овог закона; 6) пружа железничке транспортне услуге у Републици Србији, а не поседује додатни сертификат о безбедности за превоз – део Б (члан 19. став 2);	
		121.1.7.	7) управља железничком инфраструктуром, а не поседује сертификат о безбедности за управљање железничком инфраструктуром (члан 21. став 1);	
		121.1.8.	8) управља индустријском железницом, а не поседује сертификат о безбедности за управљање инфраструктуром индустријске железнице (члан 22. став 1);	
		121.1.9.	9) не ажурира сертификат о безбедности за управљање железничком инфраструктуром у складу са чланом 23. став 5. овог закона;	
		121.1.10.	10) службена места не испуњавају услове из члана 27. овог закона;	
		121.1.11.	11) не одржава горњи и доњи строј железничких пруга јавне железничке инфраструктуре у стању које осигурава безбедан и уредан железнички саобраћај (члан 28. став 1);	ПУ
		121.1.12.	12) врши одржавање горњег и	

			донет строја железничких пруга, а не поседује сертификат о испуњености услова у складу са чланом 28. став 6. овог закона; 13) се железничка пруга, пруга индустријске железнице или индустријски колосек не одваја у складу са чланом 29. овог закона; 14) не примени мере безбедности из члана 30. овог закона; 15) не дефинише и примени мере безбедности на електрифицираним пругама из члана 32. овог закона; 16) не одржава подсистем енергија у стању које осигурава безбедан и уредан железнички саобраћај (члан 33. став 1); 17) врши одржавање подсистема енергија, а не поседује сертификат о испуњености услова из члана 33. став 6. овог закона; 18) службена места из којих се врши управљање и регулисање железничког саобраћаја нису опремљена сигнално-сигурносним уређајима и постројењима у складу са чланом 34. овог закона; 19) не одржава сигнално-сигурносне уређаје у стању које осигурава безбедан и уредан			
121.1.13.						
121.1.14.						
121.1.15.						
121.1.16.						
121.1.17.						
121.1.18.						
121.1.19.						

ПУ

			железнички саобраћај (члан 35. став 1); 20) врши одржавање сигнално-сигурносних уређаја, а не поседује сертификат о испуњености услова из члана 35. став 6. овог закона;			
121.1.20.			21) се сигнали, сигналне ознаке и ознаке на прузи не дају, постављају и одржавају тако да их железнички радници и друга лица на која се односе могу на време и лако уочити дану, ноћу и при смањеној видљивости (члан 36. став 3);			
121.1.21.			22) железничке пруге за брзину кретања воза од 100 до 160 km/h нису опремљене пружним уређајима преко којих се успоставља радио-веза између особља вучног возила и особља диспетерског центра (члан 37. став 2);			
121.1.22.			23) не одржава железничку телекомуникациону мрежу у стању које осигурава безбедан и уредан железнички саобраћај (члан 38. став 1);			
121.1.23.			24) врши одржавање железничке телекомуникационе мреже, а не поседује сертификат о испуњености услова из члана 38. став 6. овог закона;			
121.1.24.			25) поступи супротно члану 42.			
121.1.25.				ПУ		

121.1.26.	ст. 1. и 7. овог закона; 26) неправилно састави воз или не провери техничку исправност возила у његовом саставу (члан 42. став 2);			
121.1.27.	27) брзина воза није у складу са чланом 43. овог закона;			
121.1.28.	28) не води евиденције из члана 46. ст. 1. и 3. овог закона;			
121.1.29.	29) возила којима се обавља превоз не испуњавају техничке услове из члана 48. овог закона;			
121.1.30.	30) железничка возила којима се обавља превоз нису опремљена кочним уређајима у складу са чланом 49. овог закона;			
121.1.31.	31) уређаји који се уграђују на возила не одговарају техничкој документацији за одобрени тип возила (члан 50);			
121.1.32.	32) вучна возила којима се обавља превоз нису у складу са чланом 51. овог закона;			
121.1.33.	33) путничка кола којима се обавља превоз нису у складу са чланом 52. овог закона;			
121.1.34.	34) поступи супротно члану 53. ст. 4. и 5. овог закона;			
121.1.35.	35) је задужено за одржавање теретних кола, а није сертифицировано у складу са прописом који доноси ОТП (члан 54. став 1);			
121.1.36.	36) се возила којима се обавља	ПУ		

		121.1.37.	превоз не одржавају у стању које осигурава безбедан железнички саобраћај (члан 55. став 1); 37) обавља делатност одржавања возила, а не поседује сертификат о испуњености услова из члана 56. став 5. овог закона; 38) обавља технички преглед возила, а не поседује сертификат о испуњености услова из члана 57. став 3; 39) железнички радници немају положен стручни испит (члан 59. став 1); 40) железнички радници нису стручно оспособљени за послове које обављају у железничком саобраћају (члан 60. став 2); 41) стручно оспособљава железничке раднике, а не поседује сертификат о испуњености услова из члана 61. став 2. овог закона; 42) дозволи обављање послова железничком раднику који при провери знања није показао задовољавајућу стручну оспособљеност или чија стручна није проверена (члан 64. став 6); 43) вучним возилом управља лице без дозволе за управљање вучним возилом (члан 66. став 1);			
		121.1.38.				
		121.1.39.				
		121.1.40.				
		121.1.41.				
		121.1.42.				
		121.1.43.				
				ПУ		

		121.1.44.	44) умножава дозволе за управљање вучним возилом (члан 66. став 12);
		121.1.45.	45) вучним возилом управља лице које не поседује додатно уверење да управља вучним возилом (члан 68. став 2);
		121.1.46.	46) регулисање железничког саобраћаја обавља лице без дозволе за регулисање железничког саобраћаја (члан 74. став 1);
		121.1.47.	47) не забрањено железничком раднику обављање послова ако се на здравственом прегледу утврди да не испуњава прописане здравствене услове за те послове или ако се није подвргао здравственом прегледу на који је упућен (члан 80. став 2);
		121.1.48.	48) не забрањено железничком раднику обављање послова ако је у толикој мери уморан или болестан, или је у таквом психичком стању да је неспособан да врши послове (члан 81. став 1);
		121.1.49.	49) смена станичног особља траје дуже од времена из члана 84. овог закона;
		121.1.50.	50) дневни одмор станичног особља између две узастопне смене траје мање од 12 часова
	ПУ		

		121.1.51.	(члан 85); 51) смена возног особља траје више од времена из чл. 86. и 87. овог закона;			
		121.1.52	52) дневни одмор возног особља траје мање од времена из члана 88. ст. 1. и 2. овог закона;			
		121.1.53.	53) дозволи станичном или возном особљу да обавља послове супротно чл. 83–88. овог закона (члан 89. став 2);			
		121.1.54.	54) не обезбеди услове у вези радног времена возног особља које учествује у интероперабилном прекограничном саобраћају из члана 91. став 3. овог закона;			
		121.1.55.	55) не организује унутрашњи надзор у складу са чланом 92. овог закона;			
		121.1.56.	56) при истрази несрећа и незгода не изврши неку од обавеза из члана 94. овог закона;			
		121.1.57.	57) не спасава лица и не помаже повређеним при несрећама (члан 95. став 1);			
		121.1.58.	58) без одлагања по сазнању о несрећи не обавести најближу здравствену установу, полицију, управљача и железничког превозника чија возила су учествовала у несрећи или не сарађује у спасавању повређених без одлагања по успостављању			
			ПУ			

		121.1.59.	услова сопствене безбедности током спасавања (члан 95. став 2); 59) на железничкој прузи, испред путног прелаза, нису постављени прописани сигнални знакови за обавештење возног особља о приближавању воза путном прелазу (члан 96. став 4); 60) поступи супротно члану 97. овог закона; 61) поступи супротно члану 100. ст. 1, 2, 4. и 6. овог закона или не заклаучи уговор из става 8. овог члана; 62) железнички саобраћај на индустријским железницама не врши на начин и под условима утврђеним овим законом (члан 101); 63) не одржава горњи и доњи строј индустријске железнице у стању које осигурава безбедан и уредан железнички саобраћај из члана 104. став 1. тачка 1), а у вези са чланом 28. овог закона; 64) не одржава индустријски колосек (члан 107. став 1); 65) користи вучно возило на индустријском колосеку, а не поседује дозволу за коришћење (члан 108. став 1). За радње из става 1. овог члана казниће се за прекршај новчаном			
		121.1.60.				
		121.1.61.				
		121.1.62.				
		121.1.63.				
		121.1.64.				
		121.1.65.				
		121.2.		ПУ		

121.3	казном од 50.000 до 100.000 динара и одговорно лице у привредном друштву или другом правном лицу. Новчаном казном од 200.000 до 500.000 динара казниће се предузетник за прекршај из става 1. овог члана.			
121.4	Новчаном казном од 30.000 до 150.000 динара казниће се физичко лице тј. запослени за прекршај из става 1. тач. 25), 26), 42), 43), 47), 58), 59) овог члана и члана 100. став 1. овог закона.			
122.1.	Новчаном казном од 500.000 до 1.500.000 динара казниће се за прекршај привредно друштво или друго правно лице ако:			
122.1.1.	1) не достави Дирекцији годишњи извештај о безбедности за претходну календарску годину или тај извештај не садржи елементе у складу са чланом 6. ст. 3. и 4. овог закона;			
122.1.2.	2) у годишњем извештају из члана 6. став 3. овог закона не опишу и своја искуства у вези примене заједничке безбедносне методе за процену и оцену ризика (члан 7. став 4);			
122.1.3.	3) не спроводи ЗБМ за процену и оцену ризика (члан 8. став 3);	ПУ		
122.1.4.	4) не примењује ЗБМ за праћење			

			ефикасности управљања безбедношћу у току експлоатације и одржавања железничког система (члан 11);			
	122.1.5.	5) не донесе акт из члана 35. став 3. овог закона;				
	122.1.6.	6) не донесе акт из члана 38. став 3. овог закона;				
	122.1.7.	7) не донесе пословни ред станице у складу са чланом 41. став 1. овог закона;				
	122.1.8.	8) не достави управљачу податке из члана 41. став 2. овог закона;				
	122.1.9.	9) опремање и осветљавање воза није у складу са чланом 45. овог закона;				
	122.1.10.	10) користи возило, а није одређено лице за његово одржавање (члан 53. став 1);				
	122.1.11.	11) се у управљачници вучног возила не налази машиновођа који има додатно уверење за одређени део железничке инфраструктуре или управљач није унапред обавештен о томе (члан 68. став 5);				
	122.1.12.	12) без одлагања не актурира додатно уверење кад се носиоца стручно оспособи за управљање другим типовима вучних возила, односно за другу железничку инфраструктуру (члан 68. став 12);	ПУ			
	122.1.13.	13) без одлагања не обавести				

			Дирекцију о свим суспендованим или одузетим додатним уверењима (члан 69. став 4); 14) не предузме мере наложене од стране Дирекције или о томе не обавести ту дирекцију у складу са чланом 69. став 5. овог закона; 15) поступи супротно члану 70. став 3. овог закона; 16) машиновођи не да право приступа његовим подацима из регистра послодавца или му, на његов захтев, не достави те податке (члан 70. став 4); 17) не изда оверену копију додатног уверења или не врати сва документа о његовој обуци, квалификацијама, искуству и стручним способностима (члан 71. став 4); 18) не води евиденцију о издатим дозволама за регулisanje железничког саобраћаја (члан 74. став 5); 19) железничког радника не упуте на редовни здравствени преглед пре истека рока прописаног за обављање тог прегледа (члан 77. став 2); 20) не упути железничког радника на ванредни здравствени преглед (члан 78.			
		122.1.14.				
		122.1.15.				
		122.1.16.				
		122.1.17.				
		122.1.18.				
		122.1.19.				
		122.1.20.		ПУ		

		122.1.21.	став 1); 21) не организује проверу психичке и физичке способности железничких радника на начин из члана 81. став 4. овог закона;			
		122.1.22.	22) у обртним јединицама не обезбеди просторије за одмор возног особља (члан 88. став 4);			
		122.1.23.	23) не донесе акт из члана 90. овог закона;			
		122.1.24.	24) његово друмско возило прелази преко железничке пруге супротно члану 96. став 1. овог закона;			
		122.1.25.	25) не изврши истраживање несрећа и незгода насталих на индустријском коловозу (члан 109. став 1).			
		122.2.	За радње из става 1. овог члана казниће се за прекршај новчаном казном од 30.000 до 80.000 динара и одговорно лице у привредном друштву или другом правном лицу.			
		122.3.	Новчаном казном од 100.000 до 300.000 динара казниће се предузетник за прекршај из става 1. овог члана.			
		122.4.	Новчаном казном од 20.000 до 80.000 динара казниће се физичко лице за прелазак преко железничке пруге супротно члану 96. ст. 1. и 2. овог закона.			
				ПУ		

		123.1.	Новчаном казном од 20.000 до 150.000 динара казниће се физичко лице ако:			
		123.1.1.	1) се железнички радници и друга лица на које се сигнални знаци односе не придржавају наређења, ограничења, забрана и упозорења датих помоћу сигналних знакова (члан 36. став 2);			
		123.1.2.	2) се не подвргне редовној и ванредној провери стручне оспособљености у складу са чланом 64. ст. 3. и 5. овог закона;			
		123.1.3.	3) не поднесе захтев Дирекцији за акжурирање дозволе у случају промене било ког податка који је садржан у дозволи (члан 66. став 10);			
		123.1.4.	4) лице које управља вучним возилом, у току управљања тим возилом, код себе нема дозволу или је не покаже на захтев овлашћеног лица Дирекције, лица за вршење унутрашњег надзора код железничког превозника, главног истражитеља и инспектора (члан 68. став 13);			
		123.1.5.	5) лице које управља вучним возилом, у току управљања тим возилом, код себе нема додатно уверење или га не покаже на захтев овлашћеног лица	ПУ		

			Дирекције, лица за вршење унутрашњег надзора код железничког превозника, главног истражитеља и инспектора (члан 68. став 13);			
		123.1.6.	6) без одлагања не обавести Дирекцију о престанку радног односа машиновође (члан 71. став 1);			
		123.1.7.	7) лице које регулише железнички саобраћај, у току обављања тих послова, код себе нема дозволу за регулисање железничког саобраћаја или је не покаже на захтев овлашћеног лица Дирекције, лица за вршење унутрашњег надзора код железничког превозника, главног истражитеља и инспектора (члан 74. став 4);			
		123.1.8.	8) ако се не подвргне здравственом прегледу на који је упућен (члан 76. став 2);			
		123.1.9.	9) железнички радник поступи супротно члану 81. ст. 2. и 3. овог закона;			
		123.1.10.	10) се не подвргне испитивању, односно здравственом прегледу на који је упућен (члан 82. став 2);			
		123.1.11.	11) започне обављање послова или настави обављање послова супротно одредбама чл. 83–88. овог закона (члан 89. став 1);	ПУ		

		123.1.12.	12) не носе службено одело и службене ознаке у складу са чланом 93. овог закона;			
		123.1.13.	13) се не придружава прописаног унутрашњег реда у жлеззничком саобраћају (члан 98. став 1);			
		123.1.14.	14) поступи супротно члану 98. ст. 3–5. овог закона;			
		123.1.15.	15) поступи супротно члану 99. ст. 2, 4. и 5. овог закона.			
31. 31.1.	Transitional provisions 1. Annex V to Directive 2004/49/EC shall apply until the date of application of the implementing acts referred to in Article 24(2) of this Directive.	-	-	-	У Директиви 2016/798 нема више Анекса V у коме је прописана садржина извештаја о истрази. Донета је Commission Implementing Regulation (EU)	

					2020/572 of 24 April 2020 о структури извештаја о истрази,	
					па треба да се ради нови Правилник о садржини извештаја о истрази, усклађен са наведеном уредбом, предвиђен чланом 33. став 10. Предлога ЗОИН	
31.2.	2. Without prejudice to paragraph 3 of this Article, railway undertakings which need to be certified between 15 June 2016 and 16 June 2019, shall be subject to Directive 2004/49/EC. Such safety certificates shall be valid until their date of expiry.	-	-	НП		
31.3.	3. At the latest from 16 June 2019 the Agency shall carry out the certification tasks pursuant to Article 10 in respect of areas of operation in the Member States that have not notified the Agency or the Commission in	-	-	НП	Агенција не може да издаје сертификате превозницима из трећих држава	

	accordance with Article 33(2). By way of derogation from Article 10, national safety authorities of the Member States which have notified the Agency and the Commission pursuant to Article 33(2) may continue to issue certificates in accordance with Directive 2004/49/EC until 16 June 2020. By way of derogation from Article 10, national safety authorities of the Member States which have notified the Agency and the Commission pursuant to Article 33(2a) may continue to issue certificates in accordance with Directive 2004/49/EC until 31 October 2020.						
32.	Recommendations and opinions of the Agency The Agency shall provide recommendations and opinions in accordance with Article 13 of Regulation (EU) 2016/796 for the purpose of the application of this Directive. Those recommendations and opinions may be taken into account when the Union adopts legal acts pursuant to this Directive.	-	-	НП	Односи се на Агенцију		

33. 33.1.	Transposition 1. Member States shall bring into force the laws, regulations and administrative provisions necessary to comply with Articles 2, 3, 4, Articles 8 to 11, Article 12(5), Article 15(3), Articles 16 to 19, Article 21(2), Article 22(3) and (7), Article 23(3), Article 24(2), Article 26(3) and Annexes II and III by 16 June 2019. They shall immediately communicate the text of those measures to the Commission.	-	-	НП	Односи се на државе чланице ЕУ	
33.2.	2. Member States may extend the transposition period referred to in paragraph 1 by 1 year. For that purpose, by 16 December 2018, Member States which do not bring into force the laws, regulations and administrative provisions within the transposition period referred to in paragraph 1 shall notify the Agency and the Commission thereof and present the reasons for such an extension.	-	-	НП	Односи се на државе чланице ЕУ	
33.2a.	2a. Member States that have extended the transposition period in accordance with paragraph 2 may further extend it until 31 October 2020. Their transposition measures shall	-	-	НП	Односи се на државе чланице ЕУ	

	apply from that date. Those Member States shall notify the Agency and the Commission thereof by 29 May 2020.					
33.3.	3. When Member States adopt those measures, they shall contain a reference to this Directive or shall be accompanied by such reference on the occasion of their official publication. They shall also include a statement that references in existing laws, regulations and administrative provisions to the Directive repealed by this Directive shall be construed as references to this Directive. Member States shall determine how such reference is to be made and how that statement is to be formulated.	-	-	НП	Односи се на државе чланице ЕУ	
33.4.	4. The obligation to transpose and implement this Directive shall not apply to Cyprus and Malta for as long as no rail system is established within their territories. However, as soon as a public or private entity submits an official application to build a railway line with a view to its operation by one or more	-	-	НП		

	railway undertakings, the Member States concerned shall put in place measures to implement this Directive within 2 years of the receipt of the application.					
34.	Repeal Directive 2004/49/EC, as amended by the Directives listed in Annex IV, Part A, is repealed with effect from 31 October 2020, without prejudice to the obligations of the Member States concerning the time limits for transposition into national law and application of the Directives set out in Annex IV, Part B. References to the repealed Directive shall be construed as references to this Directive and shall be read in accordance with the correlation table in Annex V.	-	-	HII		
35.	Entry into force This Directive shall enter into force on the twentieth day following that of its publication in the <i>Official Journal of the European Union</i>.	-	-	HII		
36.	Addressees This Directive is addressed to the Member States.	-	-	HII		

al.	COMMON SAFETY INDICATORS Common safety indicators (CSIs) shall be reported annually by the national safety authorities.	0.3 6.6.	Дирекција објављује годишњи извештај о својим активностима за претходну годину и доставља га министру надлежном за послове саобраћаја (у даљем тексту: министар) најкасније до 30. септембра текуће године.	ПУ		
	If new facts or errors are discovered after the submission of the report, the indicators for one particular year shall be amended or corrected by the national safety authority at the first convenient opportunity and at the latest in the next annual report. Common definitions for the CSIs and methods to calculate	6.7.	Извештај из става 6. овог члана садржи податке о: 1) развоју стања безбедности на железници укључујући у то и прикупљене ЗПБ на нивоу Републике Србије;			
		6.7.1.	Извештај из става 6. овог члана Дирекција доставља и Агенцији Европске уније за железнице (у даљем тексту: Агенција) најкасније до 30. септембра текуће године.			
		6.8.	Извештај из става 6. овог члана Дирекција доставља и Агенцији Европске уније за железнице (у даљем тексту: Агенција) најкасније до 30. септембра текуће године.			
		6.9.	Уколико се после достављања извештаја из става 6. овог члана открију нове чињенице или грешке, Дирекција је дужна да показатеље који се односе на одређену годину допуни или исправи првом приликом, а најкасније у следећем годишњем извештају.			

the economic impact of accidents are laid down in the Appendix.			ПУ		
1. Indicators relating to accidents 1.1. Total and relative (to train-kilometres) number of serious accidents and a break-down for the following types of accidents: - collision of train with rail vehicle, - collision of train with obstacle within the clearance gauge, - derailment of train, - level crossing accident, including accident involving pedestrians at level crossing, and a further break-down for the five types of level crossings defined in point 6.2, - accident to persons	0.5 3.1. 3.1.1. 3.1.1.1. 3.1.1.2. 3.1.1.3. 3.1.1.4. 3.1.1.5.	Заједнички показатељи безбедности који се односе на несреће су: 1) укупан и релативни број (у односу на број возних километара) значајних несрећа приказан по следећим врстама несрећа: (1) судари возова са железничким возилима, (2) судари возова са препрекама унутар слободног профила, (3) исклизнућа возова, (4) несреће на путним прелазима у нивоу, укључујући и несреће у којима су учествовали пешаци на путним прелазима у нивоу, (5) несреће у којима су страдала			

involving rolling stock in motion, with the exception of suicides and attempted suicides,			лица, изазване железничким возилима у покрету, изузимајући самоубиства и покушаје самоубиства,	ПУ		
- fire in rolling stock, - other.	3.1.1.6. 3.1.1.7.	(6) пожари у железничким возилима, (7) остале несреће;				
Each significant accident shall be reported under the type of the primary accident, even if the consequences of the secondary accident are more severe (e.g. a derailment followed by a fire).	3.2.	Свака значајна несрећа се пријављује по врсти несреће која се прва догодила, чак иако су последице несреће која се касније догодила озбиљније, нпр. пожар после исклизнућа.				
1.2. Total and relative (to train-kilometres) number of persons seriously injured and killed by type of accident divided into the following categories: - passenger (also relative to total passenger-kilometres and passenger train-	3.1.2. 3.1.2.1.	2) укупан и релативни број (у односу на број возних километара) тешко повређених и погинулих лица по врстама несрећа, подељених у следеће категорије: (1) путници (такође и у односу на укупан број путничких километара и возних километара у путничком саобраћају),				

	kilometres), - employee or contractor, - level crossing user, - trespasser, - other person at a platform, - other person not at a platform.	3.1.2.2. 3.1.2.3. 3.1.2.4. 3.1.2.5. 3.1.2.6.	(2) запослени или особље извођача радова, (3) корисници путних прелаза у нивоу, (4) лица којима није дозвољен приступ железничком подручју, (5) остала лица на перонима, (6) остала лица ван перона.	ПУ		
	2. Indicators relating to dangerous goods Total and relative (to train-kilometres) number of accidents involving the transport of dangerous goods by rail divided into the following categories: - accident involving at least one railway vehicle transporting dangerous goods, as defined in the Appendix, - number of such accidents in which dangerous goods are released.	4.1. 4.1.1. 4.1.2.	Заједнички показатељи безбедности који се односе на опасну робу су укупан и релативни број (у односу на број возних километара) несрећа везаних за превоз опасне робе подељених у следеће категорије: 1) несреће у којима учествује најмање једно железничко возило које превози опасну робу; 2) број несрећа у којима је дошло до ослобађања опасне робе.			

