

ZAKON

O IZMENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O ISTRAŽIVANJU NESREĆA U VAZDUŠNOM, ŽELEZNIČKOM I VODNOM SAOBRAĆAJU

Član 1.

U Zakonu o istraživanju nesreća u vazdušnom, železničkom i vodnom saobraćaju („Službeni glasnik RS”, br. 66/15 i 83/18), u članu 3. stav 1. posle tačke 7) dodaje se tačka 7a), koja glasi:

„7a) *znatna šteta u železničkom saobraćaju* je šteta na železničkim vozilima, infrastrukturi ili životnoj sredini u iznosu od najmanje 150.000 evra u dinarskoj protivvrednosti;”.

Posle tačke 22), dodaje se tačka 22a), koja glasi:

„22a) *teško povređeno lice u železničkom saobraćaju* je svako povređeno lice koje je hospitalizovano duže od 24 sata zbog posledica nesreće, isključujući svaki pokušaj samoubistva;”.

U stavu 2. posle tačke 3) dodaje se tačka 3a), koja glasi:

„3a) izveštaj podrazumeva privremeni ili konačni izveštaj;”.

Tačka na kraju tačke 7) zamenjuje se tačkom i zapetom.

Posle tačke 7), dodaje se tačka 8), koja glasi:

„8) *bezbednosna preporuka od globalnog značaja* u vazdušnom saobraćaju je bezbednosna preporuka koja se odnosi na sistemski nedostatak koji može da dovede do ponavljanja nezgode sa značajnim posledicama na globalnom nivou i koja zahteva blagovremeno reagovanje u cilju unapređenja bezbednosti.”.

Član 2.

U članu 5. stav 5. posle reči: „istragu” reč: „i” briše se, a posle reči: „dostavljaju” reč: „nadležnom” briše se.

Član 3.

Član 13. menja se i glasi:

„Član 13.

Glavni istražitelj, pomoćnici glavnog istražitelja, ostali zaposleni u Centru, kao i druga lica koja učestvuju u istrazi dužni su da se tokom obavljanja poslova pridržavaju preporuka za bezbedno obavljanje istih, kako ne bi ugrozili svoje zdravlje ili zdravlje drugih lica u skladu sa zakonima kojima se uređuje bezbednost i zdravlje na radu.”.

Član 4.

U članu 16. stav 1. tačka 3) menja se i glasi:

„3) vazduhoplovi, uključujući one koji su isporučeni u sastavnim delovima, pri čemu je najmanje 51% zadataka izrade i sastavljanja obavio amater ili neprofitno udruženje amatera, za sopstvene potrebe i bez bilo kojeg komercijalnog cilja;”.

Tač. 5), 6) i 7) menjaju se i glase:

„5) avioni čija merljiva brzina sloma uzgona ili najmanja stalna brzina letenja prilikom sletanja ne prelazi 65 km/h kalibrisane brzine (CAS), helikopteri, jedrilice i

jedrilice sa pogonom ili padobrani s pogonom koji nemaju više od dva sedišta i čija maksimalna masa na poletanju (MTOM), koja je određena u državi članici, ne prelazi:

(1) 300 kg, za kopnene avione/helikoptere/padobrane sa pogonom/jedrilice sa pogonom, jednosede, ili

(2) 450 kg, za kopnene avione/helikoptere/padobrane sa pogonom/jedrilice sa pogonom, dvosede, ili

(3) 330 kg, za amfibije ili hidroavione/helikoptere jednosede ako je njihova maksimalna masa na poletanju kad se koriste kao hidroavioni/helikopteri i kao kopneni avioni/helikopteri ispod njihovih MTOM ograničenja, ili

(4) 495 kg, za amfibije ili hidroavione/helikoptere dvosede ako je njihova maksimalna masa na poletanju, kad se koriste kao hidroavioni/helikopteri i kao kopneni avioni/helikopteri, ispod njihovih MTOM ograničenja, ili

(5) 475 kg, za kopnene avione dvosede opremljene padobranskim sistemom za bezbedno zaustavljanje aviona koji je montiran na nosaču aviona, ili

(6) 315 kg, za kopnene avione jednosede opremljene padobranskim sistemom za bezbedno zaustavljanje aviona koji je montiran na nosaču aviona;

6) žiroplani jednosede i dvosede s maksimalnom masom na poletanju koja ne prelazi 600 kg;

7) baloni i vazdušni brodovi sa jednim ili dva mesta i maksimalnom projektovanom zapreminom ne većom od 1200 m³ u slučaju pokretanja vrućim vazduhom i ne većom od 400 m³ u slučaju pokretanja drugim gasom;”.

Tačka na kraju tačke 10) zamenjuje se tačkom i zapetom.

Posle tačke 10) dodaju se tač. 11. i 12, koje glase:

„11) privezani vazduhoplovi bez pogona kojima dužina veza ne prelazi 50 m i pri čemu:

(1) MTOM vazduhoplova, uključujući i teret, ne prelazi 25 kg,

(2) u slučaju vazduhoplova lakših od vazduha maksimalna projektovana zapremina vazduhoplova ne prelazi 40 m³;

12) privezani vazduhoplovi sa MTOM ne većom od 1 kg.”.

Član 5.

U članu 17. st. 1. i 2. menjaju se i glase:

„Centar može da učestvuje u radu međunarodnih organizacija za istraživanje udesa i ozbiljnih nezgoda, pruži ili zatraži pomoć, prenese deo ili ceo istražni postupak na nadležne organe za istraživanje udesa i ozbiljnih nezgoda drugih država, kao i da prihvati deo ili ceo istražni postupak koji je pokrenuo nadležni organ za istraživanje udesa i ozbiljnih nezgoda drugih država, u skladu sa međunarodnim ugovorima i obavezama Republike Srbije. Ovi oblici saradnje ne mogu da ugroze nezavisnost istrage.

U slučaju da na teritoriji druge države dođe do udesa i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova koji je proizveden u Republici Srbiji, ili je registrovan u Republici Srbiji ili se koristi od strane korisnika registrovanog u Republici Srbiji, ili posada poseduje dozvolu izdatu od strane civilne vazduhoplovne vlasti Republike Srbije, Centar može da učestvuje u istražnom postupku posredstvom ovlašćenog predstavnika. Ovlašćenog predstavnika predstavljaju glavni istražitelj, ili glavni istražitelj za vazdušni saobraćaj ili drugi zaposleni Centra kojeg određuje glavni istražitelj, o čemu Centar obaveštava nadležan organ za istraživanje udesa i ozbiljnih nezgoda druge

države. Ovlašćeni predstavnik prati tok istrage i može da ode na mesto udesa ili ozbiljne nezgode. Centar može da imenuje jednog ili više savetnika koji će pomagati ovlašćenom predstavniku u toku istrage.”

U stavu 4. reči: „stava 3.” zamenjuju se rečima: „st. 2. i 3.”.

Član 6.

Član 20. stav 2. menja se i glasi:

„Istražni postupak u vazdušnom saobraćaju vodi glavni istražitelj za vazdušni saobraćaj. Ukoliko glavni istražitelj za vazdušni saobraćaj nije u mogućnosti ili je sprečen da vodi istražni postupak, glavni istražitelj određuje stručno lice koje će istražni postupak da sprovede.”

Član 7.

U članu 21. stav 1. menja se i glasi:

„Ako strani vazduhoplov pretrpi udes, ozbiljnu nezgodu ili nezgodu za koju se može pokrenuti istraga u skladu sa članom 16. stav 3. ovog zakona, na teritoriji Republike Srbije, Centar o tome obaveštava nadležni organ države u kojoj je vazduhoplov registrovan, države korisnika vazduhoplova, države proizvođača vazduhoplova, države projektovanja vazduhoplova, Evropsku komisiju, EASA, Međunarodnu organizaciju civilnog vazduhoplovstva, druge države koje mogu da budu zainteresovane, Direktorat civilnog vazduhoplovstva Republike Srbije (u daljem tekstu: Direktorat) i nadležne organe država čiji su se državljani nalazili u vazduhoplovu.”

Član 8.

U članu 22. stav 2. posle reči: „Obaveštenje o udesu ili ozbiljnoj nezgodi, kao i” dodaje se reč: „konačni”.

Član 9.

U članu 23. stav 3. tačka 7) reči: „ Direktorat civilnog vazduhoplovstva Republike Srbije (u daljem tekstu: Direktorat)” zamenjuju se rečju: „Direktorat”.

Član 10.

U članu 25. st. 7. i 9. reč: „završnog” zamenjuje se rečju: „konačnog”.

Član 11.

U članu 26. stav 1. tačka 6) menja se i glasi:

„6) nacrti izveštaja ili saopštenja o toku istrage;”.

Stav 2. menja se i glasi:

„Ovi podaci mogu da se uključe u privremeni izveštaj, saopštenja o toku istrage ili konačni izveštaj i njegove priloge samo kad su bitni za analizu udesa ili ozbiljne nezgode, u skladu sa zakonom kojim se uređuje zaštita podataka o ličnosti i zakonom kojim se uređuje zaštita tajnosti podataka.”.

Član 12.

Naziv člana i član 27. menjaju se i glase:

„Konačni izveštaj

Član 27.

Svaka istraga završava se konačnim izveštajem o istrazi koji po obliku i sadržini odgovara vrsti i težini udesa ili ozbiljne nezgode.

Pre objavljivanja konačnog izveštaja na dostavljeni predlog radne grupe saglasnost daje glavni istražitelj Centra.

Konačni izveštaj o istrazi sadrži neposredne činjenice o udesu ili ozbiljnoj nezgodi, zapisnik o istrazi i ispitivanju, analizu i zaključke, preduzete mere i preporuke za unapređenje bezbednosti. Konačni izveštaj o istrazi ne sadrži podatke o ličnosti.

Konačni izveštaj o istrazi mora biti dostupan javnosti, ali ne i identitet lica koja su učestvovala u udesu ili ozbiljnoj nezgodi i ne može da ukazuje na odgovornost ili krivicu učesnika.

U konačnom izveštaju o istrazi je garantovana anonimnost svakog pojedinca koji je učestvovao u istrazi.

Centar objavljuje konačni izveštaj o istrazi u najkraćem mogućem roku, ali ne dužem od 12 meseci od datuma kada se dogodio udes, ozbiljna nezgoda ili nezgoda u skladu sa članom 16. ovog zakona.

Ukoliko ne postoji mogućnost objavljivanja konačnog izveštaja u roku od 12 meseci, Centar će objaviti saopštenje o toku istrage sa eventualnim preporukama za unapređenje bezbednosti.

Ako država koja sprovodi istragu ne objavi konačan izveštaj ili saopštenje o toku istrage u roku od 12 meseci od datuma kada se dogodio udes, ozbiljna nezgoda ili druga nezgoda za koju je država pokrenula istragu, a Republika Srbija je država koja učestvuje u istrazi u skladu sa članom 17. stav 2. ovog zakona, Centar može zahtevati, u pisanoj formi, da država koja sprovodi istragu da saglasnost Centru da objavi izjavu koja se tiče bezbednosnih aspekata u vezi sa udesom ili ozbiljnom nezgodom za koju se vodi istraga, ako je takva informacija dostupna. Ako država koja sprovodi istragu da saglasnost ili ne odgovori u roku od 30 dana, Centar može objaviti izjavu nakon konsultacije sa ostalim državama učesnicama u istrazi.

Centar dostavlja konačni izveštaj zajedno sa bezbednosnim preporukama stranama na koje se preporuke odnose, ministarstvu, Direktoratu, nadležnim organima zainteresovanih drugih država i međunarodnim organizacijama u skladu sa međunarodnim standardima i preporučenom praksom i objavljuje ga na internet prezentaciji Centra.

Centar može, ako smatra da je potrebno, da izda privremeni izveštaj o toku istrage, posebno ako se istim objavljuje bezbednosna preporuka od globalnog značaja.

Centar svake godine, najkasnije do 30. septembra tekuće godine, objavljuje godišnji izveštaj o svom radu za proteklu godinu, koji sadrži podatke o istragama sprovedenim u protekloj godini, analizi nivoa bezbednosti u odnosu na nesreće u vazdušnom saobraćaju, o donetim bezbednosnim merama i preporukama koje su bile preduzete.

Ako se tokom istrage ukaže potreba, Centar može da traži komentare od odgovarajućih organa država na koje će se izveštaj odnositi, uključujući i međunarodne organizacije, a putem njih i imaoca dozvole za obavljanje vazduhoplovno-tehničke delatnosti projektovanja za projektovanje vazduhoplova, proizvođača vazduhoplova i korisnika, pri čemu su dužni da sadržaj konsultacija čuvaju kao poslovnu tajnu.

Pre objavljivanja konačnog izveštaja, Centar dostavlja izveštaj nadležnim organima na koje se konačni izveštaj odnosi, uključujući i međunarodne organizacije, a putem njih i imaoca dozvole za obavljanje vazduhoplovno-tehničke delatnosti projektovanja za projektovanje vazduhoplova, proizvođača vazduhoplova i korisnika

koji mogu da daju svoje mišljenje i stavove o istrazi i izveštaju, pri čemu su dužni da sadržaj komunikacije čuvaju kao poslovnu tajnu.

Podatke iz konačnog izveštaja, sa bezbednosnim preporukama, Centar unosi u bazu podataka o udesima i ozbiljnim nezgodama u vazdušnom saobraćaju.

Baza podataka o udesima i ozbiljnim nezgodama u vazdušnom saobraćaju sadrži podatke koji se odnose na činjenične informacije u vezi nezgode sa istorijatom leta, podatke o povredama, oštećenjima na vazduhoplovu, šteti prouzrokovanoj trećim licima, podatke o posadi bez unošenja ličnih podataka, podatke o vazduhoplovu, njegovoj opremi i pogonskoj grupi, podatke o terenu mesta nesreće, podatke o mestu poletanja, meteorološke podatke, stanje na mestu nesreće, podatke koji se odnose na traganje i spasavanje, analizu nesreće, neposredne i posredne uzroke nezgode, kao i bezbednosne preporuke. Baza podataka ne sadrži podatke o ličnosti.

Centar ima neometan pristup bazi događaja koju vodi Direktorat.

Ministar bliže propisuje sadržinu konačnog izveštaja o istrazi udesa i ozbiljnih nezgoda u vazdušnom saobraćaju kao i sadržinu i način vođenja baze podataka o udesima i ozbiljnim nezgodama.”.

Član 13.

Član 28. menja se i glasi:

„Član 28.

Centar izdaje bezbednosne preporuke na osnovu analize podataka i rezultata sprovedene istrage. Nakon konsultacija sa svim zainteresovanim subjektima, Centar može u bilo kojoj fazi istrage udesa ili ozbiljne nezgode da izda bezbednosne preporuke sa merama za koje smatra da ih je neophodno što pre preduzeti radi poboljšanja bezbednosti u vazdušnom saobraćaju. Bezbednosne preporuke se mogu izdati i na osnovu studije ili analize različitih istraga ili drugih poslova koje Centar obavlja u skladu sa ovim zakonom. Centar može da izda bezbednosnu preporuku ako je Republika Srbija zemlja učesnica u istražnom postupku u koordinaciji sa državom koja vodi istragu.

Preporuka iz stava 1. ovog člana ne može biti osnov za utvrđivanje krivice ili odgovornosti za udes ili ozbiljnu nezgodu.

Bezbednosne preporuke se, uz propratno pismo, dostavljaju nadležnim organima i organizacijama u Republici Srbiji, nadležnim organima i organizacijama drugih zainteresovanih država, kao i međunarodnim organizacijama, a ako je preporuka od globalnog značaja ona se, zajedno sa obaveštenjem o preduzetim merama, dostavlja Međunarodnoj organizaciji civilnog vazduhoplovstva.

Ako je Republika Srbija učesnica u istražnom postupku, Centar može da izda bezbednosnu preporuku u koordinaciji sa istražnim organima države koja vodi istragu.

Bezbednosne preporuke ne mogu da budu osnov za utvrđivanje krivice ili odgovornosti za udes ili ozbiljnu nezgodu.

Nadležni organi, odnosno organizacije u Republici Srbiji kojima su upućene bezbednosne preporuke su dužni da potvrde prijem preporuke i da u roku od 90 dana od prijema preporuka dostave Centru obaveštenje o merama koje su preduzeli ili planiraju da preduzmu, kao i o rokovima za njihovo preduzimanje, ako je to primenljivo.

Ako nadležni organ, odnosno organizacija smatra da nije potrebno preduzeti mere u cilju sprovođenja bezbednosnih preporuka, u obaveštenju koje dostavlja Centru mora da navede razloge za to.

Centar u roku od 60 dana od prijema obaveštenja iz stava 6. ovog člana, obaveštava nadležni organ, odnosno organizaciju da li smatra obaveštenje odgovarajućim, uz obrazloženje ako smatra da su predložene mere neodgovarajuće ili ako se ne slaže sa odlukom pošiljaoca da povodom bezbednosnih preporuka ne preduzima nikakve mere.

Centar vodi evidenciju o bezbednosnim preporukama koje je izdao i odgovorima koje su nadležni organi i organizacije dostavili povodom tih preporuka.

Ministar bliže propisuje način sprovođenja postupka za praćenje bezbednosnih preporuka.”.

Član 14.

U članu 29. stav 2. reč: „završnog” zamenjuje se rečju: „konačnog”.

Član 15.

U članu 30. st. 5. i 6. menjaju se i glase:

„Železnički prevoznici, upravljač, druga uključena lica i Direkcija ako ima saznanja, moraju bez odlaganja da obaveste Centar o nesreći ili nezgodi u železničkom saobraćaju. Centar odlučuje, bez odlaganja, a najkasnije dva meseca nakon prijema prijave o nesreći ili nezgodi, da li će pokrenuti istragu.

Ministar bliže propisuje postupak i način prijavljivanja nesreća i nezgoda u železničkom saobraćaju kao i obrazac prijave.”.

Član 16.

U članu 31. stav 2. tačka 7) posle reči: „prevoznici” dodaju se reči: „lica zadužena za održavanje,”.

Stav 3. briše se.

Član 17.

Posle člana 31. dodaju se nazivi članova i čl. 31a i 31b, koji glase:

„Obaveza poverljivosti i zaštita informacija

Član 31a

Sva dokumenta, podaci i dokazi moraju se koristiti isključivo za potrebe istraživanja nesreća u železničkom saobraćaju i u druge svrhe se ne mogu koristiti i ne mogu biti ustupljeni drugim organima, pravnim ili fizičkim licima.

Centar i bilo koje fizičko ili pravno lice koje je pozvano da učestvuje u istrazi, su dužni da u skladu sa zakonom kojim se uređuje zaštita podataka o ličnosti i zakonom kojim se uređuje tajnost podataka, obezbede tajnost podataka i zaštitu anonimnosti učesnika nesreća i nezgoda i svedoka.

Centar može u konačan izveštaj uneti sve podatke do kojih dođe u toku istrage, osim podataka koji se odnose na zaštitu podataka o ličnosti učesnika u istrazi nesreće, učesnika u nesreći i nezgodi i svedoka.

Svi podaci prikupljeni tokom istrage, mogu da se uključe u saopštenja ili konačni izveštaj o nesreći samo kad su bitni za analizu nesreće, u skladu sa zakonom kojim se uređuje zaštita podataka o ličnosti i zakonom kojim se uređuje zaštita tajnosti podataka.

Zaštita i čuvanje dokaza

Član 31b

Centar u saradnji sa nadležnim organima, železničkim prevoznicima, upravljačem infrastrukture i drugim uključenim licima, obezbeđuje sigurno postupanje sa dokazima i preduzima mere za zaštitu i čuvanje dokaza potrebnih za istragu nesreće ili nezgode.

Sigurno postupanje sa dokazima podrazumeva popisivanje, izuzimanje, čuvanje i zaštitu dokaza od oštećenja, pristupa neovlašćenih lica, krađe i kvarenja svih dokaza koji bi mogli biti uklonjeni, izbrisani, izgubljeni ili uništeni.”.

Član 18.

Čl. 32 - 35. menjaju se i glase:

„Istražni postupak

Član 32.

Ako se nesreća ili nezgoda dogodi na graničnim objektima između Republike Srbije i druge države ili u njihovoj blizini, nadležni organi za istraživanje nesreća ili nezgoda tih država mogu se dogovoriti da istragu izvrši jedno od njih ili da istragu izvrše zajedno. U slučaju dogovora da istragu vrši nadležni organ za istraživanje nesreće ili nezgode jedne države, nadležnom organu za istraživanje nesreće ili nezgode druge države se omogućava učešće u istrazi i neometana zajednička upotreba rezultata.

Nadležni organ za istraživanje nesreće ili nezgode druge države se poziva da učestvuje u istrazi, ako je u događaju učestvovao železnički prevoznik sa sedištem u toj državi i koje je dobilo licencu u toj državi i ako je u događaju učestvovalo vozilo koje je registrovano ili se održava u toj državi.

Nadležnim organima za istraživanje nesreća i nezgoda druge države potrebno je omogućiti pristup podacima i dokazima neophodnim kako bi mogli da efikasno učestvuju u istrazi, uz poštovanje nacionalnih zakona koji se odnose na sudske postupke.

Centru se daju potrebna ovlašćenja, da može, kada se to od njega traži, pomoći u prikupljanju dokaza za istražno telo druge države. Centru je potrebno omogućiti pristup podacima i dokazima neophodnim kako bi mogao da efikasno učestvuje u istrazi, uz poštovanje nacionalnih zakona koji se odnose na sudske postupke.

Centar sarađuje sa Evropskom agencijom za železnice (ERA), kada istraga uključuje vozila koja je odobrila Evropska agencije za železnice (ERA) ili železnička preduzeća koja su sertifikovana od strane Evropske agencije za železnice (ERA). Saradnja obuhvata međusobnu razmenu svih potrebnih informacija i dokumenata.

Centar obezbeđuje sva sredstva potrebna za obavljanje istrage. S obzirom na prirodu nesreće ili nezgode, Centar može obezbediti i stručna lica koja imaju operativno i stručno znanje i iskustvo za pomoć pri istrazi.

Istražni postupak u železničkom saobraćaju vodi glavni istražitelj za železnički saobraćaj. Ukoliko glavni istražitelj za železnički saobraćaj nije u mogućnosti ili je sprečen da vodi istražni postupak, glavni istražitelj određuje stručno lice koje će istražni postupak sprovesti. Odredbe člana 20. ovog zakona koje se odnose na radnu grupu Centra, primenjuju se i na istražni postupak u železničkom saobraćaju.

Istraga se sprovodi na način koji obezbeđuje da svi učesnici u nesreći ili nezgodi, imaju mogućnost saslušanja, odnosno davanja izjava o događaju.

Upravljači, železnički prevoznici, Evropska agencija za železnice (ERA), Direkcija, žrtve i njihovi srodnici, vlasnici oštećene imovine, proizvođači, nadležni

organi za istraživanje nesreće ili nezgode, predstavnici osoblja i korisnika moraju biti redovno obavješteni o istrazi i njenom toku.

Lica iz stava 9. ovog člana mogu da daju svoje mišljenje i stavove o istrazi i da pruže relevantne tehničke informacije u cilju poboljšanja kvaliteta izveštaja o istrazi.

Centar i drugi nadležni organi moraju okončati uviđaj na mestu nesreće ili nezgode u najkraćem mogućem roku, tako da upravljač može što pre popraviti oštećenu infrastrukturu i uspostaviti železnički saobraćaj.

Centar može zatražiti stručnu ili tehničku pomoć od istražnih organa drugih država ili Evropske agencije za železnice (ERA).

Ministar bliže propisuje način sprovođenja postupka istraživanja nesreća i nezgoda u železničkom saobraćaju koje vrši Centar.

Izveštaji Centra o istragama nesreća i nezgoda u železničkom saobraćaju

Član 33.