	3. Indicators relating to suicides Total and relative (to train-kilometres) number of suicides and attempted suicides	5.	Заједнички показатељи безбедности који се односе на самоубиства су укупан и релативни број (у односу на возне километре) самоубистава.	ПУ		
	4. Indicators relating to precursors of accidents Total and relative (to train-kilometres) number of precursors to accidents and a break down on the following types of precursor: - broken rail, - track buckle and other track misalignment, - wrong-side signalling failure, - signal passed at danger when passing a danger point, - signal passed at danger without passing a danger point, - broken wheel on rolling stock in	6.1. 6.1.1. 6.1.2. 6.1.3. 6.1.4. 6.1.5. 6.1.6.	Заједнички показатељи безбедности који се односе на прекурсоре несрећа су укупан и релативни број (у односу на број возних километара): 1) сломљених шина; 2) извијања и других деформација колосека; 3) погрешних показивања сигналних знакова; 4) пролазака поред сигнала који забрањује даљу вожњу уз пролазак опасне тачке; 5) пролазака поред сигнала који забрањује даљу вожњу без проласка опасне тачке; 6) сломљених точкова на железничким возилима у			

	service, - broken axle on rolling stock in service.	6.1.7.	саобраћају; 7) сломљених осовина на железничким возилима у саобраћају.	ПУ		
	All precursors are to be reported, both those resulting and those not resulting in accidents. (A precursor resulting in a significant accident shall also be reported under indicators relating to precursors; a precursor not resulting in a significant accident shall only be reported under indicators relating to precursors).	6.4.	Приказују се сви прекурсори, како они који за последицу имају несрећу, тако и они који је немају. Прекурсори који за последицу имају значајну несрећу приказују се и у оквиру показатеља из овог члана.			
	6.5.	6.5.	Прекурсори који за последицу имају значајну несрећу приказују се и у оквиру показатеља из овог члана.			
	6.6	6.6	Прекурсори који за последицу немају значајну несрећу приказују се само у оквиру показатеља из овог члана.			
	5. Indicators to calculate the economic impact of accidents	7.1.	Заједнички показатељи безбедности за израчунавање економских последица несрећа су:			
	Total in euro and relative (to train-kilometres):	7.1.1.	1) број погинулих и тешко повређених лица помножен са вредношћу превенције жртава;			
	- number of deaths and serious injuries multiplied by the Value of Preventing a Casualty (VPC),	7.1.2.	2) трошкови штете нанесене животној средини;			
	- cost of damages to environment,	7.1.3.	3) трошкови материјалне штете нанесене железничким возилима			
	- cost of material damages to rolling					

	stock or infrastructure, - cost of delays as a consequence of accidents.	7.1.4.	или инфраструктури; 4) трошкови кашњења izazvaniх несрећама.	ПУ		
	7.2.	Показатељи из става 1. овог члана изражавају се у динарима и то укупно и релативно (у односу на број возних километара).				
	7.3.	Дирекција за железнице у свом годишњем извештају приказује економске последице значајних несрећа.				
	2.1.3.	3) вредност превенције жртава је вредност која се приписује смањењу ризика смртности и тешких повреда у транспортном сектору и која није основ за надокнаду трошкова између страна које су учествовале у несрећи;				
	8.1.	Заједнички показатељи безбедности који се односе на техничку безбедност инфраструктуре су:				
APPENDIX	6.1. Percentage of tracks with Train Protection Systems (TPSS) in 6. Indicators relating to technical safety of infrastructure and its implementation	8.1.1.	1) проценат пруга које имају системе за заштиту воза у употреби и проценат возних			

	operation and percentage of train-kilometres using on-board TPSS, where these systems provide:		километара где се користе системи за заштиту воза уграђени на возилима који обезбеђују:	ПУ		
- warning, automatic stop,	8.1.1.1.	(1) аутоматско упозорење машиновођи,				
	8.1.1.2.	(2) аутоматско упозорење машиновођи и аутоматско заустављање при проласку поред сигнала којим се забрањује даља вожња,				
	8.1.1.3.	(3) аутоматско упозорење, аутоматско заустављање и повремену контролу брзине, чиме се омогућава осигурање опасних тачака, а контрола брзине се врши на местима на којима је потребно ограничити брзину (нпр. при приближавању сигналу),				
- warning and automatic stop and discrete supervision of speed,	8.1.1.4.	(4) аутоматско упозорење, аутоматско заустављање и континуалну контролу брзине, чиме се омогућава осигурање опасних тачака и континуална контрола ограничења брзине на пруги, сталним показивањем и спровођењем највеће допуштене цилне брзине на свим деловима пруге (систем аутоматске заштите воза);				
6.2. Number of level	8.1.2.	2) број путних прелаза у нивоу				

crossings (total, per line kilometre and track kilometre) by the following five types:		(укупно, по пружном километру и по колосечном километру) подељених у следеће категорије:	ПУ		
(a) passive level crossing	8.1.2.1.	(1) пасивни путни прелази,			
(b) active level crossing: (i) manual, (ii) automatic with user-side warning, (iii) automatic with user-side protection, (iv) rail-side protected.	8.1.2.2.	(2) активни путни прелази, – ручни, – аутоматски са упозорењем за корисника, – аутоматски са заштитом за корисника, – аутоматски са заштитом на страни колосека.			
Common definitions for the CSIs and methods of calculating the economic impact of accidents 1. Indicators relating to accidents 1.1. 'significant accident' means any accident involving at least one rail vehicle in motion, resulting in at least one killed or seriously injured person, or in significant damage to stock, track, other installations or environment, or extensive disruptions to traffic.	2.1.5.	5) значајна несрећа је несрећа у којој је учествовало најмање једно железничко возило у покрету, која има за последицу усмрћење или тешке повреде најмање једног лица или наношење знатне штете железничким возилима, железничкој инфраструктури или животној средини или знатан поремећај у одвијању			

excluding accidents in workshops, warehouses and depots;				
1.2. 'significant damage to stock, track, other installations or environment' means damage that is equivalent to EUR 150 000 or more;	2.1.7.	7) знатна штета је штета на железничким возилима, инфраструктури или животној средини у износу од најмање 150.000 евра у динарској противвредности;		
1.3. 'extensive disruptions to traffic' means that train services on a main railway line are suspended for six hours or more;	2.1.6.	6) знатан поремећај у одвијању железничког саобраћаја је прекид саобраћаја на магистралним железничким пругама у трајању од шест или више сати;		
1.4. 'train' means one or more railway vehicles hauled by one or more locomotives or railcars, or one railcar travelling alone, running under a given number or specific designation from an initial fixed point to a terminal fixed point, including a light engine, i.e. a locomotive travelling on its own;	0.3 2.1.4	4) воз је прописно састављен и закавачен низ вучених возила са једним или више вучних возила или само вучно возило или више закавачених вучних возила прописно сигнализан, са припадајућим возним особљем, који саобраћа по прописаним правилима;		
			ПУ	
		У члану 2. Нацрта закона о безбедности у железничком саобраћају дата је дефиниција воза која не одговара у потпуности дефиницији воза датај у овом додатку, али је		

	1.5. 'collision of train with rail vehicle' means a front to front, front to end or a side collision between a part of a train and a part of another train or rail vehicle, or with shunting rolling stock;				
	1.6. 'collision of train with obstacle within the clearance gauge' means a collision between a part of a train and objects fixed or temporarily present on or near the track (except at level crossings if lost by a crossing vehicle or user), including collision with overhead contact lines;	2.1.42.	42) судар воза са препреком унутар слободног профила је удар дела воза у објекте који су причвршћени за пругу или се привремено налазе на њој или у њеној близини (осим на путним прелазима у нивоу, ако су током преласка испали из возила или их је изгубио корисник), укључујући удар у контактну мрежу;	ПУ	прикладна за област коју покрива Нацрт закона о безбедности у железничком саобраћају
	1.7. 'derailment of train' means any case in which at least one wheel of a train leaves the rails;	2.1.9.	9) исклизнуће воза је сваки случај када најмање један точак воза спадне са шина;	ПУ	
	1.8. 'level crossing accident' means any accident at level crossings involving at least one railway vehicle and one or more crossing vehicles, other crossing users such	2.1.15.	15) несрећа на путном прелазу у нивоу је несрећа у којој учествује најмање једно железничко возило и једно или више друмских возила која прелазе путни прелаз у нивоу, остали корисници прелаза, као		

	as pedestrians or other objects temporarily present on or near the track if lost by a crossing vehicle or user;		што су пешаци, или предмети који су привремено присутни на колосеку или се налазе у близини колосека, уколико их је изгубило друмско возило или корисник прелаза;	ПУ		
	1.9. 'accident to persons involving rolling stock in motion' means accidents to one or more persons who are either hit by a railway vehicle or by an object attached to, or that has become detached from, the vehicle, this includes persons who fall from railway vehicles as well as persons who fall or are hit by loose objects when travelling on board vehicles;	2.1.16.	16) несрећа у којој су страдала лица, изазвана железничким возилима у покрету је несрећа у којој је страдало једно или више лица које је ударило железничко возило или предмет који је прикачен за возило или се од њега откачио; ту спадају и лица која падну са железничких возила, као и лица које падну или их ударе непричвршћени предмети у току путовања на возилу;			
	1.10. 'fire in rolling stock' means a fire or explosion that occurs in a railway vehicle (including its load) when it is running between the departure station and the destination, including when stopped at the departure station, the destination or intermediate stops, as well as during re-	2.1.24.	24) пожар у железничком возилу је пожар или експлозија до које дође на железничком возилу (укључујући и његов товар) док саобраћа између полазне и упутне станице, као и када стоји у полазној станици, упутној станици или у међустаници или током маневрисања;			

marshalling operations;				
1.11. 'other (accident)' means any accident other than a collision of train with rail vehicle, collision of train with obstacle within the clearance gauge, derailment of train, level crossing accident, an accident to person involving rolling stock in motion or a fire in rolling stock;	0.3 2.1.45.	45) несрећа је нежељен или непланиран изненадан догађај или специфичан низ таквих догађаја који има штетне последице (судари, исклизнућа, несреће на путном прелазу у истом нивоу, несреће са учешћем лица изазване железничким возилима у покрету, пожари и остале несреће)	ПУ	
1.12. 'passenger' means any person, excluding a member of the train crew, who makes a trip by rail, including a passenger trying to embark onto or disembark from a moving train for accident statistics only;	0.5 2.1.32.	32) путник је свако лице које путује возом изузев возног особља, укључујући и лице које покушава да уђе у воз или да из њега изађе док је воз у покрету;		
1.13. 'employee or contractor' means any person whose employment is in connection with a railway and is at work at the time of the accident, including the staff of contractors, self-employed	2.1.4.	4) запослени и особље извођача радова су сва лица чије је запослење везано за железницу и која су на радном месту у време дешавања несреће, укључујући особље извођача радова, самозапослене извођаче радова, возно особље и лица које рукују		

contractors, the crew of the train and persons handling rolling stock and infrastructure installations;		железничким возилима и инфраструктурним постројењима;	ПУ		
1.14. 'level crossing user' means any person using a level crossing to cross the railway line by any means of transport or by foot;	2.1.11.	11) корисници путног прелаза у нивоу су сва лица која користе путни прелаз да би прешла преко железничке пруге неким превозним средством или пешце;			
1.15. 'trespasser' means any person present on railway premises where such presence is forbidden, with the exception of a level crossing user;	2.1.12.	12) лица којима је забрањен приступ на железничко подручје су сва лица на железничком подручју којима је присуство забрањено, изузев корисника путних прелаза;			
1.16. 'other person at a platform' means any person at a railway platform who is not defined as 'passenger', 'employee or contractor', 'level crossing user', 'other person not at a platform' or 'trespasser';	2.1.19.	19) остала лица на перону су сва лица на железничком перону која нису дефинисана као „путници“, „запослени и особље извођача радова“, „корисници путних прелаза у нивоу“, „остала лица ван перона“ или „лица којима је забрањен приступ на железничко подручје“;			
1.17. 'other person not at a platform' means any person not at a railway platform who is not defined as 'passenger',	2.1.20.	20) остала лица ван перона су сва лица која нису на перону и нису дефинисани као „путници“, „запослени и особље извођача радова“, „корисници путних			

'employee or contractor', 'level crossing user', 'other person at a platform' or 'trespasser';		прелаза у нивоу", „остала лица на перону" или „лица којима је забрањен приступ на железничко подручје";	ПУ		
1.18. 'death (killed person)' means any person killed immediately or dying within 30 days as a result of an accident, excluding any suicide; 1.19. 'serious injury (seriously injured person)' means any person injured who was hospitalised for more than 24 hours as a result of an accident, excluding any attempted suicide. 2. Indicators relating to dangerous goods 2.1. 'accident involving the transport of dangerous goods' means any accident or incident that is subject to reporting in accordance with RID (8)/ADR section 1.8.5;	2.1.22.	22) погинуло лице је лице које је погинуло на лицу места или је преминуло у року од 30 дана због последица несреће, искључујући самоубиства; 43) тешко повређено лице је свако повређено лице које је хоспитализовано дуже од 24 сата због последица несреће, искључујући покушај самоубиства;			
	2.1.14.	14) несрећа везана за превоз опасне робе је свака несрећа или незгода о којима се доставља извештај у складу са Конвенцијом о међународним железничким превозима (COTIF), Додатак Ц – Правилник о међународном железничком превозу опасне робе (у даљем			

		тексту: RID) („Службени гласник РС – Међународни уговори”, број 7/17) или у складу са Европским споразумом о међународном друмском транспорту опасне робе (ADR) („Службени гласник РС – Међународни уговори”, бр. 14/13, 2/14 и 6/17);	ПУ		
2.2. ‘dangerous goods’ means those substances and articles the carriage of which is prohibited by RID, or authorised only under the conditions prescribed therein.	2.1.17.	17) опасна роба су супстанце и предмети чији је превоз забрањен у складу са RID или је дозвољен само под одређеним условима прописаним у њему;			
3. Indicators relating to suicides					
3.1. ‘suicide’ means an act to deliberately injure oneself resulting in death, as recorded and classified by the competent national authority;	2.1.35.	35) самоубиство је чин намерног самоповређивања који доводи до смрти;			
3.2. ‘attempted suicide’ means an act to deliberately injure oneself resulting in serious injury.	2.1.25.	25) покушај самоубиства је чин намерног самоповређивања чија је последица тешка повреда;			

4. Indicators relating to precursors of accidents				ПУ		
4.1. 'broken rail' means any rail which is separated in two or more pieces, or any rail from which a piece of metal becomes detached, causing a gap of more than 50 mm in length and more than 10 mm in depth on the running surface;	2.1.38.	38) сломљена шина је свака шина која се изломи на два или више дела или шина од које се одвоји део метала и тако на возној површини проузрокује пукотину већу од 50 mm по дужини, односно 10 mm по дубини;				
4.2. 'track buckle or other track misalignment' means any fault related to the continuum and the geometry of track, requiring track to be placed out of service or immediate restriction of permitted speed;	2.1.8.	8) извијање или друга деформација колосека је сваки недостатак везан за континуитет и геометрију колосека који захтева затварање колосека или тренутно смањење дозвољене брзине;				
4.3. 'wrong side signalling failure' means any technical failure of a signalling system (either to infrastructure or to rolling stock), resulting in signalling information less restrictive than that demanded;	2.1.23.	23) погрешно показивање сигналних знакова су све грешке сигналног система (на инфраструктури или на железничким возилима) које доводе до давања мање рестриктивног сигналног знака од захтеваног;				

4.4. 'Signal Passed at Danger when passing a danger point' means any occasion when any part of a train proceeds beyond its authorised movement and travels beyond the danger point;	2.1.28.	28) пролазак поред сигнала који забрањује даљу вожњу уз пролазак опасне тачке је свака ситуација у којој било који део воза продужи вожњу даље од тачке до које му је дозвољено кретање и прође опасну тачку;	ПУ		
4.5. 'Signal Passed at Danger without passing a danger point' means any occasion when any part of a train proceeds beyond its authorised movement but does not travel beyond the danger point.	2.1.29.	29) пролазак поред сигнала који забрањује даљу вожњу без проласка опасне тачке је свака ситуација у којој било који део воза продужи вожњу даље од тачке до које му је дозвољено кретање али не прође опасну тачку;			
Unauthorised movement as referred to in points 4.4 and 4.5 above means to pass:	6.2.	Недозвољеном вожњом поред сигнала који забрањује даљу вожњу из става 1. тач. 4) и 5) овог члана сматра се пролазак:			
- a trackside colour light signal or semaphore at danger, or an order to STOP where a Train Protection system (TPS) is not operational,	6.2.1.	1) пружног сигнала који забрањује даљу вожњу или непоштовање наредбе за заустављање када систем за заштиту воза није у функцији;			
- the end of a safety related movement authority provided in a TPS,	6.2.2.	2) краја одобрења за безбедно кретање предвиђеног системом за заштиту воза;			

	- a point communicated by verbal or written authorisation laid down in regulations, stop boards (buffer stops are not included) or hand signals.	6.2.3.	3) тачке одређене путем усменог или писменог наређења издатог у складу са важећим прописима;	ПУ		
	- Any case in which a vehicle without any traction unit attached or a train that is unattended runs away past a signal at danger is not included. Any case in which, for any reason, the signal is not turned to danger in time to allow the driver to stop the train before the signal is not included.	6.2.4.	4) ознаке за заустављање (осим грудобрана) или ручних сигнала.			
	6.3. National safety authorities may report separately on the four indices of unauthorised movement listed in the indents in this point and shall report at least an aggregate indicator containing data on all four items indices.	-	У недозвољене вожње не спадају случајеви када возило без вучне јединице или непосеђути воз одбегне поред сигнала који забрањује вожњу, као ни случајеви у којима, из било ког разлога, сигнал није био на време постављен да показује забрањену вожњу како би омогућио машиновођи да заустави воз пре сигнала.	-	Дискреционо право које није искоришћено	

	4.6. 'broken wheel on rolling stock in service' means a break affecting the wheel and creating a risk of accident (derailment or collision);	2.1.39.	39) сломљени точак на железничком возилу у саобраћају означава лом који утиче на точак и ствара ризик од несреће (исклизнуће или судар);	ПУ		
	4.7. 'broken axle on rolling stock in service' means a break affecting the axle and creating a risk of accident (derailment or collision).	2.1.40.	40) сломљена осовина на железничком возилу у саобраћају је лом који утиче на осовину и ствара ризик од несреће (исклизнуће или судар);			
	5. Common methodologies to calculate the economic impact of accidents			НП		
	5.1. The Value of Preventing a Casualty (VPC) is composed of:	9.1.	Вредност превенције жртава обухвата:			
	(1) Value of safety per se: Willingness to Pay (WTP) values based on stated preference studies carried out in the Member State for which they are applied.	9.1.1.	1) вредност спремности за плаћање ради спречавања жртава, која се заснива на приоритетима утврђеним у Републици Србији;			
	(2) Direct and indirect economic costs: cost values appraised in the Member State, composed	9.1.2.	2) процене директне и индиректне трошкове у Републици Србији;			

of:					
- medical and rehabilitation cost, - legal court cost, - cost for police, - private crash investigations, the emergency service and administrative costs of insurance, production losses; - value to society of goods and services that could have been produced by the person if the accident had not occurred.	9.1.2.1.	(1) медицинске трошкове и трошкове рехабилитације,	ПУ		
	9.1.2.2.	(2) судске трошкове, трошкове увиђаја и трошкове истрага несрећа, трошкове хитне помоћи и трошкове осигурања,			
	9.1.2.3.	(3) производне губитке тј. вредности добара која су могла да буду произведена и вредности услуга које су могле да буду пружене да се несрећа није догодила.			
When calculating the costs of casualties, fatalities and serious injuries shall be considered separately (different VPC for fatality and serious injury). 5.2. Common principles to appraise the value of safety per se and direct and/or indirect economic costs: For the value of safety per se, the assessment of	9.2.	При израчунавању трошкова жртава, смртни случајеви и тешке повреде разматрају се одвојено.			
	-	-	НП		

	whether available estimates are appropriate or not shall be based on the following considerations: - estimates shall relate to a system for valuation of mortality risk reduction in the transport sector and follow a WTP approach according to stated preference methods, - the respondent sample used for the values shall be representative of the population concerned. In particular, the sample has to reflect the age/income distribution along with other relevant socioeconomic and/or demographic characteristics of the population, method for eliciting WTP values; - survey design shall be such that				HII			
--	--	--	--	--	-----	--	--	--

	questions are clear/meaningful to respondents. Direct and indirect economic costs shall be appraised on the basis of the real costs borne by society. 5.3. Definitions 5.3.1. 'Cost of damage to environment' means costs that are to be met by Railway Undertakings and Infrastructure Managers, appraised on the basis of their experience, in order to restore the damaged area to its state before the railway accident. 5.3.2. 'Cost of material damage to rolling stock or infrastructure' means the cost of providing new rolling stock or infrastructure, with the same functionalities and technical parameters as that damaged beyond repair, and the cost of restoring repairable rolling				
	2.1.46. 46) трошкови штете нанесене животној средини су трошкови које сnose железнички превозници и управљачи инфраструктуре, а који се процењују на основу њиховог искуства, како би се оштећена област вратила у стање пре несреће на железници.	ПУ			
	2.1.45. 45) трошкови материјалне штете нанесене железничким возилима или инфраструктури су трошкови набавке нових железничких возила или нове инфраструктуре која се не може поправити, са истом функцијом и техничким параметрима и трошкови враћања железничких возила или инфраструктуре која се може поправити у стање пре				

percentage of work passengers per year] + [VT of non-work passengers]*[Average percentage of non-work passengers per year]		– пословни путник је путник који путује у вези са својом професионалном делатношћу, искључујући путовање до и од места рада, – VT је новчана вредност уштеде времена путовања, – VT за путовање пословног путника износи 805,00 динара по сату, – VT за путовање путника који не путује у вези са својом професионалном делатношћу износи 250,00 динара по сату;	ПУ		
VTp is measured in EUR per passenger per hour ‘Work passenger’ means a passenger travelling in connection with their professional activities excluding commuting. Value of time for a freight train (an hour) $VTF = [VT \text{ of freight trains}] * [(Tonne\text{-}km)/(Train\text{-}km)]$ VTF is measured in EUR per freight tonne per hour Average tonnes of goods transported per train in 1 year = $(Tonne\text{-}km)/(Train\text{-}km)$	10.2.2.	2) вредност времена за теретни воз (по сату): $VTt = [VT \text{ теретних возова}] * [(тонски километар)/(возни километар)],$ где: – VTt је изражено у динарима по тони робе и по сату, – VT је новчана вредност уштеде времена превоза, – (тонски километар)/(возни километар) је просечни број тона терета превезеног возом у једној години, – VT за превоз 1 тоне робе износи 40,00 динара по сату;			

	CM = Cost of 1 minute of delay of a train Passenger train CMF = $K1 * (VTP/60) * [(Passenger-km)/(Train-km)]$ Average number of passengers per train in 1 year = $(Passenger-km)/(Train-km)$ Freight train CMF = $K2 * (VTF/60)$ Factors K1 and K2 are between the value of time and the value of delay, as estimated by stated preference studies, to take into account that the time lost as a result of delays is perceived significantly more negatively than normal travel time. Cost of delays of an accident = CMF * (Minutes of delay of passenger trains) + CMF * (Minutes of delay of freight trains)	10.2.3.	3) Cm = цена једног минута кашњења воза: – за воз за превоз путника: – $Cmp = K1 * (VTP/60) * [(путнички километар)/(возни километар)]$ (путнички километар)/(возни километар)=просечан број путника по возу годишње; – за теретни воз: $Cmt = K2 * (VTF/60)$ фактори K1 и K2 се налазе између вредности времена путовања и вредности кашњења; фактор K1 износи 2,5 а фактор K2 износи 2,15;	ПУ		
	10.2.4. 4) трошкови кашњења насталог услед несреће износе: $Cmp * (минути кашњења возова за превоз путника) + Cmt * (минути кашњења теретних$					

Scope of the model		возова).	ПУ		
Cost of delays is to be calculated for significant accidents, as follows:		Трошкови кашњења израчунавају се за значајне несреће, и то:			
- real delays on the railway lines where accidents occurred as measured at terminal station - real delays or, if not possible, estimated delays on the other affected lines.		1) трошкови стварних кашњења на железничким пругама на којима се догодила несрећа, мерено у упутним станицама; 2) трошкови стварних кашњења или, уколико то није могуће, проценених кашњења на другим железничким пругама изазваних несрећама на пругама из тачке 1) овог става.			
6. Indicators relating to technical safety of infrastructure and its implementation					
6.1. 'Train Protection System (TPS)' means a system that helps to enforce obedience to signals and speed restrictions.	2.1.36.	36) систем за заштиту воза је систем који омогућава осигурање поштовања сигнала и ограничења брзине;			
6.2. 'On-board systems' mean systems assisting the driver to observe line-side	2.1.37.	37) систем за заштиту воза уграђен на возилу је систем који помаже машиновођи да поштује			

signalling and in cab signalling and thus providing protection of danger points and enforcement of speed limits.			пружну сигнализацију и сигнализацију у управљањима и тиме осигурава заштиту опасних тачака и поштовање ограничења брзине;	ПУ		
On-board TPSs are described as follows:	8.1.1.		1) проценат прута које имају системе за заштиту воза у употреби и проценат возних километара где се користе системи за заштиту воза уграђени на возилима који обезбеђују: (1) аутоматско упозорење машиновођи, (2) аутоматско упозорење машиновођи и аутоматско заустављање при проласку поред сигнала којим се забрањује даља вожња, (3) аутоматско упозорење, аутоматско заустављање и повремену контролу брзине, чиме се омогућава осигурање опасних тачака, а контрола брзине се врши на местима на којима је потребно ограничити брзину (нпр. при приближавању сигналу), (4) аутоматско упозорење,			
(a) Warning, providing automatic warning to driver. (b) Warning and automatic stop, providing automatic warning to driver and automatic stop when passing a signal at danger. (c) Warning and automatic stop and discrete supervision of speed, providing protection of danger points, where 'discrete supervision of speed' means supervision of speed at certain locations (speed traps) at the approach of a signal. (d) Warning and automatic	8.1.1.1. 8.1.1.2. 8.1.1.3. 8.1.1.4.					

stop and continuous supervision of speed, providing protection of danger points and continuous supervision of the speed limits of the line, where 'continuous supervision of speed' means continuous indication and enforcement of the maximal allowed target speed on all sections of the line.			аутоматско заустављање и континуалну контролу брзине, чиме се омогућава осигурање опасних тачака и континуална контрола ограничења брзине на пруги, сталним показивањем и спровођењем највеће допуштене циљне брзине на свим деловима пруге (систем аутоматске заштите воза);	ПУ		
Type (d) is regarded as Automatic Train Protection (ATP) system.						
6.3. 'level crossing' means any level intersection between a road or passage and a railway, as recognised by the infrastructure manager and open to public or private users. Passages between platforms within stations are excluded, as well as passages over tracks for the sole use of employees.	2.1.33.		33) путни прелаз у нивоу је свако укрупњање између железничке пруге и пута или пролаза у нивоу, признато од стране управљача инфраструктуре и отворено за јавне или приватне кориснике; у путне прелазе у нивоу не спадају прелазни између перона железничке станице, као ни прелазни изнад колосека резервисани само за запослене;			
6.4. 'road' means, for the purpose of railway accident statistics, any	2.1.31.		31) пут је сваки јавни или приватни пут, улица или аутопут, укључујући и упоредне			

	public or private road, street or highway, including adjacent footpaths and bicycle lanes.		пешачке и бициклистичке стазе;	ПУ		
	6.5. 'passage' means any route, other than a road, provided for the passage of people, animals, vehicles or machinery.	2.1.27.	27) пролаз је било који други пут, осим пута из тачке 31) овог члана, који омогућује прелаз људи, животиња, возила или машина;			
	6.6. 'passive level crossing' means a level crossing without any form of warning system or protection activated when it is unsafe for the user to traverse the crossing.	2.1.21.	21) пасивни путни прелаз у нивоу је прелаз који није опремљен системом за упозорење и/или заштити који се активира у случају када за корисника није безбедно да прелази преко прелаза;			
	6.7. 'active level crossing' means a level crossing where the crossing users are protected from or warned of the approaching train by devices activated when it is unsafe for the user to traverse the crossing.	2.1.1.	1) активни путни прелаз у нивоу је путни прелаз на којем су корисници прелаза заштићени или се упозоравају на приближавање воза активирањем уређаја у случају када за корисника није безбедно да прелази преко прелаза;			
	- Protection by the use of physical devices includes: - half or full barriers,	8.2.	Заштита помоћу физичких средстава остварује се:			
		8.2.1.	1) подуграницима или			

- gates.	8.2.2.	браницима; 2) капијама.	ПУ		
- Warning by the use of fixed equipment at level crossings;	8.3.	Упозорења помоћу фиксне опреме инсталиране на путним			
- visible devices;	8.3.1.	прелазима дају се:			
- lights,		1) визуелним уређајима:			
- audible devices;	8.3.2.	светлосни сигнали;			
bells, horns,		2) звучним уређајима: звона,			
klaxons, etc.		трубе, сирене, итд.			
Active level crossings are classified as:	8.4.	Активни путни прелази у нивоу деле се на:			
(a) Manual: a level crossing where user-side protection or warning is manually activated by a railway employee.	8.4.1.	1) ручне – код којих заштити или упозорење корисника ручно активира железнички радник;			
(b) Automatic with user-side warning: a level crossing where user-side warning is activated by the approaching train.	8.4.2.	2) аутоматске са упозорењем за корисника – код којих упозорење корисника активира долазећи воз;			
(c) Automatic with user-side protection: a level crossing where user-side protection is activated by the approaching train. This shall include a level crossing with both user-side protection and warning.	8.4.3.	3) аутоматске са заштитом корисника код којих заштити корисника активира долазећи воз и аутоматске код којих заштити корисника и упозорење корисника активира долазећи воз;			
(d) Rail-side protected: a	8.4.4.	4) аутоматске са заштитом на			

level crossing where a signal or other train protection system permits a train to proceed once the level crossing is fully user-side protected and is free from incursion.		страни колосека – код којих сигнал или други систем заштите воза дозвољава возу да настави само уколико је путни прелаз заштићен за корисника и уколико нема препрека на њему.	ПУ		
7. Definitions of the scaling bases 7.1. 'train-km' means the unit of measure representing the movement of a train over one kilometre. The distance used is the distance actually run, if available, otherwise the standard network distance between the origin and destination shall be used. Only the distance on the national territory of the reporting country shall be taken into account.	2.1.2.	2) возни километар је мерна јединица која представља кретање воза на дужини од једног километра; коришћена раздалјина представља ефективно пређену раздалјину уколико је позната, а ако није, користи се стандардна раздалјина на мрежи између полазне и упутне станице воза на мрежи железничких пруга Републике Србије;			
7.2. 'passenger-km' means the unit of measure representing the transport of one passenger by rail over a distance of one kilometre. Only the distance on the national	2.1.34.	34) путнички километар је мерна јединица која представља превоз једног путника железницом на дужини од једног километра; узима се у обзир само раздалјина пређена на територији Републике Србије;			

	territory of the reporting country shall be taken into account.			ПУ		
	7.3. 'line km' means the length measured in kilometres of the railway network in Member States, whose scope is laid down in Article 2. For multiple-track railway lines, only the distance between origin and destination is to be counted.	2.1.30.	30) пружни километри представљају дужину железничких пута Републике Србије; код вишеколовних пута узима се у обзир само раздљина између полазне и путне станице, без обзира на број коловеса;			
	7.4. 'track km' means the length measured in kilometres of the railway network in Member States, whose scope is laid down in Article 2. Each track of a multiple-track railway line is to be counted.	2.1.10.	10) коловесни километри представљају дужину свих коловеса железничких пута Републике Србије, при чему се узима у обзир сваки коловес вишеколовне железничке пруге;			
all.	NOTIFICATION OF NATIONAL SAFETY RULES National safety rules notified in accordance with point (a) of Article 8(1) include: 1. rules concerning existing national safety targets and safety methods;	0.3 13.2. 13.1.1.	Европској комисији пријављују се важећи национални прописи из области безбедности: 1) у вези са постојећим националним безбедносним циљевима и безбедносним методама;	ПУ		

2. rules concerning requirements in respect of safety management systems and safety certification of railway undertakings;	13.2.2.	2) који дефинишу захтеве за системе безбедног управљања, као и захтеве за сертификат о безбедности за превоз;	ПУ		
3. common operating rules of the railway network that are not yet covered by TSIs, including rules relating to the signalling and traffic management system;	13.2.3.	3) који обухватају заједничке оперативне прописе за железничке мреже које још нису обухваћене у ТСИ, што обухвата и правила у вези са системом сигнализације и вођења саобраћаја;			
4. rules laying down requirements in respect of additional internal operating rules (company rules) that must be established by infrastructure managers and railway undertakings;	13.2.4.	4) који дефинишу захтеве за додатним интерним прописима које морају донети управљач и железнички превозник;			
5. rules concerning requirements in respect of staff executing safety-critical tasks, including selection criteria, medical fitness and vocational training and certification, in so far as they are not yet covered by a TSI;	13.2.5.	5) који дефинишу захтеве за извршне железничке раднике, укључујући критеријуме избора, здравствене способности и професионалне квалификације и издавање уверења, ако нису обухваћени у ТСИ;			
6. rules concerning the investigation of accidents and incidents.	13.2.6.	6) који уређују истрагу несрећа и незгода.			

aIII.	REQUIREMENTS AND ASSESSMENT CRITERIA FOR ORGANISATIONS APPLYING FOR AN ECM CERTIFICATE OR FOR A CERTIFICATE IN RESPECT OF MAINTENANCE FUNCTIONS OUTSOURCED BY AN ENTITY IN CHARGE OF MAINTENANCE	0.3	Управљање организацијом	ПУ		
	The organisation management must be documented in all relevant parts and shall in particular describe the distribution of responsibilities within the organisation and with subcontractors. It shall show how control by the management on different levels is secured, how staff and their representatives on all levels are involved and how continuous improvement is ensured.	53.10.	Управљање организацијом државана мора бити документовано у свим релевантним деловима а нарочито мора бити описана расподела одговорности унутар организације и са подизвођачима. Њом се показује на који је начин осигуран надзор управе на различитим нивоима, на који су начин особље и њихови представници на свим нивоима укључени и како се осигурава континуирано побољшање ефикасности рада.			
	The following basic requirements shall be applied to the four functions of an entity in charge of maintenance (ECM) to be covered by the organisation itself or through contracting arrangements:	53.11.	Лице задужено за државање само или путем уговором ангажованог трећег лица обезбеђује да све функције наведене у ставу 7. тач. 1) – 4) овог члана испуњавају следеће основне захтеве:			
	1. Leadership — commitment to the development and implementation of the	53.11.1.	1) Руквођење - посвећеност организације према развоју и примени система државања			

	maintenance system of the organisation and to the continuous improvement of its effectiveness;		континуираном побољшању његове ефикасности;	ПУ		
	2. Risk assessment — a structured approach to assess risks associated with the maintenance of vehicles, including those directly arising from operational processes and the activities of other organisations or persons, and to identify the appropriate risk control measures;	53.11.2.	2) Оцена ризика – структурни приступ оцени ризика повезаних са одржавањем возила, укључујући оне који директно произлазе из оперативних процеса и активности других организација или лица, као и утврђивање одговарајућих мера за контролу ризика;			
	3. Monitoring — a structured approach to ensure that risk control measures are in place, working correctly and achieving the organisation's objectives;	53.11.3.	3) Праћење – структурни приступ којим се осигурава да су мере за контролу ризика уведене, правилно делују и остварују циљеве лица задуженог за одржавање;			
	4. Continuous improvement — a structured approach to analyse the information gathered through regular monitoring, auditing, or other relevant sources and to use the results to learn and to adopt preventive or corrective measures in order to maintain	53.11.4.	4) Континуирано побољшање – структурни приступ анализи информација које су прикупљене кроз редовно праћење, аудите или из других релевантних извора, као и употреби резултата ради учења и доношења превентивних или корективних мера како би се одржао или			

or improve the level of safety;				
5. Structure and responsibility — a structured approach to define the responsibilities of individuals and teams for secure delivery of the organisation's safety objectives;	53.11.5.	побољшао ниво безбедности; 5) Структура и одговорност – структурни приступ утврђивању одговорности појединаца и тимова којим се осигурава постизање безбедносних циљева организације;	ПУ	
6. Competence management — a structured approach to ensure that employees have the competences required in order to achieve the organisation's objectives safely, effectively and efficiently in all circumstances;	53.11.6.	6) Управљање компетенцијама – структурни приступ којим се осигурава да запослени имају стручност потребну за постизање циљева организације на безбедан, делотворан и ефикасан начин у свим околностима;		
7. Information — a structured approach to ensure that important information is available to those making judgments and decisions at all levels of the organisation and to ensure the completeness and appropriateness of the information;	53.11.7.	7) Информације – структурни приступ којим се осигурава доступност важних информација оним лицима која доносе процене и одлуке на свим нивоима лица задуженог за одржавање и како би се осигурала потпуност и примереност информација;		
8. Documentation — a structured approach to ensure the traceability of all	53.11.8.	8) Документација – структурни приступ којим се осигурава		

relevant information;		следљивост свих релевантних информација;	ПУ		
9. Contracting activities — a structured approach to ensure that subcontracted activities are managed appropriately in order for the organisation's objectives to be achieved and all competences and requirements are covered;	53.11.9.	9) Уговорне активности — структурни приступ којим се осигурава одговарајуће управљање активностима додељеним подизвођачима ради остваривања циљева организације и покривања свих надлежности и захтева;			
10. Maintenance activities — a structured approach to ensure:	53.11.10.	10. Активности одржавања — структурни приступ којим се осигурава:			
- that all maintenance activities affecting safety and safety-critical components are identified and correctly managed and that all the necessary changes to those maintenance activities affecting safety are identified, properly managed based upon the return of experience and the application of Common Safety	53.11.10.1.	(1) да су идентификоване све активности одржавања које утичу на безбедност као и безбедносно критичне компоненте и да се њима правилно управља, да су све неопходне промене тих активности одржавања које утичу на безбедност идентификоване, да се њима правилно управља на основу повратних искустава и примене ЗБМ за оцену ризика и да су правилно документоване,			

Methods for risk assessment in accordance with point (a) of Article 6(1) and properly documented;				ПУ		
- conformity with the essential requirements for interoperability; - the implementation and check of maintenance facilities, equipment and tools specifically developed and required for maintenance delivery; - the analysis of the initial documentation related to the vehicle for providing the first maintenance file and to ensure its correct implementation through the development of maintenance orders; that components (including spare parts) and materials are used as specified in the maintenance orders and supplier documentation; they are stored, handled and transported in an	53.11.10.2. 53.11.10.3. 53.11.10.4. 53.11.10.5.	(2) усклађеност са основним захтевима за интероперабилност, (3) успостављање и провера бјеката за одржавање, опреме и алата посебно израђених и потребних за извршење одржавања, (4) анализа почетне документације у вези са возилом потребне за формирање првог досијеа о одржавању и правилну примену досијеа о одржавању путем састављања налога за одржавање, (5) да се компоненте (укључујући резервне делове) и материјали употребљавају како је наведено у налозима за одржавање и документацији добављача; они се складиште, с њима се рукује и они се превозе на одговарајући начин како је наведено у налозима за				

	appropriate manner as specified in the maintenance orders and supplier documentation and comply with relevant national and international rules as well as with the requirements of relevant maintenance orders;		одржавање и документацији добављача и морају бити усклађени са релевантним националним и међународним прописима као и са захтевима из релевантних налога за одржавање.	ПУ		
	- that suitable and adequate facilities, equipment and tools are determined, identified, provided, recorded and kept available to enable to deliver the maintenance services in accordance with maintenance orders and other applicable specifications, ensuring the safe delivery of maintenance, ergonomics and health protection;	53.11.10.6.	(6) да се одреде, идентификују, обезбеде, евидентирају и да буду на располагању прикладни и одговарајући објекти, опрема и алати како би се омогућило пружање услуга одржавања у складу с налозима за одржавање и другим спецификацијама, чиме се осигурава безбедно извршење одржавања, ергономија и заштита здравља.			
	- that the organisation have processes to ensure that its measuring equipment,	53.11.10.7.	(7) да лице задужено за одржавање има процесе којима осигурава да се њена опрема за мерење, сви простори, опрема и			

	all facilities, equipment and tools are correctly used, calibrated, preserved and maintained in accordance with documented processes;		алати правилно користе, калибришу, чувају и одржавају у складу с документованим процесима;	ПУ		
	11. Control activities — a structured approach to ensure:	53.11.11.	11. Контролне активности — структурни приступ којим се осигурава:			
	- that vehicles are removed from operation for scheduled, conditional or corrective maintenance in due time, or whenever defects or other needs have been identified;	53.11.11.1.	(1) благовремено повлачење возила из експлоатације ради редовног, условног или ванредног одржавања или у случају када су утврде недостатци или због других потреба.			
	- the necessary quality control measures;	53.11.11.2.	(2) потребне мере за контролу квалитета,			
	- that maintenance tasks are performed in accordance with the maintenance orders and to issue the notice to return to operation including possible restrictions on use;	53.11.11.3.	(3) обављање послова одржавања у складу са напозима за одржавање и издавање обавештења о враћању у експлоатацију, које укључује могућа ограничења за употребу,			

	- that possible instance of non-compliance in the application of the management system that might result in accidents, incidents, near-misses or other dangerous occurrences are reported, investigated and analysed and that necessary preventive measures are taken in compliance with the common safety method for monitoring provided in point (c) of Article 6(1);	53.11.11.4.	(4) да се могуће појаве неусклађености у примени система управљања које би могле довести до несреће, незгоде, избегнуте несреће или другог опасног догађаја пријављују, истражују и анализирају и да се предузимају потребне превентивне мере у складу са ЗБМ за праћење,	ПУ		
	- recurrent internal auditing and monitoring process compliant with the common safety method for monitoring provided in point (c) of Article 6(1).	53.11.11.5.	(5) да су периодична интерна контрола и поступак праћења у складу са ЗБМ за праћење.			
aIV.	PART A Repealed Directive with a list of the successive amendments thereto (referred to in Article 34)	-	-	НП		
	PART B Time limits for transposition					

	into national law (referred to in Article 34)						
aV.	Correlation table	-	-		III		

1. Назив прописа ЕУ Уредаба (ЕУ) бр. 996/2010 Европског парламента и Савета од 20. октобра 2010. године која се односи на истраживање и превенцију удеса и незгода у цивилном ваздухопловству, која замењује Упутство/Директиву 94/56/ЕЗ <i>Regulation (EU) No 996/2010 of the European Parliament and of the Council of 20 October 2010 on the investigation and prevention of accidents and incidents in civil aviation and repealing Directive 94/56/EC</i> <i>(OJ L 295, 12.11.2010, p. 35–50)</i>				2. „CELEX” ознака ЕУ прописа 32010R0996		
3. Орган државне управе, односно други овлашћени предлагач прописа Овлашћени предлагач прописа – Влада Обрађивач - Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре и Центар за истраживање несрећа у саобраћају Републике Србије				4. Датум израде табеле 9.07.2024.године		
5. Назив (важећег, нацрта, предлога) прописа чије одређе су предмет анализе усклађености са прописом ЕУ 0.1. Закон о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају (Сл. гласник РС бр. 66/15 и 83/18) Law on accident investigations for aviation, waterborne transport and railways (Official gazette RS No. 66/15 and 83/18) 0.2. Предлог закона о изменама и допунама Закона о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају Draft Law on Amendments on Law on accident investigations for aviation, waterborne transport and railways 0.3. Правилник о истраживању удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају Rulebook on the investigation of accidents and incidents in air traffic				6. Бројчане ознаке (шифре) планираних прописа из базе НПАА 2022-286		
7. Усклађеност одредаба прописа са одредбама прописа ЕУ						
а)	а1)	б)	б1)	в)	г)	д)
Одредба прописа ЕУ	Садржина одређе	Одредбе прописа Републике Србије	Садржина одређе	Усклађеност (Потпуно усклађено - ПУ, делимично усклађено - ДУ, неусклађено - НУ.	Разлози за делимичну усклађеност, неусклађеност или	Напомена о усклађености

				непреносиво – НП)	непреносивост	
1.1.	Subject matter 1. This Regulation aims to improve aviation safety by ensuring a high level of efficiency, expediency, and quality of European civil aviation safety investigations, the sole objective of which is the prevention of future accidents and incidents without apportioning blame or liability, including through the establishment of a European Network of Civil Aviation Safety Investigation Authorities. It also provides for rules concerning the timely availability of information relating to all persons and dangerous goods on board an aircraft involved in an accident. It also aims to improve the assistance to the victims of air accidents and their relatives.	0.1. 15.1.	Сви удеси и озбиљне незгоде у ваздушном саобраћају морају да се истраже и анализирају како би се утврдиле чињенице под којима су се десили, ако је могуће открили њихови узроци и потом предузеле мере којима се спречавају нови удеси и озбиљне незгоде. Истраживање и откривање узрока несрећа нема за циљ утврђивање кривичне, привреднопреступне, прекршајне, дисциплинске, грађанскоправне или неке друге одговорности.	Потпуно усклађено		
1.2.	The application of this Regulation to the airport of Gibraltar is understood to be without prejudice to the respective legal positions of the Kingdom of Spain and the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland with regard to the dispute over sovereignty over the territory in which the airport is situated.	-	-	Непреносиво	Одредаба је по својој природи таква да је могу имплементират и само државе чланице ЕУ	
2.	Definitions For the purposes of this Regulation, the following	0.1. 3.1.	Значење појмова Поједини појмови употребљени у	Потпуно усклађено		

	definitions shall apply:		овом закону имају следеће значење		
2.1.	'accident' means an occurrence associated with the operation of an aircraft which, in the case of a manned the aircraft with the intention of flight until such time as all such persons have disembarked, or in the case of an unmanned aircraft, takes place between the time the aircraft is ready to move with the purpose of flight until such time it comes to rest at the end of the flight and the primary propulsion system is shut down, in which:	0.1. 3.1.23)	уђе у <i>ваздушном саобраћају</i> је догађај у вези са коришћењем ваздухоплова који, када је у питању ваздухоплов са посадом, који се догодио од тренутка када се неко лице укрца у ваздухоплов са намером да обави лет до тренутка када се сва лица искрцају из ваздухоплова или, у случају ваздухоплова без посаде, који се догодио од тренутка када је ваздухоплов спреман за покрет у циљу лета до тренутка када се ваздухоплов потпуно заустави на крају лета и када се утврди основна погонска група, при чему је настала било која од следећих последица:	Потпуно усклађено	
2.1.a	a person is fatally or seriously injured as a result of: — being in the aircraft, or, — direct contact with any part of the aircraft, including parts which have become detached from the aircraft, or, — direct exposure to jet blast, except when the injuries are from natural causes, self-inflicted or inflicted by other persons, or when the injuries are to stowaways hiding outside the areas normally available to the passengers and crew; or	0.1. 3.1.23)	смрт или тешка телесна повреда лица услед боравка у ваздухоплову, директног контакта са било којим делом ваздухоплова, укључујући и делове који су се одвојили од ваздухоплова, или услед директне изложености издувном млазу млазног мотора, изузев када су смрт и тешка телесна повреда наступили као последица природних узрока, самоповређивања, или су их проузроковала друга лица или када су смрт и тешка телесна повреда задесиле слепе путнике који су се скривали изван делова који су доступни путницима и посади,	Потпуно усклађено.	

2.1.6)	the aircraft sustains damage or structural failure which adversely affects the structural strength, performance or flight characteristics of the aircraft, and would normally require major repair or replacement of the affected component, except for engine failure or damage, when the damage is limited to a single engine, (including its cowlings or accessories), to propellers, wing tips, antennas, probes, vanes, tires, brakes, wheels, fairings, panels, landing gear doors, windcreens, the aircraft skin (such as small dents or puncture holes) or minor damages to main rotor blades, tail rotor blades, landing gear, and those resulting from hail or bird strike, (including holes in the radome); or	0.1. 3.1.23)	оштећење ваздухоплова, отказ његове структуре који негативно делује на јачину структуре или карактеристике лета ваздухоплова или захтева већу поправку или замену оштећене компоненте, изузев отказа или оштећења мотора, када је оштећење ограничено на један мотор (укључујући његове капотаже или агрегате) или, изузев оштећења елиса, крајева крила, антена, сонди, лопатница, гума, кочница, точкова, аеродинамичне оплате, панела, врата стајног трапа, ветрообрана, оплате ваздухоплова (као што су магла удубљења или мали отвори) или мањих оштећења на лопатницама главног ротора или на лопатницама репног ротора, стајног трапа и оних оштећења која су настала дејством града или ударом птица (укључујући и рупе на радарској куполи	Потпуно усклађено		
2.1.11	the aircraft is missing or is completely inaccessible;	0.1. 3.1.23)	ваздухоплов је нестало или му није могуће прићи	Потпуно усклађено		
2.2.	accredited representative' means a person designated by a State, on the basis of his or her qualifications, for the purpose of participating in a safety investigation conducted by another State. An accredited representative designated by a Member State shall be from a safety investigation authority;	0.1. 3.1.12)	<i>овлашћени представник</i> у ваздушном и водном саобраћају је лице које држава одреди на основу његових квалификација за учешће у безбедносном истраживању које врши друга држава. Овлашћени представник кога одреди страна држава треба да буде из тела надлежног за истраживање несрећа	Потпуно усклађено.		