O istrazi nesreće ili nezgode, Centar sačinjava konačan izveštaj u obliku i strukturi prema vrsti i ozbiljnosti nesreće ili nezgode, kao i značaju utvrđenom u istrazi. U izveštaju navodi ciljeve istrage i po potrebi bezbednosne preporuke.

Izveštaj iz stava 1. ovog člana naročito sadrži neposredne činjenice o događaju, zapisnik o istrazi, analizu i zaključke, preduzete mere i preporuke. Izveštaj ne sadrži podatke o ličnosti.

Centar objavljuje konačan izveštaj u najkraćem mogućem roku, ali ne dužem od 12 meseci od nesreće ili nezgode. Ako konačni izveštaj ne može da bude objavljen u roku od 12 meseci, Centar će objaviti informaciju najmanje jednom godišnje od nastanka nesreće, sa pojedinostima o napretku istrage i svim postavljenim bezbednosnim pitanjima.

Centar dostavlja izveštaj zajedno sa bezbednosnim preporukama upravljaču infrastrukture, železničkom prevozniku, Direkciji, ministarstvu, kao i drugim zainteresovanim stranama.

Centar svake godine, najkasnije do 30. septembra, objavljuje godišnji izveštaj za proteklu godinu o istragama obavljenim u protekloj godini, o datim bezbednosnim preporukama i merama koje su bile preduzete u skladu sa ranije datim preporukama.

Podatke iz konačnog izveštaja, sa bezbednosnim preporukama, Centar unosi u bazu podataka o nesrećama i nezgodama u železničkom saobraćaju. Baza podataka o nesrećama i nezgodama u železničkom saobraćaju sadrži neposredne činjenice o događaju, analizu i zaključke, preduzete mere i preporuke. Baza podataka ne sadrži podatke o ličnosti.

Centar, u saradnji sa Evropskom agencijom za železnice (ERA), uspostavlja program ekspertskih provera (Peer review), kojima se prati njegova efektivnost i nezavisnost. Centar objavljuje program ekspertskih provera kao i godišnji izveštaj o programu naglašavajući prepoznate prednosti i predloge za poboljšanje.

Izveštaji o ekspertskim proverama dostavljaju se svim istražnim organima i Evropskoj agenciji za železnice (ERA). Ovi izveštaji se objavljuju na dobrovoljnoj osnovi.

Centar je dužan da trajno čuva konačne izveštaje o nesrećama ili nezgodama kao i sav materijal prikupljen tokom istrage nesreće ili nezgode u obliku u kome ih je tokom istrage sam pribavio ili dobio od nadležnih organa, železničkih prevoznika,

upravljača infrastrukture i drugih uključenih lica ili u nekom drugom obliku pogodnom za arhiviranje i čuvanje u skladu sa zakonom.

Ministar bliže propisuje sadržinu konačnog izveštaja o istragama nesreća i nezgoda u železničkom saobraćaju.

Informacije koje je potrebno poslati ministarstvu i Evropskoj agenciji
za železnice (ERA)

Član 34.

Centar mora u roku od sedam dana od dana donošenja odluke o početku istrage obavestiti ministarstvo i Evropsku agenciju za železnice (ERA) o početku istrage. U obaveštenju se navodi datum, vreme, mesto i vrsta ozbiljne nesreće i njene posledice u pogledu smrtnih ishoda, povreda i materijalne štete.

Centar dostavlja ministarstvu konačne izveštaje o istrazi i godišnji izveštaj iz člana 33. st. 4. i 5. ovog zakona.

Centar dostavlja Evropskoj agenciji za železnice (ERA) konačne izveštaje o istrazi i godišnji izveštaj.

Centar dostavlja izveštaje iz st. 2. i 3. ovog člana najkasnije u roku od 15 dana od završetka.

Bezbednosne preporuke

Član 35.

Centar izdaje bezbednosne preporuke na osnovu analize podataka i rezultata sprovedene istrage.

Bezbednosna preporuka koju izda Centar ne može biti osnov za utvrđivanje krivice ili odgovornosti za nesreću ili nezgodu.

Preporuke se upućuju Evropskoj agenciji za železnice (ERA), Direkciji, a u slučaju kada je to potrebno i drugim organima i organizacijama u Republici Srbiji, kao i zainteresovanim organima i organizacijama drugih država i međunarodnim organizacijama.

Direkcija preduzima mere da se bezbednosne preporuke uzmu u obzir, kao i da se postupi po njima.

Organi i organizacije iz stava 3. ovog člana, osim organa i organizacija drugih država i međunarodnih organizacija dužni su da preduzmu potrebne mere u cilju da se bezbednosne preporuke Centra uzimaju u obzir na odgovarajući način i, u zavisnosti od slučaja, postupaju po njima.

Organi i organizacije iz stava 3. ovog člana kojima su upućene bezbednosne preporuke osim organa i organizacija drugih država i međunarodnih organizacija, dužni su da podnesu periodično izveštaj Centru o merama koje su preduzete ili planirane da se preduzmu na osnovu bezbednosnih preporuka izdatih prethodnih godina, a najkasnije do 30. juna tekuće godine.

Ministar bliže propisuje način sprovođenja postupka za praćenje bezbednosnih preporuka."

Član 19.

U članu 42. posle stava 2. dodaje se novi stav 3, koji glasi:

„Ukoliko glavni istražitelj za vodni saobraćaj nije u mogućnosti ili je sprečen da vodi istražni postupak, glavni istražitelj određuje stručno lice koje će istražni postupak sprovesti.”

Član 20.

U članu 51. stav 2. tačka 7) menja se i glasi:

„7) ne dostavi obaveštenje o merama koje su preduzeli ili planiraju da preduzmu po izdatim bezbednosnim preporukama (član 28. stav 6);”.

Tačka 9) menja se i glasi:

„9) ako ne omogući Centru slobodan pristup mestu nesreće ili nezgode do umešanih vozila, infrastrukturnih objekata ili na bilo koji način ograniči Centru pristup dokazima u vezi nastale nesreće ili nezgode (član 31. stav 2. tač. 1)-4));”.

Posle tačke 9) dodaju se tač. 9a) – 9g), koje glase:

„9a) ako bez odobrenja Centra na bilo koji način remeti mesto nastanka nesreće ili nezgode (član 31. stav 2. tačka 2));

9b) ako na zahtev Centra ne dostavi informacije o učesnicima i svedocima u nesreći ili nezgodi (član 31. stav 2. tač. 5) i 6));

9v) ako na zahtev Centra ne omogući dobijanje dokumentacije o licima, vozilima, infrastrukturi i/ili postrojenjima, kao i druge podatke u vezi sa nesrećom ili nezgodom (član 31. stav 2. tačka 7));

9g) uništava, prikriva ili menja dokaze u vezi sa nesrećom ili nezgodom (član 31b);”.

Tačka 11) menja se i glasi:

„11) ako ne podnese Centru izveštaj o preduzetim ili planiranim merama na osnovu bezbednosnih preporuka u železničkom saobraćaju (član 35. stav 6);”.

Član 21.

U članu 52. reči: „Novčanom kaznom od 50.000 do 150.000 dinara kazniće se za prekršaj odgovorno lice – zapovednik broda ili lice koje ga zamenjuje, drugi članovi posade i druga fizička lica ako” zamenjuju se rečima: „Novčanom kaznom od 50.000 do 150.000 dinara kazniće se za prekršaj fizičko lice ako:”.

Tačka 7) menja se i glasi:

„7) ne dostavi obaveštenje o merama koje su preduzeli ili planiraju da preduzmu po izdatim bezbednosnim preporukama (član 28. stav 6);”.

Rokovi za donošenje podzakonskih akata**Član 22.**

Podzakonski propisi za izvršenje ovog zakona biće doneti u roku od 12 meseci od dana stupanja na snagu ovog zakona.

Do donošenja propisa iz stava 1. ovog člana primenjivaće se propisi doneti do dana stupanja na snagu ovog zakona, ako nisu u suprotnosti sa odredbama ovog zakona.

Član 23.

Ovaj zakon stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u „Službenom glasniku Republike Srbije”.

OBRAZLOŽENJE

I. USTAVNI OSNOV ZA DONOŠENJE ZAKONA

Ustavni osnov za donošenje Zakona sadržan je u članu 97. stav 1. tačka 13) Ustava Republike Srbije, po kome Republika Srbija uređuje i obezbeđuje, pored ostalog, režim i bezbednost u svim vidovima saobraćaja.

II. RAZLOZI ZA DONOŠENJE ZAKONA I CILJEVI KOJI SE OSTVARUJU

Osnovni razlozi za donošenje Predloga zakona o izmenama i dopunama Zakona o istraživanju nesreća u vazdušnom, železničkom i vodnom saobraćaju u delu koji se odnosi na vazdušni saobraćaj jesu dalje usklađivanje sa standardima i preporučenom praksom sadržanom u aneksima Konvencije o međunarodnom civilnom vazduhoplovstvu (Čikaška konvencija), kao i pravnim tekovinama Evropske unije.

Istovremeno, u oblasti železničkog saobraćaja vrši se usklađivanje sa Direktivom 2016/798 Evropskog Parlamenta i Saveta o bezbednosti u železničkom saobraćaju od 26. maja 2016. godine. (predmetnim izmenama zakona je predviđeno da Centar odlučuje, bez odlaganja, a najkasnije dva meseca nakon prijema prijave o nesreći ili nezgodi, da li će pokrenuti istragu, proširen je krug lica koja Centru moraju da omoguće pristup svim relevantnim dokumentima i podacima i na lice zaduženo za održavanje, precizirano je postupanje Centra u slučajevima u kojima istraga uključuje vozila koja je odobrila Evropska agencije za železnice (ERA) ili železnička preduzeća koja su sertifikovana od strane Evropske agencije za železnice (ERA), dat je pravni osnov da ministar bliže propiše sadržinu konačnog izveštaja o istragama nesreća i nezgoda u železničkom saobraćaju...)

Razlozi za donošenje ovog zakona prvenstveno su da se unapredi nivo bezbednosti u transportnom sistemu Srbije kroz sprovođenje pouzdane, nepristrasne, transparentne i efikasne organizacije za istraživanje nesreća i istražnog postupka, u skladu sa zakonodavstvom EU i međunarodnim konvencijama. Cilj je, prevashodno, da se obezbedi pouzdana i nezavisna istraga u slučaju nesreća u saobraćaju, kao i ispunjavanje obaveza Republike Srbije u vezi sa usaglašavanjem nacionalnog zakonodavstva sa tekovinama Evropske unije.

Donošenjem ovog zakona, takođe se preciziraju, ispravljaju i osavremenjuju mnoge odredbe, čime će se otkloniti uočeni problemi u vezi sa njihovom primenom u praksi i istovremeno se omogućava da se popune identifikovane pravne praznine.

III. OBJAŠNJENJE OSNOVNIH PRAVNIH INSTITUTA I POJEDINAČNIH REŠENJA ZAKONA

Članom 1. Predloga zakona vrši se izmena člana 3. Zakona o istraživanju nesreća koji sadrži značenje pojmova. Ovim se vrši dalje usklađivanje sa aneksima Čikaške konvencije i Direktivom 798/2016/EC i dopunjuje se novim definicijama.

Članom 2. Predloga zakona vrši se tehnička izmena člana 5. Zakona.

Članom 3. Predloga zakona vrši se dopuna člana 13. Zakona kojim se precizira da se pored glavnog istražitelja, pomoćnika glavnog istražitelja, drugih lica koja učestvuju u istrazi dodaju i ostali zaposleni u Centru koji su dužni da tokom obavljanja poslova postupaju u skladu sa zakonima kojima se uređuje bezbednost i zdravlje na radu.

Članom 4. Predloga zakona vrši se izmena člana 16. Zakona kojim se omogućuje usklađivanje sa aneksom 1 Uredbe 1139/2018 a koje se odnose na obavezu istraživanja u vazdušnom saobraćaju.

Članom 5. Predloga zakona vrši se izmena člana 17. kojom se uvodi novo rešenje da Centar može pored dela da prenese i ceo istražni postupak na nadležne

organe drugih država, da prihvati deo ili ceo istražni postupak koji je pokrenuo nadležni organ druge države, kao i da može da imenuje jednog ili više savetnika koji će pomagati ovlašćenom predstavniku u toku istrage, čime se unapređuje saradnja sa međunarodnim organizacijama prilikom eventualno zajedničkog sprovođenja istrage. Ujedno se vrši usklađivanje sa Amandmanom 17 na Aneks 13 Čikaške konvencije.

Članom 6. Predloga zakona vrši se izmena u članu 20. Zakona kojom se precizira način sprovođenja istražnog postupka.

Članom 7. Predloga zakona vrši se izmena člana 21. Zakona čime se omogućava usklađivanje sa Amandmanom 17 na Aneks 13 Čikaške konvencije.

Članom 8. Predloga zakona vrši se izmena člana 22. Zakona čime se uvodi rešenje da se umesto dosadašnjeg termina „završni izveštaj“ uvodi termin „konačni izveštaj“ radi usklađivanja sa Aneksom 13 Čikaške konvencije.

Članom 9. Predloga zakona vrši se izmena člana 23. Zakona čime se vrši tehnička izmena, s obzirom na izmenu izvršenu u članu 7. ovog Predloga.

Članom 10. Predloga zakona vrši se izmena člana 25. Zakona čime se uvodi rešenje da se umesto dosadašnjeg termina „završni izveštaj“ uvodi termin „konačni izveštaj“ radi usklađivanja sa Aneksom 13 Čikaške konvencije.

Članom 11. Predloga zakona vrši se izmena člana 26. Zakona čime se vrši terminološka izmena kojom se dosadašnja rešenja „Predlozi prethodnih ili završnih izveštaja ili privremenih saopštenja“ menjaju u „Predloge izveštaja ili saopštenja o toku istrage“. Takođe se ovom izmenom vrši usklađivanje sa Aneksom 13 Čikaške konvencije.

Članom 12. Predloga zakona vrši se izmena člana 27. kojom se postojeći termin „izveštaj o istrazi“ zamenjuje terminom „konačni izveštaj“.

Članom 13. Predloga zakona vrši se izmena člana 28. Zakona tako što se uvodi rešenje da Centar može u bilo kojoj fazi istrage udesa ili ozbiljne nezgode da izda bezbednosne preporuke sa merama za koje smatra da ih je neophodno što pre preduzeti radi poboljšanja bezbednosti u vazдушnom saobraćaju. Ova izmena može bitno doprineti povećanju bezbednosti vazdušnog saobraćaja, jer se neće čekati na sprovođenje istrage, već će se delovati i ranijim fazama istrage. Takođe shodno rešenju u Aneksu 13 Čikaške konvencije, omogućava se da Centar može da izda bezbednosnu preporuku u koordinaciji sa istražnim organima države koja vodi istragu, ako je Republika Srbija učesnica u istražnom postupku što do sada nije postojalo kao važeće rešenje.

Članom 14. Predloga zakona vrši se izmena člana 29. Zakona koja je istovetna izmeni člana 27. važećeg Zakona.

Članom 15. Predloga zakona vrši se izmena člana 30. Zakona kojom je preciziran rok nakon prijave o nesreći i nezgodi u kojem Centar mora odlučiti da li će pokrenuti istragu, i dodat deo da ministar pravilnikom propisuje i obrazac prijave nesreća i nezgoda u železničkom saobraćaju. Preložena izmena je u skladu sa članom 22.3 Directive 2016/798/ EC.

Članom 16. Predloga zakona vrši se izmena člana 31. Zakona, tako što je proširen krug lica koja su dužna do omoguće Centru pristup svim relevantnim dokumentima i podacima. Preložena izmena je u skladu sa članom 21.2 Directive 2016/798/ EC.

Članom 17. Predloga zakona dodati su novi članovi 31a i 32b kojima se reguliše obaveza poverljivosti i Zaštita informacija kao i Zaštita i čuvanje dokaza do kojih Centar dolazi u obavljanju svoje delatnosti.

Članom 18. Predloga zakona menja se član 32. Zakona i izmena je izvršena u cilju preciziranja istražnog postupka u železničkom saobraćaju. Preložene izmene su u skladu sa članom 21.3 Directive 2016/798/ EC i članom 23.3 Directive 2016/798/ EC, vrši se izmena člana 33. Zakona kojom se preciziraju odredbe u vezi sa izveštajima Centra o istragama nesreća i nezgoda u železničkom saobraćaju – predviđeno je postupanje Centra u situaciji u kojoj konačni izveštaj ne može da bude

objavljen u roku od 12 meseci, precizirano je kome se dostavljaju izveštaji i način na koji se moraju čuvati. Preložene izmene su u skladu sa članom 24.2 Directive 2016/798/ EC i članom 22.7 Directive 2016/798/ EC. Istim članom vrši se izmena člana 34. Zakona kojom se precizira način na koji Centar dostavlja informacije Ministarstvu i Evropskoj agenciji za železnice (ERA) kao i izmena člana 35. Zakona kojim je predviđeno slanje bezbednosnih preporuka od strane Centra i Evropskoj agenciji za železnice i izmenjen je rok u kojem lica kojima su upućene bezbednosne preporuke moraju da dostave izveštaj Centru o merama koje su preduzete. Preložena izmena je u skladu sa članom 26.2 Directive 2016/798/ EC.

Članom 19. Predloga zakona dodaje se novi stav 3. u članu 42. kojim se precizira istražni postupak u vodnom saobraćaju.

Članom 20. Predloga zakona vrši se izmena člana 51. Zakona kojom su proširene kaznene odredbe u cilju povećanja bezbednosti, lakšeg i efikasnijeg postupanja Centra i bržeg otkrivanja stvarnog uzroka nesreće ili nezgode.

Članom 21. Predloga zakona vrši se izmena člana 52. Zakona kojom se precizira da se za prekršaj kažnjava fizičko lice u odnosu na postojeće rešenje kojim se za prekršaj kažnjava odgovorno lice – zapovednik broda ili lice koje ga zamenjuje, drugi članovi posade i druga fizička lica.

Članom 22. Predloga zakona određuje se rok za donošenje, odnosno usklađivanje propisa za izvršenje ovog zakona.

Članom 23. Predloga zakona predviđa se da zakon stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u „Službenom glasniku Republike Srbije”.

IV. FINANSIJSKA SREDSTVA POTREBNA ZA SPROVOĐENJE ZAKONA

Za sprovođenje ovog zakona nije potrebno obezbediti sredstva u budžetu Republike Srbije.

V. PREGLED ODREDABA ZAKONA KOJE SE MENJAJU, ODNOSNO DOPUNJUJU

Značenje pojmova

Član 3

Pojedini pojmovi upotrebljeni u ovom zakonu imaju sledeće značenje:

1) *bezbednosna preporuka* je predlog Centra za istraživanje nesreća na osnovu informacija dobijenih u istrazi, u svrhu sprečavanja udesa i ozbiljnih nezgoda u vazдушnom saobraćaju, ozbiljnih nesreća u železničkom saobraćaju, vrlo ozbiljnih pomorskih nesreća, ozbiljnih pomorskih nesreća, pomorskih nesreća, pomorskih nezgoda, ozbiljnih plovidbenih nezgoda i plovidbenih nezgoda u vodnom saobraćaju;

2) *brod* je brod unutrašnje plovidbe i pomorski brod;

3) *vazduhoplov* je svaka naprava koja se održava u atmosferi usled reakcije vazduha, osim reakcije vazduha koji se odbija od površine zemlje;

4) *velika šteta u železničkom saobraćaju* je šteta koju Centar za istraživanje nesreća, po pristupu mestu nesreće, proceni u iznosu od najmanje dva miliona evra;

5) *vrlo ozbiljna pomorska nesreća* je pomorska nesreća koja za posledicu ima potpuni gubitak broda, smrt ili ozbiljno zagađenje morske sredine nastalo u vezi sa radom broda;

6) *glavni istražitelj* je lice kome je, na osnovu njegove stručnosti poverena organizacija, sprovođenje, kontrola i rukovođenje bezbednosnog istraživanja udesa i ozbiljnih nezgoda u vazdušnom saobraćaju, ozbiljnih nesreća u železničkom saobraćaju, vrlo ozbiljnih pomorskih nesreća, ozbiljnih pomorskih nesreća, pomorskih nesreća, pomorskih nezgoda, ozbiljnih plovidbenih nezgoda i plovidbenih nezgoda u vodnom saobraćaju;

7) *država registracije* je država u čiji registar je upisan vazduhoplov ili železničko vozilo ili brod;

7A) **ZNATNA ŠTETA U ŽELEZNIČKOM SAOBRAĆAJU JE ŠTETA NA ŽELEZNIČKIM VOZILIMA, INFRASTRUKTURI ILI ŽIVOTNOJ SREDINI U IZNOSU OD NAJMANJE 150.000 EVRA U DINARSKOJ PROTIVVREDNOSTI;**

8) *istraga* označava postupak koji obuhvata prikupljanje i analizu podataka, izvođenje zaključaka, uključujući i utvrđivanje uzroka i u zavisnosti od slučaja, davanje bezbednosnih preporuka u cilju prevencije udesa i ozbiljnih nezgoda u vazdušnom saobraćaju, ozbiljnih nesreća u železničkom saobraćaju, vrlo ozbiljnih pomorskih nesreća, ozbiljnih pomorskih nesreća, pomorskih nesreća, pomorskih nezgoda, ozbiljnih plovidbenih nezgoda i plovidbenih nezgoda u vodnom saobraćaju;

9) *međunarodni standardi i preporučena praksa (International Standard and Recommended Practices)* su međunarodni standardi i preporučena praksa u vezi s istraživanjem udesa i ozbiljnih nezgoda u vazdušnom saobraćaju, koji su usvojeni u skladu sa članom 37. Čikaške konvencije;

10) *nezgoda u železničkom saobraćaju* je događaj koji je povezan sa saobraćajem vozova ili manevarskog sastava i negativno utiče na bezbednost saobraćaja;

11) *nesreća u železničkom saobraćaju* je neželjen ili neplaniran iznenadan događaj ili specifičan niz takvih događaja koji ima štetne posledice (sudari, iskliznuća, nesreće na putnom prelazu u istom nivou, nesreće sa učešćem lica izazvane železničkim vozilima u pokretu, požari i sl.);

12) *ovlašćeni predstavnik u vazdušnom i vodnom saobraćaju* je lice koje država odredi na osnovu njegovih kvalifikacija za učešće u bezbednosnom istraživanju koje vrši druga država. Ovlašćeni predstavnik koga odredi druga država treba da bude iz nadležnog organa za istraživanje nesreća;

13) *ozbiljna nezgoda u vazdušnom saobraćaju* je događaj koji obuhvata okolnosti koje ukazuju da je postojala velika verovatnoća da dođe do udesa, a povezan je sa korišćenjem vazduhoplova, koji se, u slučaju vazduhoplova sa posadom, dogodio od trenutka kada se neko lice ukrca u vazduhoplov sa namerom da obavi let do trenutka kada se sva lica iskrcaju iz vazduhoplova ili, u slučaju vazduhoplova bez posade, koji se dogodio od trenutka kada je vazduhoplov spreman za pokret u cilju leta do trenutka kada se vazduhoplov potpuno zaustavi na kraju leta i kada se ugasi osnovna pogonska grupa;

14) *ozbiljna nesreća u železničkom saobraćaju* je sudar ili iskliznuće voza koji ima za posledicu smrt najmanje jednog lica ili teške povrede pet ili više lica ili nanošenje velike štete železničkim vozilima, železničkoj infrastrukturi ili životnoj sredini, kao i druga slična nesreća koja ima očigledan uticaj na bezbednost na železnici ili na upravljanje bezbednošću;