2.3.	'adviser' means a person appointed by a State, on the basis of his or her qualifications, for the purpose of assisting its accredited representative in a safety investigation;	0.1. 3.2.6a)	<i>саветник</i> је лице које држава одреди на основу његових квалификација у циљу помоћи њеног овлашћеног представника током безбедносне истраге	Потпуно усклађено		
2.4.	'causes' means actions, omissions, events, conditions, or a combination thereof, which led to the accident or incident; the identification of causes does not imply the assignment of fault or the determination of administrative, civil or criminal liability;	0.1. 3.1.24)	<i>узроци</i> подразумевају радње, пропусте, ситуације, услове или комбинацију свих тих елемената који су довели до удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају, озбиљних несрећа у железничком саобраћају, поморских несрећа, поморских незгода и пловидбених незгода у водном саобраћају, при чему препознавање узрока не подразумева утврђивање кривице или управно-правне, грађанскоправне или кривичноправне одговорности	Потпуно усклађено		
2.5.	'fatal injury' means an injury which is sustained by a person in an accident and which results in his or her death within 30 days of the date of the accident;	0.1. 3.1.21)	<i>смртна повреда</i> је повреда која је нанета неком лицу у удесу у ваздушном саобраћају, озбиљној несрећи у железничком саобраћају, врло озбиљној поморској несрећи, поморској несрећи, озбиљној пловидбеној незгоди и пловидбеној незгоди у водном саобраћају, која има за последицу смрт тог лица у року од 30 дана од повреда нанетих током удеса у ваздушном саобраћају, озбиљне несреће у железничком саобраћају, врло озбиљне поморске несреће, поморске несреће, врло озбиљне пловидбене незгоде и пловидбене незгоде у водном саобраћају;	Потпуно усклађено		

2.6.	'flight recorder' means any type of recorder installed in the aircraft for the purpose of facilitating accident/incident safety investigations;	0.3. 2.4)	уређај за снимање лета ваздухоплова (Flight Recorder) је сваки уређај за снимање који је уграђен у ваздухоплов у циљу лакшег истраживања удеса, односно незгода.	Потпуно усклађено		
2.7.	incident' means an occurrence, other than an accident, associated with the operation of an aircraft which affects or could affect the safety of operation;	0.1. 3.2.4a)	Незгода ваздухоплова је догађај повезан са коришћењем ваздухоплова који није удес, а који утиче или би могао да утиче на безбедност коришћења ваздухоплова;	Потпуно усклађено		
2.8.	'international standards and recommended practices' means international standards and recommended practices for aircraft accident and incident investigation adopted in accordance with Article 37 of the Chicago Convention;	0.1. 3.1.9)	<i>међународни стандарди и препоручена пракса (International Standard and Recommended Practices)</i> су међународни стандарди и препоручена пракса у вези с истраживањем удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају, који су усвојени у складу са чланом 37. Чикашке конвенције;	Потпуно усклађено		
2.9.	'investigator-in-charge' means a person charged, on the basis of his or her qualifications, with responsibility for the organisation, conduct and control of a safety investigation;	0.1. 3.1.6)	<i>главни истражитељ</i> је лице коме је, на основу његове стручности, поверена организација, спровођење, контрола и руковођење безбедносног истраживања удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају, озбиљних несрећа у железничком саобраћају, врло озбиљних поморских несрећа, озбиљних поморских несрећа, поморских несрећа, поморских незгода, озбиљних пловидбених незгода и пловидбених незгода у водном саобраћају;	Потпуно усклађено		
2.10.	'operator' means any natural or legal person, operating or proposing to operate one or	0.1 3.2.4)	<i>користилек ваздухоплова</i> је свако физичко или правно лице које користи или намерава да користи један или више ваздухоплова;	Потпуно усклађено		

	more aircraft;				
2.11.	person involved' means the owner, a member of the crew, the operator of the aircraft involved in an accident or serious incident; any person involved in the maintenance, design, manufacture of that aircraft or in the training of its crew; any person involved in the provision of air traffic control, flight information or aerodrome services, who have provided services for the aircraft; staff of the national civil aviation authority; or staff of EASA;	0.1. 3.2.5)	<i>поезана лица</i> су: власник ваздухоплова, члан посаде, корисник ваздухоплова који је учествовао у удесу или озбиљној незгоди, лице које је учествовало у одржавању, пројектовању и производњи тог ваздухоплова или је учествовало у обуци посаде тог ваздухоплова, лице које је укључено у пружање услуга контроле летења, лице које пружа информације ваздухоплову у лету или лице које пружа услуге аеродромске контроле летења, као и особље националних цивилних ваздухопловних власти;	Потпуно усклађено	
2.12.	'preliminary report' means the communication used for the prompt dissemination of data obtained during the early stages of the investigation;	0.1. 3.2.6)	<i>прелиминарни извештај</i> је извештај којим се дају информације о подацима прикупљеним током ране фазе истраге;	Потпуно усклађено	
2.13	relatives' means the immediate family and/or next of kin and/or other person closely connected with the victim of an accident, as defined under the national law of the victim;	0.1. 3.1.22)	<i>сродници</i> су чланови уже породице и/или даљи сродници и/или друга лица блиска жртви улеса у ваздушном саобраћају, озбиљне несреће у железничком саобраћају, врло озбиљне поморске несреће, поморске несреће, озбиљне пловидбене незгоде и пловидбене незгоде у водном саобраћају, у складу са прописима државе чији је жртва држављанин;	Потпуно усклађено	
2.14.	safety investigation' means a process conducted by a safety investigation authority for the purpose of accident and incident prevention which includes the gathering and analysis of	0.1. 3.1.8)	<i>истрага</i> означава поступак који обухвата прикупљање и анализу података, извођење закључака, укључујући и утврђивање узрока и у зависности од случаја, давање безбедносних препорука у циљу	Потпуно усклађено	

	information, the drawing of conclusions, including the determination of cause(s) and/or contributing factors and, when appropriate, the making of safety recommendations;		превенције удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају, озбиљних несрећа у железничком саобраћају, врло озбиљних поморских несрећа, озбиљних поморских несрећа, поморских несрећа, поморских незгода, озбиљних пловидбених незгода и пловидбених незгода у водном саобраћају;			
2.15.	safety recommendation means a proposal of a safety investigation authority, based on information derived from a safety investigation or other sources such as safety studies, made with the intention of preventing accidents and incidents;	0.1. 3.1.1)	<i>Безбедносна препорука</i> подразумева предлог мера које у сврху спречавања удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају, озбиљних несрећа у железничком саобраћају, врло озбиљних поморских несрећа, озбиљних поморских несрећа, поморских несрећа, поморских незгода, озбиљних пловидбених незгода и пловидбених незгода у водном саобраћају, даје Центар за изражавање несрећа на основу информација добијених у истрази или из других извора;	делимично усклађено	Обједињавање дефиниције за сва 3 вида саобраћаја	
2.16.	serious incident means an incident involving circumstances indicating that there was a high probability of an accident and is associated with the operation of an aircraft, which in the case of a manned aircraft, takes place between the time any person boards the aircraft with the intention of flight until such time as all such persons have disembarked, or in the case of an unmanned aircraft, takes place between the time the aircraft is	0.1. 3.1.13)	<i>Озбиљна незгода у ваздушном саобраћају</i> је догађај који обухвата околности које указују да је постојала велика вероватноћа да дође до удеса, а повезан је са коришћењем ваздухоплова, који се, у случају ваздухоплова са посадом, догодио од тренутка када се неко лице укрца у ваздухоплов са намером да обави лет до тренутка када се сва лица искрцају из ваздухоплова или, у случају ваздухоплова без посаде, који се догодио од тренутка када је ваздухоплов спреман за покрет у	Потпуно усклађено		

	ready to move with the purpose of flight until such time it comes to rest at the end of the flight and the primary propulsion system is shut down. A list of examples of serious incidents is set out in the Annex;		циљу лета до тренутка када се ваздухоплов потпуно заустави на крају лета и када се утаси основна потонска група;			
2.17.	serious injury' means an injury which is sustained by a person in an accident and which involves one of the following: (a) hospitalisation for more than 48 hours, commencing within 7 days from the date the injury was received; (b) a fracture of any bone (except simple fractures of fingers, toes, or nose); (c) lacerations which cause severe haemorrhage, nerve, muscle or tendon damage; (d) injury to any internal organ; (e) second or third degree burns, or any burns affecting more than 5 % of the body surface; (f) verified exposure to infectious substances or harmful radiation.	0.1. 3.2.7)	тешка телесна повреда је повреда коју је у улесу и озбиљној незгоди претрпео неко лице, а која има за последицу: а) хоспитализацију дужу од 48 часова, која започне у року од седам дана од дана када је повреда везана за улес или озбиљну незгоду нанета, б) прелом било које кости (изузев једноставних прелома прстију руку, ножних прстију или прелома носа), ц) раздоротине које изазивају озбиљна крварења, оштећење нерава, мишића или тетива д) повреде било ког унутрашњег органа е) опекотине другог или трећег степена или опекотине која захватају више од 5% површине тела, ф) потврђено излагање заразним супстанцама или штетним зрачењима	Потпуно усклађено		
3.1.	Scope This Regulation shall apply to safety investigations into accidents and serious incidents;	0.1. 2.1.1)	Овај закон примењује се на: истраге о улесима и озбиљним незгодама у ваздушном саобраћају	Потпуно усклађено		
3.1.a	which have occurred in the territories of the Member States to which the Treaties apply, in	0.1. 2.1.1) (1)	које су се догодиле на територији Републике Србије, а спроводе се у складу са међународним обавезама	Потпуно усклађено		

	accordance with the international obligations of the Member States;		Републике Србије,			
3.1.б	involving aircraft registered in a Member State or operated by an undertaking established in a Member State, which have occurred outside the territories of the Member States to which the Treaties apply, when such investigations are not conducted by another State;	0.1. 2.1.1) (2)	које су се догодиле ваздухопловима који су регистровани у Републици Србији или којима управља привредно друштво са седиштем у Републици Србији, а које су се десиле ван територије Републике Србије, ако такву истрагу не спроводи друга држава	Потпуно усклађено		
3.1.д	in which a Member State is entitled, according to international standards and recommended practices, to appoint an accredited representative to participate as a State of Registry, State of the Operator, State of Design, State of Manufacture or State providing information, facilities or experts at the request of the State conducting the investigation;	0.1. 2.1.1) (3)	поводом којих је Република Србија овлашћена или у складу са међународним правима и обавезама у могућности да именује овлашћеног представника како би учествовала као држава регистрације, држава оператора, држава пројектовања, држава производње или држава која на захтев државе која спроводи истрагу обезбеђује информације, објекте или стручњаке	Потпуно усклађено		
3.1.д	in which a Member State having a special interest by virtue of fatalities or serious injuries to its citizens is permitted by the State conducting the investigation to appoint an expert.	0.1. 2.1.1) (4)	у случају када је Републици Србији омогућено именовање представника у истрази коју води друга држава на основу посебног интереса услед смртних случајева и озбиљних телесних повреда својих држављана.	Потпуно усклађено.		
3.2.	This Regulation shall also apply to issues pertaining to the timely availability of information relating to all persons and dangerous goods on board an aircraft involved in an accident	0.1. 2.1.1) (5)	на питања која се тичу благовременог давања информација о свим лицима и опасном терету у ваздухоплову, који је претрпео удес или озбиљну незгоду, као и помоћи жртвама ваздухопловног удеса или озбиљне незгоде и њиховим	Потпуно усклађено.		

	and assistance to the victims of air accidents and their relatives,	сродницим			
3.3	This Regulation shall not apply to safety investigations into accidents and serious incidents which involve aircraft engaged in military, customs, police or similar services, except when the Member State concerned so determines, in accordance with Article 5(4) and national legislation	0.1. 2.2.1)	Овај закон не примењује се на: истраге које се односе на безбедност у случају удеса и озбиљних незгода које су доживели ваздухоплови, који обављају војне, царинске, полицијске или сличне задатке, осим ако су у удесу или озбиљној незгоди учествовали цивилни и домаћи или страни војни ваздухоплови, тада удес или озбиљну незгоду истражује мешовита цивилно-војна комисија	Потпуно усклађено	
4.1.	Civil Aviation Safety Investigation Authority Each Member State shall ensure that safety investigations are conducted or supervised, without external interference, by a permanent national civil aviation safety investigation authority (safety investigation authority) capable of independently conducting a full safety investigation, either on its own or through agreements with other safety investigation authorities.	0.1 4.1. 5.1. 5.4.	Центар за истраживање несрећа у саобраћају (у даљем тексту: Центар) је посебна организација у чијој надлежности је обављање стручних послова који се односе на истраживање удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају, озбиљних несрећа у железничком саобраћају, врло озбиљних поморских несрећа, озбиљних поморских несрећа, поморских несрећа, поморских незгода, озбиљних пловидбених незгода и пловидбених незгода у водном саобраћају (у даљем тексту: несреће). Центар је самосталан у раду и функционално независан од било кога чији интереси могу бити супротни задацима и овлашћењима Центра. Центар може да спроводи истражне поступке у сарадњи са надлежним органима за истраживање несрећа других држава у складу са овим законом и потврђеним међународним уговорима.	Потпуно усклађено	

4.2.	The safety investigation authority shall be functionally independent in particular of aviation authorities responsible for airworthiness, certification, flight operation, maintenance, licensing, air traffic control or aerodrome operation and, in general, of any other party or entity the interests or missions of which could conflict with the task entrusted to the safety investigation authority or influence its objectivity.	0.1. 5.1. 5.4	Центар је самосталан у раду и функционално независан од било кога чији интереси могу бити супротни задацима и овлашћењима Центра. Центар може да спроводи истражне поступке у сарадњи са надлежним органима за истраживање несрећа других држава у складу са овим законом и потврђеним међународним уговорима.	Потпуно усклађено.		
4.3.	The safety investigation authority shall, in the conduct of the safety investigation, neither seek nor take instructions from anybody and shall have unrestricted authority over the conduct of the safety investigations.	0.1. 15.2.	Нико не сме да ограничи садржину и обим истраживања, да утиче на садржину или обим извештаја о истраживању удеса и озбиљних незгода или на садржину и обим безбедносних препорука Центра.	Потпуно усклађено.		
4.4.	The activities entrusted to the safety investigation authority may be extended to the gathering and analysis of aviation safety related information, in particular for accident prevention purposes, in so far as these activities do not affect its independence and entail no responsibility in regulatory, administrative or standards matters.	0.1 7.1. 1)	Центар обавља следеће стручне послове: 1) у ваздушном саобраћају; (1) утврђује узроке удеса и озбиљних незгода и даје безбедносне препоруке ради побољшања безбедности у ваздушном саобраћају; (2) води базу података о удесима и озбиљним незгодама, (3) доставља податке о удесима и озбиљним незгодама из базе података у Централну базу Европске комисије, (4) размењује податке о удесима и озбиљним незгодама из базе података с надлежним органима за истраживање удеса и озбиљних	Потпуно усклађено.		

			незгода заинтересованих држава уз услов чувања тајности података. (5) прикупља и анализира све податке који се односе на безбедност ваздушног саобраћаја, нарочито у сврху спречавања удеса или озбиљних незгода, у мери у којој те активности не утичу на независност Центра и не подривају никаве делатности у погледу регулаторних, административних и питања која се односе на стандардизацију, (6) сарађује с надлежним органима за истраживање удеса и озбиљних незгода ваздухоплова у државама чланицама Међународне организације цивилног ваздухопловства (ИКАО) и другим међународним организацијама, (7) објављује резултате истраживања уз поштовање начела тајности, (8) учествује на међународним скуповима и семинарима о питањима истраживања, као и усавршавања лица која се баве спровођењем истраживања, (9) као и друга безбедносна истраживања у складу са овим законом;			
4.5.	In order to inform the public of the general aviation safety level, a safety review shall be published annually at national level. In this analysis, the sources of confidential information shall not be	0.1. и 0.2. 27.5. 27.11.	У КОНАЧНОМ извештају о истрази је гарантована анонимност сваког појединца који је учествовао у истрази. Центар сваке године, најкасније до 30. септембра, објављује годишњи извештај о свом раду за протеклу годину, који садржи	Потпуно усклађено.		

	revealed.		податке о истрагама спроведеним у протеклој години, о датим безбедносним мерама и препорукама које су биле предузете.			
4.6.	The safety investigation authority shall be given by the respective Member State the means required to carry out its responsibilities independently and shall be able to obtain sufficient resources to do so. In particular:	0.1. 8.1.	Средства за рад Центра обезбеђују се из буџета Републике Србије;	Потпуно усклађено.		
4.6.a)	the head of the safety investigation authority and/or, in the case of a multimodal authority, the head of its aviation branch shall have the experience and competence in civil aviation safety to fulfil his or her tasks in accordance with this Regulation and national law;	0.1 6.2. 6.3.	Главног истражитеља поставља Влада на пет година, на предлог председника Владе. Лице које се поставља за главног истражитеља мора, поред услова који су прописани законом којим се уређује положај државних службеника, да има и најмање девет година радног искуства у ваздушном или железничком или водном саобраћају, од којих најмање три године радног искуства на пословима у вези са	Потпуно усклађено		

			безбедношћу у ваздушном, железничком или водном саобраћају и истраживању несрећа.			
4.6.б)	the investigators shall be afforded status giving them the necessary guarantees of independence;	0.1 5.1. 5.4.	Центар је самосталан у раду и функционално и организационо независан од свих органа и организација надлежних за ваздушни, железнички и водни саобраћај, као и свих правних и физичких лица чији интереси могу бити супротни задацима и овлашћењима Центра. Центар може да спроводи истражне поступке у сарадњи са надлежним органима за истраживање несрећа других држава у складу са овим законом и потврђеним међународним уговорима.	Потпуно усклађено		
4.6.и)	the safety investigation authority shall comprise at least one available investigator able to perform the function of the investigator-in-charge in the event of a major air accident;	0.1. 6.1.	Центром руководи Главни истражитељ који има положај директора посебне организације.	Потпуно усклађено		
4.6.л)	the safety investigation authority shall be allocated a budget that enables it to carry out its functions;	0.1. 8.1.	Средства за рад Центра обезбеђују се из буџета Републике Србије;	Потпуно усклађено.		
4.6.е)	the safety investigation authority	0.1.	У циљу остваривања својих надлежности у истраживању улеса	Потпуно усклађено.		

	shall have at its disposal, either directly or by means of the cooperation referred to in Article 6, or through arrangements with other national authorities or entities, qualified personnel and adequate facilities, including offices and hangars to enable the storage and examination of the aircraft, its contents and its wreckage	4.4. 6.6.	и озбиљне незгоде у ваздушном саобраћају. Центар мора да поседује стручне, техничке и финансијске капацитете. Центар може да ангажује и одговарајућа стручна лица, органе, организације и одговарајућа правна лица за стручну помоћ, уз одређену накнаду у складу са дужином ангажовања и сложености послова			
5.1.	Obligation to investigate Every accident or serious incident involving aircraft other than specified in Annex II to Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council of 20 February 2008 on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Aviation Safety Agency (1) shall be the subject of a safety investigation in the Member State in the territory of which the accident or serious incident occurred	01. 16.1.	Центар је дужан да истражи сваки удес или озбиљну незгоду ваздухоплова који се догоди на територији Републике Србије, осим удеса или озбиљне незгоде ваздухоплова који припадају следећим категоријама:	Потпуно усклађено		
5.2.	When an aircraft, other than specified in Annex II to Regulation (EC) No 216/2008, registered in a Member State is involved in an accident or serious incident the location of which cannot be definitely established as being in the territory of any State, a safety investigation shall be conducted by the safety investigation	01. 16.4.	Ако ваздухоплов који је регистрован у Републици Србији претрпи удес или озбиљну незгоду на месту за које се не може са сигурношћу утврдити да се налази на територији било које државе, истраживање удеса или озбиљне незгоде, врши Центар.	Потпуно усклађено		

	authority of the Member State of registration.				
5.3.	The extent of safety investigations referred to in paragraphs 1, 2 and 4 and the procedure to be followed in conducting such safety investigations shall be determined by the safety investigation authority, taking into account the lessons it expects to draw from such investigations for the improvement of aviation safety, including for those aircraft with a maximum take-off mass less than or equal to 2 250 kg.	0.1. 16.3.	У случајевима удеса или озбиљне незгоде ваздухоплова који нису обухваћени ст.1 и 2. овог члана, Центар покреће истраживање ако налази да је то у интересу безбедности ваздушног саобраћаја.	Потпуно усклађено	
5.4.	Safety investigation authorities may decide to investigate incidents other than those referred to in paragraphs 1 and 2, as well as accidents or serious incidents to other types of aircraft, in accordance with the national legislation of the Member States, when they expect to draw safety lessons from them.	0.1. 16.2.	Изузетно од става 1. овог члана, Центар је дужан да истражи сваки удес ваздухоплова у којем је дошло до смртне повреде, независно од категорије којој ваздухоплов припада.	Потпуно усклађено.	
5.5.	By way of derogation from paragraphs 1 and 2 of this Article, the responsible safety investigation authority may decide, taking into account the expected lessons to be drawn for the improvement of aviation safety, not to initiate a safety investigation when an accident or serious incident concerns an	0.1. 16.3.	У случајевима удеса или озбиљне незгоде ваздухоплова који нису обухваћени ст.1 и 2. Овог члана, Центар покреће истраживање ако налази да је то у интересу безбедности ваздушног саобраћаја.	Потпуно усклађено	

	unmanned aircraft for which a certificate or declaration is not required pursuant to Article 56(1) and (5) of Regulation (EU) 2018/1139, or concerns a manned aircraft with a maximum take-off mass less than or equal to 2 250 kg, and where no person has been fatally or seriously injured.				
5.6.	Safety investigations referred to in paragraphs 1, 2 and 4 shall in no case be concerned with apportioning blame or liability. They shall be independent of, separate from and without prejudice to any judicial or administrative proceedings to apportion blame or liability.	0.1 5.2. 5.3.	Стручни послови који се односе на истраживања несрећа су независни од кривичних истрага или других паралелних истрага којима се утврђује одговорност или одређује степен кривике. Истраживање и откривање узрока несрећа нема за циљ утврђивање кривичне, привреднопреступне, прекршајне, дисциплинске, грађанскоправне или неке друге одговорности.	Потпуно усклађено.	
6.1.	Cooperation between safety investigation authorities A safety investigation authority from one Member State may request the assistance of safety investigation authorities from other Member States. When, following a request, a safety investigation authority agrees to provide assistance, such assistance shall, as far as possible, be provided free of charge.	0.2. 17.1.	Центар може да сарађује или учествује у раду међународних организација за истраживање удеса и озбиљних незгода, пружајући им подршку, помоћ, преносе део информација на надлежне органе за истраживање удеса и озбиљних незгода других држава у складу са међународним уговорима и обавезама Републике Србије. Ови обимни сарадње не могу да угрозе независност истраге. ЦЕНТАР МОЖЕ ДА УЧЕСТВУЈЕ У РАДУ МЕЂУНАРОДНИХ ОРГАНИЗАЦИЈА ЗА ИСТРАЖИВАЊЕ УДЕСА И ОЗБИЉНИХ НЕЗГОДА, ПРУЖИ	Потпуно усклађено	

6.2.	A safety investigation authority may delegate the task of conducting an investigation into an accident or serious incident to another safety investigation authority subject to mutual agreement and shall facilitate the investigation process by that other authority.	0.2. 17.1.	ИЛИ ЗАТРАЖИ ПОМОЋ, ПРЕНЕСЕ ДЕО ИЛИ ЦЕО ИСТРАЖНИ ПОСТУПАК НА НАДЛЕЖНЕ ОРГАНЕ ЗА ИСТРАЖИВАЊЕ УДЕСА И ОЗБИЉНИХ НЕЗГОДА ДРУГИХ ДРЖАВА, КАО И ДА ПРИХВАТИ ДЕО ИЛИ ЦЕО ИСТРАЖНИ ПОСТУПАК КОИ ЈЕ ПОКРЕНУО НАДЛЕЖНИ ОРГАН ЗА ИСТРАЖИВАЊЕ УДЕСА И ОЗБИЉНИХ НЕЗГОДА ДРУГИХ ДРЖАВА, У СКЛАДУ СА МЕЂУНАРОДНИМ УГОВОРИМА И ОБАВЕЗАМА РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ.	Потпуно усклађено	
			Центар може да сарађује или учествује у раду међународних организација за истраживање удева и озбиљних незгода, пружи или затражи помоћ, пренесе део истражних поступака на надлежне органе за истраживање удева и озбиљних незгода других држава у складу са међународним уговорима и обавезама Републике Србије. Ови обавици сарадње не могу да угрозе независност истраге.		
			ЦЕНТАР МОЖЕ ДА УЧЕСТВУЈЕ У РАДУ МЕЂУНАРОДНИХ ОРГАНИЗАЦИЈА ЗА ИСТРАЖИВАЊЕ УДЕСА И ОЗБИЉНИХ НЕЗГОДА, ПРУЖИ ИЛИ ЗАТРАЖИ ПОМОЋ, ПРЕНЕСЕ ДЕО ИЛИ ЦЕО ИСТРАЖНИ ПОСТУПАК НА НАДЛЕЖНЕ ОРГАНЕ ЗА ИСТРАЖИВАЊЕ УДЕСА И ОЗБИЉНИХ НЕЗГОДА ДРУГИХ ДРЖАВА, КАО И ДА		

			ПРИХВАТИ ДЕО ИЛИ ЦЕО ИСТРАЖНИ ПОСТУПАК КОИ ЈЕ ПОКРЕНУО НАДЛЕЖНИ ОРГАН ЗА ИСТРАЖИВАЊЕ УДЕСА И ОЗБИЉНИХ НЕЗГОДА ДРУГИХ ДРЖАВА, У СКЛАДУ СА МЕЂУНАРОДНИМ УГОВОРИМА И ОБАВЕЗАМА РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ.			
7.1.	European Network of Civil Aviation Safety Investigation Authorities Member States shall ensure that their safety investigation authorities establish between them a European Network of Civil Aviation Safety Investigation Authorities (the Network), composed of the heads of the safety investigation authorities in each of the Member States and/or, in the case of a multimodal authority, the head of its aviation branch, or their representatives, including a chairman chosen among these for a petn close consultation with the members of the Network, the chairman shall draw up the annual work programme of the Network, which shall comply with the objectives and meet the responsibilities set out in paragraphs 2 and 3 respectively. The Commission shall transmit the work programme to the European Parliament and the Council. The chairman shall also draw up the agenda for the meetings of the Network. nod of	0.1. 7.1.1) (6)	Сарађује с надлежним органима за истраживање удеса и озбиљних незгода ваздухоплова у државама чланицама међународне организације цивилног ваздухопловства (ИКАО) и другим међународним организацијама.	Потпуно усклађено		

	3 years.					
7.2.	The Network shall seek to further improve the quality of investigations conducted by safety investigation authorities and to strengthen their independence. In particular, it shall encourage high standards in investigation methods and investigator training.	-		непреносиво	Одредба је по својој природи таква да је могу имплементират и само државе чланнице ЕУ	
7.3.	In order to achieve the objectives set out in paragraph 2, the Network shall be responsible, in particular, for:	-		непреносиво	Одредба је по својој природи таква да је могу имплементират и само државе чланнице ЕУ	
7.3.a)	preparing suggestions to and advising Union institutions on all aspects of development and implementation of Union policies and rules relating to safety investigations and the prevention of accidents and incidents	-		непреносиво	Одредба је по својој природи таква да је могу имплементират и само државе чланнице ЕУ	
7.3.b)	promoting the sharing of information useful for the improvement of aviation safety and actively promoting structured cooperation between safety investigation authorities, the Commission, EASA and national civil aviation authorities;	-		непреносиво	Одредба је по својој природи таква да је могу имплементират и само државе чланнице ЕУ	
7.3.c)	coordinating and organising, where appropriate, 'peer reviews', relevant training activities and skills development programmes for investigators	-		непреносиво	Одредба је по својој природи таква да је могу имплементират и само државе	

					чланнице ЕУ	
7.3.d)	promoting best safety investigation practices with a view to developing a common Union safety investigation methodology and drawing up an inventory of such practices;	-		непреносиво	Одредба је по својој природи таква да је могу имплементират и само државе чланнице ЕУ	
7.3.e).	strengthening the investigating capacities of the safety investigation authorities, in particular by developing and managing a framework for sharing resources;	-		непреносиво	Одредба је по својој природи таква да је могу имплементират и само државе чланнице ЕУ	
7.3.f)	providing, at the request of the safety investigation authorities for the purpose of the application of Article 6, appropriate assistance, including, but not limited to, a list of investigators, equipment and capabilities available in other Member States for potential use by the authority conducting an investigation;	-		непреносиво	Одредба је по својој природи таква да је могу имплементират и само државе чланнице ЕУ	
7.3.g)	having access to information contained in the database referred to in Article 18, and analyse the safety recommendations therein with a view to identifying important safety recommendations of Union-wide relevance.	-		непреносиво	Одредба је по својој природи таква да је могу имплементират и само државе чланнице ЕУ	
7.4.	The Commission shall inform the European Parliament and the Council of the activities of the Network on a regular basis. The European Parliament shall also be informed whenever the	-		непреносиво	Одредба је по својој природи таква да је могу имплементират и само државе	

	Council or the Commission submits requests to the Network.				чланнице ЕУ	
7.5.	The members of the Network shall neither seek nor accept instructions from any body which could affect the independent status of safety investigations.	-		нерепеносиво	Одредба је по својој природи таква да је могу имплементират и само државе чланнице ЕУ	
7.6.	EASA shall, as appropriate, be invited as an observer to the meetings of the Network. The Network may also invite observers from safety investigation authorities of third countries and other relevant experts to attend its meetings.	-		нерепеносиво	Одредба је по својој природи таква да је могу имплементират и само државе чланнице ЕУ	
7.7.	The Commission shall be closely associated with the work of the Network and shall receive the necessary support from the Network on relevant aspects related to the development of the Union civil aviation accident investigation and prevention policy and regulation. The Commission shall provide the Network with the necessary support, including but not limited to assistance for the preparation and organisation of its meetings, as well as for the publication of an annual report covering the activities of the Network. The Commission shall transmit the annual report to the European Parliament and the Council.	-		нерепеносиво	Одредба је по својој природи таква да је могу имплементират и само државе чланнице ЕУ	
8.1.	Participation of EASA and national civil aviation authorities in safety	Ако не постоји конфликт интереса и у складу са могућношћима, центар у истражни поступак укључује представника европске агенције за	Потпуно усклађено			

	investigations 1. Safety investigation authorities shall, provided that the requirement of no conflict of interest is satisfied, invite EASA and national civil aviation authorities of the Member States concerned, within the scope of their respective competence, to appoint a representative to participate;	0.1. 17.3.	безбедност ваздушног саобраћаја (у даљем тексту: еаса) или представника ваздухопловних власти друге државе која може да има интереса у истражном поступку, и то као:			
8.1.a)	as an adviser to the investigator-in-charge in any safety investigation under Article 5(1) and (2), conducted in the territory of a Member State or in the location referred to in Article 5(2) under the control and at the discretion of the investigator-in-charge;	0.1. 17.3.	1) саветника главном истражитељу током истрага наведених у члану 16. овог закона, под контролом главног истражитеља;	Потпуно усклађено		
8.1.b)	as an adviser appointed under this Regulation to assist accredited representative(s) of the Member States in any safety investigation conducted in a third country to which a safety investigation authority is invited to designate an accredited representative in accordance with international standards and recommended practices for aircraft accident and incident investigation, under the supervision of the accredited representative.	0.1. 17.3.	2) саветника овлашћеном представнику из става 2 овог члана, а под надзором овлашћеног представника.	Потпуно усклађено		
8.2.	The participants referred to in paragraph 1 shall be entitled, in particular to:	0.1. и 0.2. 17.4.	Саветник из етана СТ. 2 И 3. овог члана има право да:	Потпуно усклађено		
8.2.a)	visit the scene of the accident and examine the wreckage;	0.1.	1) посети место удеса и прегледа олупину ваздухоплова;	Потпуно усклађено.		

		17.4.1)				
8.2.b)	suggest areas of questioning and obtain witness information	0.1. 17.4.2)	2) предложи област испитивања и добије податке о сведоцима;	Потпуно усклађено.		
8.2.c)	receive copies of all pertinent documents and obtain relevant factual information	0.1. 17.4.3)	3) добије копије свих релевантних докумената и података;	Потпуно усклађено.		
8.2.d)	participate in the read-outs of recorded media, except cockpit voice or image recorders	0.1. 17.4.4)	4) учествује у ишчитавању снимљених записа, осим у случајевима видео и аудио записа из пилотске кајбине авиона;	Потпуно усклађено.		
8.2.e)	participate in off-scene investigative activities such as component examinations, tests and simulations, technical briefings and investigation progress meetings, except when related to the determination of the causes or the formulation of safety recommendations.	0.1. 17.4.5)	5) учествује у истражним поступцима ван места удеса или озбиљне незгоде, као што су испитивање компонента ваздухоплова, тестирања и симулације, стручни састанци, састанци о току истраге, осим када су истражни поступци повезани са утврђивањем узрока или припреме безбедносних препорука.	Потпуно усклађено.		
8.3.	E/ASA and the national civil aviation authorities shall support the investigation in which they participate by supplying the requested information, advisers and equipment to the safety investigation authority in charge.	0.1. и 0.2. 17.1.	Центар може да сарађује или учествује у раду међународних организација за истраживање удеса и озбиљних незгода, пружајући помоћ, пренесе део истражних послова на надлежне органе за истраживање удеса и озбиљних незгода других држава у складу са међународним уговорима и обавезама Републике Србије. Ови обилни сарадње не могу да угрозе независност истраге. ЦЕНТАР МОЖЕ ДА УЧЕСТВУЈЕ У РАДУ МЕЂУНАРОДНИХ ОРГАНИЗАЦИЈА ЗА	Потпуно усклађено		

			ИСТРАЖИВАЊЕ УДЕСА И ОЗБИЉНИХ НЕЗГОДА, ПРУЖИ ИЛИ ЗАТРАЖИ ПОМОЋ, ПРЕНЕСЕ ДЕО ИЛИ ЦЕО ИСТРАЖНИ ПОСТУПАК НА НАДЛЕЖНЕ ОРГАНЕ ЗА ИСТРАЖИВАЊЕ УДЕСА И ОЗБИЉНИХ НЕЗГОДА ДРУГИХ ДРЖАВА, КАО И ДА ПРИХВАТИ ДЕО ИЛИ ЦЕО ИСТРАЖНИ ПОСТУПАК КОИ ЈЕ ПОКРЕНУО НАДЛЕЖНИ ОРГАН ЗА ИСТРАЖИВАЊЕ УДЕСА И ОЗБИЉНИХ НЕЗГОДА ДРУГИХ ДРЖАВА, У СΚЛАДУ СА МЕЂУНАРОДНИМ УГОВОРИМА И ОБАВЕЗАМА РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ.			
9.1.	Obligation to notify accidents and serious incidents 1. Any person involved who has knowledge of the occurrence of an accident or serious incident shall notify without delay the competent safety investigation authority of the State of Occurrence thereof.	0.1. 19.1.	Власник, као и корисник ваздухоплова који је учествовао у удесу или озбиљној незгоди, члан посаде, свако лице које учествује у одрађивању, пројектовању, производњи тог ваздухоплова или у обуци његове посаде, свако лице које је учествовало у пружању том ваздухоплову услуга контроле летења, информисања ваздухоплова у лету или аеродромских услуга, запослени у цивилној ваздухопловној власти Републике Србије, као и свако лице, уколико имају сазнања да се догодио удес или озбиљна незгода у обавези су да о томе, без одлагања, обавесте Центар.	Потпуно усклађено		
9.2.	The safety investigation authority shall notify without delay the Commission, EASA, the International Civil Aviation Organisation (ICAO), the	0.1 10.	Центар мора у року од седам дана од дана доношења одлуке о почетку истраге да о томе обавести министарство и надлежне међународне	Потпуно усклађено		

	Member States and third countries concerned in accordance with the international standards and recommended practices of the occurrence of all accidents and serious incidents of which it has been notified.		организације.			
10.1.	Participation of the Member States in safety investigations 1. Upon receipt of the notification of the occurrence of an accident or serious incident from another Member State or third country, the Member States which are the State of Registry, the State of the Operator, the State of Design and the State of Manufacture shall, as soon as possible, inform the Member State or third country in the territory of which the accident or serious incident occurred whether they intend to appoint an accredited representative in accordance with the international standards and recommended practices. Where such an accredited representative is appointed, his or her name and contact details shall also be provided, as well as the expected date of arrival if the accredited representative intends to travel to the country which sent the notification.	0.1. и 0.2. 17.2.	У случају да на територији друге државе дође до удеса и озбиљних незгода ваздухоплова који је произведен у Републици Србији, или је регистрован у Републици Србији или се користи од стране корисника регистрованог у Републици Србији, или посада поседује дозволу издату од стране цивилне ваздухопловне власти Републике Србије, Центар може да учествује у истражном поступку посредством овлашћеног представника. Овлашћеног представника представљају главни истражитељ, или главни истражитељ за ваздушни саобраћај или други запослени Центра којег одређује главни истражитељ о чему центар обавештава надлежан орган за истраживање удеса и озбиљних незгода друге државе. Овлашћени представник прати ток истраге и може да оде на место удеса или озбиљне незгоде. ЦЕНТАР МОЖЕ ДА ИМЕНУЈЕ ЈЕДНОГ ИЛИ ВИШЕ САВЕТНИКА КОЈИ ЋЕ ОВЛАШЋЕНОМ ПРЕДСТАВНИКУ У ТОКУ ИСТРАГЕ. Ако се удес или озбиљна незгода	Потпуно усклађено		

		0.3. 5.	ваздухоплова догоди на територији стране државе, а Република Србија је држава регистрације, држава пројекта, држава производе или држава корисника ваздухоплова, Центар одамах по пријему обавештења о удесу или озбиљној незгоди, потврђује пријем обавештења и на њен захтев доставља надлежном органу стране државе на чијој се територији догодио удес или озбиљна незгода расположиве информације о ваздухоплову и посади који су укључени у удес или озбиљну незгоду, као и податке о именованом овлашћеном представнику Центра.			
10.2.	Accredited representatives for the State of Design shall be appointed by the safety investigation authority of the Member State in the territory of which the principal place of business of the certificate holder for the type design of the aircraft or power plant is located.	0.1. и 0.2 17.2.	У случају да на територији друге државе дође до удеса и озбиљних незгода ваздухоплова који је произведен у Републици Србији, или је регистрован у Републици Србији или се користи од стране корисника регистрованог у Републици Србији, или посада поседује дозволу издату од стране цивилне ваздухопловне власти Републике Србије, Центар може да учествује у истражном поступку посредством овлашћеног представника. Овлашћенот представника представљају главни истражитељ, или главни истражитељ за ваздушни саобраћај или други запослени Центра којег одређује главни истражитељ, о чему Центар обавештава надлежан орган за истраживање удеса и озбиљних незгода друге државе. Овлашћени	Потпуно усклађено		

			представник прати ток истраге и може да оде на место удеса или озбиљне незгоде. ЦЕНТАР МОЖЕ ДА ИМЕНУЈЕ ЈЕДНОГ ИЛИ ВИШЕ САВЕТНИКА КОЈИ ЋЕ ПОМАГАТИ ОВЛАШЋЕНОМ ПРЕДСТАВНИКУ У ТОКУ ИСТРАГЕ.			
11.1.	Status of the safety investigators Upon his or her appointment by a safety investigation authority and notwithstanding any judicial investigation, the investigator-in-charge shall have the authority to take the necessary measures to satisfy the requirements of the safety investigation.	0.1. 23.1.	Центар је овлашћен да предузме потребне мере за обављање истраживања, без обзира да ли је покренута друга званична истрага.	Потпуно усклађено		
11.2.	Notwithstanding any confidentiality obligations under the legal acts of the Union or national law, the investigator-in-charge shall in particular be entitled to:	0.1. 23.3.	Док истражује удес или озбиљну незгоду ваздухоплова, Центар има право:	Потпуно усклађено.		
11.2.a)	have immediate unrestricted and unhindered access to the site of the accident or incident as well as to the aircraft, its contents or its wreckage;	0.1. 23.3.1)	на неограничен и неометан приступ месту удеса или озбиљне незгоде, ваздухоплову, његовој садржини или олупини	Потпуно усклађено.		
11.2.б)	ensure an immediate listing of evidence and controlled removal of debris, or components for examination or analysis purposes;	0.1. 23.3.2)	да, без одлагања, сачини листу доказа и обезбеди контролисано уклањање олупине или делова ваздухоплова ради њиховог даљег испитивања, односно анализе	Потпуно усклађено.		

11.2.и)	(c) have immediate access to and control over the flight recorders, their contents and any other relevant recordings;	0.1. 23.3.3)	да има непосредан приступ и контролу над уређајима за снимање лета, њиховом садржином и другим релевантним снимцима	Потпуно усклађено.		
11.2.д)	request, and contribute to, a complete autopsy examination of the bodies of the fatally injured persons and to have immediate access to the results of such examinations or of tests made on samples taken;	0.1. 23.3.4)	да захтева обдукцију тела погинулих лица, да сарађује на обдукцији и да има непосредан приступ резултатима обдукције или тестова извршених на узетим узорцима;	Потпуно усклађено.		
11.2.е)	request the medical examination of the people involved in the operation of the aircraft or request tests to be carried out on samples taken from such people and to have immediate access to the results of such examinations or tests;	0.1. 23.3.5)	да захтева лекарски преглед лица која су учествовала у операцијама ваздухоплова или да захтева да се спроведу тестови на узетим узорцима и да има непосредан увид у резултате прегледа, односно тестова;	Потпуно усклађено.		
11.2.ф)	to call and examine witnesses and to require them to furnish or produce information or evidence relevant to the safety investigation;	0.1. 23.3.6)	да позове и испита сведоке и да од њих захтева да доставе информације или доказе у вези са истраживањем;	Потпуно усклађено.		
11.2.г)	have free access to any relevant information or records held by the owner, the certificate holder of the type design, the responsible maintenance organisation, the training organisation, the operator or the manufacturer of the aircraft, the authorities responsible for civil aviation, EASA and air navigation service providers or	0.1. и 0.2. 23.3.7)	на слободан приступ свим релевантним документима и подацима које поседују власник, корисник или произвођач ваздухоплова, ималац потврде о типу, надлежна организација за одржавање ваздухоплова, центар за обуку ваздухопловног особља, пружаоци услуга у ваздушној пловидби, оператери аеродрома и Директорат Директорат цивилног	Потпуно усклађено.		

	aerodrome operators.		ваздухопловства Републике Србије (у даљем тексту: Директорат) ДИРЕКТОРАТ.			
11.3.	The investigator-in-charge shall extend to his or her experts and advisers, as well as to the accredited representatives, their entitlements listed in paragraph 2, to the extent necessary to enable them to participate effectively in the safety investigation. Those entitlements are without prejudice to the rights of the investigators and experts designated by the authority in charge of the judicial investigation.	0.1. и 0.2. 20.	Истраживање удеса и озбиљних негода у ваздушном саобраћају врши радна група Центра образована за сваки удес или озбиљну негоду посебно. Главни истраживатељ или главни истраживатељ за ваздушних саобраћај по овлашћењу главног истраживатеља руководи радном групом. ИСТРАЖНИ ПОСТУПАК У ВАЗДУШНОМ САОБРАЋАЈУ ВОДИ ГЛАВНИ ИСТРАЖИТЕЉ ЗА ВАЗДУШНИ САОБРАЋАЈ. УКОЛИКО ГЛАВНИ ИСТРАЖИТЕЉ ЗА ВАЗДУШНИ САОБРАЋАЈ НИЈЕ У МОГУЋНОСТИ ИЛИ ЈЕ СПРЕЧЕН ДА ВОДИ ИСТРАЖНИ ПОСТУПАК, ГЛАВНИ ИСТРАЖИТЕЉ ОДРЕЂУЈЕ СТРУЧНО ЛИЦЕ КОЈЕ ЋЕ ИСТРАЖНИ ПОСТУПАК СПРОВЕСТИ. Радну групу сачињавају запослени Центра. У радну групу могу да буду укључени и стручна лица изван Центра. Састав радне групе за сваки појединачни удес или озбиљну негоду одређује решењем главни истраживатељ. Број чланова и састав радне групе зависе од тежине, врсте и обима удеса или озбиљне негоде. Стручна лица и запослени у организацијама који су укључени у рад радних група као и друга лица у оквиру или ван ових	Делимично усклађено	Потпуна усклађеност постићиће се изменама и допунама Правилника о истраживању удеса и озбиљних негода	

			организација не могу да буду вештаци, сведоци или да учествују у другим истражним поступцима који се односе на удес или озбиљну незгоду за коју су ангажовани.			
11.4.	Any person participating in safety investigations shall perform his or her duties independently and shall neither seek, nor accept instructions from anybody, other than the investigator-in-charge or the accredited representative	0.2. 20.2.	Главни истражитељ или Главни истражитељ за ваздушни саобраћај не овлашћује Главни истражитеља руководиоце радних група, истражни поступак у ваздушном саобраћају води Главни истражитељ за ваздушни саобраћај. Уколико истражитељ за ваздушни саобраћај није у могућности или је спречен да води истражни поступак, истражитељ одређује стручно лице ће истражни поступак спровести. Стручна лица и запослени у организацијама који су укључени у рад радних група као и друга лица у оквиру или ван ових организација не могу да буду вештаци, сведоци или да учествују у другим истражним поступцима који се односе на удес или озбиљну незгоду за коју су ангажовани.	Делимиично усклађено	Потпуна усклађеност постићиће се изменама и допунама Правилника о истраживању удеса и озбиљних незгода	
12.1.	Coordination of investigations 1. When a judicial investigation is also instituted, the investigator-in-charge shall be notified thereof. In such a case,	0.1. и 0.2. 5.5.	Надлежни правосудни органи који воде истрагу и достављају надаље Центру списе и исправе, односно њихове копије, потребне за вођење	Потпуно усклађено		

	the investigator-in-charge shall ensure traceability and retain custody of flight recorders and any physical evidence. The judicial authority may appoint an official from that authority to accompany the flight recorders or physical evidence to the place of the read-out or treatment. Where examination or analysis of such physical evidence may modify, alter or destroy it, prior agreement from the judicial authorities will be required, without prejudice to national law. Where such agreement is not obtained according to the advance arrangements referred to in paragraph 3 within a reasonable time and not later than 2 weeks following the request, it shall not prevent the investigator-in-charge from conducting the examination or analysis. Where the judicial authority is entitled to seize any evidence, the investigator-in-charge shall have immediate and unlimited access to and use of such evidence.		поступка истраживања несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају, ако се тиме не омета истражни поступак у складу са законом којим се уређује кривични поступак.			
22.2.		Обавештење о удесу или озбиљној незгоди, као и извештај о удесу или озбиљној незгоди, центар доставља надлежним правосудним органима на њихов захтев.				
12.2.	Where, in the course of the safety investigation, it becomes known or it is suspected that an act of unlawful interference as provided for under national law, such as national law on accident investigations, was involved in the accident or serious incident, the investigator-in-charge shall immediately inform the competent authorities thereof. Subject to Article 14, the	0.1. 22.3. Ако се током истражног поступка установи или посумња на акт незаконитог ометања у смислу прописа којима се уређује ваздушни саобраћај, центар о томе обавештава надлежне органе. У случају незаконитог ометања из става 3. овог члана, центар на захтев надлежних органа доставља расположиве податке, осим података наведених у члану 26. овог закона као и података	Потпуно усклађено			

	relevant information collected in the safety investigation shall be shared with those authorities immediately and upon request, relevant material may also be transferred to those authorities. The sharing of that information and that material shall be without prejudice to the right of the safety investigation authority to continue the safety investigation, in coordination with the authorities to which the control of the site may have been transferred.	22.4.	који би могли да ограниче или утнуу на послове центра.			
12.3.	Member States shall ensure that safety investigation authorities, on the one hand, and other authorities likely to be involved in the activities related to the safety investigation, such as the judicial, civil aviation, search and rescue authorities, on the other hand, cooperate with each other through advance arrangements. Those arrangements shall respect the independence of the safety investigation authority and allow the technical investigation to be conducted diligently and efficiently. Among others, the advance arrangements shall cover the following subjects:	0.1. 22.2	Центар обавља послове истраживања самостално или ако је потребно, у сарадњи са другим државним органима у складу са међусобним споразумом.	Делмично усклађено.	Потпуна усклађеност постићиће се изменама и допунама Правилника о истраживању удеса и озбиљних незгода у делу који се не односи на права Центра.	
12.3.a)	access to the site of the accident;			Неусклађено	Потпуна усклађеност постићиће се изменама и допунама Правилника о	

					истраживању удеса и озбиљних незгода	
12.3.b)	preservation of and access to evidence			Неусклађено	Потпуна усклађеност постиглиће се изменама и допунама Правилника о истраживању удеса и озбиљних незгода	
12.3.c	initial and ongoing debriefings of the status of each process;			Неусклађено	Потпуна усклађеност постиглиће се изменама и допунама Правилника о истраживању удеса и озбиљних незгода	
12.3.d)	exchange of information;			Неусклађено	Потпуна усклађеност постиглиће се изменама и допунама Правилника о истраживању удеса и озбиљних незгода	
12.3.e)	appropriate use of safety information			Неусклађено	Потпуна усклађеност постиглиће се изменама и допунама	

				Правилника о истраживању Удеса и озбиљних незгода	
12.3.f)	resolution of conflicts			Неусклађено	Потпуна усклађеност постићиће се изменама и допунама Правилника о истраживању Удеса и озбиљних незгода
12.3.	Member States shall communicate to the Commission those arrangements, which shall transmit them to the chairman of the Network, the European Parliament and the Council for information.	-	-	Непреносиво	Одредба је по својој природи таква да је могу имплементират и само државе чланнице ЕУ
13.1.	Preservation of evidence The Member State in the territory of which the accident or serious incident occurred shall be responsible for ensuring safe treatment of all evidence and for taking all reasonable measures to protect such evidence and for maintaining safe custody of the aircraft, its contents and its wreckage for such period as may be necessary for the purpose of a safety investigation. Protection of evidence shall include the preservation, by photographic or other means, of any evidence which might be removed, effaced, lost or destroyed. Safe	0.1. 25.1. 25.2.	Центар обезбеђује сигурно поступање са доказима, предузима мере за заштити доказа, за време које је потребно за спровођење истраге. Заштита доказа укључује обезбеђивање на било који начин свих доказа који би могли бити укловњени, избрисани, изгубљени или уништени, као и заштити од оштећења, приступа неовлашћених лица, крађе и кварења	Потпуно усклађено	

	custody shall include protection against further damage, access by unauthorised persons, pilfering and deterioration.				
13.2.	Pending the arrival of safety investigators, no person shall modify the state of the site of the accident, take any samples therefrom, undertake any movement of or sampling from the aircraft, its contents or its wreckage, move or remove it, except where such action may be required for safety reasons or to bring assistance to injured persons, or under the express permission of the authorities in control of the site and, when possible, in consultation with the safety investigation authority	0.1. 25.3. 25.4.	Ваздухоплов који је претрпео удес или озбиљну незгоду или његови делови не могу се уклонити са места удеса или озбиљне незгоде пре него што се обезбеди чување трагова удеса или озбиљне незгоде и прибави сагласност Центра, а ако постоји основана сумња да је учињено кривично дело-и надлежног правосудног органа. Померање ваздухоплова који је претрпео удес или озбиљну незгоду без сагласности Центра дозвољено је само кад је неопходно ради спасавања лица, пртљага и robe, отклањања опасности од пожара или других опасности или ако ваздухоплов омета безбедно одвијање ваздушног саобраћаја	Потпуно усклађено.	
13.3.	Any person involved shall take all necessary steps to preserve documents, material and recordings in relation to the event, in particular so as to prevent erasure of recordings of conversations and alarms after the flight	0.1. и 0.2 25.7.	Корисник ваздухоплова, власник ваздухоплова, руководилац летевља, други учесници и друга лица која су директно или индиректно повезана са наведеним лицима и удесом или озбиљном незгодом су дужни да чувају све податке који би могли да се користе током истраживања узрока удеса или озбиљне незгоде до објављивања завршног КОНАЧНОГ извештаја о удесу или озбиљној незгоди.	Потпуно усклађено.	
14.1.	Protection of sensitive safety information 1. The following records shall not be made available or used for purposes other than safety investigation:	0.1. 26.1.	Документација и информације које су од значаја за спровођење истраге користе се искључиво у сврху истраге и то:	Потпуно усклађено.	

14.1.a)	all statements taken from persons by the safety investigation authority in the course of the safety investigation	0.1. 26.1.1)	изјаве сведока и других лица, извештаји и белешке које је Центар забележио или примио током истраге, а користе се у сврху спровођења истраге;	Потпуно усклађено.		
14.1.б)	records revealing the identity of persons who have given evidence in the context of the safety investigation	0.1. 26.1.2)	документација којом се открива идентитет лица која су сведочила у оквиру истраге;	Потпуно усклађено.		
14.1.и)	information collected by the safety investigation authority which is of a particularly sensitive and personal nature, including information concerning the health of individuals	0.1. 26.1.3)	подаци које се односе на лица укључена у унесу или озбиљној незгоди који су прикупљени у току истраге, а које су посебно осетљиве, укључујући податке о здрављу појединаца;	Потпуно усклађено.		
14.1.д)	material subsequently produced during the course of the investigation such as notes, drafts, opinions written by the investigators, opinions expressed in the analysis of information, including flight recorder information	0.1. 26.1.4)	белешке, нацрти, мишљења истраживатеља, укључујући и информације из уређаја које су снимљене током транспорта;	Потпуно усклађено.		
14.1.е)	information and evidence provided by investigators from other Member States or third countries in accordance with the international standards and recommended practices, where so requested by their safety investigation authority;	0.1. 26.1.5)	информације и докази који су дати надлежни органи за истраживање улеса и озбиљних незгода других држава, а који су у складу са међународним стандардима и праксом;	Потпуно усклађено.		
14.1.ф)	drafts of preliminary or final reports or interim statements	0.2. 26.1.6)	б) нацрт прелиминарних или завршних извештаја или привремених саопштења; 6) НАЦРТИ ИЗВЕШТАЈА ИЛИ САОПШТЕЊА О ТОКУ ИСТРАГЕ;	Потпуно усклађено.		