15) *ozbiljna pomorska nesreća* je pomorska nesreća koja uključuje požar, eksploziju, sudar, nasukavanje, udar, oštećenje od nevremena, oštećenje ledom, napuknuće trupa ili pretpostavljeni nedostatak na trupu i dr. što ima za posledicu nemogućnost rada glavnih pogonskih uređaja, veće oštećenje nadvođa, ozbiljno oštećenje strukture (kao što je probijanje podvodnog dela trupa) što čini brod nesposobnim za plovību, zagađenje morske sredine u kojoj je došlo do izlivanja više od 50 t nafte i naftinih derivata i drugih opasnih materija ili kvar, odnosno oštećenje koje zahteva tegljenje ili pomoć sa obale;

16) *ozbiljna plovidbena nezgoda na unutrašnjim vodama* (u daljem tekstu: ozbiljna plovidbena nezgoda) je vanredni događaj na unutrašnjim vodama nastao u plovidbi ili iskorišćavanju broda, vodnog puta ili objekata na njemu koji za posledicu ima potpuni gubitak broda, smrt ili teške telesne povrede ili ozbiljnu štetu nanetu životnoj sredini u kojoj je došlo do izlivanja više od 50 t nafte i naftnih derivata i drugih opasnih materija;

17) *ostale nesreće u železničkom saobraćaju* su nesreće koje po posledicama nisu ozbiljne nesreće;

18) *plovidbena nezgoda na unutrašnjim vodama* (u daljem tekstu: plovidbena nezgoda) je vanredni događaj na unutrašnjim vodama nastao u plovidbi ili iskorišćavanju broda unutrašnje plovidbe, vodnog puta ili objekata na njemu pri kojem je došlo do ljudskih žrtava ili telesnih povreda, materijalne štete ili zagađenja životne sredine;

19) *pomorska nesreća* je događaj ili niz događaja koji su nastali kao neposredna posledica upravljanja brodom ili rada broda pri čemu je nastala bilo koja od sledećih posledica:

- smrt ili teža telesna povreda lica,
- nestanak lica sa broda,
- gubitak, pretpostavljeni gubitak ili napuštanje broda,
- veća šteta na brodu,
- nasukanje ili onesposobljavanje broda ili učešće broda u sudaru,
- veća šteta nastala na objektima pomorske infrastrukture koja može ozbiljno da ugrozi bezbednost broda, drugog broda ili pojedinca,
- veća šteta morskoj sredini izazvana oštećenjem broda ili brodova;

20) *pomorska nezgoda* je događaj ili niz događaja koji se razlikuju od pomorske nesreće koji su nastali kao neposredna posledica rada broda koji je u opasnosti ili koji mogu da ugroze bezbednost broda, lica na brodu ili morsku sredinu;

21) *smrtna povreda* je povreda koja je naneta nekom licu u udesu u vazdušnom saobraćaju, ozbiljnoj nesreći u železničkom saobraćaju, vrlo ozbiljnoj pomorskoj nesreći, pomorskoj nesreći, ozbiljnoj plovidbenoj nezgodi i plovidbenoj nezgodi u vodnom saobraćaju, koja ima za posledicu smrt tog lica u roku od 30 dana od povreda nanetih tokom udesa u vazdušnom saobraćaju, ozbiljne nesreće u

železničkom saobraćaju, vrlo ozbiljne pomorske nesreće, pomorske nesreće, vrlo ozbiljne plovidbene nezgode i plovidbene nezgode u vodnom saobraćaju;

22) *srodnici* su članovi uže porodice i/ili dalji srodnici i/ili druga lica bliska žrtvi udesa u vazdušnom saobraćaju, ozbiljne nesreće u železničkom saobraćaju, vrlo ozbiljne pomorske nesreće, pomorske nesreće, ozbiljne plovidbene nezgode i plovidbene nezgode u vodnom saobraćaju, u skladu sa propisima države čiji je žrtva državljanin;

22A) TEŠKO POVREĐENO LICE U ŽELEZNIČKOM SAOBRAĆAJU JE SVAKO POVREĐENO LICE KOJE JE HOSPITALIZOVANO DUŽE OD 24 SATI ZBOG POSLEDICA NESREĆE, ISKLJUČUJUĆI SVAKI POKUŠAJ SAMOUBISTVA;

23) *udes u vazdušnom saobraćaju* je događaj u vezi sa korišćenjem vazduhoplova, kada je u pitanju vazduhoplov sa posadom, koji se dogodio od trenutka kada se neko lice ukrca u vazduhoplov sa namerom da obavi let do trenutka kada se sva lica iskrcavaju iz vazduhoplova ili, u slučaju vazduhoplova bez posade, koji se dogodio od trenutka kada je vazduhoplov spreman za pokret u cilju leta do trenutka kada se vazduhoplov potpuno zaustavi na kraju leta i kada se ugasi osnovna pogonska grupa, pri čemu je nastala bilo koja od sledećih posledica:

- smrt ili teška telesna povreda lica usled boravka u vazduhoplovu, direktnog kontakta sa bilo kojim delom vazduhoplova, uključujući i delove koji su se odvojili od vazduhoplova, ili usled direktne izloženosti izduvnom mlazu mlaznog motora, izuzev kada su smrt i teška telesna povreda nastupili kao posledica prirodnih uzroka, samopovređivanja, ili su ih prouzrokovala druga lica ili kada su smrt i teška telesna povreda zadesile slepe putnike koji su se skrivali izvan delova koji su dostupni putnicima i posadi,

- oštećenje vazduhoplova, otkaz njegove strukture koji negativno deluje na jačinu strukture ili karakteristike leta vazduhoplova ili zahteva veću popravku ili zamenu oštećene komponente, izuzev otkaza ili oštećenja motora, kada je oštećenje ograničeno na jedan motor (uključujući njegove kapotaže ili agregate) ili, izuzev oštećenja elisa, krajeva krila, antena, sonde, lopatica, guma, kočnica, točkova, aerodinamične oplata, panela, vrata stajnog trapa, vetrobrana, oplata vazduhoplova (kao što su mala udubljenja ili mali otvori) ili manjih oštećenja na lopaticama glavnog rotora ili na lopaticama repnog rotora, stajnog trapa i onih oštećenja koja su nastala dejstvom grada ili udarom ptica (uključujući i rupe na radarskoj kupoli),

- vazduhoplov je nestao ili mu nije moguće prići;

24) *uzroci* podrazumevaju radnje, propuste, situacije, uslove ili kombinaciju svih tih elemenata koji su doveli do udesa i ozbiljnih nezgoda u vazdušnom saobraćaju, ozbiljnih nesreća u železničkom saobraćaju, vrlo ozbiljnih pomorskih nesreća, pomorskih nesreća, ozbiljnih pomorskih nesreća, pomorskih nezgoda, ozbiljnih plovidbenih nezgoda i plovidbenih nezgoda u vodnom saobraćaju, pri čemu prepoznavanje uzroka ne podrazumeva utvrđivanje krivice ili upravno-pravne, građanskopravne ili krivičnopravne odgovornosti.

Pored pojmova iz stava 1. ovog člana, za istražni postupak u vazdušnom saobraćaju upotrebljavaju se i pojmovi koji imaju sledeće značenje:

1) *država korisnika* je država u kojoj se nalazi sedište korisnika vazduhoplova ili, ako je korisnik vazduhoplova fizičko lice - država u kojoj se nalazi mesto stalnog prebivališta korisnika vazduhoplova;

2) *država proizvodnje* je država koja ima zakonska ovlašćenja nad organizacijom koja je odgovorna za završno sklapanje vazduhoplova;

3) *država projekta* je država koja ima zakonska ovlašćenja nad organizacijom koja je odgovorna za projekat tipa vazduhoplova;

3A) IZVEŠTAJ PODRAZUMEVA PRIVREMENI ILI KONAČNI IZVEŠTAJ;

4) *korisnik vazduhoplova* je svako fizičko ili pravno lice koje koristi ili namerava da koristi jedan ili više vazduhoplova;

4a) *nezgoda vazduhoplova* je događaj povezan sa korišćenjem vazduhoplova koji nije udes, a koji utiče ili bi mogao da utiče na bezbednost korišćenja vazduhoplova;

5) *povezana lica* su: vlasnik vazduhoplova; član posade; korisnik vazduhoplova koji je učestvovao u udesu ili ozbiljnoj nezgodi; lice koje je učestvovalo u održavanju, projektovanju i proizvodnji tog vazduhoplova ili je učestvovalo u obuci posade tog vazduhoplova; lice koje je uključeno u pružanje usluga kontrole letenja; lice koje pruža informacije vazduhoplovu u letu ili lice koje pruža usluge aerodromske kontrole letenja; kao i osoblje nacionalnih civilnih vazduhoplovnih vlasti;

6) *privremeni izveštaj* je izveštaj kojim se daju informacije o podacima prikupljenim tokom rane faze istrage;

6a) *savetnik* je lice koje država odredi na osnovu njegovih kvalifikacija u cilju pomoći njenog ovlašćenog predstavnika tokom bezbednosne istrage;

7) *teška telesna povreda* je povreda koju je u udesu i ozbiljnoj nezgodi pretrpelo neko lice, a koja ima za posledicu:

- hospitalizaciju dužu od 48 h, koja započne u roku od sedam dana od dana kada je naneta povreda vezana za udes ili ozbiljnu nezgodu,
- prelom bilo koje kosti (izuzev jednostavnih preloma prstiju ruku, nožnih prstiju ili preloma nosa),
- razderotine koje izazivaju ozbiljna krvarenja, oštećenje nerava, mišića ili tetiva,
- povrede bilo kog unutrašnjeg organa,
- opekotine drugog ili trećeg stepena ili opekotine koja zahvataju više od 5% površine tela,
- potvrđeno izlaganje zaraznim supstancama ili štetnim zračenjima,

8) **BEZBEDNOSNA PREPORUKA OD GLOBALNOG ZNAČAJA U VAZDUŠNOM SAOBRAĆAJU** JE BEZBEDNOSNA PREPORUKA KOJA SE ODNOSI NA SISTEMSKI NEDOSTATAK KOJI MOŽE DA DOVEDE DO PONAVLJANJA NEZGODE SA ZNAČAJNIM POSLEDICAMA NA GLOBALNOM NIVOU I KOJA ZAHTEVA BLAGOVREMENO REAGOVANJE U CILJU UNAPREĐENJA BEZBEDNOSTI.

Član 5.

Centar je samostalan u radu i funkcionalno, organizaciono i finansijski nezavisan od svih organa i organizacija nadležnih za vazdušni, železnički i vodni saobraćaj, kao i svih pravnih i fizičkih lica čiji interesi mogu biti suprotni zadacima i ovlašćenjima Centra.

Stručni poslovi koji se odnose na istraživanja nesreća su nezavisni od krivičnih istraga ili drugih paralelnih istraga kojima se utvrđuje odgovornost ili određuje stepen krivice.

Istraživanje i otkrivanje uzroka nesreća nema za cilj utvrđivanje krivične, privrednoprestupne, prekršajne, disciplinske, građanskopravne ili neke druge odgovornosti.

Centar može da sprovodi istražne postupke u saradnji sa nadležnim organima za istraživanje nesreća drugih država u skladu sa ovim zakonom i potvrđenim međunarodnim ugovorima.

Nadležni pravosudni organi koji vode istragu i dostavljaju ~~nadležnom~~ Centru spise i isprave, odnosno njihove kopije, potrebne za vođenje postupka istraživanja nesreća u vazdušnom, železničkom i vodnom saobraćaju, ako se time ne ometa istražni postupak u skladu sa zakonom kojim se uređuje krivični postupak.

Bezbednost na radu

Član 13.

~~Glavni istražitelj i pomoćnici glavnog istražitelja, kao i druga lica koja učestvuju u istrazi dužni su da se tokom obavljanja poslova pridržavaju preporuka za bezbedno obavljanje istih, kako ne bi ugrozili svoje zdravlje ili zdravlje drugih lica u skladu sa zakonima kojima se uređuje bezbednost i zdravlje na radu.~~

GLAVNI ISTRAŽITELJ, POMOĆNICI GLAVNOG ISTRAŽITELJA, OSTALI ZAPOSLENI U CENTRU, KAO I DRUGA LICA KOJA UČESTVUJU U ISTRAZI DUŽNI SU DA SE TOKOM OBAVLJANJA POSLOVA PRIDRŽAVAJU PREPORUKA ZA BEZBEDNO OBAVLJANJE ISTIH, KAKO NE BI UGROZILI SVOJE ZDRAVLJE ILI ZDRAVLJE DRUGIH LICA U SKLADU SA ZAKONIMA KOJIMA SE UREĐUJE BEZBEDNOST I ZDRAVLJE NA RADU.

III. ISTRAŽNI POSTUPAK U OBLASTI VAZDUŠNOG SAOBRAĆAJA

Obaveza istraživanja

Član 16.

Centar je dužan da istraži svaki udes ili ozbiljnu nezgodu vazduhoplova koji se dogodi na teritoriji Republike Srbije, osim udesa ili ozbiljne nezgode vazduhoplova koji pripadaju sledećim kategorijama:

1) vazduhoplovi istorijskog karaktera koji ispunjavaju sledeća merila:

(1) jednostavni vazduhoplovi:

- čiji je početni projekat izrađen pre 1. januara 1955. godine,
- čija proizvodnja je prekinuta pre 1. januara 1975. godine, ili

(2) vazduhoplovi koji imaju jasnu istorijsku važnost zbog:

- učešća u važnom istorijskom događaju, ili
- istaknutog mesta u razvoju vazduhoplovstva, ili
- važne uloge koju su odigrali u okviru oružanih snaga države članice;

2) vazduhoplovi koji su posebno projektovani ili izmenjeni za potrebe istraživanja, eksperimentalne i naučne svrhe, ako se proizvode u veoma malom broju;

~~3) vazduhoplovi čiji je najmanje 51% izgradio amater ili nedobitno udruženje amatera za sopstvene potrebe i bez komercijalnog cilja;~~

3) VAZDUHOPLOVI, UKLJUČUJUĆI ONE KOJI SU ISPORUČENI U SASTAVNIM DELOVIMA, PRI ČEMU JE NAJMANJE 51% ZADATAKA IZRADE I SASTAVLJANJA OBAVIO AMATER ILI NEPROFITNO UDRUŽENJE AMATERA, ZA SOPSTVENE POTREBE I BEZ BILO KOJEG KOMERCIJALNOG CILJA;

4) vazduhoplovi koji su bili u upotrebi u vojnim snagama, izuzev vazduhoplova čije je projektne standarde usvojila Agencija;

~~5) avioni, helikopteri ili padobrani s pogonom koji nemaju više od dva sedišta i čija maksimalna masa na poletanju (MTOM), koja je određena u državi članici, ne prelazi:~~

~~(1) 300 kg, za kopnene avione/helikoptere jednosede, ili~~

~~(2) 450 kg, za kopnene avione/helikoptere dvosede, ili~~

~~(3) 330 kg, za amfibije ili hidroavione/helikoptere jednosede, ili~~

~~(4) 495 kg, za amfibije ili hidroavione/helikoptere dvosede ako je njihova maksimalna masa na poletanju, kad se koriste kao hidroavioni/helikopteri ili kao kopneni avioni/helikopteri, ispod njihovih MTOM ograničenja, ili~~

~~(5) 472,5 kg, za kopnene avione dvosede opremljene padobranskim sistemom za bezbedno zaustavljanje aviona koji je montiran na nosaču aviona, ili~~

~~(6) 315 kg, za kopnene avione jednosede opremljene padobranskim sistemom za bezbedno zaustavljanje aviona koji je montiran na nosaču aviona, i avione koji imaju brzinu kočenja ili najmanju trajnu brzinu letenja u konfiguraciji za sletanje koja ne prelazi 35 čvorova od kalibrisane brzine leta (CAS);~~

5) AVIONI ČIJA MERLJIVA BRZINA SLOMA UZGONA ILI NAJMANJA STALNA BRZINA LETENJA PRILIKOM SLETANJA NE PRELAZI 65 KM/H KALIBRISANE BRZINE (CAS), HELIKOPTERI, JEDRILICE I JEDRILICE SA POGONOM ILI PADOBRANI S POGONOM KOJI NEMAJU VIŠE OD DVA SEDIŠTA I ČIJA MAKSIMALNA MASA NA POLETANJU (MTOM), KOJA JE ODREĐENA U DRŽAVI ČLANICI, NE PRELAZI:

(1) 300 KG, ZA KOPNENE AVIONE/HELIKOPTERE/PADOBRANE SA POGONOM/JEDRILICE SA POGONOM, JEDNOSEDE, ILI

(2) 450 KG, ZA KOPNENE AVIONE/HELIKOPTERE/PADOBRANE SA POGONOM/JEDRILICE SA POGONOM, DVOSEDE, ILI

(3) 330 KG, ZA AMFIBIJE ILI HIDROAVIONE/HELIKOPTERE JEDNOSEDE AKO JE NJIHOVA MAKSIMALNA MASA NA POLETANJU KAD SE KORISTE KAO HIDROAVIONI/HELIKOPTERI I KAO KOPNENI AVIONI/HELIKOPTERI ISPOD NJIHOVIH MTOM OGRANIČENJA, ILI

(4) 495 KG, ZA AMFIBIJE ILI HIDROAVIONE/HELIKOPTERE DVOSEDE AKO JE NJIHOVA MAKSIMALNA MASA NA POLETANJU, KAD SE KORISTE KAO HIDROAVIONI/HELIKOPTERI I KAO KOPNENI AVIONI/HELIKOPTERI, ISPOD NJIHOVIH MTOM OGRANIČENJA, ILI

(5) 475 KG, ZA KOPNENE AVIONE DVOSEDE OPREMLJENE PADOBRANSKIM SISTEMOM ZA BEZBEDNO ZAUSTAVLJANJE AVIONA KOJI JE MONTIRAN NA NOSAČU AVIONA, ILI

(6) 315 KG, ZA KOPNENE AVIONE JEDNOSEDE OPREMLJENE PADOBRANSKIM SISTEMOM ZA BEZBEDNO ZAUSTAVLJANJE AVIONA KOJI JE MONTIRAN NA NOSAČU AVIONA;

~~6) žiroplani jednosedi i dvosedi s maksimalnom masom na poletanju koja ne prelazi 560 kg;~~

6) ŽIROPLANI JEDNOSEDI I DVOSEDI S MAKSIMALNOM MASOM NA POLETANJU KOJA NE PRELAZI 600 KG;

~~7) jedrilice, uključujući i one koje se nožno lansiraju, čija maksimalna strukturalna masa ne prelazi 80 kg u verziji jednoseda ili 100 kg u verziji dvoseda;~~

7) BALONI I VAZDUŠNI BRODOVI SA JEDNIM ILI DVA MESTA I MAKSIMALNOM PROJEKTOVANOM ZAPREMINOM NE VEĆOM OD 1200 M³ U SLUČAJU POKRETANJA VRUĆIM VAZDUHOM I NE VEĆOM OD 400 M³ U SLUČAJU POKRETANJA DRUGIM GASOM;

8) kopije vazduhoplova koji zadovoljavaju merila iz tač. 1) i 4) ovog stava ili za koje je projekat strukture sličan originalnom vazduhoplovu;

9) bespilotne letelice čija operativna masa ne prelazi 150 kg;

10) svaki drugi vazduhoplovi čija masa kad su prazni (maximum empty mass) ne prelazi 70 kg, uključujući i gorivo;

11) PRIVEZANI VAZDUHOPLOVI BEZ POGONA KOJIMA DUŽINA VEZA NE PRELAZI 50 M I PRI ČEMU:

(1) MTOM VAZDUHOPLOVA, UKLJUČUJUĆI I TERET, NE PRELAZI 25 KG,

(2) U SLUČAJU VAZDUHOPLOVA LAKŠIH OD VAZDUHA MAKSIMALNA PROJEKTOVANA ZAPREMINA VAZDUHOPLOVA NE PRELAZI 40 M³;

12) PRIVEZANI VAZDUHOPLOVI SA MTOM NE VEĆOM OD 1 KG.

Izuzetno od stava 1. ovog člana, Centar je dužan da istraži svaki udes vazduhoplova u kojem je došlo do smrtne povrede, nezavisno od kategorije kojoj vazduhoplov pripada.

U slučajevima udesa ili ozbiljne nezgode vazduhoplova koji nisu obuhvaćeni st. 1. i 2. ovog člana, kao i u slučaju drugih nezgoda vazduhoplova, Centar pokreće istraživanje ako nalazi da je to u interesu bezbednosti vazdušnog saobraćaja.

Ako vazduhoplov koji je registrovan u Republici Srbiji pretrpi udes ili ozbiljnu nezgodu na mestu za koje se ne može sa sigurnošću utvrditi da se nalazi na teritoriji bilo koje države, istraživanje udesa ili ozbiljne nezgode, vrši Centar.

Saradnja sa nadležnim organima za istraživanje udesa i ozbiljnih nezgoda drugih država

Član 17.

~~Centar može da učestvuje u radu međunarodnih organizacija za istraživanje udesa i ozbiljnih nezgoda, pruži ili zatraži pomoć, prenese deo istražnog postupka na nadležne organe za istraživanje udesa i ozbiljnih nezgoda drugih država u skladu sa međunarodnim ugovorima i obavezama Republike Srbije. Ovi oblici saradnje ne mogu da ugroze nezavisnost istrage.~~

CENTAR MOŽE DA UČESTVUJE U RADU MEĐUNARODNIH ORGANIZACIJA ZA ISTRAŽIVANJE UDESA I OZBILJNIH NEZGODA, PRUŽI ILI ZATRAŽI POMOĆ, PRENESE DEO ILI CEO ISTRAŽNI POSTUPAK NA NADLEŽNE ORGANE ZA ISTRAŽIVANJE UDESA I OZBILJNIH NEZGODA DRUGIH DRŽAVA, KAO I DA PRIHVATI DEO ILI CEO ISTRAŽNI POSTUPAK KOJI JE POKRENUO NADLEŽNI ORGAN ZA ISTRAŽIVANJE UDESA I OZBILJNIH NEZGODA DRUGIH

DRŽAVA, U SKLADU SA MEĐUNARODNIM UGOVORIMA I OBAVEZAMA REPUBLIKE SRBIJE. OVI OBLICI SARADNJE NE MOGU DA UGROZE NEZAVISNOST ISTRAGE.

U SLUČAJU DA NA TERITORIJI DRUGE DRŽAVE DOĐE DO UDESA I OZBILJNIH NEZGODA VAZDUHOPLOVA KOJI JE PROIZVEDEN U REPUBLICI SRBIJI, ILI JE REGISTROVAN U REPUBLICI SRBIJI ILI SE KORISTI OD STRANE KORISNIKA REGISTROVANOG U REPUBLICI SRBIJI, ILI POSADA POSEDUJE DOZVOLU IZDATU OD STRANE CIVILNE VAZDUHOPLOVNE VLASTI REPUBLIKE SRBIJE, CENTAR MOŽE DA UČESTVUJE U ISTRAŽNOM POSTUPKU POSREDSTVOM OVLAŠĆENOG PREDSTAVNIKA. OVLAŠĆENOG PREDSTAVNIKA PREDSTAVLJAJU GLAVNI ISTRAŽITELJ, ILI GLAVNI ISTRAŽITELJ ZA VAZDUŠNI SAOBRAĆAJ ILI DRUGI ZAPOSLENI CENTRA KOJEG ODREĐUJE GLAVNI ISTRAŽITELJ, O ČEMU CENTAR OBAVEŠTAVA NADLEŽAN ORGAN ZA ISTRAŽIVANJE UDESA I OZBILJNIH NEZGODA DRUGE DRŽAVE. OVLAŠĆENI PREDSTAVNIK PRATI TOK ISTRAGE I MOŽE DA ODE NA MESTO UDESA ILI OZBILJNE NEZGODE. CENTAR MOŽE DA IMENUJE JEDNOG ILI VIŠE SAVETNIKA KOJI ĆE POMAGATI OVLAŠĆENOM PREDSTAVNIKU U TOKU ISTRAGE.

Ako ne postoji konflikt interesa i u skladu sa mogućnostima, Centar u istražni postupak uključuje predstavnika Evropske agencije za bezbednost vazdušnog saobraćaja (u daljem tekstu: EASA) ili predstavnika vazduhoplovnih vlasti druge države koja može da ima interes u istražnom postupku, i to kao:

- 1) savetnika glavnom istražitelju tokom istraga navedenih u članu 16. ovog zakona, pod kontrolom glavnog istražitelja;
- 2) savetnika ovlašćenom predstavniku iz stava 2. ovog člana, a pod nadzorom ovlašćenog predstavnika.

Savetnik iz stava 3 ST. 2. I 3. ovog člana ima pravo da:

- 1) poseti mesto udesa i pregleda olupinu vazduhoplova;
- 2) predloži oblast ispitivanja i dobije podatke o svedocima;
- 3) dobije kopije svih relevantnih dokumenata i podataka;
- 4) učestvuje u iščitavanju snimljenih zapisa, osim u slučajevima video i audio zapisa iz pilotske kabine aviona;

5) učestvuje u istražnim postupcima van mesta udesa ili ozbiljne nezgode, kao što su ispitivanje komponenata vazduhoplova, testiranja i simulacije, stručni sastanci, sastanci o toku istrage, osim kada su istražni postupci povezani sa utvrđivanjem uzroka ili pripreme bezbednosnih preporuka.

Radne grupe

Član 20.

Istraživanje udesa i ozbiljnih nezgoda u vazdušnom saobraćaju vrši radna grupa Centra obrazovana za svaki udes ili ozbiljnu nezgodu posebno.

~~Glavni istražitelj ili glavni istražitelj za vazdušni saobraćaj po ovlašćenju rešenju glavnog istražitelja rukovode radnom grupom.~~

ISTRAŽNI POSTUPAK U VAZDUŠNOM SAOBRAĆAJU VODI GLAVNI ISTRAŽITELJ ZA VAZDUŠNI SAOBRAĆAJ. UKOLIKO GLAVNI ISTRAŽITELJ ZA VAZDUŠNI SAOBRAĆAJ NIJE U MOGUĆNOSTI ILI JE SPREČEN DA VODI ISTRAŽNI POSTUPAK, GLAVNI ISTRAŽITELJ ODREĐUJE STRUČNO LICE KOJE ĆE ISTRAŽNI POSTUPAK DA SPROVEDE.

Radnu grupu sačinjavaju zaposleni Centra. U radnu grupu mogu da budu uključeni i stručna lica izvan Centra.

Sastav radne grupe za svaki pojedinačni udes ili ozbiljnu nezgodu određuje rešenjem glavni istražitelj. Broj članova i sastav radne grupe zavise od težine, vrste i obima udesa ili ozbiljne nezgode.

Stručna lica i zaposleni u organizacijama koji su uključeni u rad radnih grupa kao i druga lica u okviru ili van ovih organizacija ne mogu da budu veštaci, svedoci ili da učestvuju u drugim istražnim postupcima koji se odnose na udes ili ozbiljnu nezgodu za koju su angažovani.

Udes ili ozbiljna nezgoda stranog vazduhoplova

Član 21.

~~Ako strani vazduhoplov pretrpi udes ili ozbiljnu nezgodu na teritoriji Republike Srbije, Centar o tome obaveštava nadležni organ države u kojoj je vazduhoplov registrovan, države korisnika vazduhoplova, države proizvođača vazduhoplova, države projektovanja vazduhoplova, Evropsku komisiju, EASA, Međunarodnu organizaciju civilnog vazduhoplovstva, druge države koje mogu da budu zainteresovane i nadležne organe država čiji su se državljani nalazili u vazduhoplovu.~~

AKO STRANI VAZDUHOPLOV PRETRPI UDES, OZBILJNU NEZGODU ILI NEZGODU ZA KOJU SE MOŽE POKRENUĆI ISTRAGA U SKLADU SA ČLANOM 16. STAV 3. OVOG ZAKONA, NA TERITORIJI REPUBLIKE SRBIJE, CENTAR O TOME OBAVEŠTAVA NADLEŽNI ORGAN DRŽAVE U KOJOJ JE VAZDUHOPLOV REGISTROVAN, DRŽAVE KORISNIKA VAZDUHOPLOVA, DRŽAVE PROIZVOĐAČA VAZDUHOPLOVA, DRŽAVE PROJEKTOVANJA VAZDUHOPLOVA, EVROPSKU KOMISIJU, EASA, MEĐUNARODNU ORGANIZACIJU CIVILNOG VAZDUHOPLOVSTVA, DRUGE DRŽAVE KOJE MOGU DA BUDU ZAINTERESOVANE, DIREKTORAT CIVILNOG VAZDUHOPLOVSTVA REPUBLIKE SRBIJE (U DALJEM TEKSTU: DIREKTORAT) I NADLEŽNE ORGANE DRŽAVA ČIJI SU SE DRŽAVLJANI NALAZILI U VAZDUHOPLOVU.

Organi i organizacije iz stava 1. ovog člana učestvuju u istrazi koju vodi Centar putem ovlašćenog predstavnika, koji može da ima savetnika pod njegovom kontrolom, sa pravima savetnika iz člana 17. stav 4. ovog zakona.

Odnos sa drugim organima

Član 22.

Centar obavlja poslove istraživanja samostalno ili ako je potrebno, u saradnji sa drugim državnim organima u skladu sa međusobnim sporazumom.

Obaveštenje o udesu ili ozbiljnoj nezgodi, kao i KONAČNI izveštaj o udesu ili ozbiljnoj nezgodi, Centar dostavlja nadležnim pravosudnim organima na njihov zahtev.

Ako se tokom istražnog postupka ustanovi ili posumnja na akt nezakonitog ometanja u smislu propisa kojima se uređuje vazdušni saobraćaj, Centar o tome obaveštava nadležne organe.

U slučaju nezakonitog ometanja iz stava 3. ovog člana, Centar na zahtev nadležnih organa, dostavlja raspoložive podatke, osim podataka iz člana 26. ovog zakona, kao i podataka koji bi mogli da ograniče ili da utiču na poslove Centra.

Ovlašćenja u istraživanju udesa ili ozbiljne nezgode

Član 23

Centar je ovlašćen da preduzme potrebne mere za obavljanje istraživanja, bez obzira da li je pokrenuta druga zvanična istraga.

Nadležni organi i druga pravna i fizička lica moraju da omoguće Centru da efikasno i nezavisno obavlja istražne poslove.

Dok istražuje udes ili ozbiljnu nezgodu vazduhoplova, Centar ima pravo:

- 1) na neograničen i neometan pristup mestu udesa ili ozbiljne nezgode, vazduhoplovu, njegovoj sadržini ili olupini;
- 2) da, bez odlaganja, sačini listu dokaza i obezbedi kontrolisano uklanjanje olupine ili delova vazduhoplova radi njihovog daljeg ispitivanja, odnosno analize;
- 3) da ima neposredan pristup i kontrolu nad uređajima za snimanje leta, njihovom sadržinom i drugim relevantnim snimcima;
- 4) da zahteva obdukciju tela poginulih lica, da sarađuje na obdukciji i da ima neposredan pristup rezultatima obdukcije ili testova izvršenih na uzetim uzorcima;
- 5) da zahteva lekarski pregled lica koja su učestvovala u operacijama vazduhoplova ili da zahteva da se sprovedu testovi na uzetim uzorcima i da ima neposredan uvid u rezultate pregleda, odnosno testova;
- 6) da pozove i ispita svedoke i da od njih zahteva da dostave informacije ili dokaze u vezi sa istraživanjem;
- 7) na slobodan pristup svim relevantnim dokumentima i podacima koje poseduju vlasnik, korisnik ili proizvođač vazduhoplova, imalac potvrde o tipu, nadležna organizacija za održavanje vazduhoplova, centar za obuku vazduhoplovnog osoblja, pružaoci usluga u vazdušnoj plovidbi, operateri aerodroma i ~~Direktorat civilnog vazduhoplovstva Republike Srbije (u daljem tekstu: Direktor~~ DIREKTORAT.

Obezbeđenje dokaza

Član 25.

Centar obezbeđuje sigurno postupanje sa dokazima, preduzima mere za zaštitu dokaza, za vreme koje je potrebno za sprovođenje istrage.

Zaštita dokaza uključuje obezbeđivanje na bilo koji način svih dokaza koji bi mogli biti uklonjeni, izbrisani, izgubljeni ili uništeni, kao i zaštitu od oštećenja, pristupa neovlašćenih lica, krađe i kvarenja.

Vazduhoplov koji je pretrpeo udes ili ozbiljnu nezgodu ili njegovi delovi ne mogu se ukloniti sa mesta udesa ili ozbiljne nezgode pre nego što se obezbedi čuvanje tragova udesa ili ozbiljne nezgode i pribavi saglasnost Centra, a ako postoji osnovana sumnja da je učinjeno krivično delo – i nadležnog pravosudnog organa.

Pomeranje vazduhoplova koji je pretrpeo udes ili ozbiljnu nezgodu bez saglasnosti Centra dozvoljeno je samo kad je neophodno radi spasavanja lica, prtljaga i robe, otklanjanja opasnosti od požara ili drugih opasnosti ili ako vazduhoplov ometa bezbedno odvijanje vazdušnog saobraćaja.

Korisnik vazduhoplova dužan je da po okončanju uviđaja udesa ili ozbiljne nezgode vazduhoplova, pošto za to pribavi saglasnost glavnog istražitelja, ukloni oštećeni ili uništeni vazduhoplov, njegove delove i sadržinu na obezbeđenu lokaciju.

Ako se vazduhoplov, njegovi delovi i sadržina nalaze na teritoriji na kojoj Republika Srbija ne može da odobri pristup korisniku vazduhoplova, uklanjanje vazduhoplova, njegovih delova i sadržine obezbeđuje organ koji ima pristup toj teritoriji o trošku korisnika vazduhoplova, do najpogodnijeg mesta gde je pristup korisniku vazduhoplova odobren.

Korisnik vazduhoplova, vlasnik vazduhoplova, rukovodilac letenja, drugi učesnici i druga lica koja su direktno ili indirektno povezana sa navedenim licima i udesom ili ozbiljnom nezgodom su dužni da čuvaju sve podatke koji bi mogli da se koriste tokom istraživanja uzroka udesa ili ozbiljne nezgode do objavljivanja ~~završnog~~ KONAČNOG izveštaja o udesu ili ozbiljnoj nezgodi.

Korisnik vazduhoplova, vlasnik vazduhoplova, rukovodilac letenja, drugi učesnici i druga lica koja su direktno ili indirektno povezana sa navedenim licima i udesom ili ozbiljnom nezgodom, dužni su da po njegovom zahtevu, Centru dostave sve tražene podatke.

Korisnik ili vlasnik vazduhoplova raspolaže sa vazduhoplovom koji je učestvovao u udesu ili ozbiljnoj nezgodi po objavljivanju ~~završnog~~ KONAČNOG izveštaja.

Centar može da da saglasnost za ranije raspolaganje vazduhoplovom koji je učestvovao u udesu ili ozbiljnoj nezgodi i njegovoj propratnoj dokumentaciji, po zahtevu korisnika ili vlasnika vazduhoplova, i to samo ako su sačuvani svi dokazi koji mogu da ukažu na uzrok udesa ili ozbiljne nezgode ili su potrebni za završetak istražnog postupka.

Zaštita informacija

Član 26.

Dokumentacija i informacije koje su od značaja za sprovođenje istrage koriste se isključivo u svrhu istrage i to:

1) izjave svedoka i drugih lica, izveštaji i beleške koje je Centar zabeležio ili primio tokom istrage, a koriste se u svrhu sprovođenja istrage;

2) dokumentacija kojom se otkriva identitet lica koja su svedočila u okviru istrage;

3) podaci prikupljeni u toku istrage koji se odnose na lica uključena u udesu ili ozbiljnoj nezgodi, a koji su posebno osetljivi, uključujući podatke o zdravlju pojedinca;

4) beleške, Predlozi, mišljenja istražitelja, uključujući i informacije iz uređaja koje su snimljene tokom transporta;

5) informacije i dokazi koji su dali nadležni organi za istraživanje udesa i ozbiljnih nezgoda drugih država, a koji su u skladu sa međunarodnim standardima i praksom;

~~6) Predlozi prethodnih ili završnih izveštaja ili privremenih saopštenja;~~

6) NACRTI IZVEŠTAJA ILI SAOPŠTENJA O TOKU ISTRAGE;

7) slike i zvuci snimljeni u pilotskoj kabini i njihovi transkripti, kao i snimci glasova u jedinici kontrole letenja, uz potvrdu da će informacije koje nisu važne za istraživanje, a naročito informacije koje mogu imati uticaj na privatnost biti na odgovarajući način zaštićene.

~~Ovi podaci mogu da se uključe u privremeni izveštaj, saopštenja ili završni izveštaj i njegove priloge samo kad su bitni za analizu udesa ili ozbiljne nezgode, u skladu sa zakonom kojim se uređuje zaštita podataka o ličnosti i zakonom kojim se uređuje zaštita tajnosti podataka.~~

ОВИ ПОДАЦИ МОГУ ДА СЕ УКЛУЈЧЕ У ПРИВРЕМЕНИ ИЗВЕШТАЈ, САОПШТЕНЈА О ТОКУ ИСТРАЖЕ ИЛИ КОНАЧНИ ИЗВЕШТАЈ И НЈЕГОВЕ ПРИЛОГЕ САМО КАД СУ БИТНИ ЗА АНАЛИЗУ УДЕСА ИЛИ ОЗБИЛЈНЕ НЕЗГОДЕ, У СКЛАДУ СА ЗАКОНОМ КОЈИМ СЕ УРЕЂУЈЕ ЗАШТИТА ПОДАТАКА О ЛИЧНОСТИ И ЗАКОНОМ КОЈИМ СЕ УРЕЂУЈЕ ЗАШТИТА ТАЈНОСТИ ПОДАТАКА.

Zapisi koji ne mogu da budu dostupni ili da se koriste u druge svrhe, osim za istraživanje ili u svrhe čiji je cilj unapređenje bezbednosti vazduhoplovstva su:

- 1) komunikacija između lica koja su učestvovala u korišćenju vazduhoplova;
- 2) pisani ili elektronski zapisi i transkripti snimaka iz jedinice za kontrolu letenja, uključujući i rezultate i izveštaje sačinjene za internu upotrebu;
- 3) propratna pisma za dostavljanje bezbednosnih preporuka;
- 4) prijave događaja prema propisu kojim se uređuje prijavljivanje događaja u civilnom vazduhoplovstvu.

Snimci načinjeni uređajem za snimanje leta vazduhoplova ne mogu da budu dostupni ili da se koriste u druge svrhe, osim za potrebe bezbednosnog istraživanja, plovidbenosti ili održavanja vazduhoplova, izuzev kada se vrši identifikacija ličnih podataka iz ove evidencije ili se lični podaci iz ove evidencije otkrivaju po zaštićenoj proceduri.

Izveštaj o istrazi

Član 27.

~~Svaka istraga završava se izveštajem o istrazi koji po obliku i sadržini odgovara vrsti i težini udesa ili ozbiljne nezgode.~~

~~Pre objavljivanja izveštaja na dostavljeni predlog radne grupe saglasnost daje glavni istražitelj.~~

~~Izveštaj o istrazi sadrži neposredne činjenice o događaju, zapisnik o istrazi i ispitivanju, analizu i zaključke, preduzete mere i preporuke za unapređenje bezbednosti. Izveštaj o istrazi ne sadrži podatke o ličnosti.~~

~~Izveštaj o istrazi mora biti dostupan javnosti, ali ne i identitet lica koja su učestvovala u udesu ili ozbiljnoj nezgodi i ne može da ukazuje na odgovornost ili krivicu učesnika.~~

~~U izveštaju o istrazi je garantovana anonimnost svakog pojedinca koji je učestvovao u istrazi.~~

~~Centar objavljuje izveštaj o istrazi u najkraćem mogućem roku, ali ne dužem od 12 meseci od datuma kada se dogodio udes ili ozbiljna nezgoda.~~

~~Ukoliko ne postoji mogućnost objavljivanja izveštaja u roku od 12 meseci, Centar će objaviti privremeni izveštaj sa informacijom o toku istrage i eventualnim preporukama za unapređenje bezbednosti.~~

~~Centar dostavlja izveštaj zajedno sa bezbednosnim preporukama stranama na koje se preporuke odnose, ministarstvu, Direktoratu, nadležnim organima zainteresovanih drugih država i međunarodnim organizacijama u skladu sa međunarodnim standardima i preporučenom praksom, i objavljuje ga na internet prezentaciji Centra.~~

~~Centar može, ako smatra da je potrebno, da izdaje saopštenja o toku istrage.~~

~~Centar svake godine, najkasnije do 30. septembra, objavljuje godišnji izveštaj o svom radu za proteklu godinu, koji sadrži podatke o istragama sprovedenim u protekloj godini, o datim bezbednosnim merama i preporukama koje su bile preduzete.~~

~~Ako se pre okončanja istraživanja ukaže potreba za izradom privremenog izveštaja, pre njegovog objavljivanja, Centar može da traži komentare od odgovarajućih organa zainteresovanih država, uključujući i međunarodne organizacije, imaoca dozvole za obavljanje vazduhoplovno-tehničke delatnosti projektovanja za projektovanje vazduhoplova, proizvođača vazduhoplova i korisnika pri čemu su dužni da sadržaj konsultacija čuvaju kao poslovnu tajnu.~~

~~Pre objavljivanja izveštaja Centra, Direktor, nadležni organi zainteresovanih drugih država i međunarodne organizacije, imaoći dozvole za obavljanje vazduhoplovno-tehničke delatnosti projektovanja za projektovanje vazduhoplova, proizvođači vazduhoplova i korisnici mogu da daju svoje mišljenje i stavove o istrazi, kao i primedbe na Predlog izveštaja.~~

~~Podatke iz izveštaja, sa bezbednosnim preporukama, Centar unosi u bazu podataka o udesima i ozbiljnim nezgodama u vazdušnom saobraćaju.~~

~~Baza podataka o udesima i ozbiljnim nezgodama u vazdušnom saobraćaju sadrži podatke koji se odnose na činjenične informacije u vezi nezgode sa istorijatom leta, podatke o povredama, oštećenjima na vazduhoplovu, šteti prouzrokovanoj trećim licima, podatke o posadi bez unošenja ličnih podataka, podatke o vazduhoplovu, njegovoj opremi i pogonskoj grupi, podatke o terenu mesta nesreće, podatke o mestu poletanja, meteorološke podatke, stanje na mestu nesreće, podatke koji se odnose na traganje i spasavanje, analizu nesreće, neposredne i posredne uzroke nezgode, kao i bezbednosne preporuke. Baza podataka ne sadrži podatke o ličnosti.~~

~~Centar ima neometan pristup bazi događaja koju vodi Direktor civilnog vazduhoplovstva Republike Srbije.~~

~~Ministar bliže propisuje sadržinu izveštaja o istrazi udesa i ozbiljnih nezgoda u vazdušnom saobraćaju, kao i sadržinu i način vođenja baze podataka o udesima i ozbiljnim nezgodama.~~

KONAČNI IZVEŠTAJ

Član 27.

SVAKA ISTRAGA ZAVRŠAVA SE KONAČNIM IZVEŠTAJEM O ISTRAZI KOJI PO OBLIKU I SADRŽINI ODGOVARA VRSTI I TEŽINI UDESA ILI OZBILJNE NEZGODE.

PRE OBJAVLJIVANJA KONAČNOG IZVEŠTAJA NA DOSTAVLJENI PREDLOG RADNE GRUPE SAGLASNOST DAJE GLAVNI ISTRAŽITELJ CENTRA.

KONAČNI IZVEŠTAJ O ISTRAZI SADRŽI NEPOSREDNE ČINJENICE O UDESU ILI OZBILJNOJ NEZGODI, ZAPISNIK O ISTRAZI I ISPITIVANJU, ANALIZU I ZAKLJUČKE, PREDUZETE MERE I PREPORUKE ZA UNAPREĐENJE BEZBEDNOSTI. KONAČNI IZVEŠTAJ O ISTRAZI NE SADRŽI PODATKE O LIČNOSTI.

KONAČNI IZVEŠTAJ O ISTRAZI MORA BITI DOSTUPAN JAVNOSTI, ALI NE I IDENTITET LICA KOJA SU UČESTVOVALA U UDESU ILI OZBILJNOJ

NEZGODI I NE MOŽE DA UKAZUJE NA ODGOVORNOST ILI KRIVICU UČESNIKA.

U KONAČNOM IZVEŠTAJU O ISTRAZI JE GARANTOVANA ANONIMNOST SVAKOG POJEDINCA KOJI JE UČESTVOVAO U ISTRAZI.

CENTAR OBJAVLJUJE KONAČNI IZVEŠTAJ O ISTRAZI U NAJKRAĆEM MOGUĆEM ROKU, ALI NE DUŽEM OD 12 MESECI OD DATUMA KADA SE DOGODIO UDES, OZBILJNA NEZGODA ILI NEZGODA U SKLADU SA ČLANOM 16. OVOG ZAKONA.

UKOLIKO NE POSTOJI MOGUĆNOST OBJAVLJIVANJA KONAČNOG IZVEŠTAJA U ROKU OD 12 MESECI, CENTAR ĆE OBJAVITI SAOPŠTENJE O TOKU ISTRAGE SA EVENTUALNIM PREPORUKAMA ZA UNAPREĐENJE BEZBEDNOSTI.

AKO DRŽAVA KOJA SPROVODI ISTRAGU NE OBJAVI KONAČAN IZVEŠTAJ ILI SAOPŠTENJE O TOKU ISTRAGE U ROKU OD 12 MESECI OD DATUMA KADA SE DOGODIO UDES, OZBILJNA NEZGODA ILI DRUGA NEZGODA ZA KOJU JE DRŽAVA POKRENULA ISTRAGU, A REPUBLIKA SRBIJA JE DRŽAVA KOJA UČESTVUJE U ISTRAZI U SKLADU SA ČLANOM 17. STAV 2. OVOG ZAKONA, CENTAR MOŽE ZAHTEVATI, U PISANOJ FORMI, DA DRŽAVA KOJA SPROVODI ISTRAGU DA SAGLASNOST CENTRU DA OBJAVI IZJAVU KOJA SE TIČE BEZBEDNOSNIH ASPEKATA U VEZI SA UDESOM ILI OZBILJNOM NEZGODOM ZA KOJU SE VODI ISTRAGA, AKO JE TAKVA INFORMACIJA DOSTUPNA. AKO DRŽAVA KOJA SPROVODI ISTRAGU DA SAGLASNOST ILI NE ODGOVORI U ROKU OD 30 DANA, CENTAR MOŽE OBJAVITI IZJAVU NAKON KONSULTACIJE SA OSTALIM DRŽAVAMA UČESNICAMA U ISTRAZI.

CENTAR DOSTAVLJA KONAČNI IZVEŠTAJ ZAJEDNO SA BEZBEDNOSNIM PREPORUKAMA STRANAMA NA KOJE SE PREPORUKE ODNOSU, MINISTARSTVU, DIREKTORATU, NADLEŽNIM ORGANIMA ZAINTERESOVANIH DRUGIH DRŽAVA I MEĐUNARODNIM ORGANIZACIJAMA U SKLADU SA MEĐUNARODNIM STANDARDIMA I PREPORUČENOM PRAKSEM I OBJAVLJUJE GA NA INTERNET PREZENTACIJI CENTRA.

CENTAR MOŽE, AKO SMATRA DA JE POTREBNO, DA IZDA PRIVREMENI IZVEŠTAJ O TOKU ISTRAGE, POSEBNO AKO SE ISTIM OBJAVLJUJE BEZBEDNOSNA PREPORUKA OD GLOBALNOG ZNAČAJA.