14.1.г)	cockpit voice and image recordings and their transcripts, as well as voice recordings inside air traffic control units, ensuring also that information not relevant to the safety investigation, particularly information with a bearing on personal privacy, shall be appropriately protected, without prejudice to paragraph 3.	0.1. 26.1.7)	снимке и звуци снимљени у пилотској кабини и њихови транскрипти, као и снимци гласова у јединици контроле летења, уз потврду да ће информације које нису важне за истраживање, а нарочито информације које могу имати утицај на приватност бити на одговарајући начин заштићене.	Потпуно усклађено.		
14.2.	The following records shall not be made available or used for purposes other than safety investigation, or other purposes aiming at the improvement of aviation safety:	0.1. 26.3.	Записи који не смеју да буду доступни или да се користе у друге сврхе, осим за истраживање или у сврхе чији је циљ унапређење безбедности ваздухопловства су:	Потпуно усклађено		
14.2.а)	all communications between persons having been involved in the operation of the aircraft	0.1. 26.3.1)	комуникација између лица која су учествовала у коришћењу ваздухоплова	Потпуно усклађено		
14.2.б)	written or electronic recordings and transcriptions of recordings from air traffic control units, including reports and results made for internal purposes;	0.1. 26.3.2)	писани или електронски записи и транскрипти снимака из јединице за контролу летења, укључујући и резултате и извештаје сачињене за интерну употребу;	Потпуно усклађено		
14.2.и)	covering letters for the transmission of safety recommendations from the safety investigation authority to the addressee, where so requested by the safety investigation authority issuing the recommendation	0.1. 26.3.3)	пропратна писма за достављање безбедносних препорука	Потпуно усклађено		
14.2.д)	occurrence reports filed under Directive 2003/42/EC.	0.1. 26.3.4)	пријаве догађаја према пропису којим се уређује пријављивање догађаја у цивилном ваздухопловству.	Потпуно усклађено		

14.2.	Flight data recorder recordings shall not be made available or used for purposes other than those of the safety investigation, airworthiness or maintenance purposes, except when such records are de-identified or disclosed under secure procedures.	0.1. 26.4.	Снимци начињени уређајем за снимање лета ваздухоплова не смеју да буду доступни или да се користе у друге сврхе, осим за потребе безбедносног истраживања, пловидбености или одржавања ваздухоплова, изузев када се врши идентификација личних података из ове евиденције или се лични подаци из ове евиденције откривају по заштићеној процедури.	Потпуно усклађено		
14.3.	Notwithstanding paragraphs 1 and 2, the administration of justice or the authority competent to decide on the disclosure of records according to national law may decide that the benefits of the disclosure of the records referred to in paragraphs 1 and 2 for any other purposes permitted by law outweigh the adverse domestic and international impact that such action may have on that or any future safety investigation. Member States may decide to limit the cases in which such a decision of disclosure may be taken, while respecting the legal acts of the Union The communication of records referred to in paragraphs 1 and 2 to another Member State for purposes other than safety investigation and, in addition as regards paragraph 2, for purposes other than those aiming at the improvement of aviation safety may be granted insofar as the national law of the communicating Member State permits. Processing or disclosure	0.3. 6.	Центар предузима све потребне мере како би у најкраћем року били прочитани уређаји за снимање лета ваздухоплова који је учествовао у удесу или озбиљној незгоди. Ако у Републици Србији не постоји одговарајућа опрема за читавање уређаја за снимање лета ваздухоплова, Центар ће читавање уређаја за снимање лета обавити на опреми коју јој страна држава стави на располагање, узимајући при томе у обзир способност опреме за читавање, време потребно за читавање и место где се опрема за читавање налази. Ако ваздухоплов који је учествовао у удесу или озбиљној незгоди на територији стране државе слети на територију Републике Србије или ако је Република Србија држава регистрације или држава корисника таквог ваздухоплова, надлежном органу стране државе који врши истраживање достављају се, на његов захтев, записи из уређаја за снимање лета ваздухоплова или, ако је потребно, уређаји за снимање лета ваздухоплова, са обавезом да се исти врате заједно са прочитаним записима.	Делимично усклађено	Потребна је измена и допуна других закона Р. Србије.	

	of records received through such communication by the authorities of the receiving Member State shall be permitted solely after prior consultation of the communicating Member State and subject to the national law of the receiving Member State.				
14.4.	Only the data strictly necessary for the purposes referred to in paragraph 3 may be disclosed			Делмично усклађено	Потребна је измена и допуна других закона Р. Србије.
15.1.	1. The staff of the safety investigation authority in charge, or any other person called upon to participate in or contribute to the safety investigation shall be bound by applicable rules of professional secrecy, including as regards the anonymity of those involved in an accident or incident, under the applicable legislation.	0.1. 6.7. 24.1.	Главни истражитељ, помоћници главног истражитеља за ваздушни, железнички и водни саобраћај, сви запослени Центра, као и сва лица укључена у истраживање несрећа дужни су да чувају податке до којих дођу у истражном поступку као професионалну тајну. Сва документа, подаци и докази морају се користити искључиво за потребе истраживања удеса или озбиљне незгоде ваздухоплова и у друге сврхе се не могу користити. Центар и било које физичко или правно лице које је позвано да учествује у истрази, дужни су да у складу са законом којим се уређује заштита података о личности и законом којим се уређује тајност података, обезбеде тајност података и заштиту анонимности учесника удеса или озбиљних незгода.	Потпуно усклађено.	
15.2.	Without prejudice to the obligations set out in Articles 16 and 17, the safety investigation authority in charge shall	0.1. 24.3.	Центар ће проследити податке које сматра релевантним за спречавање удеса или озбиљних незгода, осим података који се односе на заштиту	Потпуно усклађено.	

	communicate the information which it deems relevant to the prevention of an accident or serious incident, to persons responsible for aircraft or aircraft equipment manufacture or maintenance, and to individuals or legal entities responsible for operating aircraft or for the training of personnel.		података о личности, правовим и физичким лицима одговорним за производњу или одржавање ваздухоплова и ваздухопловних делова, коришћење ваздухоплова и обуку ваздухопловног особља и надлежним цивилним ваздухопловним властима.			
15.3.	Without prejudice to the obligations set out in Articles 16 and 17, the safety investigation authority in charge and the accredited representative(s) referred to in Article 8 shall release to EASA and national civil aviation authorities relevant factual information obtained during the safety investigation, except information referred to in Article 14(1) or causing a conflict of interest. The information received by EASA and the national civil aviation authorities shall be protected in accordance with Article 14 and applicable legal acts of the Union and national legislation. EN 12.11.2010 Official Journal of the European Union L 295/45	0.1. 24.3.	Центар ће проследити податке које сматра релевантним за спречавање удеса или озбиљних незгода, осим података који се односе на заштиту података о личности, правовим и физичким лицима одговорним за производњу или одржавање ваздухоплова и ваздухопловних делова, коришћење ваздухоплова и обуку ваздухопловног особља и надлежним цивилним ваздухопловним властима.	Делмично усклађено	Потпуна усклађеност постићиће се изменама и допунама Правилника о истраживању удеса и озбиљних	
15.4.	The safety investigation authority in charge shall be authorised to inform victims and their relatives or their associations or make public any information on the factual observations, the proceedings of the safety investigation, possibly preliminary reports or	0.1. 24.4.	Центар је дужан да обавести жртве, њихове сроднике или да јавно објави информације о утврђеним чињеницама, току истраге, привремене извештаје или препоруке, уз услов да се не утине на истражни поступак и да се обезбеди заштита података о личности у складу са прописима којима се уређује заштита података	Потпуно усклађено.		

	conclusions and/or safety recommendations, provided that it does not compromise the objectives of the safety investigation and fully complies with applicable legislation on the protection of personal data.		о личности.			
15.5.	Before making public the information referred to in paragraph 4, the safety investigation authority in charge shall forward that information to the victims and their relatives or their associations in a way which does not compromise the objectives of the safety investigation.	0.1. 24.4.	Центар је дужан да обавести жртве, њихове сроднике или да јавно објави информације о установљеним чињеницама, току истраге, могуће прелиминарне извештаје или препоруке, уз услов да се не утиче на истражни поступак и да се обезбеди заштита података о личности у складу са прописима којима се уређује заштита података о личности.	Потпуно усклађено.		
16.1.	Investigation report 1. Each safety investigation shall be concluded with a report in a form appropriate to the type and seriousness of the accident or serious incident. The report shall state that the sole objective of the safety investigation is the prevention of future accidents and incidents without apportioning blame or liability. The report shall contain, where appropriate, safety recommendations.	0.2. 27.1. 27.3. 27.4.	Свака истрага завршава се КОНАЧНИМ извештајем о истрази који по облику и садржини одговара врсти и тежини удеса или озбиљне незгоде. Извештај КОНАЧНИ ИЗВЕШТАЈ о истрази садржи непосредне чињенице о догађају, записник о истрази и испитивању, анализу и закључке, предузете мере и препоруке за унапређење безбедности. Извештај КОНАЧНИ ИЗВЕШТАЈ о истрази мора бити доступан јавности, али не и идентитет лица која су учествовала у удесу или озбиљној незгоди и не може да указује на одговорност или кривицу учесника.	Потпуно усклађено		
16.2.	The report shall protect the anonymity of any individual	0.1.	У КОНАЧНОМ извештају о истрази је гарантована	Потпуно усклађено.		

	involved in the accident or serious incident.	27.5.	анонимност сваког појединца који је учествовао у истрази.			
16.3.	Where safety investigations give rise to reports before the completion of the investigation, prior to their publication the safety investigation authority may solicit comments from the authorities concerned, including EASA, and through them the certificate holder for the design, the manufacturer and the operator concerned. They shall be bound by applicable rules of professional secrecy with regard to the contents of the consultation.	0.2. 27.11.	Ако се пре окончања истраживања укаже потреба за изградом привременог извештаја, пре негог објављивања, Центар може да тражи коментаре од одговорних органа заинтересованих држава, укључујући и међународне организације, имајући дозволе за објављивање ваздухопловно-техничке делатности пројектовања за пројектовање ваздухоплова, произвођача ваздухоплова и корисника при чему су дужни да садржи консултација чувају као пословну тајну.	Потпуно усклађено.		
			АКО СЕ ТОКОМ ИСТРАГЕ УКАЖЕ ПОТРЕБА, ЦЕНТАР МОЖЕ ДА ТРАЖИ КОМЕНТАРЕ ОД ОДГОВАРАЈУЋИХ ОРГАНА ДРЖАВА НА КОЈЕ ЋЕ СЕ ИЗВЕШТАЈ ОДНОСИТИ, И МЕЂУНАРОДНЕ ОРГАНИЗАЦИЈЕ, А ПУТЕМ ЊИХ И ИМАОЦА ДОЗВОЛЕ ЗА ОБЈАВЉАЊЕ ВАЗДУХОПЛОВНО-ТЕХНИЧКЕ ДЕЛАТНОСТИ ПРОЈЕКТОВАЊА ЗА ПРОЈЕКТОВАЊЕ ВАЗДУХОПЛОВА, ПРОИЗВОЂАЧА ВАЗДУХОПЛОВА И КОРИСНИКА, ПРИ ЧЕМУ СУ ДУЖНИ ДА СADRЖАЈ КОНСУЛТАЦИЈА ЧУВАЈУ КАО ПОСЛОВНУ ТАЈНУ.			

16.4.	Before publication of the final report, the safety investigation authority shall solicit comments from the authorities concerned, including EASA, and, through them the certificate holder for the design, the manufacturer and the operator concerned, who shall be bound by applicable rules of professional secrecy with regard to the contents of the consultation. In soliciting such comments, the safety investigation authority shall follow the international standards and recommended practices	0.2. 27.12.	Пре—објављивања—извештаја Центра, Директорат, надлежни органи—занимљиваних—других држава—и—међународне организације, имовни—дозволе—за обављање—ваздухопловне—технике—делатности—пројектовања—за—пројектовање ваздухоплова, —проектно—ваздухоплова и коришћењу могу да дају—своје—мислење—и—ставове—о—истрази, као—и—примедбе—на—напрт извештаја—	Потпуно усклађено.		
16.5.	The information covered by Article 14 shall be included in a report only when relevant to the analysis of the accident or serious incident. Information or		Пре—објављивања—извештаја Центра, Директорат, надлежни органи—занимљиваних—других држава—и—међународне организације, имовни—дозволе—за обављање—ваздухопловне—технике—делатности—пројектовања—за—пројектовање ваздухоплова, —проектно—ваздухоплова и коришћењу могу да дају—своје—мислење—и—ставове—о—истрази и извештају, при чему су дужни да садржај комуникације чувају као пословну тајну.	Неусклађено	Потпуна усклађеност постићиће се изменама и допунама	

	parts of the information not relevant to the analysis shall not be disclosed.			Правилника о истраживању улеса и озбиљних	
16.6.	The safety investigation authority shall make public the final report in the shortest possible time and if possible within 12 months of the date of the accident or serious incident.	0.2. 27.6.	Центар објављује КОНАЧНИ извештај о истрази у најкраћем могућем року, али не дужем од 12 месеци од датума када се догодило удес или озбиљна незгода.	Потпуно усклађено	
16.7.	If the final report cannot be made public within 12 months, the safety investigation authority shall release an interim statement at least at each anniversary of the accident or serious incident, detailing the progress of the investigation and any safety issues raised.	0.2. 27.7.	Ужешће не постоји међу њиме објављивања извештаја у року од 12 месеци. Центар ће објавити привремене извештаје са информацијама о току истраге и евентуалним препорукама за унапређење безбедности. УКОЛИКО НЕ ПОСТОЈИ МОГУЋНОСТ ОБЈАВЉИВАЊА КОНАЧНОГ ИЗВЕШТАЈА У РОКУ ОД 12 МЕСЕЦИ, ЦЕНТАР ЋЕ ОБЈАВИТИ САОПШТЕЊЕ О ТОКУ ИСТРАГЕ СА ЕВЕНТУАЛНИМ ПРЕПОРУКАМА ЗА УНАПРЕЂЕЊЕ БЕЗБЕДНОСТИ.	Потпуно усклађено	
16.8.	The safety investigation authority shall forward a copy of the final report and the safety recommendations as soon as possible to the:	0.2. 27.9.	Центар доставља КОНАЧНИ извештај заједно са безбедносним препорукама странама на које се препоруке односе, министарству, Директорату, надлежним органима заинтересованих других држава и међународним организацијама у складу са међународним стандардима и препорученом праксом, и објављује га на интернет презентацији Центра.	Потпуно усклађено.	

16.8.a)	safety investigation authorities and civil aviation authorities of the States concerned, and the ICAO, according to the international standards and recommended practices;	0.3. 7.3.	Центар доставља извештај (у даљем тексту: коначни извештај) заједно са безбедносним препорукама, међународним организацијама у складу са међународним стандардима и препорученом праксом држави која је пренела истраживање удеса или озбиљне незгоде на Републику Србију, надлежном органу државе регистрације, државе пројекта, државе произвођаче, државе корисника, државе чији су грађани погинули или претрпели тешке телесне повреде, државе која је пружала информације, објекте или стручњаке у току истраживања, као и ICAO, само ако је у удесу или озбиљној незгоди учествовао ваздухоплов максималне масе преко 5.700 kg.	Потпуно усклађено.		
16.8.б)	addressees of safety recommendations contained in the report;	0.2. 27.9.	Центар доставља КОНАЧНИ извештај заједно са безбедносним препорукама странама на које се препоруке односе, министарству, ДИРЕКТОРАТУ, надлежним органима заинтересованих других држава и међународним организацијама у складу са међународним стандардима и препорученом праксом, и објављује га на интернет презентацији Центра.	Потпуно усклађено.		
16.8.и)	Commission and EASA, except where the report is publicly available through electronic means, in which case the safety investigation authority shall only	0.2. 27.9.	Центар доставља КОНАЧНИ извештај заједно са безбедносним препорукама странама на које се препоруке односе, министарству, ДИРЕКТОРАТУ, надлежним	Потпуно усклађено.		

	notify them accordingly		органима заинтересованих других држава и међународним организацијама у складу са међународним стандардима и препорученом праксом, и објављује га на интернет презентацији Центра.			
17.1.	Safety recommendations 1. At any stage of the safety investigation, the safety investigation authority shall recommend in a dated transmittal letter, after appropriate consultation with relevant parties, to the authorities concerned, including those in other Member States or third countries, any preventive action that it considers necessary to be taken promptly to enhance aviation safety.	0.2. 28.1.	Центар издаје безбедносне препоруке на основу анализе података и резултата спроведене истраге. Центар може да изда безбедносне препоруке и на основу анализа серије удеса, озбиљних негода и негода ваздухопловне. ЦЕНТАР ИЗДАЈЕ БЕЗБЕДНОСНЕ ПРЕПОРУКЕ НА ОСНОВУ АНАЛИЗЕ ПОДАТАКА И РЕЗУЛТАТА СПРОВЕДЕНЕ ИСТРАГЕ. НАКОН КОНСУЛТАЦИЈА СА СВИМ ЗАИНТЕРЕСОВАНИМ СУБЈЕКТИМА, ЦЕНТАР МОЖЕ У ВИЛО КОЈОЈ ФАЗИ ИСТРАГЕ УДЕСА ИЛИ ОЗБИЉНЕ НЕГОДЕ ДА ИЗДА БЕЗБЕДНОСНЕ ПРЕПОРУКЕ СА МЕРАМА ЗА КОЈЕ СМАТРА ДА ИХ ЈЕ НЕОПХОДНО ШТО ПРЕ ПРЕДУЗЕТИ РАДИ ПОВОЉИЈА БЕЗБЕДНОСТИ У ВАЗДУШНОМ САОБРАЋАЈУ. БЕЗБЕДНОСНЕ ПРЕПОРУКЕ СЕ МОГУ ИЗДАТИ И НА ОСНОВУ СТУДИЈЕ ИЛИ АНАЛИЗЕ РАЗЛИЧИТИХ ИСТРАГА ИЛИ ДРУГИХ ПОСЛОВА КОЈЕ ЦЕНТАР ОБАВЉА У СКЛАДУ СА ОВИМ ЗАКОНОМ. ЦЕНТАР МОЖЕ ДА ИЗДА БЕЗБЕДНОСНУ ПРЕПОРУКУ	Делимично усклађено	Потпуна усклађеност постићи ће се изменама и допунама Правилника о истраживању удеса и озбиљних	

			АКО ЈЕ РЕПУБЛИКА СРБИЈА ЗЕМЉА УЧЕСНИЦА У ИСТРАЖНОМ ПОСТУПКУ У КООРДИНАЦИЈИ СА ДРЖАВОМ КОЈА ВОДИ ИСТРАГУ.			
		28.3.	Препоруке се упућују странама на које се одnose, надлежним органима и организацијама у Републици Србији, као и заинтересованим органима и организацијама других држава и међународним организацијама БЕЗБЕДНОСНЕ ПРЕПОРУКЕ СЕ, УЗ ПРОПРАТНО ПИСМО, ДОСТАВЉАЈУ НАДЛЕЖНИМ ОРГАНИМА И ОРГАНИЗАЦИЈАМА У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ, НАДЛЕЖНИМ ОРГАНИМА И ОРГАНИЗАЦИЈАМА ДРУГИХ ЗАИНТЕРЕСОВАНИХ ДРЖАВА, КАО И МЕЂУНАРОДНИМ ОРГАНИЗАЦИЈАМА, А АКО ЈЕ ПРЕПОРУКА ОД ГЛОБАЛНОГ ЗНАЧАЈА ОНА СЕ ЗАЈЕДНО СА ОБАВЕШТЕЊЕМ О ПРЕДУЗЕТИМ МЕРАМА, ДОСТАВЉА МЕЂУНАРОДНОЈ ОРГАНИЗАЦИЈИ ЦИВИЛНОГ ВАЗДУХОПЛОВСТВА.			
17.2.	A safety investigation authority may also issue safety recommendations on the basis of studies or analysis of a series of investigations or any other activities conducted in accordance with Article 4(4).	0.1. 28.1.	Центар издаје безбедносне препоруке на основу анализе података и резултата спроведене истраге.	Потпуно усклађено		
17.3.	A safety recommendation shall in no case create a presumption of blame or liability for an accident, serious incident or	0.1. 28.2.	Препорука из става 1. овог члана не може бити основ за утврђивање кривиче или одговорности за удес или озбиљну незгоду.	Потпуно усклађено.		

	incident EN L 295/46 Official Journal of the European Union 12.11.2010				
18.1.	Follow-up to safety recommendations and safety recommendations database 1. The addressee of a safety recommendation shall acknowledge receipt of the transmittal letter and inform the safety investigation authority which issued the recommendation within 90 days of the receipt of that letter, of the actions taken or under consideration, and where appropriate, of the time necessary for their completion and where no action is taken, the reasons therefor.	0.2.	Органи и организације којима су упућене препоруке, осим органа и организација других држава и међународних организација, дужни су да предузму потребне мере у циљу спровођења безбедносних препорука и о томе обавесте Центар. Органи и организације из става 3. овог члана, осим органа и организација других држава и међународних организација, којима је упућена безбедносна препорука дужни су да поднеле једном годишње поднесу извештај Центру о мерама које су предузеле или су планиране да се предузму на основу датих препорука.	Потпуно усклађено	
	28.6.	28.7.	НАДЛЕЖНИ ОРГАНИ, ОДНОСНО ОРГАНИЗАЦИЈЕ У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ КОЈИМА СУ УПУЋЕНЕ БЕЗБЕДНОСНЕ ПРЕПОРУКЕ СУ ДУЖНИ ДА ПОТВРДЕ ПРИЕМ ПРЕПОРУКЕ И ДА У РОКУ ОД 90 ДАНА ОД ПРИЕМА ДОСТАВЕ ЦЕНТРУ ОБАВЕШТЕЊЕ О МЕРАМА КОЈЕ СУ ПРЕДУЗЕЛИ ИЛИ ПЛАНИРАЈУ ДА ПРЕДУЗМУ, КАО И О РОКОВИМА ЗА ЊИХОВО ПРЕДУЗИМАЊЕ, АКО ЈЕ ТО ПРИМЕНЉИВО. АКО НАДЛЕЖНИ ОРГАН, ОДНОСНО ОРГАНИЗАЦИЈА СМАТРА ДА НИЈЕ ПОТРЕБНО ПРЕДУЗЕТИ МЕРЕ У ЦИЉУ СПРОВОЂЕЊА БЕЗБЕДНОСНИХ ПРЕПОРУКА, У ОБАВЕШТЕЊУ КОЈЕ ДОСТАВЉА ЦЕНТРУ		
	0.3. 16.1.				

			МОРА ДА НАВЕДЕ РАЗЛОГЕ ЗА ТО.			
			Личе или организација коме је упућена препорука у складу са чланом 28. Закона, потврђује пријем препоруке и обавештава Центар у року од 90 дана од дана пријема препоруке о мерама које су предузете или чије се предузимање разматра и, по потреби, о времену потребном за њихово предузимање, а ако није потребно предузети одговарајуће мере, о разлозима за предузимање.			
18.2.	Within 60 days of the receipt of the reply, the safety investigation authority shall inform the addressee whether or not it considers the reply adequate and give justification when it disagrees with the decision to take no action.	0.2. 28.8.	ЦЕНТАР У РОКУ ОД 60 ДАНА ОД ПРИЈЕМА ОБАВЕШТЕЊА ИЗ СТАВА 6. ОВОГ ЧЛАНА, ОБАВЕШТАВА НАДЛЕЖНИ ОРГАН, ОДНОСНО ОРГАНИЗАЦИЈУ ДА ЛИ СМАТРА ОБАВЕШТЕЊЕ ОДГОВАРАЈУЋИМ, УЗ ОБРАЗЛОЖЕЊЕ АКО СМАТРА ДА СУ ПРЕДЛОЖЕНЕ МЕРЕ НЕОДГОВАРАЈУЋЕ ИЛИ АКО СЕ НЕ СЛАЖЕ СА ОДЛУКОМ ПОШИЉАОЦА ДА ПОВОДОМ БЕЗБЕДНОСНИХ ПРЕПОРУКА НЕ ПРЕДУЗИМА НИКАКВЕ МЕРЕ.	Потпуно усклађено		
		0.3. 16.2	У року од 60 дана од пријема одговора, Центар обавештава орган или организацију коме је препорука упућена да ли сматра да је одговор адекватан и даје образложење ако се не слаже са одлуком да се не предузимају мере за извршење безбедносних препорука.			