CENTAR SVAKE GODINE, NAJKASNIJE DO 30. SEPTEMBRA TEKUĆE GODINE, OBJAVLJUJE GODIŠNJI IZVEŠTAJ O SVOM RADU ZA PROTEKLU GODINU, KOJI SADRŽI PODATKE O ISTRAGAMA SPROVEDENIM U PROTEKLOJ GODINI, ANALIZI NIVOA BEZBEDNOSTI U ODNOSU NA NESREĆE U VAZDUŠNOM SAOBRAĆAJU, O DONETIM BEZBEDNOSNIM MERAMA I PREPORUKAMA KOJE SU BILE PREDUZETE.

AKO SE TOKOM ISTRAGE UKAŽE POTREBA, CENTAR MOŽE DA TRAŽI KOMENTARE OD ODGOVARAJUĆIH ORGANA DRŽAVA NA KOJE ĆE SE IZVEŠTAJ ODNOSITI, UKLJUČUJUĆI I MEĐUNARODNE ORGANIZACIJE, A PUTEM NJIH I IMAOCA DOZVOLE ZA OBAVLJANJE VAZDUHOPLOVNO-TEHNIČKE DELATNOSTI PROJEKTOVANJA ZA PROJEKTOVANJE VAZDUHOPLOVA, PROIZVOĐAČA VAZDUHOPLOVA I KORISNIKA, PRI ČEMU SU DUŽNI DA SADRŽAJ KONSULTACIJA ČUVAJU KAO POSLOVNU TAJNU.

PRE OBJAVLJIVANJA KONAČNOG IZVEŠTAJA, CENTAR DOSTAVLJA IZVEŠTAJ NADLEŽNIM ORGANIMA NA KOJE SE KONAČNI IZVEŠTAJ ODNOSI, UKLJUČUJUĆI I MEĐUNARODNE ORGANIZACIJE, A PUTEM NJIH I IMAOCA DOZVOLE ZA OBAVLJANJE VAZDUHOPLOVNO-TEHNIČKE DELATNOSTI

PROJEKTOVANJA ZA PROJEKTOVANJE VAZDUHOPLOVA, PROIZVOĐAČA VAZDUHOPLOVA I KORISNIKA KOJI MOGU DA DAJU SVOJE MIŠLJENJE I STAVOVE O ISTRAZI I IZVEŠTAJU, PRI ČEMU SU DUŽNI DA SADRŽAJ KOMUNIKACIJE ČUVAJU KAO POSLOVNU TAJNU.

PODATKE IZ KONAČNOG IZVEŠTAJA, SA BEZBEDNOSNIM PREPORUKAMA, CENTAR UNOSI U BAZU PODATAKA O UDESIMA I OZBILJNIM NEZGODAMA U VAZDUŠNOM SAOBRAĆAJU.

BAZA PODATAKA O UDESIMA I OZBILJNIM NEZGODAMA U VAZDUŠNOM SAOBRAĆAJU SADRŽI PODATKE KOJI SE ODOSE NA ČINJENIČNE INFORMACIJE U VEZI NEZGODE SA ISTORIJATOM LETA, PODATKE O POVREDAMA, OŠTEĆENJIMA NA VAZDUHOPLOVU, ŠTETI PROUZROKOVANOJ TREĆIM LICIMA, PODATKE O POSADI BEZ UNOŠENJA LIČNIH PODATAKA, PODATKE O VAZDUHOPLOVU, NJEGOVOJ OPREMI I POGONSKOJ GRUPI, PODATKE O TERENU MESTA NESREĆE, PODATKE O MESTU POLETANJA, METEOROLOŠKE PODATKE, STANJE NA MESTU NESREĆE, PODATKE KOJI SE ODOSE NA TRAGANJE I SPASAVANJE, ANALIZU NESREĆE, NEPOSREDNE I POSREDNE UZROKE NEZGODE, KAO I BEZBEDNOSNE PREPORUKE. BAZA PODATAKA NE SADRŽI PODATKE O LIČNOSTI.

CENTAR IMA NEOMETAN PRISTUP BAZI DOGAĐAJA KOJU VODI DIREKTORAT.

MINISTAR BLIŽE PROPISUJE SADRŽINU KONAČNOG IZVEŠTAJA O ISTRAZI UDESA I OZBILJNIH NEZGODA U VAZDUŠNOM SAOBRAĆAJU KAO I SADRŽINU I NAČIN VOĐENJA BAZE PODATAKA O UDESIMA I OZBILJNIM NEZGODAMA.

Bezbednosne preporuke

Član 28.

~~Centar izdaje bezbednosne preporuke na osnovu analize podataka i rezultata sprovedene istrage. Centar može da izda bezbednosne preporuke i na osnovu analiza serije udesa, ozbiljnih nezgoda i nezgoda vazduhoplova.~~

~~Preporuka iz stava 1. ovog člana ne može biti osnov za utvrđivanje krivice ili odgovornosti za udes ili ozbiljnu nezgodu.~~

~~Preporuke se upućuju stranama na koje se odnose, nadležnim organima i organizacijama u Republici Srbiji, kao i nadležnim organima i organizacijama zainteresovanih drugih država i međunarodnim organizacijama.~~

~~Organi i organizacije kojima su upućene preporuke, osim organa i organizacija drugih država i međunarodnih organizacija, dužni su da preduzmu potrebne mere u cilju sprovođenja bezbednosnih preporuka i o tome obaveste Centar.~~

~~Organi i organizacije iz stava 3. ovog člana, osim organa i organizacija drugih država i međunarodnih organizacija, kojima je upućena bezbednosna preporuka dužni su da najmanje jednom godišnje podnesu izveštaj Centru o merama koje su preduzete ili su planirane da se preduzmu na osnovu datih preporuka.~~

~~Ministar bliže propisuje način sprovođenja postupka za praćenje bezbednosnih preporuka.~~

CENTAR IZDAJE BEZBEDNOSNE PREPORUKE NA OSNOVU ANALIZE PODATAKA I REZULTATA SPROVEDENE ISTRAGE. NAKON KONSULTACIJA SA SVIM ZAINTERESOVANIM SUBJEKTIMA, CENTAR MOŽE U BILO KOJOJ FAZI ISTRAGE UDESA ILI OZBILJNE NEZGODE DA IZDA BEZBEDNOSNE PREPORUKE SA MERAMA ZA KOJE SMATRA DA IH JE NEOPHODNO ŠTO PRE PREDUZETI RADI POBOLJŠANJA BEZBEDNOSTI U VAZDUŠNOM SAOBRAĆAJU. BEZBEDNOSNE PREPORUKE SE MOGU IZDATI I NA OSNOVU STUDIJE ILI ANALIZE RAZLIČITIH ISTRAGA ILI DRUGIH POSLOVA KOJE CENTAR OBAVLJA U SKLADU SA OVIM ZAKONOM. CENTAR MOŽE DA IZDA BEZBEDNOSNU PREPORUKU AKO JE REPUBLIKA SRBIJA ZEMLJA UČESNICA U ISTRAŽNOM POSTUPKU U KOORDINACIJI SA DRŽAVOM KOJA VODI ISTRAGU.

PREPORUKA IZ STAVA 1. OVOG ČLANA NE MOŽE BITI OSNOV ZA UTVRĐIVANJE KRIVICE ILI ODGOVORNOSTI ZA UDES ILI OZBILJNU NEZGODU.

BEZBEDNOSNE PREPORUKE SE, UZ PROPRATNO PISMO, DOSTAVLJAJU NADLEŽNIM ORGANIMA I ORGANIZACIJAMA U REPUBLICI SRBIJI, NADLEŽNIM ORGANIMA I ORGANIZACIJAMA DRUGIH ZAINTERESOVANIH DRŽAVA, KAO I MEĐUNARODNIM ORGANIZACIJAMA, A AKO JE PREPORUKA OD GLOBALNOG ZNAČAJA ONA SE, ZAJEDNO SA OBAVEŠTENJEM O PREDUZETIM MERAMA, DOSTAVLJA MEĐUNARODNOJ ORGANIZACIJI CIVILNOG VAZDUHOPLOVSTVA.

AKO JE REPUBLIKA SRBIJA UČESNICA U ISTRAŽNOM POSTUPKU, CENTAR MOŽE DA IZDA BEZBEDNOSNU PREPORUKU U KOORDINACIJI SA ISTRAŽNIM ORGANIMA DRŽAVE KOJA VODI ISTRAGU.

BEZBEDNOSNE PREPORUKE NE MOGU DA BUDU OSNOV ZA UTVRĐIVANJE KRIVICE ILI ODGOVORNOSTI ZA UDES ILI OZBILJNU NEZGODU.

NADLEŽNI ORGANI, ODNOSNO ORGANIZACIJE U REPUBLICI SRBIJI KOJIMA SU UPUĆENE BEZBEDNOSNE PREPORUKE SU DUŽNI DA POTVRDE PRIJEM PREPORUKE I DA U ROKU OD 90 DANA OD PRIJEMA PREPORUKA DOSTAVE CENTRU OBAVEŠTENJE O MERAMA KOJE SU PREDUZELI ILI PLANIRAJU DA PREDUZMU, KAO I O ROKOVIMA ZA NJIHOVO PREDUZIMANJE, AKO JE TO PRIMENLJIVO.

AKO NADLEŽNI ORGAN, ODNOSNO ORGANIZACIJA SMATRA DA NIJE POTREBNO PREDUZETI MERE U CILJU SPROVOĐENJA BEZBEDNOSNIH PREPORUKA, U OBAVEŠTENJU KOJE DOSTAVLJA CENTRU MORA DA NAVEDA RAZLOGE ZA TO.

CENTAR U ROKU OD 60 DANA OD PRIJEMA OBAVEŠTENJA IZ STAVA 6. OVOG ČLANA, OBAVEŠTAVA NADLEŽNI ORGAN, ODNOSNO ORGANIZACIJU DA LI SMATRA OBAVEŠTENJE ODGOVARAJUĆIM, UZ OBRAZLOŽENJE AKO SMATRA DA SU PREDLOŽENE MERE NEODGOVARAJUĆE ILI AKO SE NE SLAŽE SA ODLUKOM POŠILJAOCA DA POVODOM BEZBEDNOSNIH PREPORUKA NE PREDUZIMA NIKAKVE MERE.

CENTAR VODI EVIDENCIJU O BEZBEDNOSNIM PREPORUKAMA KOJE JE IZDAO I ODGOVORIMA KOJE SU NADLEŽNI ORGANI I ORGANIZACIJE DOSTAVILI POVODOM TIH PREPORUKA.

MINISTAR BLIŽE PROPISUJE NAČIN SPROVOĐENJA POSTUPKA ZA PRAĆENJE BEZBEDNOSNIH PREPORUKA.

Dužnost čuvanja podataka

Član 29.

Centar je dužan da trajno čuva izveštaje i izjave učesnika udesa i ozbiljnih nezgoda u vazdušnom saobraćaju.

Dokumenta koja se odnose na lica iz člana 19. stav 1. ovog zakona, koja je preuzeo za potrebe istraživanja udesa i ozbiljnih nezgoda u vazdušnom saobraćaju, Centar treba da vrati u roku od 30 dana od dana objavljivanja ~~završnog~~ KONAČNOG izveštaja.

Svu ostalu dokumentaciju, Centar je dužan da čuva najmanje deset godina posle brisanja vazduhoplova iz Registra vazduhoplova Republike Srbije, o čemu dobija informaciju od Direktorata.

IV. ISTRAŽNI POSTUPAK U OBLASTI ŽELEZNIČKOG SAOBRAĆAJA

Član 30.

Centar sprovodi istragu posle ozbiljnih nesreća na železničkom sistemu sa ciljem mogućeg unapređivanja bezbednosti na železnici i prevencije nesreća.

Osim ozbiljnih nesreća, Centar može da istražuje i ostale nesreće i nezgode, koje bi mogle da dovedu do ozbiljnih nesreća, uključujući u to tehnički otkaz strukturnih podsistema ili činilaca interoperabilnosti.

Centar ima diskreciono pravo da odlučuje da li će otvoriti istragu ostalih nesreća i nezgoda. U svojoj odluci, on uzima u obzir:

- 1) ozbiljnost nesreća i nezgoda;
- 2) da li su ostale nesreće i nezgode deo niza nesreća, odnosno nezgoda od značaja za sistem u celini;
- 3) uticaj na bezbednost na železničkoj mreži Republike Srbije, kao i železničkoj mreži Evropske unije;
- 4) zahteve upravljača infrastrukture (u daljem tekstu: upravljač), železničkog prevoznika, Direkcije za železnice (u daljem tekstu: Direkcija) ili nadležnih organa drugih država.

Obim istraga i postupak u sprovođenju tih istraga utvrđuje Centar.

~~Železnički prevoznici, upravljač, druga uključena lica i Direkcija ako ima saznanja, moraju bez odlaganja da obaveste Centar o nesreći ili nezgodi u železničkom saobraćaju.~~

~~Ministar bliže propisuje postupak i način prijavljivanja nesreća i nezgoda u železničkom saobraćaju.~~

ŽELEZNIČKI PREVOZNICI, UPRAVLJAČ, DRUGA UKLJUČENA LICA I DIREKCIJA AKO IMA SAZNANJA, MORAJU BEZ ODLAGANJA DA OBAVESTE CENTAR O NESREĆI ILI NEZGODI U ŽELEZNIČKOM SAOBRAĆAJU. CENTAR ODLUČUJE, BEZ ODLAGANJA, A NAJKASNIJE DVA MESECA NAKON PRIJEMA PRIJAVE O NESREĆI ILI NEZGODI, DA LI ĆE POKRENUTI ISTRAGU.

MINISTAR BLIŽE PROPISUJE POSTUPAK I NAČIN PRIJAVLJIVANJA NESREĆA I NEZGODA U ŽELEZNIČKOM SAOBRAĆAJU KAO I OBRAZAC PRIJAVE.

Ovlašćenja Centra

Član 31.

Nadležni organi, železnički prevoznici, upravljač i druga uključena lica, moraju omogućiti Centru da efikasno i nezavisno obavi svoje zadatke.

Centar ima pravo, što je pre moguće i u saradnji sa drugim nadležnim istražnim organima, na:

- 1) slobodan pristup mestu nesreće ili nezgode, do umešanih vozila, infrastrukturnih objekata, kao i do objekata i uređaja za upravljanje saobraćajem i signalizacijom;
- 2) popis dokaza do kojih je moguće doći u trenutku sprovođenja istrage na mestu nesreće ili nezgode i nadzor nad uklanjanjem olupina, infrastrukturnih objekata i postrojenja ili njihovih sastavnih delova radi pregleda i analize;
- 3) pristup i upotrebu snimaka uređaja za snimanje audio i video zapisa na vozu i evidentiranje rada sistema signalizacije i kontrole saobraćaja;
- 4) pristup rezultatima obdukcije tela žrtava i informacijama o zdravstvenom stanju povređenih;
- 5) pristup rezultatima istrage voznog osoblja i drugih lica umešanih u nesreću ili nezgodu;
- 6) saslušavanje umešanih železničkih radnika i drugih svedoka;
- 7) pristup svim relevantnim dokumentima i podacima koje poseduju upravljač, umešani železnički prevoznici, LICA ZADUŽENA ZA ODRŽAVANJE, Direkcija i drugi organi i organizacije.

~~Sva dokumenta, podaci i dokazi moraju se koristiti isključivo za potrebe istraživanja nesreća i nezgoda u železničkom saobraćaju i u druge svrhe se ne mogu koristiti.~~

OBAVEZA POVERLJIVOSTI I ZAŠTITA INFORMACIJA

ČLAN 31A

SVA DOKUMENTA, PODACI I DOKAZI MORAJU SE KORISTITI ISKLJUČIVO ZA POTREBE ISTRAŽIVANJA NESREĆA U ŽELEZNIČKOM SAOBRAĆAJU I U DRUGE SVRHE SE NE MOGU KORISTITI I NE MOGU BITI USTUPLJENI DRUGIM ORGANIMA, PRAVNIM ILI FIZIČKIM LICIMA.

CENTAR I BILO KOJE FIZIČKO ILI PRAVNO LICE KOJE JE POZVANO DA UČESTVUJE U ISTRAZI, SU DUŽNI DA U SKLADU SA ZAKONOM KOJIM SE UREĐUJE ZAŠTITA PODATAKA O LIČNOSTI I ZAKONOM KOJIM SE UREĐUJE TAJNOST PODATAKA, OBEZBEDE TAJNOST PODATAKA I ZAŠTITU ANONIMNOSTI UČESNIKA NESREĆA I NEZGODA I SVEDOKA.

CENTAR MOŽE U KONAČAN IZVEŠTAJ UNETI SVE PODATKE DO KOJIH DOĐE U TOKU ISTRAGE, OSIM PODATAKA KOJI SE ODOSE NA ZAŠTITU PODATAKA O LIČNOSTI UČESNIKA U ISTRAZI NESREĆE, UČESNIKA U NESREĆI I NEZGODI I SVEDOKA.

SVI PODACI PRIKUPLJENI TOKOM ISTRAGE, MOGU DA SE UKLJUČE U SAOPŠTENJA ILI KONAČNI IZVEŠTAJ O NESREĆI SAMO KAD SU BITNI ZA ANALIZU NESREĆE, U SKLADU SA ZAKONOM KOJIM SE UREĐUJE ZAŠTITA

PODATAKA O LIČNOSTI I ZAKONOM KOJIM SE UREĐUJE ZAŠTITA TAJNOSTI PODATAKA.

ZAŠTITA I ČUVANJE DOKAZA

ČLAN 31B

CENTAR U SARADNJI SA NADLEŽNIM ORGANIMA, ŽELEZNIČKIM PREVOZNICIMA, UPRAVLJAČEM INFRASTRUKTURE I DRUGIM UKLJUČENIM LICIMA, OBEZBEĐUJE SIGURNO POSTUPANJE SA DOKAZIMA I PREDUZIMA MERE ZA ZAŠTITU I ČUVANJE DOKAZA POTREBNIH ZA ISTRAGU NESREĆE ILI NEZGODE.

SIGURNO POSTUPANJE SA DOKAZIMA PODRAZUMEVA POPISIVANJE, IZUZIMANJE, ČUVANJE I ZAŠTITU DOKAZA OD OŠTEĆENJA, PRISTUPA NEOVLAŠĆENIH LICA, KRAĐE I KVARENJA SVIH DOKAZA KOJI BI MOGLI BITI UKLONJENI, IZBRISANI, IZGUBLJENI ILI UNIŠTENI.

Istražni postupak

Član 32.

~~Ako se nesreća ili nezgoda dogodi na graničnim objektima između Republike Srbije i druge države ili u njihovoj blizini, nadležni organi za istraživanje nesreća ili nezgoda tih država mogu se dogovoriti da istragu izvrši jedno od njih ili da istragu izvrše zajedno. U slučaju dogovora da istragu vrši nadležni organ za istraživanje nesreće ili nezgode jedne države, nadležnom organu za istraživanje nesreće ili nezgode druge države se omogućava učešće u istrazi i neometana zajednička upotreba rezultata.~~

~~Nadležni organ za istraživanje nesreće ili nezgode druge države se poziva da učestvuje u istrazi, ako je u događaju učestvovao železnički prevoznik sa sedištem u toj državi i koje je dobilo licencu u toj državi.~~

~~Centar obezbeđuje sva sredstva potrebna za obavljanje istrage. S obzirom na prirodu nesreće ili nezgode, Centar može obezbediti i stručna lica koja imaju operativno i stručno znanje i iskustvo za pomoć pri istrazi. Odredbe člana 20. ovog zakona koje se odnose na Radnu grupu Centra, primenjuju se i na istražni postupak u železničkom saobraćaju.~~

~~Istraga se sprovodi na način koji obezbeđuje da svi učesnici u nesreći ili nezgodi, imaju mogućnost saslušanja, odnosno davanja izjava o događaju.~~

~~Upravljači, železnički prevoznici, Direkcija, porodice lica sa smrtnim povredama, vlasnici oštećene imovine, proizvođači, nadležni organi za istraživanje nesreće ili nezgode, predstavnici osoblja i korisnika moraju biti redovno obavešteni o istrazi i njenom toku.~~

~~Lica iz stava 5. ovog člana mogu da daju svoje mišljenje i stavove o istrazi, kao i primedbe na Predlog izveštaja Centra.~~

~~Centar i drugi nadležni organi moraju okončati uviđaj na mestu nesreće ili nezgode u najkraćem mogućem roku, tako da upravljač može što pre popraviti oštećenu infrastrukturu i uspostaviti železnički saobraćaj.~~

~~Centar može zatražiti stručnu ili tehničku pomoć od istražnih organa drugih država ili Evropske agencije za železnice (ERA).~~

~~Ministar bliže propisuje način sprovođenja postupka istraživanja nesreća i nezgoda u železničkom saobraćaju koje vrši Centar.~~

AKO SE NESREĆA ILI NEZGODA DOGODI NA GRANIČNIM OBJEKTIMA IZMEĐU REPUBLIKE SRBIJE I DRUGE DRŽAVE ILI U NJIHOVOJ BLIZINI, NADLEŽNI ORGANI ZA ISTRAŽIVANJE NESREĆA ILI NEZGODA TIH DRŽAVA MOGU SE DOGOVORITI DA ISTRAGU IZVRŠI JEDNO OD NJIH ILI DA ISTRAGU IZVRŠE ZAJEDNO. U SLUČAJU DOGOVORA DA ISTRAGU VRŠI NADLEŽNI ORGAN ZA ISTRAŽIVANJE NESREĆE ILI NEZGODE JEDNE DRŽAVE, NADLEŽNOM ORGANU ZA ISTRAŽIVANJE NESREĆE ILI NEZGODE DRUGE DRŽAVE SE OMOGUĆAVA UČEŠĆE U ISTRAZI I NEOMETANA ZAJEDNIČKA UPOTREBA REZULTATA.

NADLEŽNI ORGAN ZA ISTRAŽIVANJE NESREĆE ILI NEZGODE DRUGE DRŽAVE SE POZIVA DA UČESTVUJE U ISTRAZI, AKO JE U DOGAĐAJU UČESTVOVAO ŽELEZNIČKI PREVOZNIK SA SEDIŠTEM U TOJ DRŽAVI I KOJE JE DOBILLO LICENCU U TOJ DRŽAVI I AKO JE U DOGAĐAJU UČESTVOVALO VOZILLO KOJE JE REGISTROVANO ILI SE ODRŽAVA U TOJ DRŽAVI.

NADLEŽNIM ORGANIMA ZA ISTRAŽIVANJE NESREĆA I NEZGODA DRUGE DRŽAVE POTREBNO JE OMOGUĆITI PRISTUP PODACIMA I DOKAZIMA NEOPHODNIM KAKO BI MOGLI DA EFIKASNO UČESTVUJU U ISTRAZI, UZ POŠTOVANJE NACIONALNIH ZAKONA KOJI SE ODNOSI NA SUDSKE POSTUPKE.

CENTRU SE DAJU POTREBNA OVLAŠĆENJA, DA MOŽE, KADA SE TO OD NJEGA TRAŽI, POMOĆI U PRIKUPLJANJU DOKAZA ZA ISTRAŽNO TELO DRUGE DRŽAVE. CENTRU JE POTREBNO OMOGUĆITI PRISTUP PODACIMA I DOKAZIMA NEOPHODNIM KAKO BI MOGAO DA EFIKASNO UČESTVUJE U ISTRAZI, UZ POŠTOVANJE NACIONALNIH ZAKONA KOJI SE ODNOSI NA SUDSKE POSTUPKE.

CENTAR SARADUJE SA EVROPSKOM AGENCIJOM ZA ŽELEZNICE (ERA), KADA ISTRAGA UKLJUČUJE VOZILA KOJA JE ODOBRILO EVROPSKA AGENCIJE ZA ŽELEZNICE (ERA) ILI ŽELEZNIČKA PREDUZEĆA KOJA SU SERTIFIKOVANA OD STRANE EVROPSKE AGENCIJE ZA ŽELEZNICE (ERA). SARADNJA OBUHVATA MEĐUSOBNU RAZMENU SVIH POTREBNIH INFORMACIJA I DOKUMENATA.

CENTAR OBEZBEĐUJE SVA SREDSTVA POTREBNA ZA OBAVLJANJE ISTRAGE. S OBZIROM NA PRIRODU NESREĆE ILI NEZGODE, CENTAR MOŽE OBEZBEDITI I STRUČNA LICA KOJA IMAJU OPERATIVNO I STRUČNO ZNANJE I ISKUSTVO ZA POMOĆ PRI ISTRAZI.

ISTRAŽNI POSTUPAK U ŽELEZNIČKOM SAOBRAĆAJU VODI GLAVNI ISTRAŽITELJ ZA ŽELEZNIČKI SAOBRAĆAJ. UKOLIKO GLAVNI ISTRAŽITELJ ZA ŽELEZNIČKI SAOBRAĆAJ NIJE U MOGUĆNOSTI ILI JE SPREČEN DA VODI ISTRAŽNI POSTUPAK, GLAVNI ISTRAŽITELJ ODREĐUJE STRUČNO LICE KOJE ĆE ISTRAŽNI POSTUPAK SPROVESTI. ODREDBE ČLANA 20. OVOG ZAKONA KOJE SE ODNOSI NA RADNU GRUPU CENTRA, PRIMENJUJU SE I NA ISTRAŽNI POSTUPAK U ŽELEZNIČKOM SAOBRAĆAJU.

ISTRAGA SE SPROVODI NA NAČIN KOJI OBEZBEĐUJE DA SVI UČESNICI U NESREĆI ILI NEZGODI, IMAJU MOGUĆNOST SASLUŠANJA, ODNOSNO DAVANJA IZJAVA O DOGAĐAJU.

UPRAVLJAČI, ŽELEZNIČKI PREVOZNICI, EVROPSKA AGENCIJA ZA ŽELEZNICE (ERA), DIREKCIJA, ŽRTVE I NJIHOVI SRODNICI, VLASNICI OŠTEĆENE IMOVINE, PROIZVOĐAČI, NADLEŽNI ORGANI ZA ISTRAŽIVANJE NESREĆE ILI NEZGODE, PREDSTAVNICI OSOBLJA I KORISNIKA MORAJU BITI REDOVNO OBAVEŠTENI O ISTRAZI I NJENOM TOKU.

LICA IZ STAVA 9. OVOG ČLANA MOGU DA DAJU SVOJE MIŠLJENJE I STAVOVE O ISTRAZI I DA PRUŽE RELEVANTNE TEHNIČKE INFORMACIJE U CILJU POBOLJŠANJA KVALITETA IZVEŠTAJA O ISTRAZI.

CENTAR I DRUGI NADLEŽNI ORGANI MORAJU OKONČATI UVIĐAJ NA MESTU NESREĆE ILI NEZGODE U NAJKRAĆEM MOGUĆEM ROKU, TAKO DA UPRAVLJAČ MOŽE ŠTO PRE POPRAVITI OŠTEĆENU INFRASTRUKTURU I USPOSTAVITI ŽELEZNIČKI SAOBRAĆAJ.

CENTAR MOŽE ZATRAŽITI STRUČNU ILI TEHNIČKU POMOĆ OD ISTRAŽNIH ORGANA DRUGIH DRŽAVA ILI EVROPSKE AGENCIJE ZA ŽELEZNICE (ERA).

MINISTAR BLIŽE PROPISUJE NAČIN SPROVOĐENJA POSTUPKA ISTRAŽIVANJA NESREĆA I NEZGODA U ŽELEZNIČKOM SAOBRAĆAJU KOJE VRŠI CENTAR.

Izveštaji Centra o istragama nesreća i nezgoda u železničkom saobraćaju

Član 33.

~~O istrazi nesreće ili nezgode, Centar sačinjava konačan izveštaj u obliku i strukturi prema vrsti i ozbiljnosti nesreće ili nezgode, kao i značaju utvrđenom u istrazi. U izveštaju navodi ciljeve istrage i po potrebi bezbednosne preporuke.~~

~~Izveštaj iz stava 1. ovog člana naročito sadrži neposredne činjenice o događaju, zapisnik o istrazi, analizu i zaključke, preduzete mere i preporuke. Izveštaj ne sadrži podatke o ličnosti. Pre objavljivanja izveštaja na dostavljeni predlog Radne grupe saglasnost daje glavni istražitelj.~~

~~Centar objavljuje konačan izveštaj u najkraćem mogućem roku, ali ne dužem od 12 meseci od nesreće ili nezgode.~~

~~Centar dostavlja izveštaj zajedno sa bezbednosnim preporukama upravljaču infrastrukture, železničkom prevozniku, Direkciji, ministarstvu, kao i drugim zainteresovanim stranama.~~

~~Centar svake godine, najkasnije do 30. septembra, objavljuje godišnji izveštaj za proteklu godinu o istragama obavljenim u protekloj godini, o datim bezbednosnim preporukama i merama koje su bile preduzete u skladu sa ranije datim preporukama.~~

~~Podatke iz konačnog izveštaja, sa bezbednosnim preporukama, Centar unosi u bazu podataka o nesrećama i nezgodama u železničkom saobraćaju. Baza podataka o nesrećama i nezgodama u železničkom saobraćaju sadrži neposredne činjenice o događaju, analizu i zaključke, preduzete mere i preporuke. Baza podataka ne sadrži podatke o ličnosti.~~

~~Ministar bliže propisuje sadržinu konačnog izveštaja o istragama nesreća i nezgoda u železničkom saobraćaju.~~

O ISTRAZI NESREĆE ILI NEZGODE, CENTAR SAČINJAVA KONAČAN IZVEŠTAJ U OBLIKU I STRUKTURI PREMA VRSTI I OZBILJNOSTI NESREĆE ILI NEZGODE, KAO I ZNAČAJU UTVRĐENOM U ISTRAZI. U IZVEŠTAJU NAVODI CILJEVE ISTRAGE I PO POTREBI BEZBEDNOSNE PREPORUKE.

IZVEŠTAJ IZ STAVA 1. OVOG ČLANA NAROČITO SADRŽI NEPOSREDNE ČINJENICE O DOGAĐAJU, ZAPISNIK O ISTRAZI, ANALIZU I ZAKLJUČKE, PREDUZETE MERE I PREPORUKE. IZVEŠTAJ NE SADRŽI PODATKE O LIČNOSTI.

CENTAR OBJAVLJUJE KONAČAN IZVEŠTAJ U NAJKRAĆEM MOGUĆEM ROKU, ALI NE DUŽEM OD 12 MESECI OD NESREĆE ILI NEZGODE. AKO KONAČNI IZVEŠTAJ NE MOŽE DA BUDE OBJAVLJEN U ROKU OD 12 MESECI, CENTAR ĆE OBJAVITI INFORMACIJU NAJMANJE JEDNOM GODIŠNJE OD NASTANKA NESREĆE, SA POJEDINOSTIMA O NAPRETKU ISTRAGE I SVIM POSTAVLJENIM BEZBEDNOSNIM PITANJIMA.

CENTAR DOSTAVLJA IZVEŠTAJ ZAJEDNO SA BEZBEDNOSNIM PREPORUKAMA UPRAVLJAČU INFRASTRUKTURE, ŽELEZNIČKOM PREVOZNIKU, DIREKCIJI, MINISTARSTVU, KAO I DRUGIM ZAINTERESOVANIM STRANAMA.

CENTAR SVAKE GODINE, NAJKASNIJE DO 30. SEPTEMBRA, OBJAVLJUJE GODIŠNJI IZVEŠTAJ ZA PROTEKLU GODINU O ISTRAGAMA OBAVLJENIM U PROTEKLOJ GODINI, O DATIM BEZBEDNOSNIM PREPORUKAMA I MERAMA KOJE SU BILE PREDUZETE U SKLADU SA RANIJE DATIM PREPORUKAMA.

PODATKE IZ KONAČNOG IZVEŠTAJA, SA BEZBEDNOSNIM PREPORUKAMA, CENTAR UNOSI U BAZU PODATAKA O NESREĆAMA I NEZGODAMA U ŽELEZNIČKOM SAOBRAĆAJU. BAZA PODATAKA O NESREĆAMA I NEZGODAMA U ŽELEZNIČKOM SAOBRAĆAJU SADRŽI NEPOSREDNE ČINJENICE O DOGAĐAJU, ANALIZU I ZAKLJUČKE, PREDUZETE MERE I PREPORUKE. BAZA PODATAKA NE SADRŽI PODATKE O LIČNOSTI.

CENTAR, U SARADNJI SA EVROPSKOM AGENCIJOM ZA ŽELEZNICE (ERA), USPOSTAVLJA PROGRAM EKSPERTSKIH PROVERA (PEER REVIEW), KOJIMA SE PRATI NJEGOVA EFEKTIVNOST I NEZAVISNOST. CENTAR OBJAVLJUJE PROGRAM EKSPERTSKIH PROVERA KAO I GODIŠNJI IZVEŠTAJ O PROGRAMU NAGLAŠAVAJUĆI PREPOZNATE PREDNOSTI I PREDLOGE ZA POBOLJŠANJE.

IZVEŠTAJI O EKSPERTSKIM PROVERAMA DOSTAVLJAJU SE SVIM ISTRAŽNIM ORGANIMA I EVROPSKOJ AGENCIJI ZA ŽELEZNICE (ERA). OVI IZVEŠTAJI SE OBJAVLJUJU NA DOBROVOLJNOJ OSNOVI.

CENTAR JE DUŽAN DA TRAJNO ČUVA KONAČNE IZVEŠTAJE O NESREĆAMA ILI NEZGODAMA KAO I SAV MATERIJAL PRIKUPLJEN TOKOM ISTRAGE NESREĆE ILI NEZGODE U OBLIKU U KOME IH JE TOKOM ISTRAGE SAM PRIBAVIO ILI DOBIO OD NADLEŽNIH ORGANA, ŽELEZNIČKIH PREVOZNIKA, UPRAVLJAČA INFRASTRUKTURE I DRUGIH UKLJUČENIH LICA ILI U NEKOM DRUGOM OBLIKU POGODNOM ZA ARHIVIRANJE I ČUVANJE U SKLADU SA ZAKONOM.

MINISTAR BLIŽE PROPISUJE SADRŽINU KONAČNOG IZVEŠTAJA O ISTRAGAMA NESREĆA I NEZGODA U ŽELEZNIČKOM SAOBRAĆAJU.

~~Informacije koje je potrebno poslati ministarstvu i Evropskoj železničkoj agenciji~~

~~Član 34.~~

~~Centar mora u roku od nedelju dana od dana donošenja odluke o početku istrage obavestiti Evropsku železničku agenciju o početku istrage. U obaveštenju se navodi datum, vreme, mesto i vrsta ozbiljne nesreće i njene posledice u pogledu smrtnih ishoda, povreda i materijalne štete.~~

~~Centar dostavlja ministarstvu godišnji izveštaj iz člana 33. stav 5. ovog zakona.~~

~~Centar dostavlja Evropskoj agenciji za železnice (ERA) konačne izveštaje o istrazi i godišnji izveštaj.~~

~~Centar dostavlja izveštaje iz st. 2. i 3. ovog člana najkasnije u roku od 15 dana od završetka.~~

INFORMACIJE KOJE JE POTREBNO POSLATI MINISTARSTVU I EVROPSKOJ AGENCIJI ZA ŽELEZNICE (ERA)

ČLAN 34.

CENTAR MORA U ROKU OD SEDAM DANA OD DANA DONOŠENJA ODLUKE O POČETKU ISTRAGE OBAVESTITI MINISTARSTVO I EVROPSKU AGENCIJU ZA ŽELEZNICE (ERA) O POČETKU ISTRAGE. U OBAVEŠTENJU SE NAVODI DATUM, VREME, MESTO I VRSTA OZBILJNE NESREĆE I NJENE POSLEDICE U POGLEDU SMRTNIH ISHODA, POVREDA I MATERIJALNE ŠTETE.

CENTAR DOSTAVLJA MINISTARSTVU KONAČNE IZVEŠTAJE O ISTRAZI I GODIŠNJI IZVEŠTAJ IZ ČLANA 33. ST. 4. I 5. OVOG ZAKONA.

CENTAR DOSTAVLJA EVROPSKOJ AGENCIJI ZA ŽELEZNICE (ERA) KONAČNE IZVEŠTAJE O ISTRAZI I GODIŠNJI IZVEŠTAJ.

CENTAR DOSTAVLJA IZVEŠTAJE IZ ST. 2. I 3. OVOG ČLANA NAJKASNIJE U ROKU OD 15 DANA OD ZAVRŠETKA.

Bezbednosne preporuke

Član 35.

~~Centar izdaje bezbednosne preporuke na osnovu analize podataka i rezultata sprovedene istrage.~~

~~Bezbednosna preporuka koju izda Centar ne može biti osnov za utvrđivanje krivice ili odgovornosti za nesreću ili nezgodu.~~

~~Preporuke se upućuju Direkciji, a u slučaju kada je to potrebno i drugim organima i organizacijama u Republici Srbiji, kao i zainteresovanim organima i organizacijama drugih država i međunarodnim organizacijama.~~

~~Direkcija preduzima mere da se bezbednosne preporuke uzmu u obzir, kao i da se postupi po njima.~~

~~Organi i organizacije iz stava 3. ovog člana, osim organa i organizacija drugih država i međunarodnih organizacija dužni su da preduzmu potrebne mere u cilju da se bezbednosne preporuke Centra uzimaju u obzir na odgovarajući način i, u zavisnosti od slučaja, postupaju po njima.~~

~~Organi i organizacije iz stava 3. ovog člana kojima su upućene bezbednosne preporuke osim organa i organizacija drugih država i međunarodnih organizacija, dužni su da podnesu najmanje jednom godišnje izveštaj Centru o merama koje su~~

~~preduzete ili planirane da se preduzmu na osnovu izdatih bezbednosnih preporuka u prethodnoj godini, a najkasnije do 31. jula tekuće godine.~~

~~Ministar bliže propisuje način sprovođenja postupka za praćenje bezbednosnih preporuka.~~

CENTAR IZDAJE BEZBEDNOSNE PREPORUKE NA OSNOVU ANALIZE PODATAKA I REZULTATA SPROVEDENE ISTRAGE.

BEZBEDNOSNA PREPORUKA KOJU IZDA CENTAR NE MOŽE BITI OSNOV ZA UTVRĐIVANJE KRIVICE ILI ODGOVORNOSTI ZA NESREĆU ILI NEZGODU.

PREPORUKE SE UPUĆUJU EVROPSKOJ AGENCIJI ZA ŽELEZNICE (ERA), DIREKCIJI, A U SLUČAJU KADA JE TO POTREBNO I DRUGIM ORGANIMA I ORGANIZACIJAMA U REPUBLICI SRBIJI, KAO I ZAINTERESOVANIM ORGANIMA I ORGANIZACIJAMA DRUGIH DRŽAVA I MEĐUNARODNIM ORGANIZACIJAMA.

DIREKCIJA PREDUZIMA MERE DA SE BEZBEDNOSNE PREPORUKE UZMU U OBZIR, KAO I DA SE POSTUPI PO NJIMA.

ORGANI I ORGANIZACIJE IZ STAVA 3. OVOG ČLANA, OSIM ORGANA I ORGANIZACIJA DRUGIH DRŽAVA I MEĐUNARODNIH ORGANIZACIJA DUŽNI SU DA PREDUZMU POTREBNE MERE U CILJU DA SE BEZBEDNOSNE PREPORUKE CENTRA UZIMAJU U OBZIR NA ODGOVARAJUĆI NAČIN I, U ZAVISNOSTI OD SLUČAJA, POSTUPAJU PO NJIMA.

ORGANI I ORGANIZACIJE IZ STAVA 3. OVOG ČLANA KOJIMA SU UPUĆENE BEZBEDNOSNE PREPORUKE OSIM ORGANA I ORGANIZACIJA DRUGIH DRŽAVA I MEĐUNARODNIH ORGANIZACIJA, DUŽNI SU DA PODNESU PERIODIČNO IZVEŠTAJ CENTRU O MERAMA KOJE SU PREDUZETE ILI PLANIRANE DA SE PREDUZMU NA OSNOVU BEZBEDNOSNIH PREPORUKA IZDATIH PRETHODNIH GODINA, A NAJKASNIJE DO 30. JUNA TEKUĆE GODINE.

MINISTAR BLIŽE PROPISUJE NAČIN SPROVOĐENJA POSTUPKA ZA PRAĆENJE BEZBEDNOSNIH PREPORUKA.

Istražitelji u vodnom saobraćaju

Član 42.

Istražni postupak u vodnom saobraćaju vodi glavni istražitelj za vodni saobraćaj.

Odredbe člana 20. ovog zakona koje se odnose na radnu grupu primenjuju se i na istražni postupak u vodnom saobraćaju.

UKOLIKO GLAVNI ISTRAŽITELJ ZA VODNI SAOBRAĆAJ NIJE U MOGUĆNOSTI ILI JE SPREČEN DA VODI ISTRAŽNI POSTUPAK, GLAVNI ISTRAŽITELJ ODREĐUJE STRUČNO LICE KOJE ĆE ISTRAŽNI POSTUPAK SPROVESTI.

VII. KAZNENE ODREDBE

Prekršaji

Član 51.

Centar podnosi zahteve za pokretanje prekršajnog postupka u skladu sa kaznenim odredbama ovog zakona.

Novčanom kaznom od 200.000 do 2.000.000 dinara kazniće se za prekršaj privredno društvo ili drugo pravno lice ako:

1) ne obavesti Centar o udesu ili ozbiljnoj nezgodi vazduhoplova (član 19. stav 1);

1a) ne dostavi informacije o licima i opasnoj robi na zahtev Centra (član 19. stav 2);

2) ograniči Centru pristup mestu udesa ili ozbiljne nezgode, vazduhoplovu, njegovoj sadržini ili olupini (član 23. stav 3. tačka 1);

3) onemogućiti slobodan pristup svim relevantnim dokumentima i podacima (član 23. stav 3. tačka 7);

4) ukloni s mesta udesa ili ozbiljne nezgode vazduhoplov koji je pretrpeo udes ili ozbiljnu nezgodu ili njegove delove pre nego što se obezbedi očuvanje tragova nesreće ili pribavi saglasnost Centra (član 25. stav 3);

5) po okončanju istraživanja udesa ili ozbiljne nezgode ne ukloni oštećeni ili uništeni vazduhoplov ili njegove delove (član 25. stav 5);

6) na zahtev Centra ne dostavi tražene podatke (član 25. stav 8);

~~7) ne postupi po izdatoj bezbednosnoj preporuci Centra i ne dostavi izveštaj o istoj (član 28. st. 4. i 5);~~

7) NE DOSTAVI OBAVEŠTENJE O MERAMA KOJE SU PREDUZELI ILI PLANIRAJU DA PREDUZMU PO IZDATIM BEZBEDNOSNIM PREPORUKAMA (ČLAN 28. STAV 6.);

8) ne obavesti Centar o nesreći ili nezgodi u železničkom saobraćaju (član 30. stav 5);

~~9) ako ne omogući Centru slobodan pristup mestu nesreće ili nezgode do umešanih vozila, infrastrukturnih objekata (član 31. stav 2. tačka 1);~~

9) AKO NE OMOGUĆI CENTRU SLOBODAN PRISTUP MESTU NESREĆE ILI NEZGODE DO UMEŠANIH VOZILA, INFRASTRUKTURNIH OBJEKATA ILI NA BILO KOJI NAČIN OGRANIČI CENTRU PRISTUP DOKAZIMA U VEZI NASTALE NESREĆE ILI NEZGODE (ČLAN 31. STAV 2. TAČ. 1)-4));

9A) AKO BEZ ODOBRENJA CENTRA NA BILO KOJI NAČIN REMETI MESTO NASTANKA NESREĆE ILI NEZGODE (ČLAN 31. STAV 2. TAČKA 2));

9B) AKO NA ZAHTEV CENTRA NE DOSTAVI INFORMACIJE O UČESNICIMA I SVEDOCIMA U NESREĆI ILI NEZGODI (ČLAN 31. STAV 2. TAČ. 5 I 6));

9V) AKO NA ZAHTEV CENTRA NE OMOGUĆI DOBIJANJE DOKUMENTACIJE O LICIMA, VOZILIMA, INFRASTRUKTURI I/ILI POSTROJENJIMA, KAO I DRUGE PODATKE U VEZI SA NESREĆOM ILI NEZGODOM (ČLAN 31. STAV 2. TAČKA 7));

9G) UNIŠTAVA, PRIKRIVA ILI MENJA DOKAZE U VEZI SA NESREĆOM ILI NEZGODOM (ČLAN 31B);

10) ako ne preduzme potrebne mere u cilju sprovođenja bezbednosne preporuke u železničkom saobraćaju (član 35. stav 4);

~~11) ako najmanje jednom godišnje ne podnese Centru izveštaj o preduzetim ili planiranim merama na osnovu bezbednosnih preporuka u železničkom saobraćaju (član 35. stav 5);~~

11) AKO NE PODNESE CENTRU IZVEŠTAJ O PREDUZETIM ILI PLANIRANIM MERAMA NA OSNOVU BEZBEDNOSNIH PREPORUKA U ŽELEZNIČKOM SAOBRAĆAJU (ČLAN 35. STAV 6);

12) ako bez odlaganja od saznanja o vrlo ozbiljnim pomorskim nesrećama, ozbiljnim pomorskim nesrećama, pomorskim nesrećama, pomorskim nezgodama, ozbiljnim plovidbenim nezgodama i plovidbenim nezgodama ne obavesti Centar (član 37);

13) ako ne omogući Centru slobodan i neograničen pristup mestu vrlo ozbiljne pomorske nesreće, ozbiljne pomorske nesreće, pomorske nesreće, ozbiljne plovidbene nezgode i plovidbene nezgode (član 43. stav 2. tačka 1) podtačka (1) i član 43. stav 2. tačka 2) podtačka (1);

14) ako ne omogući Centru dobijanje dokumentacije o pregledu pomorskog broda, kao i druge odgovarajuće podatke (član 43. stav 2. tačka 1) podtačka (8);

15) ako ne omogući Centru dobijanje dokumentacije o pregledu broda unutrašnje plovidbe, kao i i druge odgovarajuće podatke (član 43. stav 2. tačka 2) podtačka (7);

16) ako posle završene istrage ne ukloni sa vodnog puta oštećeni brod unutrašnje plovidbe, olupine broda uključujući teret, opremu ili druge ostatke (član 43. stav 2. tačka 2) podtačka (8);

17) ako ne preduzme potrebne mere u cilju sprovođenja bezbednosnih preporuka u vodnom saobraćaju (član 48. stav 1);

18) ako najmanje jednom godišnje ne podnese Centru izveštaj o preduzetim ili planiranim merama na osnovu bezbednosnih preporuka u vodnom saobraćaju (član 48. stav 2).

Za radnje iz stava 1. ovog člana kazniće se za prekršaj i odgovorno lice u privrednom društvu ili drugom pravnom licu novčanom kaznom od 50.000 do 150.000 dinara.

Član 52.