18.3.	Each safety investigation authority shall implement procedures to record the responses to the safety recommendations it issued.			Предмет интерне процедуре Центра за истраге		
18.4.	Each entity receiving a safety recommendation, including the authorities responsible for civil aviation safety at the Member State and Union level, shall implement procedures to monitor the progress of the action taken in response to the safety recommendations received.	0.2. 28.6	Органи и организације којима су упућене препоруке, ови органи и организација—других држава и међународних организација, дужни су да предузму потребне мере у циљу спровођења безбедносних препорука. и о томе обавесте центар	Потпуно усклађено		
18.5.	Safety investigation authorities shall record in the central repository established under Commission Regulation (EC) No 1321/2007 of 12 November 2007 laying down implementing rules for the integration into a central repository of information on civil aviation occurrences exchanged in accordance with Directive 2003/42/EC (1) all safety recommendations issued in accordance with Article 17(1)	0.1. 27.14. 27.16.	Податке из извештаја, са безбедносним препорукама, Центар уноси у базу података о удесима и озбиљним незгодама у ваздушном саобраћају	Потпуно усклађено		

	and (2) as well as the responses thereto. Safety investigation authorities shall similarly record in the central repository all safety recommendations received from third countries.	грађански Републике Србије.	ваздухопловства			
19.1.	EASA and the competent authorities of the Member States shall in collaboration participate regularly in the exchange and analysis of information covered by Directive 2003/42/EC. This shall cover online access by designated persons to information contained in the central repository established under Regulation (EC) No 1321/2007, including to information which directly identifies the aircraft subject to an occurrence report such as, where available, its serial and registration numbers. Such access shall not cover information that identifies the operator subject to that occurrence report.	-	-	непреносиво	Одредба је по својој природи таква да је могу имплементирати само државе чланице ЕУ	
19.2.	EASA and the authorities of the Member States referred to in paragraph 1 shall ensure the confidentiality of such information in accordance with applicable legislation, and shall limit its use to what is strictly necessary to discharge their safety related obligations. In this respect, that information shall be used only for analysis of safety trends which can form the basis for anonymous safety recommendations or	-	-	непреносиво	Одредба је по својој природи таква да је могу имплементирати само државе чланице ЕУ	

	airworthiness directives without apportioning blame or liability				
20.1.	Information on persons and dangerous goods on board 1. Union airlines operating flights arriving to or departing from, and third country airlines operating flights departing from an airport located in the territories of the Member States to which the Treaties apply, shall implement procedures which allow for the production:	0.1. 19.1.	Власник, као и корисник ваздухоплова који је учествовао у улесу или озбиљној незгоди, члан посаде, свако лице које учествује у одржавању, пројектовању, производњи тог ваздухоплова или у обуци његове посаде, свако лице које је учествовао у пружању том ваздухоплову услуга контроле летања, информисања ваздухоплова у лету или аеродромских услуга, запослени у цивилној ваздухопловној власти Републике Србије, као и свако лице, уколико имају сазнања да се догодило улес или озбиљна незгода у обавези су да о томе, без одлагања, обавесте Центар. Корисник ваздухоплова који је учествовао у улесу или озбиљној незгоди је дужан да информације о лицима и опасној роби на лету достави центру, на његов захтев.	Потпуно усклађено	
		19.2.	Ваздухоплов који је учествовао у улесу или озбиљној незгоди на територији Републике Србије, а који је регистрован у Републици Србији, или је произведен у Републици Србији, или се користи од стране корисника регистрованог у Републици Србији, а који обавља летове који долазе на или одлазе са територије Републике Србије и страни ваздухоплови који обављају летове који одлазе са аеродрома који се налазе на територији Републике Србије, достављају Центру информације о лицима и		
		0.3. 13.1.			

		опасним материјала на лету, по захтеву Центра.			
20.1.a)	as soon as possible, and at the latest within two hours of the notification of the occurrence of an accident to the aircraft, of a validated list, based on the best available information, of all the persons on board; and	0.3. 13.2.1)	Корисник ваздухоплова из става 1. овог члана: 1) најкасније у року од два сата од пријема обавештења или захтева Центра, на основу расположивих информација, саставља коначан списак лица укључених у ваздухоплов и	Потпуно усклађено	
20.1.б)	immediately after the notification of the occurrence of an accident to the aircraft, of the list of the dangerous goods on board.	0.3. 13.2.2)	2) одмах по пријему обавештења да се улес догодило или захтева Центра, саставља списак укљученог опасног терета.	Потпуно усклађено	
20.2.	The lists referred to in paragraph 1 shall be made available to the safety investigation authority in charge, the authority designated by each Member State to liaise with the relatives of the persons on board and, where necessary, to medical units which may need the information for the treatment of victims.	0.3. 13.3.	Податке из става 2. овог члана, корисник ваздухоплова који је учествовао у улесу или озбиљној незгоди доставља Центру.	Потпуно усклађено	
20.3.	In order to allow passengers' relatives to obtain information quickly concerning the presence of their relatives on board an aircraft involved in an accident, airlines shall offer travellers the opportunity to give the name and contact details of a person to be contacted in the event of an accident. This information may be used by the airlines only in the event of an accident and shall not be communicated to third parties or used for	0.3. 13.4 13.5.	Путник може кориснику ваздухоплова да достави податке лица која ће бити контактирана у случају улеса или озбиљне незгоде. Имена лица која су била укључена у ваздухоплов који је учествовао у улесу не смеју да буду доступна јавности пре него што надлежни органи обавесте о улесу сроднике тих лица.	Потпуно усклађено	

	commercial purposes.				
20.4.	The name of a person on board shall not be made publicly available before the relatives of that person have been informed by the relevant authorities. The list referred to in paragraph 1(a) shall be kept confidential in accordance with the legal acts of the Union and national law and the name of each person appearing in that list shall, subject thereto, only be made publicly available in so far as the relatives of the respective persons on board have not objected.	0.3. 13.6.	Списак из става 2. података 1) овог члана је поверљивог карактера, а имена лица са списка могу да буду доступна јавности само ако се сродници тих лица не противе.	Потпуно усклађено	
21.1.	Assistance to the victims of air accidents and their relatives 1. In order to ensure a more comprehensive and harmonised response to accidents at EU level, each Member State shall establish a civil aviation accident emergency plan at national level. Such an emergency plan shall also cover assistance to the victims of civil aviation accidents and their relatives.	0.1. 14.1.	Помоћ жртвама несрећа и њиховој породици План хитних мера помоћи, који укључује превоз, смештај и медицинску помоћ жртвама и њиховим породицама у случају несреће, доноси Влада.	Потпуно усклађено	Донета је Уредба о плану хитних мера помоћи жртвама и њиховим породицама у случају несреће у саобраћају
21.2.	Member States shall ensure that all airlines established in their territory have a plan for the assistance to the victims of civil aviation accidents and their relatives. Those plans must take particular account of psychological support for victims of civil aviation accidents and their relatives and allow the airline to react to a	0.1. 14.1.	План хитних мера помоћи, који укључује превоз, смештај и медицинску помоћ жртвама и њиховим породицама у случају несреће, доноси Влада.	Потпуно усклађено	Донета је Уредба о плану хитних мера помоћи жртвама и њиховим породицама у случају несреће у саобраћају

	major accident. The Member States shall audit the assistance plans of the airlines established in their territory. Member States shall also encourage third-country airlines which operate in the Union to similarly adopt a plan for the assistance of victims of civil aviation accidents and their relatives.				
21.3.	When an accident occurs, the Member State in charge of the investigation, the Member State in which the airline, the aircraft of which was involved in the accident is established, or the Member State which had a large number of its nationals on board the aircraft involved in the accident, shall provide for the appointment of a reference person as a point of contact and information for the victims and their relatives.	0.2. 17.1.	Центар може да учествује у раду међународних организација за истраживање удела и озбиљних незгода, пружити или затражити помоћ, пренесе део истраживачког посматрања на надлежне органе за истраживање удела и озбиљних незгода других држава у складу са међународним уговорима и обавезама Републике Србије. Они обављају сарадњу не међу државама, него са центрима истраживања.	Потпуно усклађено	Донета је Уредба о плану хитних мера помоћи жртвама и њиховим породицама у случају несреће у саобраћају
			ЦЕНТАР МОЖЕ ДА УЧЕСТВУЈЕ У РАДУ МЕЂУНАРОДНИХ ОРГАНИЗАЦИЈА ЗА ИСТРАЖИВАЊЕ УДЕСА И ОЗБИЉНИХ НЕЗГОДА, ПРУЖИ ИЛИ ЗАТРАЖИ ПОМОЋ, ПРЕНЕСЕ ДЕО ИЛИ ЦЕЛО ИСТРАЖИВАЧКОГ ПОСТУПАК НА НАДЛЕЖНЕ ОРГАНЕ ЗА ИСТРАЖИВАЊЕ УДЕСА И ОЗБИЉНИХ НЕЗГОДА ДРУГИХ ДРЖАВА, КАО И ДА ПРИХВАТИ ДЕО ИЛИ ЦЕЛО ИСТРАЖИВАЧКОГ ПОСТУПАК КОЈИ ЈЕ ПОКРЕНУО НАДЛЕЖНИ ОРГАН ЗА ИСТРАЖИВАЊЕ УДЕСА И ОЗБИЉНИХ НЕЗГОДА ДРУГИХ ДРЖАВА, У СКАЛАДУ СА МЕЂУНАРОДНИМ УГОВОРИМА И ОБАВЕЗАМА РЕПУБЛИКЕ		

			СРБИЈЕ. ОВИ ОБЛИЦИ САРАДЊЕ НЕ МОГУ ДА УГРОЗЕ НЕЗАВИСНОСТ ИСТРАГЕ.			
21.4.	A Member State or a third country, which, by virtue of fatalities or serious injuries to its citizens, has a special interest in an accident which has occurred in the territories of the Member States to which the Treaties apply, shall be entitled to appoint an expert who shall have the right to:	0.1. 17.1.	Центар може да учествује у раду међународних организација за истраживање удела и озбиљних незгода, пружи или затражи помоћ, пренесе део истраженог неструга на надлежне органе за истраживање удела и озбиљних незгода других држава у складу са међународним уговорима и обавезама Републике Србије. Ови облици сарадње не могу да угрозе независност истраге. ЦЕНТАР МОЖЕ ДА УЧЕСТВУЈЕ У РАДУ МЕЂУНАРОДНИХ ОРГАНИЗАЦИЈА ЗА ИСТРАЖИВАЊЕ УДЕСА И ОЗБИЉНИХ НЕЗГОДА, ПРУЖИ ИЛИ ЗАТРАЖИ ПОМОЋ, ПРЕНЕСЕ ДЕО ИЛИ ЦЕО ИСТРАЖНИ ПОСТУПАК НА НАДЛЕЖНЕ ОРГАНЕ ЗА ИСТРАЖИВАЊЕ УДЕСА И ОЗБИЉНИХ НЕЗГОДА ДРУГИХ ДРЖАВА, КАО И ДА ПРИХВАТИ ДЕО ИЛИ ЦЕО ИСТРАЖНИ ПОСТУПАК КОЈИ ЈЕ ПОКРЕНУО НАДЛЕЖНИ ОРГАН ЗА ИСТРАЖИВАЊЕ УДЕСА И ОЗБИЉНИХ НЕЗГОДА ДРУГИХ ДРЖАВА, У СКАДУ СА МЕЂУНАРОДНИМ УГОВОРИМА И ОБАВЕЗАМА РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ. ОВИ ОБЛИЦИ САРАДЊЕ НЕ МОГУ ДА УГРОЗЕ НЕЗАВИСНОСТ ИСТРАГЕ.	Потпуно усклађено		
21.4.a)	visit the scene of the accident	0.1. 15.5.	Министар ближе прописује начин спровођења поступка истраживања удела и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају	Делумично усклађено	Потпуна усклађеност постигнута се изменама и	

				допунама Правилника о истраживању удеса и озбиљних	
21.4.б)	have access to the relevant factual information, which is approved for public release by the safety investigation authority in charge, and information on the progress of the investigation;	0.1. 15.5	- Министар ближе прописује начин спровођења поступка истраживања удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају	Делимично усклађено	Потпуна усклађеност постиглиће се изменама и допунама Правилника о истраживању удеса и озбиљних
21.4.и)	receive a copy of the final report.	0.1. 15.5	- Министар ближе прописује начин спровођења поступка истраживања удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају	Делимично усклађено	Потпуна усклађеност постиглиће се изменама и допунама Правилника о истраживању удеса и озбиљних
21.5.	An expert appointed in accordance with paragraph 4 may assist, subject to applicable legislation in force, in the identification of the victims and attend meetings with the survivors of its State.	-0.1. 15.5	- Министар ближе прописује начин спровођења поступка истраживања удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају	Делимично усклађено	Потпуна усклађеност постиглиће се изменама и допунама Правилника о истраживању удеса и озбиљних
21.6.	In accordance with Article 2(1) of Regulation (EC) No 785/2004 of the European Parliament and of the Council of 21 April 2004 on insurance requirements for air carriers and aircraft operators (1	0.1. 15.5	- Министар ближе прописује начин спровођења поступка истраживања удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају	Делимично усклађено	Потпуна усклађеност постиглиће се изменама и допунама Правилника о

	), also third country air carriers shall fulfil the insurance obligations set out in that Regulation.			исправљивању удеса и озбиљних	
22.1.	Access to documents and protection of personal data 1. This Regulation shall apply without prejudice to Regulation (EC) No 1049/2001 of the European Parliament and of the Council of 30 May 2001 regarding public access to European Parliament, Council and Commission documents	-		непреносиво	Одредба је по својој природи таква да не успоставља обавезу у погледу усклађивања
22.2.	This Regulation shall apply in accordance with Directive 95/46/EC of the European Parliament and of the Council of 24 October 1995 on the protection of individuals with regard to the processing of personal data and on the free movement of such data (3) and Regulation (EC) No 45/2001 of the European Parliament and of the Council of 18 December 2000 on the protection of individuals with regard to the processing of personal data by the Community institutions and bodies and on the free movement of such data	-		непреносиво	Одредба је по својој природи таква да не успоставља обавезу у погледу усклађивања
23.	Penalties Member States shall lay down the rules on penalties applicable to infringements of this Regulation. The penalties provided for shall be effective, proportionate and dissuasive.	0.2. 51. и 52.	Центар подноси захтеве за покретање прекршајног поступка у складу са казним одредабама овог закона. Новчаном казном од 200.000 до 2.000.000 динара казниће се за прекршај привредно друштво или друго правно лице ако:	Потпуно усклађено	

			1) не обавести Центар о удесу или озбиљној незгоди ваздухоплова (члан 19. став 1); 1а) не достави информације о лицима и опасној роби на захтев центра (члан 19. став 2); 2) ограничи Центру приступ месту удеса или озбиљне незгоде, ваздухоплову, његовој садржини или олупини (члан 23. став 3. тачка 1); 3) онемогући слободан приступ свим релевантним документима и подацима (члан 23. став 3. тачка 7)); 4) уклони с места удеса или озбиљне незгоде ваздухоплова који је претрпео удес или озбиљну незгodu или његове делове пре него што се обезбеди очување трагова несреће или прибави сагласност Центра (члан 25. став 3); 5) по окончању истраживања удеса или озбиљне незгоде не уклони оштећени или уништени ваздухоплов или његове делове (члан 25. став 5); 6) на захтев Центра не достави тражене податке (члан 25. став 8); 7) не поступи по издатој безбедносној препоруци Центра и не достави извештај о истој (члан 28. ст. 4. и 5); 7) НЕ ДОСТАВИ ОБАВЕШТЕЊЕ О МЕРАМА КОЈЕ СУ ПРЕДУЗЕЛИ ИЛИ ПЛАНИРАЈУ ДА ПРЕДУЗМУ ПО ИЗДАТИМ БЕЗБЕДНОСНИМ ПРЕПОРУКАМА (ЧЛАН 28. СТ. 6.);		

			Новчаном казном од 50.000 до 150.000 динара казниће се за прекршај одговорно лице зановедник брод или лице које га замењује, други чланови посаде и друга физичка лица ако: НОВЧАНОМ КАЗНОМ ОД 50.000 ДО 150.000 ДИНАРА КАЗНИЋЕ СЕ ЗА ПРЕКРШАЈ ФИЗИЧКО ЛИЦЕ АКО: 1) не обавести Центар о удесу или озбиљној незгоди ваздухоплова (члан. 19. став 1); 1а) не достави информације о лицима и опасној роји на захтев центра (члан 19. став 2); 2) ограничи Центру приступ месту удеса или озбиљне незгоде, ваздухоплову, његовој садржини или олупини (члан 23. став 3. тачка 1); 3) онемогући слободан приступ документима и подацима (члан 23. став 3. тачка 7)); 4) уклони с места удеса или озбиљне незгоде ваздухоплов који је претрпео удес или озбиљну незгоду или његове делове пре него што се обезбеди очување трагова удеса или озбиљне незгоде или прибави сагласност Центра (члан 25. став 3); 5) по окончању истраживања удеса или озбиљне незгоде не уклони оштећени или уништени ваздухоплов или његове делове (члан 25. став 5); 6) на захтев Центра не достави тражене податке (члан 25. став 8); 7) не поштују но издатј			
--	--	--	---	--	--	--

			безбедносној препоруци Центра и не-достатни извештај о нестој (члан 28. ст. 4 и 5); 7) НЕ ДОСТАВИ ОБАВЕШТЕЊЕ О МЕРАМА КОЈЕ СУ ПРЕДУЗЕЛИ ИЛИ ПЛАНИРАЈУ ДА ПРЕДУЗМУ ПО ИЗДАТИМ БЕЗБЕДНОСНИМ ПРЕПОРУКАМА (ЧЛАН 28. СТАВ 6.);			
24.	Amendment of the Regulation This Regulation shall be subject to a review no later than 3 December 2014. Where the Commission considers that this Regulation should be amended, it shall request the Network to issue a preliminary opinion, which shall also be forwarded to the European Parliament, the Council, the Member States and EASA	-	-	непреносиво	Одредба се односи на обавезе Европске комисије	
25.	Repeals Directive 94/56/EC is hereby repealed.	-	-	непреносиво	Одредба се односи на укидање Директиве 94/56/EЗ	
26.	Entry into force This Regulation shall enter into force on the 20th day following its publication in the <i>Official Journal of the European Union</i> .	-	-	непреносиво	Презаписи и завршне одредбе	

1. Назив прописа ЕУ				2. „CELEX” ознака ЕУ прописа		
Уредба (ЕУ) бр. 2018/1139 Европског парламента и Савета од 4. јула 2018. године о заједничким правилима у области цивилног ваздухопловства и оснивању Агенције Европске уније за безбедност ваздушног саобраћаја и о измени Уредаба (ЕЗ) бр. 2111/2005, (ЕЗ) бр. 1008/2008, (ЕУ) бр. 996/2010, (ЕУ) бр. 376/2014 и Директива 2014/30/EУ и 2014/53/EУ Европског парламента и Савета, као и о стављању ван снаге Уредаба (ЕЗ) бр. 552/2004 и (ЕЗ) бр. 216/2008 Европског парламента и Савета и Уредбе Савета (ЕЕЗ) бр. 3922/91				32018R1139		
REGULATION (EU) 2018/1139 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 4 July 2018 on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Union Aviation Safety Agency, and amending Regulations (EC) No 2111/2005, (EC) No 1008/2008, (EU) No 996/2010, (EU) No 376/2014 and Directives 2014/30/EU and 2014/53/EU of the European Parliament and of the Council, and repealing Regulations (EC) No 552/2004 and (EC) No 216/2008 of the European				4. Датум израде табеле		
3. Орган државне управе, односно други овлашћени предлагач прописа				5.8.2024.године		
Овлашћени предлагач прописа – Влада Обрађивач - Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре и Центар за истраживање несрећа у саобраћају Републике Србије				6. Бројчане ознаке (шифре) планираних прописа из базе НПАА		
5. Назив (важећег, нацрта, предлога) прописа чије одредбе су предмет анализе усклађености са прописом ЕУ				2022-286		
0.1. Закон о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају (Сл. гласник РС бр. 66/15 и 83/18) Law on accident investigations for aviation, waterborne transport and railways (Official gazette RS No. 66/15 and 83/18)						
0.2. Предлог закона о изменама и допунама Закона о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају Draft Law on Amendments on Law on accident investigations for aviation, waterborne transport and railways						
7. Усклађеност одредаба прописа са одредбама прописа ЕУ						
а)	а1)	б)	б1)	в)	г)	д)
Одредба прописа ЕУ	Садржина одредбе	Одредбе прописа Републике Србије	Садржина одредбе	Усклађено ст (Потпуно усклађено	Разлози за делимичну	Напомена о усклађености

1.1.	Subject matter and objectives 1. The principal objective of this Regulation is to establish and maintain a high uniform level of civil aviation safety in the Union.				- ПУ, делимичн о усклађено - ДУ, неусклађе но - ПУ, непреноси во - НПД	усклађен ост, неусклађ еност или непрено сивост	
1.2.	This Regulation further aims to: (a) contribute to the wider Union aviation policy and to the improvement of the overall performance of the civil aviation sector; (b) facilitate, in the fields covered by this Regulation, the free movement of goods, persons, services and capital, providing a level playing field for all actors in the internal aviation market, and improve the competitiveness of the Union's aviation industry; (c) contribute to a high, uniform level of environmental protection; (d) facilitate, in the fields covered by this Regulation, the movement of goods, services and personnel worldwide, by establishing appropriate cooperation with third countries and their aviation authorities, and by promoting the mutual acceptance of certificates and other relevant documents; (e) promote cost-efficiency, by, inter alia, avoiding duplication, and promoting effectiveness in regulatory, certification and oversight processes as well as an efficient use of related resources at Union						

	and national level; (f) contribute, in the fields covered by this Regulation, to establishing and maintaining a high uniform level of civil aviation security; (g) assist Member States, in the fields covered by this Regulation, in exercising their rights and fulfilling their obligations under the Chicago Convention, by ensuring a common interpretation and a uniform and timely implementation of its provisions, as appropriate; (h) promote, worldwide, the views of the Union regarding civil aviation standards and civil aviation rules, by establishing appropriate cooperation with third countries and international organisations; (i) promote research and innovation, inter alia, in regulatory, certification and oversight processes; (j) promote, in the fields covered by this Regulation, technical and operational interoperability and the sharing of administrative best practices; (k) support passenger confidence in a safe civil aviation.					
1.3.	The objectives set out in paragraphs 1 and 2 shall be achieved by, inter alia: (a) the preparation, adoption and uniform application of all necessary acts; (b) the taking of measures to improve safety standards; (c) ensuring that the declarations and certificates issued in accordance with this Regulation, and with the delegated and implementing acts adopted on the basis thereof, are valid and recognised throughout the Union, without any additional requirements; (d) the development, with the involvement of standardisation and other industry bodies, of detailed technical standards to be used as a means of compliance with this Regulation, and with the					

	delegated and implementing acts adopted on the basis thereof, where appropriate; (e) the establishment of an independent European Union Aviation Safety Agency (the 'Agency'); (f) the uniform implementation of all necessary acts by the national competent authorities and the Agency, within their respective areas of responsibility; (g) the gathering, analysis and exchange of information to support evidence-based decision making; (h) the undertaking of awareness and promotion initiatives, including training, communication and dissemination of relevant information.						
2.1.	This Regulation shall apply to: (a) the design and production of products, parts and equipment to control aircraft remotely by a natural or legal person under the oversight of the Agency or a Member State, to the extent not covered by point (b); (b) the design, production, maintenance and operation of aircraft, as well as their engines, propellers, parts, non-installed equipment and equipment to control aircraft remotely, where the aircraft is or will be: (i) registered in a Member State, unless and to the extent that the Member State has transferred its responsibilities pursuant to the Chicago Convention to a third country and the aircraft is operated by a third country aircraft operator; (ii) registered in a third country and operated by an aircraft operator established, residing or with a principal place of business in the territory to which the Treaties apply; (iii) an unmanned aircraft, that is registered neither in a Member State nor in a third country						

	and that is operated within the territory to which the Treaties apply by an aircraft operator established, residing or with a principal place of business within that territory; (c) the operation of aircraft into, within, or out of the territory to which the Treaties apply by a third country aircraft operator; (d) the design, production, maintenance and operation of safety-related aerodrome equipment used or intended for use at the aerodromes referred to in point (c) and the provision of groundhandling services and AMS at those aerodromes; (e) the design, maintenance and operation of aerodromes, including the safety-related equipment used at those aerodromes, located in the territory to which the Treaties apply, which: (i) are open to public use; (ii) serve commercial air transport; and (iii) have a paved instrument runway of 800 metres or more, or exclusively serve helicopters using instrument approach or departure procedures; (f) without prejudice to Union and national law on environment and land-use planning, the safeguarding of surroundings of the aerodromes referred to in point (e); (g) the provision of ATM/ANS in the Single European Sky airspace, and the design, production, maintenance and operation of systems and constituents used in the provision of those ATM/ANS; (h) without prejudice to Regulation (EC) No 551/2004 of the European Parliament and of the Council (1) and the responsibilities of Member States with regard to airspace under their jurisdiction, the design of airspace structures in the Single European Sky airspace.					
--	--	--	--	--	--	--

2.2.	This Regulation shall also apply to the personnel and organisations involved in the activities referred to in paragraph 1.				
2.3.	This Regulation shall not apply to: (a) aircraft, and their engines, propellers, parts, non-installed equipment and equipment to control aircraft remotely, while carrying out military, customs, police, search and rescue, firefighting, border control, coastguard or similar activities or services under the control and responsibility of a Member State, undertaken in the public interest by or on behalf of a body vested with the powers of a public authority, and the personnel and organisations involved in the activities and services performed by those aircraft; (b) aerodromes or parts thereof, as well as equipment, personnel and organisations, that are controlled and operated by the military; (c) ATM/ANS, including systems and constituents, personnel and organisations, that are provided or made available by the military; (d) the design, production, maintenance and operation of aircraft the operation of which involves low risk for aviation safety, as listed in Annex I, and to the personnel and organisations involved therein, unless the aircraft has been issued, or has been deemed to have been issued, with a certificate in accordance with Regulation (EC) No 216/2008. As regards point (a), Member States shall ensure that activities and services performed by the aircraft referred to in that point are carried out with due regard to the safety objectives of this Regulation. Member States shall also ensure that, where appropriate, those aircraft are safely separated from other aircraft. Without prejudice to the obligations of Member States				

	under the Chicago Convention, aircraft covered by Annex I to this Regulation and registered in a Member State may be operated in other Member States, subject to the agreement of the Member State in the territory of which the operation takes place. Such aircraft may also be maintained, and their design may be modified, in other Member States, provided that such design modifications and such maintenance activities are carried out under the oversight of the Member State where the aircraft is registered and in accordance with procedures established by the national law of that Member State.					
2.4.	By derogation from point (d) of the first subparagraph of paragraph 3, this Regulation, and the delegated and implementing acts adopted on the basis thereof, shall apply to the design, production and maintenance of an aircraft type falling within the scope of points (e), (f), (g), (h), or (i) of point 1 of Annex I and to the personnel and organisations involved in those activities, where: (a) the organisation responsible for the design of that aircraft type has applied for a type certificate to the Agency in accordance with Article 11 or, if applicable, has made a declaration to the Agency in accordance with point (a) of Article 18(1) in respect of that aircraft type; (b) that aircraft type is intended for serial production; and (c) the design of that aircraft type has not been previously approved in accordance with the national laws of a Member State.					