~~Novčanom kaznom od 50.000 do 150.000 dinara kazniće se za prekršaj odgovorno lice – zapovednik broda ili lice koje ga zamenjuje, drugi članovi posade i druga fizička lica ako:~~

NOVČANOM KAZNOM OD 50.000 DO 150.000 DINARA KAZNIĆE SE ZA PREKRŠAJ FIZIČKO LICE AKO:

1) ne obavesti Centar o udesu ili ozbiljnoj nezgodi vazduhoplova (član 19. stav 1);

1a) ne dostavi informacije o licima i opasnoj robi na zahtev Centra (član 19. stav 2);

2) ograniči Centru pristup mestu udesa ili ozbiljne nezgode, vazduhoplovu, njegovoj sadržini ili olupini (član 23. stav 3. tačka 1);

3) onemogući slobodan pristup dokumentima i podacima (član 23. stav 3. tačka 7);

4) ukloni s mesta udesa ili ozbiljne nezgode vazduhoplov koji je pretrpeo udes ili ozbiljnu nezgodu ili njegove delove pre nego što se obezbedi očuvanje tragova udesa ili ozbiljne nezgode ili pribavi saglasnost Centra (član 25. stav 3);

5) po okončanju istraživanja udesa ili ozbiljne nezgode ne ukloni oštećeni ili uništeni vazduhoplov ili njegove delove (član 25. stav 5);

6) na zahtev Centra ne dostavi tražene podatke (član 25. stav 8);

~~7) ne postupi po izdatoj bezbednosnoj preporuci Centra i ne dostavi izveštaj o istoj (član 28. st. 4. i 5);~~

7) NE DOSTAVI OBAVEŠTENJE O MERAMA KOJE SU PREDUZELI ILI PLANIRAJU DA PREDUZMU PO IZDATIM BEZBEDNOSNIM PREPORUKAMA (ČLAN 28. STAV 6);

8) ako ne omogući Centru slobodan pristup mestu nesreće ili nezgode do umešanih vozila, infrastrukturnih objekata (član 31. stav 2. tačka 1);

9) ako bez odlaganja od saznanja o vrlo ozbiljnim pomorskim nesrećama, ozbiljnim pomorskim nesrećama, pomorskim nesrećama, pomorskim nezgodama, ozbiljnim plovidbenim nezgodama i plovidbenim nezgodama ne obaveste Centar (član 37);

10) ako ne omogući Centru slobodan i neograničen pristup mestu vrlo ozbiljne pomorske nesreće, ozbiljne pomorske nesreće, pomorske nesreće, ozbiljne plovidbene nezgode i plovidbene nezgode (član 43. stav 2. tačka 1) podtačka (1) i član 43. stav 2. tačka 2) podtačka (1).

SAMOSTALNE ODREDBE PREDLOGA ZAKONA

ROKOVI ZA DONOŠENJE PODZAKONSKIH AKATA

ČLAN 22.

PODZAKONSKI PROPISI ZA IZVRŠENJE OVOG ZAKONA BIĆE DONETI U ROKU OD 12 MESECI OD DANA STUPANJA NA SNAGU OVOG ZAKONA.

DO DONOŠENJA PROPISA IZ STAVA 1. OVOG ČLANA PRIMENJIVAĆE SE PROPISI DONETI DO DANA STUPANJA NA SNAGU OVOG ZAKONA, AKO NISU U SUPROTNOSTI SA ODREDBAMA OVOG ZAKONA.

ČLAN 23.

OVAJ ZAKON STUPA NA SNAGU OSMOG DANA OD DANA OBJAVLJIVANJA U „SLUŽBENOM GLASNIKU REPUBLIKE SRBIJE”.

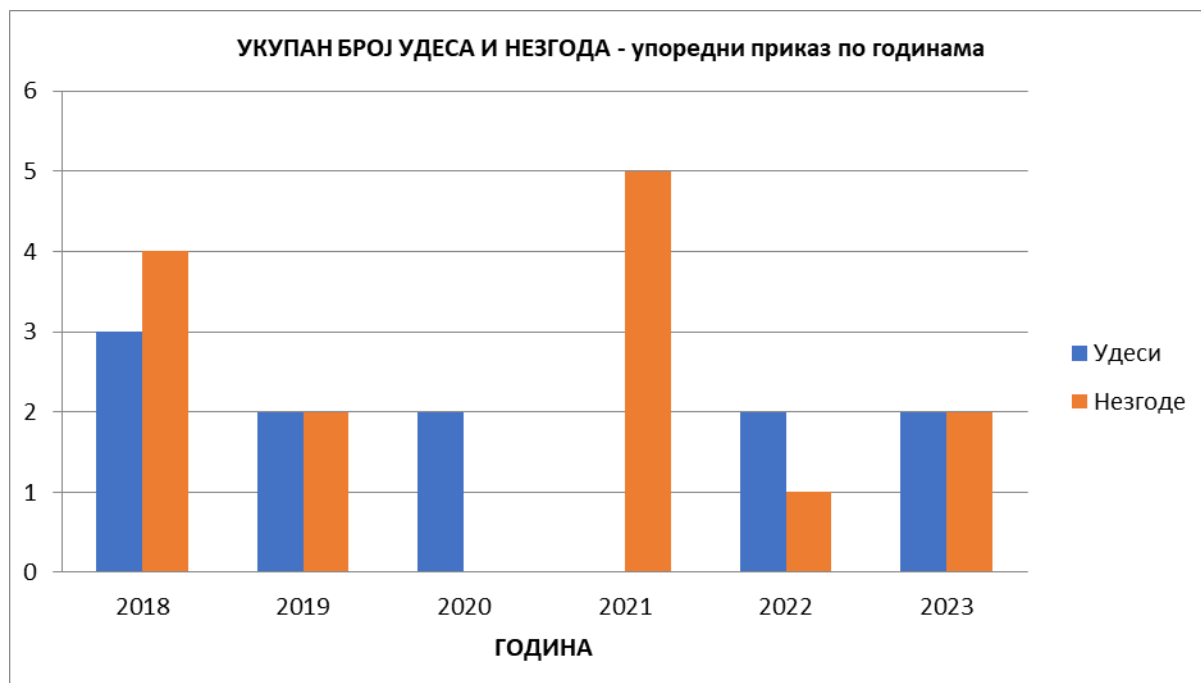
VI. ANALIZA EFEKATA ZAKONA

1. Ključna pitanja za analizu postojećeg stanja i pravilno definisanje promene koja se predlaže

1) Koji pokazatelji se prate u oblasti, koji su razlozi zbog kojih se ovi pokazatelji prate i koje su njihove vrednosti? Da li se u predmetnoj oblasti sprovodi ili se sprovodio dokument javne politike ili propis? Predstaviti rezultate sprovođenja tog dokumenta javne politike ili propisa i obrazložiti zbog čega dobijeni rezultati nisu u skladu sa planiranim vrednostima.

Sektor za istraživanje nesreća u vazdušnom saobraćaju:

Kako je osnovni dokument koji se odnosi na predmetnu oblast Zakon o istraživanju nesreća u vazdušnom, železničkom i vodnom saobraćaju („Službeni glasnik RS”, br. 66/15 i 83/18, dalje - Zakon), kojim je uređeno istraživanje nesreća – udesa i ozbiljnih nezgoda u vazdušnom saobraćaju, osnovni indikator je broj udesa i ozbiljnih nezgoda. U tabeli je dat pregled udesa i ozbiljnih nezgoda koje su se desile u periodu od izmene i dopune Zakona 2018. godine:



2018. godine bilo je 3 nesreća – 3 udesa i 4 ozb. nezgode

2019. godine bilo je 4 nesreća – 2 udesa i 2 ozb. nezgode*

2020. godine bilo je 2 nesreće - 2 udesa

2021. godine bilo je 5 nesreća - 5 ozb. nezgoda

2022. godine bilo je 3 nesreća – 2 udesa i 1 ozb. nezgoda*

2023. godine bilo je 4 nesreća – 2 udesa i 2 ozb. nezgode

(* - 2022. godine ozbiljna nezgoda je prenet na drugu državu u skladu sa međunarodnim propisima usled adekvatnijih uslova za istragu, odnosno posedovanja i posade i vazduhoplova na drugoj destinaciji; Centar je 2019. godine istraživao ozbiljnu nezgodu koja se dogodila na teritoriji druge države ali su posada i avion

sleteli u nuždi na teritoriju Republike Srbije koja je preuzela istragu date ozb. nezgode u skladu sa međunarodnim propisima)

U skladu sa navedenom tabelom, indikativno je da broj nesreća generalno prati obim saobraćaja i generalnih trendova u avio saobraćaju. Na primer, u 2019. godini je bilo 4 nesreća, kao i 2023. godine u kojoj je obim avio saobraćaja dostigao nivo iz 2019. godine, odnosno pre pandemije Covid19. U 2020. godini, usled date pandemije, došlo je do pada obima avio saobraćaja (sa višemesečnim ograničenjima i zastojećima), te i posledičnog broja nesreća. U 2021. godini, sa obnavljanjem obima avio saobraćaja došlo je indikativnog povećanja broja nesreća usled nedostatka naleta u prethodnom periodu, sa pratećim obukama i sticanjem, odnosno osveženjima znanja. 2022. godine, broj nesreća se približio obimu saobraćaja.

Sam vazdušni saobraćaj, kao i tehnika i tehnologija uključeni u njemu, su u osnovi međunarodnog sadržaja i obima. Vazduhoplovi i njihovi delovi i komponente se proizvode u više različitih država, dok sami vazduhoplovi i njihove posade lete između država, povezujući različite države, narode i posledično nacionalne propise. Time, kao i za ostale poslove u vazdušnom saobraćaju, možda i više, bitno je da propisi Republike Srbije budu usaglašeni sa propisima međunarodnih organizacija koje se odnose na istraživanje nesreća u vazdušnom saobraćaju, kako bi se sprečile nesreće iz istih ili sličnih uzroka, sa unapređenjem bezbednosti vazdušnog saobraćaja.

U datom periodu i u skladu sa navedenim, došlo je i do nesreća vazduhoplova za koje pokretanje istraživanja nije u skladu sa važećim propisima Evropske Unije (dalje - EU), kao i postupcima koji se odnose na istraživanje nesreća u skladu sa odredbama propisa Međunarodne organizacije za civilno vazduhoplovstvo (dalje - ICAO). Pri tome, došlo je do manje usaglašenosti propisa koji se odnose na istraživanje nesreća u vazdušnom saobraćaju Republike Srbije u odnosu na relevantne propise EU i ICAO, a koje je Republika Srbija dužna da prati i primeni.

Istovremeno, u datom periodu je indikovano da određeni broj nesreća nije odmah i neposredno prijavljeno od strane vlasnika vazduhoplova kao fizičkih lica, odnosno da je o njima Centar za istraživanje nesreća u saobraćaju Republike Srbije (dalje - Centar) saznao posrednom metodom i kasnije, pri čemu je došlo do nedostatka podataka koji su bitni za istražne postupke u datim nesrećama, a za koje Centar nije mogao da pokrene prekršajne postupke usled nejasnoća u delu Zakona.

Time, iskazana je potreba za izmenom i dopunom Zakona, kao što je dalje pojašnjeno.

Sektor za istraživanje nesreća u železničkom saobraćaju:

U skladu sa Zakonom o istraživanju nesreća u vazdušnom, železničkom i vodnom saobraćaju („Službeni glasnik RS”, br. 66/15 i 83/18), predviđena je obavezna prijava nesreća i nezgoda u železničkom saobraćaju od strane upravljača, železničkih prevoznika i drugih uključenih lica.

U toku 2018. godine prijavljeno je ukupno 648 nesreća i nezgoda. Od tog broja bile su ukupno 2 ozbiljne nesreće koje su istraživane kao i 2 nesreće (za koje ne postoji zakonska obaveza istraživanja). U 2018. godini su izdate 33 bezbednosne preporuke.

U toku 2019. godine prijavljeno je ukupno 645 nesreća i nezgoda. Od tog broja bila je ukupno 1 ozbiljna nesreća koja je istraživana kao i 1 nesreća (za koju ne postoji zakonska obaveza istraživanja). U 2019. godini su izdate 32 bezbednosne preporuke.

Pravilnik o istraživanju nesreća i nezgoda u železničkom saobraćaju („Službeni glasnik RS“ broj 58/19) je donet u 2019. godini.

U toku 2020. godine prijavljena je ukupno 481 nesreća i nezgoda (247 nesreća i 234 nezgode). Od ukupnog broja nesreća bile su ukupno 3 ozbiljne

nesreće koje su istraživane kao i 1 nesreća (za koju ne postoji zakonska obaveza istraživanja). U 2020. godini je izdato 10 bezbednosnih preporuka.

U toku 2021. godine prijavljeno je ukupno 596 nesreća i nezgoda (270 nesreća i 326 nezgoda). Od ukupnog broja nesreća bile su ukupno 2 ozbiljne nesreće koje su istraživane. U 2021. godini su izdate 32 bezbednosne preporuke.

U toku 2022. godine prijavljena je ukupno 551 nesreća i nezgoda (265 nesreća i 286 nezgoda). Od ukupnog broja nesreća bila je ukupno 1 ozbiljna nesreća koja je istraživana. U 2022. godini je izdato 8 bezbednosnih preporuka.

U toku 2023. godine prijavljene su ukupno 542 nesreće i nezgode (263 nesreće i 279 nezgoda). Od ukupnog broja nesreća bila je ukupno 1 ozbiljna nesreća za koju je pokrenuta istraga i istražni postupak je u toku. U 2023. godini je izdato 10 bezbednosnih preporuka.

U oblasti železničkog saobraćaja sprovodi se Zakon o istraživanju nesreća u vazdušnom, železničkom i vodnom saobraćaju („Službeni glasnik RS”, br. 66/15 i 83/18), kao i podzakonski akti doneti na osnovu navedenog zakona i to: Pravilnik o načinu izdavanja i obrascu službene legitimacije istražitelja i o načinu vođenja evidencije o izdatim službenim legitimacijama („Službeni glasnik RS”, broj 86/15), Pravilnik o sadržini konačnog izveštaja o istragama nesreća i nezgoda u železničkom saobraćaju („Službeni glasnik RS”, broj 89/15) i Pravilnik o istraživanju nesreća i nezgoda u železničkom saobraćaju („Službeni glasnik RS”, broj 58/19), čiji su rezultati sprovođenja dati u prethodnom tekstu.

Sektor za istraživanje nesreća u vodnom saobraćaju:

Uzimajući u obzir da je osnovni dokument za predmetnu oblast Zakon o istraživanju nesreća u vazdušnom, železničkom i vodnom saobraćaju (66/2015-3, 83/2018-60), kojim se uređuje istraživanje vrlo ozbiljnih pomorskih nesreća, ozbiljnih pomorskih nesreća, pomorskih nesreća, pomorskih nezgoda, ozbiljnih plovidbenih nezgoda i plovidbenih nezgoda u vodnom saobraćaju. U tabeli 2. je dat pregled ukupnog broja ozbiljnih plovidbenih nezgoda i plovidbenih nezgoda za period 2018-2023.



Tabela 2.

Pravilnikom o načinu sprovođenja postupka istraživanja nesreća i nezgoda u pomorskoj plovidbi („Službeni glasnik RS”, broj 50/16), propisuje se način sprovođenja postupka istraživanja vrlo ozbiljnih pomorskih nesreća, ozbiljnih pomorskih nesreća, pomorskih nesreća i pomorskih nezgoda u pomorskoj plovidbi, kao i način praćenja primene bezbednosnih preporuka. Odredbe navedenog

pravilnika primenjuju se i na istraživanje ozbiljnih plovidbenih nezgoda i plovidbenih nezgoda u unutrašnjoj plovidbi, osim odredbi koje se odnose na obaveštavanje i unos podataka u Evropsku informacionu platformu za pomorske nesreće (ECIP).

Pravilnikom o sadržini izveštaja o bezbednosnoj istrazi, sadržini obaveštenja, sadržini i načinu vođenja baze podataka o bezbednosnoj istrazi nesreća i nezgoda u vodnom saobraćaju („Službeni glasnik RS”, broj 26/16) se bliže propisuje sadržina izveštaja o bezbednosnoj istrazi.

2) Koji su važeći propisi i dokumenti javnih politika od značaja za promenu koja se predlaže i u čemu se taj značaj ogleda?

U delu koji se odnosi na vazdušni saobraćaj predlaže se izmena i dopuna Zakona o istraživanju nesreća u vazdušnom, železničkom i vodnom saobraćaju („Službeni glasnik RS”, br. 66/15 i 83/18, dalje - Zakon) u skladu sa izmenama i dopunama Evropske Uredbe 996/2010 koja se odnosi na istraživanje nesreća u vazdušnom saobraćaju (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 – Uredba EU broj 996/2010 Evropskog parlamenta i Saveta od 20. oktobra 2010. godine koja se odnosi na istraživanje i prevenciju udesa i nesreća u civilnom vazduhoplovstvu i koja zamenjuje Direktivu 94/56/EC).

Uredba broj 996/2010 je 2018. godine izmenjena i dopunjena Evropskom Uredbom broj 2018/1139 od 4. jula 2018. godine koja je postavila opšta pravila u oblasti civilnog vazduhoplovstva Evropske Unije (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 Parliament and of the Council and Council Regulation (EEC) No 3922/91 – Uredba EU 2018/1139 Evropskog parlamenta i Saveta od 4. jula 2018. o opštim pravilima u oblasti civilnog vazduhoplovstva i obrazovanju Agencije za bezbednost vazduhoplovstva Evropske Unije i dopunu Uredbi EC broj 2111/2005, EC broj 1008/2008, EU broj 996/2010, EU broj 376/2014 i Direktive 2014/30/EU i 2014/53/EU Evropskog parlamenta i Saveta i koja zamenjuje Uredbe EC broj 552/2004 i EC broj 216/2008 Evropskog parlamenta i Saveta EEC broj 3922/91).

Takođe, izmena i dopuna Zakona se predlaže u odnosu na odredbe Aneksa 13 Čikaške Konvencije Međunarodne organizacije za civilno vazduhoplovstvo koji se odnosi na istraživanje udesa i nezgoda vazduhoplova (ICAO - International civil aviation organization, Annex 13 - Aircraft accident and incident investigation), odnosno njegovo 12. izdanje od Jula 2020. godine, u pojedinim delovima koji su izmenjeni i dopunjeni u odnosu na postojeće odredbe Zakona koje su donete 2015. i 2018. godine, odnosno pre publikovanja 12. izdanja Aneksa 13 u 2020. godini.

U oba prethodna slučaja, radi se o propisima međunarodnih organizacija čiji je Republika Srbija član (ICAO) ili potpisnica sporazuma (Multilateralni sporazum o uspostavljanju Zajedničkog evropskog vazduhoplovnog područja (ESAA sporazum), koje je Republika Srbija dužna da prati i primeni. Navedeni propisi se menjaju i dopunjuju u cilju unapređenja bezbednosti civilnog vazduhoplovstva, kao i procesa sprovođenja postupka istraga nesreća u vazdušnom saobraćaju, te je potrebno stalno usklađivanje propisa Republike Srbije sa propisima navedenih međunarodnih organizacija, što se i čini ovom prilikom.

Istovremeno, izmenama i dopunama se bliže pojašnjavanju i dopunjuju odredbe Zakona za koje je u prethodnom periodu ustanovljeno da dovode do nejasnoća u primeni i sprovođenju Zakona.

U delu koji se odnosi na železnički saobraćaj, pored Zakona o istraživanju nesreća u vazdušnom, železničkom i vodnom saobraćaju („Službeni glasnik RS”, br. 66/15 i 83/18) u Republici Srbiji, na međunarodnom nivou su Directive 2004/49/EC i Directive 2016/798/EC kao i Regulation (EU) 2020/572. Neophodno je stalno praćenje međunarodnih propisa i usklađivanje nacionalnog zakonodavstva sa međunarodnim propisima. S tim u vezi kroz izmene i dopune Zakona o istraživanju nesreća u vazdušnom, železničkom i vodnom saobraćaju je neophodno izvršiti pravilnu i potpunu primenu Directive 2016/798/EC kao i Directive 2004/49/E. Takođe, neophodno je imati u vidu da je u novembru 2019. godine od strane evropskog tima Panela i observera održan Peer review pregled u Sektoru za istraživanje nesreća u železničkom saobraćaju i dostavljen Finalni izveštaj Peer review u 2021. godini, i da je kao osnovni zahtev navedeno usklađivanje zakonodavstva u Republici Srbiji odnosno ovog zakona sa Directive 2016/798/EC kao i Directive 2004/49/EC.

3) Da li su uočeni problemi u oblasti i na koga se oni odnose? Predstaviti uzroke i posledice problema.

Vezano za istraživanje nesreća u vazdušnom saobraćaju, indikovano je primarni problem koji se odnosi na usklađivanje Zakona o istraživanju nesreća u vazdušnom, železničkom i vodnom saobraćaju („Službeni glasnik RS”, br. 66/15 i 83/18, dalje - Zakon) u skladu sa izmenama i dopunama Evropske Uredbe 996/2010 koja se odnosi na istraživanje nesreća u vazdušnom saobraćaju, a koje su sprovedene sa Uredbom EU 2018/1139 Evropskog parlamenta i Saveta od 4. jula 2018. Izmenjene su odredbe koje se odnose na član 5. Uredbe 996/2010 – Obaveza istraživanja (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...’), a koja se odnosi na obavezu istraživanja udesa i nezgoda od strane organa za istraživanja nesreća u vazdušnom saobraćaju. Do promene je došlo usled razvoja tehnologije u vazdušnom saobraćaju, kao i tipa i modela vazduhoplova koji se uvode u sistem vazdušnog saobraćaja, te potrebe da se jasno navedu koji udesi i nezgode vazduhoplova je neophodno istražiti, kao i drugi uslovi pod kojima je neophodno i/ili poželjno pokrenuti istragu. Kao što je navedeno u prethodnom pitanju, isto je potrebno u skladu sa ECAA sporazumu.

Aneksom 13 Čikaške konvencije koji se odnosi na istraživanje udesa i nezgoda, odnosno njegovim izdanjem od jula 2020. godine, koje je takođe potrebno sprovesti, istovremeno su uvedene izmene i dopune u postupku sprovođenja istrage udesa i nezgoda, a koje su posledica potrebe sprovođenja efikasnije istrage i aktivnije razmene podataka sa ciljem unapređenja bezbednosti civilnog vazduhoplovstva na nivou međunarodne zajednice, čiji vazdušni saobraćaj predstavlja sve veći način povezivanja i saradnje.

Istovremeno, potrebno je pojedine odredbe Zakona bolje i preciznije definisati, kako ne bi doveli do nejasnoća u primeni i sprovođenja Zakona – na primer, stavom 1. člana 52. su definisane prekršajne obaveze za lica ukoliko ne prijavljuju nesreće u vazdušnom saobraćaju, a koja nisu u vezi sa odredbama članova Zakona na koje se stav 1. člana 52. Zakona poziva – na ovaj način došlo je do problema sprovođenja prekršajnih odredbi Zakona prema licima koja su kršila Zakon.

U primeni postojećeg propisa primećen je i problem u vezi sa nedovoljno predviđenim odredbama u okviru kaznenih odredbi u oblasti železničkog saobraćaja, što ostavlja prostor da privredni subjekti odnosno upravljači, prevoznici i druga uključena lica ne dostavljaju neophodnu dokumentaciju Sektoru za istraživanje nesreća u železničkom saobraćaju za vođenje istražnog postupka. Ukoliko bi se predvidele i dodatne kaznene odredbe, Centar za istraživanje nesreća u saobraćaju bi bar imao mogućnost za pokretanje prekršajnih postupaka čime bi privredni subjekti snosili posledice ukoliko ne postupaju u skladu sa zakonom. U praksi se primećuje,

da kada privredni subjekti uoče da mogu snositi posledice sasvim drugačije postupaju te dostavljaju neophodne informacije Centru.

Uočeni su problemi oko razmene podataka i informacija naročito ako su u vezi sa istragom uključeni i strani subjekti. Directive 2016/798/EC je predviđela odredbe u vezi saradnje nacionalnih istražnih tela različitih država, što je svakako dobro kao pomoć u istražnom postupku koji vodi Sektor za istraživanje nesreća u železničkom saobraćaju.