	This Regulation, and the delegated and implementing acts adopted on the basis thereof, shall apply with respect to the aircraft type concerned from the date on which the type certificate is issued or, if applicable, from the date on which the declaration is made. However, the provisions regarding the assessment of the application for the type certificate and the issuance of the type certificate by the Agency shall apply from the date at which the application is received.						
2.5.	Without prejudice to national security and defence requirements, and Article 7(5) of Regulation (EC) No 550/2004 of the European Parliament and of the Council ⁽¹⁾, Member States shall ensure that: (a) the facilities referred to in point (b) of the first subparagraph of paragraph 3 of this Article that are open to public use; and (b) the ATM/ANS referred to in point (c) of the first subparagraph of paragraph 3 of this Article that are provided to air traffic to which Regulation (EC) No 549/2004 applies, offer a level of safety and interoperability with civil systems that is as effective as that resulting from the application of the essential requirements set out in Annexes VII and VIII to this Regulation.						
2.6.	A Member State may decide to apply any, or any combination, of Section I, II, III, or VII of Chapter III, to some or all activities referred to in point (a) of the first subparagraph of paragraph 3 and to the personnel and organisations involved in those activities, where it considers that, in light of the characteristics of the activities, personnel and organisations in question and the purpose and content of the provisions concerned, those provisions can be effectively applied. From the date specified in that decision, the activities, personnel and organisations concerned shall be solely						

	regulated by the provisions of the Section, or Sections, concerned and by the provisions of this Regulation related to the application of those sections.				
	The Member State concerned shall without delay notify the Commission and the Agency of its decision and shall provide them with all relevant information, in particular: (a) the Section or Sections concerned; (b) the activities, personnel and organisations concerned; (c) the reasons for its decision; and (d) the date from which that decision applies. Where the Commission, after consulting the Agency, considers that the condition specified in the first subparagraph has not been met, the Commission shall adopt implementing acts setting out its decision to that effect. Upon notification of such implementing acts to the Member State concerned, that Member State shall without delay take a decision to modify or revoke the earlier decision referred to in the first subparagraph of this paragraph and shall inform the Commission and the Agency thereof. Without prejudice to the fourth subparagraph, a Member State may also at any time decide to modify or revoke the earlier decision referred to in the first subparagraph of this paragraph. In such cases, it shall without delay inform the Commission and the Agency thereof. The Agency shall include in the repository referred to in Article 74 all of the decisions of the Commission and of the Member States that have been notified pursuant to this paragraph. The Commission, the Agency and the competent authorities of the Member State concerned shall cooperate for the purpose of the application of this paragraph.				

2.7.	Member States may decide to exempt from this Regulation the design, maintenance and operation of an aerodrome, and the safety-related equipment used at that aerodrome, where that aerodrome handles no more than 10 000 commercial air transport passengers per year and no more than 850 movements related to cargo operations per year, and provided that Member States concerned ensure that such exemption does not endanger compliance with the essential requirements referred to in Article 33. From the date specified in that exemption decision, the design, maintenance and operation of the aerodrome concerned and the safety-related equipment and groundhandling services and ANS at that aerodrome shall no longer be regulated by this Regulation and by the delegated and implementing acts adopted on the basis thereof. Where the Commission, after consulting the Agency, considers that such exemption by a Member State does not comply with the conditions specified in the first subparagraph, the Commission shall adopt implementing acts setting out its decision to that effect. Upon notification of such implementing acts to a Member State concerned, that Member State shall without delay modify or revoke its exemption decision and shall inform the Commission and the Agency thereof. The Member States shall also notify to the Commission and the Agency the exemptions which they have granted pursuant to Article 4(3b) of Regulation (EC) No 216/2008. Member States shall, on an annual basis, examine the traffic figures of the aerodromes that they have exempted pursuant to this paragraph or Article 4(3b) of Regulation (EC) No 216/2008. Where that examination demonstrates that, over three consecutive years, one of those aerodromes handles more than 10 000 commercial air transport passengers per year or more than 850 movements related to cargo operations per year, the Member State concerned shall revoke the exemption of that aerodrome. In that case, it shall inform the						
------	---	--	--	--	--	--	--

	Commission and the Agency accordingly. The Agency shall include in the repository referred to in Article 74 all of the decisions of the Commission and of the Member States that have been notified pursuant to this paragraph.					
2.8.	A Member State may decide to exempt from this Regulation the design, production, maintenance and operation activities in respect of one or more of the following categories of aircraft: (a) aeroplanes, other than unmanned aeroplanes, which have no more than two seats, measurable stall speed or minimum steady flight speed in landing configuration not exceeding 45 knots calibrated air speed and a maximum take-off mass (MTOM), as recorded by the Member State, of no more than 600 kg for aeroplanes not intended to be operated on water or 650 kg for aeroplanes intended to be operated on water; (b) helicopters, other than unmanned helicopters, which have no more than two seats and a MTOM, as recorded by the Member State, of no more than 600 kg for helicopters not intended to be operated on water or 650 kg for helicopters intended to be operated on water; (c) sailplanes, other than unmanned sailplanes, and powered sailplanes, other than unmanned powered sailplanes, which have no more than two seats and a MTOM, as recorded by the Member State, of no more than 600 kg. However, as regards the categories of aircraft referred to in the first subparagraph Member States may not take such a decision concerning aircraft in respect of which a certificate has been issued, or has been deemed to have been issued, in accordance with Regulation (EC) No 216/2008 or with this Regulation, or in respect of which a declaration has been made in accordance with this					

	Regulation.						
2.9.	An exemption decision taken by a Member State pursuant to paragraph 8 shall not prevent an organisation with a principal place of business in the territory of that Member State from deciding to carry out its design and production activities in respect of aircraft covered by that decision in accordance with this Regulation and with the delegated and implementing acts adopted on the basis thereof. Where such an organisation takes such a decision it shall inform the Member State concerned thereof. In such cases, the exemption decision taken by the Member State pursuant to paragraph 8 shall not apply to those design and production activities or to the aircraft designed and produced as a result of those activities.						
2.10.	Without prejudice to obligations of Member States under the Chicago Convention, aircraft to which the exemption decision taken pursuant to paragraph 8 applies and which are registered in the Member State that took that decision may be operated in other Member States, subject to the agreement of the Member State in the territory of which the operation takes place. Such aircraft may also be maintained, or its design may be modified, in other Member States, provided that such maintenance activities and such design modifications are carried out under the oversight of the Member State where the aircraft is registered and in accordance with procedures established in the national law of that Member State.						
2.11.	Any provisions of national law of the Member State						

	which has taken an exemption decision pursuant to paragraph 8 regulating the design, production, maintenance and operation activities of the aircraft to which that decision applies shall be proportionate to the nature and risk of the activity concerned and shall take account of the objectives and principles set out in Articles 1 and 4 respectively. The Member State which has taken an exemption decision pursuant to paragraph 8 shall, without delay, notify the Commission and the Agency of that decision and provide them with all relevant information, and in particular the date from which the that decision applies and the category of aircraft that it concerns. A Member State may decide to modify or revoke an exemption decision that it has taken pursuant to paragraph 8. In such cases, it shall without delay inform the Commission and the Agency thereof. The Agency shall include in the repository referred to in Article 74 all of the decisions of the Member States that have been notified pursuant to this paragraph. An exemption decision taken by a Member State pursuant to paragraph 8 shall also apply to the organisations and personnel involved in the design, production, maintenance and operation activities to which that decision applies.						
...							
94.	Legal status, seat and local offices The Agency shall be a body of the Union. It shall have legal personality. In each of the Member States, the Agency shall enjoy the most extensive legal capacity accorded to legal persons under their laws. It may, in particular, acquire or dispose of movable and immovable property and may be a party to legal proceedings.						

	The seat of the Agency shall be Cologne, Federal Republic of Germany. The Agency may establish local offices in the Member States or co-locate staff in Union delegations in third countries, in accordance with Article 104(4). The Agency shall be legally represented by its Executive Director.						
95.	Staff The Staff Regulations of Officials of the European Union, the Conditions of Employment of Other Servants of the European Union (1) and the rules adopted by agreement between the institutions of the Union for giving effect to those Staff Regulations and Conditions of Employment shall apply to the staff employed by the Agency. The Agency may make use of seconded national experts or other staff not employed by the Agency. The Management Board shall adopt a decision laying down rules on the secondment of national experts to the Agency.						
96.	Privileges and immunities The Protocol No 7 on the Privileges and Immunities of the European Union, annexed to the TEU and to the TFEU, shall apply to the Agency and its staff.						
97.	Liability The contractual liability of the Agency shall be governed by the law applicable to the contract in question. The Court of Justice shall have jurisdiction to give judgment pursuant to any arbitration clause contained in a contract concluded by the Agency. In the case of non-contractual liability, the Agency shall, in						

	accordance with the general principles common to the laws of the Member States, make good any damage caused by it or by its staff in the performance of their duties. (1) Regulation (EEC, Euratom, ECSC) No 259/68 of the Council of 29 February 1968 laying down the Staff Regulations of Officials and the Conditions of Employment of Other Servants of the European Communities and instituting special measures temporarily applicable to officials of the Commission (OJ L 56, 4.3.1968, p. 1). The Court of Justice shall have jurisdiction in disputes over compensation for damages referred to in paragraph 3. The personal liability of its staff towards the Agency shall be governed by the provisions laid down in the Staff Regulations or Conditions of Employment applicable to them.				
...					
135.1.	Amendments to Regulation (EU) No 996/2010 Article 5 of Regulation (EU) No 996/2010 is replaced by the following: Article 5 Obligation to investigate Every accident or serious incident involving aircraft to which Regulation (EU) 2018/1139 of the European Parliament and of the Council (*) applies shall be the subject of a safety investigation in the Member State in which the accident or serious incident occurred.	01. 16.1.	Центар је дужан да истражи сваки удес или озбиљну незгоду ваздухоплова који се догоди на територији републике србије, осим удеса или озбиљне незгоде ваздухоплова који припадају следећим категоријама:	Потпуно усклађено	
135.2.	Where an aircraft to which Regulation (EU) 2018/1139 applies and which is registered in a Member State is involved in an accident or a serious incident the location of which cannot be definitely established as being in the territory of any State, a safety investigation shall be conducted by the safety investigation authority of the Member State of registration.	01. 16.4.	Ако ваздухоплов који је регистрован у републици србији претрпи удес или озбиљну незгоду на месту за које се не може са сигурношћу утврдити да се налази на територији било које државе, истраживање удеса или озбиљне незгоде, врши центар.	Потпуно усклађено	

135.3.	The extent of safety investigations referred to in paragraphs 1, 2 and 4 and the procedure to be followed in conducting such safety investigations shall be determined by the safety investigation authority, taking into account the lessons it expects to draw from such investigations for the improvement of aviation safety, including for those aircraft with a maximum take-off mass less than or equal to 2 250 kg.	0.1. 16.3.	У случајевима удеса или озбиљне незгоде ваздухоплова који нису обухваћени ст.1 и 2. Овог члана, центар покреће истраживање ако налази да је то у интересу безбедности ваздушног саобраћаја.	Потпуно усклађено		
135.4.	Safety investigation authorities may decide to investigate incidents other than those referred to in paragraphs 1 and 2, as well as accidents or serious incidents to other types of aircraft, in accordance with the national legislation of the Member States, when they expect to draw safety lessons from them.	0.1. 16.2.	Изузетно од става 1. овог члана, центар је дужан да истражи сваки удес ваздухоплова у којем је дошло до смртне повреде, независно од категорије којој ваздухоплов припада.	Потпуно усклађено.		
135.5.	By way of derogation from paragraphs 1 and 2 of this Article, the responsible safety investigation authority may decide, taking into account the expected lessons to be drawn for the improvement of aviation safety, not to initiate a safety investigation when an accident or serious incident concerns an unmanned aircraft for which a certificate or declaration is not required pursuant to Article 56(1) and (5) of Regulation (EU) 2018/1139, or concerns a manned aircraft with a maximum take-off mass less than or equal to 2 250 kg, and where no person has been fatally or seriously injured.	0.1. 16.3.	У случајевима удеса или озбиљне незгоде ваздухоплова који нису обухваћени ст.1 и 2. Овог члана, Центар покреће истраживање ако налази да је то у интересу безбедности ваздушног саобраћаја.	Потпуно усклађено		
135.6.	Safety investigations referred to in paragraphs 1, 2 and 4 shall in no case be concerned with apportioning blame or liability. They shall be independent of, separate from and without prejudice to any judicial or administrative proceedings to apportion blame or liability.	0.1 5.2. 5.3.	Стручни послови који се односе на истраживања несрећа су независни од кривичних истрага или других паралелних истрага којима се утврђује одговорност или одређује степен кривиче. Истраживање и откривање узрока несрећа нема за циљ утврђивање кривичне, привреднопреступне, прекршајне, дисциплинске, грађанскоправне или неке друге одговорности.	Потпуно усклађено.		

...						
140.	Transitional provisions The certificates and specific airworthiness specifications issued or recognised and the declarations made or recognised in accordance with Regulation (EC) No 216/2008 and its implementing rules shall continue to be valid and shall be deemed to have been issued, made and recognised pursuant to the corresponding provisions of this Regulation, including for the purposes of applying Article 67. Not later than 12 September 2023 the implementing rules adopted on the basis of Regulations (EC) No 216/2008 and (EC) No 552/2004 shall be adapted to this Regulation. Until adaptation, any references in those implementing rules to: (a) 'commercial operation' shall be understood as a reference to point (i) of Article 3 of Regulation (EC) No					

	216/2008; (b) 'complex motor-powered aircraft' shall be understood as a reference to point (j) of Article 3 of Regulation (EC) No 216/2008; (c) 'appliances' shall be understood as a reference to point (29) of Article 3 of this Regulation; (d) 'leisure pilot licence' shall be understood as a reference to the licence referred to in Article 7(7) of Regulation (EC) No 216/2008. The Agency shall issue, at the latest two years after 11 September 2018, in accordance with Article 76(1) and 76(3) of this Regulation, opinions concerning proposals for amendments to Commission Regulations (EU) No 748/2012 ⁽¹⁾, (EU) No 1321/2014 ⁽²⁾, (EU) No 1178/2011 ⁽³⁾, and (EU) No 965/2012 ⁽⁴⁾ and the applicable certification specification in order to adapt them, as regards aircraft intended primarily for sports and recreational use, to this Regulation. By 12 September 2021 the Agency may issue guidance material for voluntary use by Member States to support the development of proportionate national rules concerning the design, production, maintenance and operation of aircraft listed in Annex I. By way of derogation from Articles 55 and 56, the relevant provisions of Regulation (EC) No 216/2008 shall continue to apply until the delegated acts referred to in Article 58 and the implementing acts referred to in Article 57 of this Regulation enter into force. Member States shall terminate or adjust existing bilateral agreements that they concluded with third countries for the fields covered by this Regulation as soon as possible following the entry into force of this Regulation and in any event before 12 September 2021.					
--	--	--	--	--	--	--

141.	Entry into force This Regulation shall enter into force on the twentieth day following that of its publication in the <i>Official Journal of the European Union</i> .			Непрениосиво		
ANNEX I	ANNEX I Aircraft referred to in point (d) of Article 2(3) Categories of manned aircraft to which this Regulation does not apply: (a) historic aircraft meeting the following criteria: (i) aircraft whose: - initial design was established before 1 January 1955, and - production has been stopped before 1 January 1975; or (ii) aircraft having a clear historical relevance, related to: - a participation in a noteworthy historical event, - a major step in the development of aviation, or - a major role played into the armed forces of a Member State; or (b) aircraft specifically designed or modified for research, experimental or scientific purposes, and likely to be produced in very limited numbers; (c) aircraft, including those supplied in kit form, where at least 51 % of the fabrication and assembly tasks are performed by an amateur, or a non-profit making association of amateurs, for their own purposes and without any commercial objective; (d) aircraft that have been in the service of military forces, unless the aircraft is of a type for which a design standard has been adopted by the Agency; (e) aeroplanes having measurable stall speed or the minimum steady flight speed in landing configuration not exceeding 35 knots calibrated air speed (CAS), helicopters, powered parachutes, sailplanes and powered sailplanes, having no more than two seats and a	0.1. и 0.2. 16.1.	Центар је дужан да истражи сваки улес или озбиљну незгоду ваздухоплова који се догоди на територији републике србије, осим улеса или озбиљне незгоде ваздухоплова који припадају следећим категоријама: 1) ваздухоплови историјског карактера који испуњавају следећа мерила: (1) једноставни ваздухоплови: - чији је почетни пројекат израђен пре 1. Јануара 1955. Године, - чија производња је прекинута пре 1. Јануара 1975. Године, или (2) ваздухоплови који имају јасну историјску важност због: - учешћа у важном историјском догађају, или - истакнутог места у развоју ваздухопловства, или - важне улоге коју су одиграли у оквиру оружаних снага државе чланице; 2) ваздухоплови који су посебно пројектовани или измењени за потребе истраживања, експерименталне и научне сврхе, ако се производе у веома малом броју; 3) ваздухоплови чији је ниво мање 51% израдио аматер или недовољно удружење аматера за економичне потребе и без комерцијалног циља; 3) ВАЗДУХОПЛОВИ.	Потпуно усклађено		

maximum take-off mass (MTOM), as recorded by the Member States, of no more than:					УКЉУЧУЈУЋИ ОНЕ КОЛИ СУ ИСПОРУЧЕНИ У САСТАВНИМ ДЕЛОВИМА, ПРИ ЧЕМУ ЈЕ НАЈМАЊЕ 51% ЗАДАТАКА ИЗРАДЕ И САСТАВЉАЊА ОБАВИО МАТЕР ИЛИ НЕПРОФИТНО УДРУЖЕЊЕ МАТЕРА, ЗА СОПСТВЕНЕ ПОТРЕБЕ И БЕЗ БИЛО КОЛЕГ КОМЕРЦИЈАЛНОГ ЦИЉА:			
	Aeroplane/Helicopter/Powered sailplanes	Sail planes	Amphibian or floatplane	Airframe mounted total recovery parachute				
Single-seater	300 kg MTOM	250 kg MTOM	Addition al 30 kg MTOM	Addition al 15 kg MTOM				
Two-seater	450 kg MTOM	400 kg MTOM	Addition al 45 kg MTOM	Addition al 25 kg MTOM				
When an amphibian or a floatplane/helicopter is operating both as a floatplane/helicopter and as a land plane/helicopter, it must fall below the applicable MTOM limit. (f) single and two-seater gyroplanes with a MTOM not exceeding 600 kg; (g) replicas of aircraft meeting the criteria of points (a) or (d), for which the structural design is similar to the original aircraft; (h) balloons and airships having a single or double occupancy and a maximum design volume of, in the case of hot air not more than 1 200 m³, and in the case of other lifting gas not more than 400 m³; (i) any other manned aircraft which has a maximum empty mass, including fuel, of no more than 70 kg. 2. Furthermore, this Regulation shall not apply to:					4) ваздухоплови који су били у употреби у војним снагама, изузев ваздухоплова чије је пројектне стандарде усвојила агенција; 5) авиони, хеликонттери или надобрани е-потоном који немају нине од два едјинита и чија максимална маса на полетању (mtot), која је одређена у држави чланцима, не прелазити: (1) 300 kg, за коментне авионе/хеликонттере једносееде; или (2) 450 kg, за коментне авионе/хеликонттере двосееде; или (3) 330 kg, за амфибије или хидроавионе/хеликонттере једносееде; или (4) 495 kg, за амфибије или хидроавионе/хеликонттере двосееде ако је тикова максимална маса на полетању, кад се користе као хидроавиони/хеликонттери или као коментни авиони/хеликонттери, неход тикова титот отраничења; или (5) 472,5 kg, за коментне авионе двосееде опремљене надобранеким енетемом за безбедно заустављање авиона који је монтиран на носачу авиона; или (6) 315 kg, за коментне авионе једносееде опремљене надобранеким енетемом за безбедно заустављање			

	(a) tethered aircraft with no propulsion system, where the maximum length of the tether is 50 m, and where: (i) the MTOM of the aircraft, including its payload, is less than 25 kg, or (ii) in the case of a lighter-than-air aircraft, the maximum design volume of the aircraft is less than 40 m³; (b) tethered aircraft with a MTOM of no more than 1 kg.			авиона који је монтиран на носачу авиона, и авионе који имају брзину кочења или најмању трајну брзину летења у конфигурацији за слетање која не прелази 35 чворова од калибрисане брзине лета (cas); 5) АВИОНИ ЧИЈА МЕРЉИВА БРЗИНА СЛОМА УЗГОНА ИЛИ НАЈМАЊА СТАЈНА БРЗИНА ЛЕТЕЊА ПРИЛИКОМ СЛЕТАЊА НЕ ПРЕЛАЗИ 65 КМ/Н КАЛИБРИСАНЕ БРЗИНЕ (CAS), ХЕЛИКОПТЕРИ, ЈЕДРИЛИЦЕ И ЈЕДРИЛИЦЕ СА ПОГОНОМ ИЛИ ПАДОВАНИ С ПОГОНОМ КОЈИ НЕМАЈУ ВИШЕ ОД ДВА СЕДИШТА И ЧИЈА МАКСИМАЛНА МАСА НА ПОЛЕТАЊУ (МТОМ), КОЈА ЈЕ ОДРЕЂЕНА У ДРЖАВИ ЧЛАНИЦИ, НЕ ПРЕЛАЗИ: (1) 300 КГ, ЗА КОПНЕНЕ АВИОНЕ/ХЕЛИКОПТЕРЕ/ПАДОВАНЕ СА ПОГОНОМ/ЈЕДРИЛИЦЕ СА ПОГОНОМ, ЈЕДНОСЕДЕ, ИЛИ (2) 450 КГ, ЗА КОПНЕНЕ АВИОНЕ/ХЕЛИКОПТЕРЕ/ПАДОВАНЕ СА ПОГОНОМ/ЈЕДРИЛИЦЕ СА ПОГОНОМ, ДВОСЕДЕ, ИЛИ (3) 330 КГ, ЗА АМФИБИЈЕ ИЛИ ХИДРОАВИОНЕ/ХЕЛИКОПТЕРЕ ЈЕДНОСЕДЕ АКО ЈЕ ЊИХОВА МАКСИМАЛНА МАСА НА ПОЛЕТАЊУ КАД СЕ КОРИСТЕ КАО ХИДРОАВИОНИ/ХЕЛИКОПТЕРИ И КАО КОПНЕНИ АВИОНИ/ХЕЛИКОПТЕРИ ИСТОД ЊИХОВИХ МТОМ ОГРАНИЧЕЊА, ИЛИ (4) 495 КГ, ЗА АМФИБИЈЕ ИЛИ ХИДРОАВИОНЕ/ХЕЛИКОПТЕРЕ

[illegible]

				ПОКРЕТАЊА ДРУГИМ ГАСОМ:8) КОПИЈЕ ВАЗДУХОПЛОВА КОЈИ ЗАДОВОЉАВАЈУ МЕРИЛА ПОД (А) ИЛИ ЗА КОЈЕ ЈЕ ПРОЈЕКАТ СТРУКТУРЕ СЛИЧАН ОРИГИНАЛНОМ ВАЗДУХОПЛОВУ; 8) копије ваздухоплова који задовољавају мерила из тач. 1) и 4) овог става или за које је пројекат структуре сличан оригиналном ваздухоплову; 9) беспилотне летелице чија оперативна маса не прелази 150 kg; 10) сваки други ваздухоплов чија маса кад су празни (maximum empty mass) не прелази 70 kg, укључујући и гориво. 11) ПРИВЕЗАНИ ВАЗДУХОПЛОВИ БЕЗ ПОГОНА КОЈИМА ДУЖИНА ВЕЗА НЕ ПРЕЛАЗИ 50 М И ПРИ ЧЕМУ: (1) МТОМ ВАЗДУХОПЛОВА, УКЉУЧУЈУЋИ И ТЕРЕТ, НЕ ПРЕЛАЗИ 25 KG (2) У СЛУЧАЈ ВАЗДУХОПЛОВА ЛАКШИХ ОД ВАЗДУХА МАКСИМАЛНА ПРОЈЕКТОВАНА ЗАПРЕМИНА ВАЗДУХОПЛОВА НЕ ПРЕЛАЗИ 40 M ³ ; 12) ПРИВЕЗАНИ ВАЗДУХОПЛОВИ СА МТОМ НЕ ВЕЋОМ ОД 1 KG.			
ANNEX II							
ANNEX III							
ANNEX IV							

ANNEX V						
ANNEX VI						
ANNEX VII						
ANNEX VIII						
ANNEX IX						
ANNEX X						