4) Koja promena se predlaže? Da li je promena zaista neophodna i u kom obimu?

Sve predložene izmene Zakona usmerene su na rešavanje identifikovanih problema u primeni zakona u praksi, kao i na dalje usklađivanje sa obavezujućim međunarodnim aktima koji su navedeni u odgovoru na prethodno pitanje.

5) Na koje ciljne grupe će uticati predložena promena? Utvrditi i predstaviti ciljne grupe na koje će promena imati neposredan odnosno posredan uticaj.

Uticaj predloženih promena postoji kako na državne institucije pri čemu naročito na Centar za istraživanje nesreća u saobraćaju koji primenjuje zakon tako i na subjekte vazdušnog i železničkog saobraćaja, podrazumevajući pod njima upravljače infrastrukture, upravljače saobraćaja, prevozioce u određenom vidu saobraćaja, regulatorna tela, tako i indirektno na korisnike usluga. Predviđene su izmene i dopune zakona u delovima koji se odnose na: definisanje pojmova, bezbednost na radu, istražni postupak posebno u oblasti železničkog saobraćaja, međudržavnu saradnju, zaštitu informacija i obaveze poverljivosti, izveštavanje, bezbednosne preporuke, zaštitu i čuvanje dokaza, razmenu informacija i prekršaje.

6) Da li postoje važeći dokumenti javnih politika kojima bi se mogla ostvariti željena promena i o kojim dokumentima se radi?

Ne postoje važeći dokumenti javnih politika kojim bi se mogla ostvariti promena predložena ovim zakonom.

7) Da li je promenu moguće ostvariti primenom važećih propisa?

Izmena Zakona je jedini način da se postignu želeni ciljevi. Ciljeve nije moguće postići na drugi način.

8) Kvantitativno (numerički, statistički) predstaviti očekivane trendove u predmetnoj oblasti, ukoliko se odustane od intervencije (status quo).

Obzirom da je osnovna potreba predloženih izmena i dopuna Zakona o istraživanju nesreća u vazdušnom, železničkom i vodnom saobraćaju („Službeni glasnik RS”, br. 66/15 i 83/18, dalje - Zakon) usaglašavanje sa izmenjenim i dopunjenim odredbama Evropske Uredbe 996/2010 koja se odnosi na istraživanje nesreća u vazdušnom saobraćaju i Aneksa 13 Čikaške Konvencije Međunarodne organizacije za civilno vazduhoplovstvo koji se odnosi na istraživanje udesa i nezgoda vazduhoplova, odustajanje od izmena i dopuna Zakona bi dovelo do negativnih posledica na usaglašenost propisa Republike Srbije sa odredbama navedenih međunarodnih organizacija koje je Republika Srbija dužna da prati i primenjuje. Sa donošenjem Zakona 2015. godine, kao i izmenama i dopunama Zakona 2018. godine, Republika Srbija je imala usaglašenost propisa koji se odnose na međunarodne propise sa propisima navedenih međunarodnih propisa 90 - 95% u slučaju EU i 95-100% u slučaju ICAO (zavisno od prosene međunarodnih proverivača). Nakon izmena i dopuna međunarodnih propisa, usaglašenost propisa Republike Srbije koji se odnose na istraživanje nesreća u vazdušnom saobraćaju je ispod 80% u oba slučaja. Donošenjem predloženih izmena Zakona, propisi

Republike Srbije koji se odnose na istraživanje nesreća u vazdušnom saobraćaju bi se vratili na prethodni nivo. Bitno je napomenuti da Republika Srbija ne može da uvede u pravni okvir određene propise EU koji se odnose samo i isključivo na članice EU, te do sticanja punopravnog članstva % ne može da bude veći od 90-95%.

Istovremeno, došlo bi do direktnog i neposrednog problema u sprovođenju istražnog postupka u civilnom vazduhoplovstvu koje je u svojoj prirodi – međunarodno. Svi avioni imaju delove i komponente koji se proizvode od strane raznih proizvođača iz čitavog sveta, kao visoko specifična i tehnološki napredna industrijska roba. U javnom avio saobraćaju, avioni i posade lete između aerodroma na teritoriji Republike Srbije ka aerodromima koji se nalaze na teritorijama drugih država, posebno EU za koju je bitno usaglašavanje sa njenim propisima, kao i Kini, SAD, Rusiji i drugim državama, sa kojima je bitno usaglašavanje sa propisima ICAO (a koje i sama EU prati u svojim propisima, sa specifičnostima vazdušnog saobraćaja EU kao jednog od najrazvijenijih u svetu).

Operateri koji baziraju na teritoriji Republike Srbije u svojim internim dokumentima prate propise Republike Srbije, a koji bi neusvajanjem predloženih izmena i dopuna Zakona, doveli do toga da nisu usaglašeni i sa propisima navedenih međunarodnih organizacija.

Na osnovu prethodno navedenog, ukoliko bi došlo do daljeg neusaglašavanja propisa Republike Srbije sa propisima navedenih međunarodnih organizacija, odnosno ne usvajanja predloženih izmena i dopuna Zakona, postoji mogućnost direktnog uticaja na sam vazdušni saobraćaj Republike Srbije odnosno postupaka u slučaju nesreća kako na teritoriji Republike Srbije, tako i druge države. Istovremeno, u međunarodnim okvirima, poslovi koji se odnose na istraživanje nesreća u vazdušnom saobraćaju Republike Srbije, odnosno Centra za istraživanje nesreća u saobraćaju, bi bili ograničeni ili onemogućeni, posebno jer bi postojale razlike u nesrećama koje je obavezno istražiti i postupcima tokom istrage nesreća.

Ne usvajanje predloženih izmena i dopuna zakona, moglo bi da dovede do negativnih posledica u vezi sa funkcionisanjem Sektora za istraživanje nesreća u železničkom saobraćaju. Takođe, postojala bi i mogućnost gubljenja statusa IPA zemlje, čime bi bila onemogućena integracija sa istražnim telima drugih država EU Network. Obaveza Pregovaračkog poglavlja 14 je između ostalog uređenje oblasti u vezi sa istraživanjem nesreća u železničkom saobraćaju, što bi direktno dovelo u problem Republiku Srbiju u vezi sa ispunjenjem uslova za zatvaranje Pregovaračkog poglavlja 14. Sektor za istraživanje nesreća u železničkom saobraćaju bi izgubio i brojne benefite koje dobija od Evropske agencije za železnice koja Sektoru pruža pomoć i podršku.

Ukoliko se kaznene odredbe ne bi proširile u skladu sa predloženim, ostavilo bi i dalje prostora privrednim subjektima odnosno upravljačima, prevozniciima i drugim uključenim licima da ne dostavljaju neophodnu dokumentaciju Sektoru za istraživanje nesreća u železničkom saobraćaju. To bi se direktno negativno odrazilo na vođenje istražnog postupka u oblasti železničkog saobraćaja.

9) Kakvo je iskustvo u ostvarivanju ovakvih promena u poređenju sa iskustvom drugih država, odnosno lokalnih samouprava (ako je reč o javnoj politici ili aktu lokalne samouprave)?

Države koje u dovoljnoj meri ne prate međunarodne standarde u oblasti Istraživanja nesreća u vazdušnom, železničkom i vodnom saobraćaju i ne vrše odgovarajuće izmene svojih nacionalnih zakonodavstava radi implementacije tih standarda, loše su ocenjene od strane merodavnih međunarodnih organizacija.

2. Ključna pitanja za utvrđivanje ciljeva

1) Zbog čega je neophodno postići željenu promenu na nivou društva? (odgovorom na ovo pitanje definiše se opšti cilj).

U duhu Zakon o istraživanju nesreća u vazdušnom, železničkom i vodnom saobraćaju je unapređenje nivoa bezbednosti i obezbeđivanja u vazdušnom, železničkom i vodnom civilnom saobraćaju Republike Srbije pa i predložene izmene za opšti cilj imaju unapređenje nivoa bezbednosti.

2) Šta se predmetnom promenom želi postići? (odgovorom na ovo pitanje definišu se posebni ciljevi, čije postizanje treba da dovode do ostvarenja opšteg cilja. U odnosu na posebne ciljeve, formulišu se mere za njihovo postizanje).

Izmenom zakona se na jasniji način žele: precizirati obaveze subjekata; otkloniti uočene pravne praznine; uspostaviti bolja koordinacija Centra za istraživanje nesreća u saobraćaju i organa Republike Srbije i drugih država i međunarodnih organizacija; uticati na smanjenje broja udesa i ozbiljnih nezgoda u vazdušnom saobraćaju; smanjenje broja velikih šteta, nezgoda, nesreća, ozbiljnih nesreća i ostalih nesreća u železničkom saobraćaju; smanjenje broja vrlo ozbiljnih i ozbiljnih pomorskih nesreća, ozbiljnih plovidbenih nezgoda na unutrašnjim vodama, plovidbenih nezgoda na unutrašnjim vodama, te pomorskih nesreća i pomorskih nezgoda u vodnom saobraćaju, kao i na smanjenje broja izvršenih prekršaja u ovoj oblasti.

3) Da li su opšti i posebni ciljevi usklađeni sa važećim dokumentima javnih politika i postojećim pravnim okvirom, a pre svega sa prioritetnim ciljevima Vlade?

Izmena i dopuna zakona u skladu je sa postojećim pravnim okvirom, a pre svega sa prioritetnim ciljevima Vlade u smislu stvaranja uslova da se vazdušni, železnički i vodni saobraćaj u Republici Srbiji odvijaju na bezbedan i obezbeđen način. Takođe usaglašeni su ciljevi stvaranja uslova za izvršenje međunarodno preuzetih obaveza, harmonizaciju domaćih propisa sa međunarodnim i evropskim propisima i ostvarivanje članstva u Evropskoj uniji.

4) Na osnovu kojih pokazatelja učinka će biti moguće utvrditi da li je došlo do ostvarivanja opštih odnosno posebnih ciljeva?

Najbolji pokazatelj jeste broj udesa i ozbiljnih nezgoda u vazdušnom saobraćaju; broj velikih šteta, nezgoda, nesreća, ozbiljnih nesreća i ostalih nesreća u železničkom saobraćaju; broj vrlo ozbiljnih i ozbiljnih pomorskih nesreća, ozbiljnih plovidbenih nezgoda na unutrašnjim vodama, plovidbenih nezgoda na unutrašnjim vodama, te pomorskih nesreća i pomorskih nezgoda u vodnom saobraćaju).

3. Ključna pitanja za identifikovanje opcija javnih politika

1) Koje relevantne opcije (alternativne mere, odnosno grupe mera) za ostvarenje cilja su uzete u razmatranje? Da li je razmatrana „status quo” opcija?

Razmatrana je „Status quo” opcija shodno članu 21. Uredbe o metodologiji upravljanja javnim politikama, analizi efekata javnih politika i propisa i sadržaju pojedinačnih dokumenata javnih politika („Službeni glasnik RS”, broj 8/19), ali je morala biti odbačena imajući u vidu posledice koje bi nastupile odustajanjem od predmetne izmene zakona. Nema alternativnih mera za ostvarenje cilja imajući u vidu da su na snazi zakonske odredbe koje nužno moraju da pretrpe izmene.

2) Da li su, pored regulatornih mera, identifikovane i druge opcije za postizanje željene promene i analizirani njihovi potencijalni efekti?

Izmena zakona je osnovni uslov te nema drugih opcija za postizanje željene promene. Rešenja predstavljaju normativnu materiju koja se definiše upravo zakonom.

3) *Da li su, pored restriktivnih mera (zabrane, ograničenja, sankcije i slično), ispitane i podsticajne mere za postizanje posebnog cilja?*

Predložena izmena zakona predviđa upravo podsticajne mere koje se ogledaju u olakšanoj razmeni informacija, predviđenom učestalijem izveštavanju i povećanoj kooperaciji i transparentnosti rada Centra za istraživanje nesreća u saobraćaju. Izmjena zakona osim proširenja postojećih prekršajnih odredbi, ne predviđa restriktivne mere.

4) *Da li su u okviru razmatranih opcija identifikovane institucionalno upravljačko organizacione mere koje je neophodno sprovesti da bi se postigli posebni ciljevi?*

U okviru predloženih izmena Zakona, nema identifikovanih institucionalno upravljačkih i organizacionih mera koje je neophodno sprovesti da bi se postigli posebni ciljevi.

5) *Da li se promena može postići kroz sprovođenje informativno-edukativnih mera?*

Izmenu Zakona svakako treba da prati informisanje svih subjekata o predloženim izmenama, što će se pre samog donošenja zakona ostvariti sprovođenjem postupka javne rasprave, a nakon donošenja zakona organizovanjem informativno-edukativnih mera, ali ove mere samostalno nisu dovoljne da se postignu oni željeni efekti.

6) *Da li ciljne grupe i druge zainteresovane strane iz civilnog i privatnog sektora mogu da budu uključene u proces sprovođenja javne politike, odnosno propisa ili se problem može rešiti isključivo intervencijom javnog sektora?*

Intervencija javnog sektora je neophodna jer je izmena Zakona u njegovom okviru delovanja.

7) *Da li postoje raspoloživi, odnosno potencijalni resursi za sprovođenje identifikovanih opcija?*

Postoje nadležni organi u oblasti vazdušnog, železničkog i vodnog saobraćaju raspolazu u momentu predlaganja izmena i dopuna zakona dovoljnim resursima, odnosno administrativnim kapacitetima za sprovođenje zakona.

8) *Koja opcija je izabrana za sprovođenje i na osnovu čega je procenjeno da će se tom opcijom postići željena promena i ostvarenje utvrđenih ciljeva?*

Odabrana je opcija izmene zakona jer je potrebna promena regulatornog okvira, odnosno izmena odredaba postojećeg Zakona o istraživanju nesreća u vazdušnom, železničkom i vodnom saobraćaju. Ne postoje druge opcije za postizanje željene promene i ostvarenje utvrđenih ciljeva, izuzev donošenja Zakona o izmenama i dopunama Zakona.

4. Ključna pitanja za analizu finansijskih efekata

1) *Kakve će efekte izabrana opcija imati na javne prihode i rashode u srednjem i dugom roku?*

Kada je reč o javnim prihodima i rashodima, izmene i dopune odredbi Zakona ne predviđaju nova sredstva ili finansijska opterećenja prema subjektima vazdušnog, železničkog i vodnog saobraćaja na koje se odredbe direktno odnose, niti u odnosu na korisnike usluga na koje se odredbe zakona indirektno odnose.

2) Da li je finansijske resurse za sprovođenje izabrane opcije potrebno obezbediti u budžetu, ili iz drugih izvora finansiranja i kojih?

Nije potrebno obezbediti posebna finansijska sredstva za sprovođenje ovog zakona.

3) Kako će sprovođenje izabrane opcije uticati na međunarodne finansijske obaveze?

Donošenje zakona neće uticati na međunarodne finansijske obaveze.

4) Koliki su procenjeni troškovi uvođenja promena koji proističu iz sprovođenja izabrane opcije (osnivanje novih institucija, restrukturiranje postojećih institucija i obuka državnih službenika) iskazani u kategorijama kapitalnih troškova, tekućih troškova i zarada?

Ne očekuju se bilo kakvi novi troškovi, budući da postojeći institucionalni kapaciteti zadovoljavaju postavljene ciljeve, u momentu predlaganja izmene i dopune zakona.

5) Da li je moguće finansirati rashode izabrane opcije kroz redistribuciju postojećih sredstava?

/

6) Kakvi će biti efekti sprovođenja izabrane opcije na rashode drugih institucija?

Ne očekuju se bilo kakvi novi rashodi drugih institucija.

5. Ključna pitanja za analizu ekonomskih efekata

1) Koje troškove i koristi (materijalne i nematerijalne) će izabrana opcija prouzrokovati privredi, pojedinoj grani, odnosno određenoj kategoriji privrednih subjekata?

Izmenom zakona predviđa se da veći broj kategorija subjekata podleže prekršajnoj odgovornosti. Npr. izmenom člana 52. stav 1. zakona, utvrđuje se prekršajna odgovornost svih fizičkih lica u pobrojanim slučajevima ovog člana, a do sada je formulacija bila usmerena na „odgovorno lice - zapovednika broda ili lice koje ga zamenjuje, druge članove posade i druga fizička lica”.

Primena ovog zakona neće izazvati značajne nove troškove privredi, odnosno vazduhoplovnim, železničkim i vodnim subjektima, s obzirom da se njegovim odredbama postojeća rešenja ne menjaju značajno, već se unapređuju i uređuju na jasniji i detaljniji način.

2) Da li izabrana opcija utiče na konkurentnost privrednih subjekata na domaćem i inostranom tržištu (uključujući i efekte na konkurentnost cena) i na koji način?

Preciziranim uređivanjem sistema u oblasti istraživanja nesreća značajno će se podstaći interesovanje domaćih i stranih pravnih i fizičkih lica za ulaganja u oblast saobraćaja jer istraživanje nesreća indirektno stvara povoljniji ambijent za razvoj transportne delatnosti.

3) Da li izabrane opcije utiču na uslove konkurencije i na koji način?

Izabrana opcija nema uticaja na uslove konkurencije.

4) *Da li izabrana opcija utiče na transfer tehnologije i/ili primenu tehničkotehnoloških, organizacionih i poslovnih inovacija i na koji način?*

Predložene izmene i dopune zakona imaju indirektan uticaj na transfer tehnologije i/ili primenu tehničkotehnoloških, ali pre svega organizacionih i poslovnih inovacija. Razmenom informacija i izveštaja stiže se uviđ u praksu funkcionisanja istih ili sličnih organa i organizacija u inostranstvu i na međunarodnom nivou te se iz ovih saznanja mogu preuzeti dobri modeli i procedure.

5) *Da li izabrana opcija utiče na društveno bogatstvo i njegovu raspodelu i na koji način?*

Izabrana opcija nema uticaja na društveno bogatstvo i njegovu raspodelu.

6) *Kakve će efekte izabrana opcija imati na kvalitet i status radne snage (prava, obaveze i odgovornosti), kao i prava, obaveze i odgovornosti poslodavaca?*

Izmenama zakona ne postiže se direktan efekat na kvalitet i status radne snage (prava, obaveze i odgovornosti), kao ni na prava, obaveze i odgovornosti poslodavaca

6. Ključna pitanja za analizu upravljačkih efekata

1) *Da li se izabranom opcijom uvode organizacione, upravljačke ili institucionalne promene i koje su to promene?*

Izmena zakona ne uvodi organizacione upravljačke ili institucionalne promene.

2) *Da li postojeća javna uprava ima kapacitet za sprovođenje izabrane opcije (uključujući i kvalitet i kvantitet raspoloživih kapaciteta) i da li je potrebno preduzeti određene mere za poboljšanje tih kapaciteta?*

Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture i Centar za istraživanje nesreća u saobraćaju raspolazu kvantitativno i kvalitativno kapacitetima za sprovođenje izmena zakona. Imajući u vidu ubrzan razvoj sve tri oblasti saobraćaja u Republici Srbiji, te time i potrebu za povećanjem bezbednosti opravdano je i osnovano u budućnosti razmatrati proširenje kadrovskih i materijalnih kapaciteta Centra za istraživanje nesreća u saobraćaju

3) *Da li je za realizaciju izabrane opcije bilo potrebno izvršiti restrukturiranje postojećeg državnog organa, odnosno drugog subjekta javnog sektora (npr. proširenje, ukidanje, promene funkcija/hijerarhije, unapređenje tehničkih i ljudskih kapaciteta i sl.) i u kojem vremenskom periodu je to potrebno sprovesti?*

Centar za istraživanje nesreća u saobraćaju je danas organizovan na način da uspešno ispunjava sve zakonom poverene nadležnosti i međunarodne obaveze koje stoje pred Republikom Srbijom u oblasti vazdušnog, železničkog i vodnog saobraćaja.

4) *Da li je izabrana opcija u saglasnosti sa važećim propisima, međunarodnim sporazumima i usvojenim dokumentima javnih politika?*

Izabrana opcija je u saglasnosti sa važećim propisima.

5) *Da li izabrana opcija utiče na vladavinu prava i bezbednost? Da li izabrana opcija utiče na odgovornost i transparentnost rada javne uprave i na koji način?*

Donošenjem izmena zakona se postupa u skladu sa ustavnim odredbama o hijerarhiji pravnih akata i obavezi usklađenosti domaćih zakona i drugih opštih akata sa potvrđenim međunarodnim ugovorima. U konkretnom slučaju navedenim izmenama vrši se usklađivanje sa standardima koji proističu iz međunarodnih ugovora. Vladavini prava se doprinosi i jasnijim preciziranjem prava i obaveza subjekata vazdušnog, železničkog i vodnog saobraćaja. Direktna je uticaj preciznog definisanja prava i obaveza subjekata na povećanje stepena bezbednosti i transparentnost u radu.

6) Koje dodatne mere treba sprovesti i koliko vremena će biti potrebno da se sprovede izabrana opcija i obezbedi njeno kasnije dosledno sprovođenje, odnosno njena održivost?

Nakon donošenja zakona biće potrebno uskladiti odgovarajuće podzakonske propise, za šta je u prelaznim odredbama predviđen maksimalni rok od 12 meseci.

7. Ključna pitanja za analizu rizika

1) Da li je za sprovođenje izabrane opcije obezbeđena podrška svih ključnih zainteresovanih strana i ciljnih grupa? Da li je sprovođenje izabrane opcije prioritet za donosiocima odluka u narednom periodu (Narodnu skupštinu, Vladu, državne organe i slično)?

Potreba za propisivanjem određenih mera predmet je kontinuiranog interesovanja zainteresovanih lica. S tim u vezi, sprovođenje izabrane opcije predstavlja prioritet za donosiocima odluka u narednom periodu. Za sprovođenje izabrane opcije obezbeđena je podrška svih ključnih zainteresovanih strana i ciljnih grupa.

2) Da li su obezbeđena finansijska sredstva za sprovođenje izabrane opcije? Da li je za sprovođenje izabrane opcije obezbeđeno dovoljno vremena za sprovođenje postupka javne nabavke ukoliko je ona potrebna?

Obezbeđena su finansijska sredstva potrebna za redovan rad i sprovođenje propisa, a sama izmena zakona ne zahteva obezbeđenje dodatnih sredstava.

3) Da li postoji još neki rizik za sprovođenje izabrane opcije?

Ne postoje uočeni rizici za sprovođenje.

Informacije o sprovedenim konsultacijama:

Za izradu Nacrta zakona o izmenama i dopunama Zakona o istraživanju nesreća u vazdušnom železničkom i vodnom saobraćaju Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture je formiralo radnu grupu u čijem radu su učešće uzeli i predstavnici Centra za istraživanje nesreća u saobraćaju. Svi subjekti su bili u prilici da iznesu svoje stavove i predloge.

Odbor za privredu i finansije, na sednici održanoj 21. maja 2024. godine, doneo je Zaključak (05 broj: 011-4384/2024-1) kojim se sprovodi javna rasprava i utvrđuje Program javne rasprave o Nacrtu zakona o izmenama i dopunama Zakona o istraživanju nesreća u vazdušnom železničkom i vodnom saobraćaju (u daljem tekstu: Nacrt zakona) na predlog Ministarstva građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture.

Javna rasprava o Nacrtu zakona sprovedena je u skladu sa usvojenim Programom javne rasprave u periodu od 22. maja do 10. jula 2024. godine. Tekst Nacrta zakona i Program javne rasprave bio je objavljen na internet stranici

Ministarstva građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture - www.mgsi.gov.rs i na portalu eUprave.

Primedbe, predlozi i sugestije dostavljene su elektronskim putem na imejl adresu: vazdusni.saobracaj@mgsi.gov.rs.

Javnu raspravu o Nacrtu zakona, Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture organizovalo je i u formi prezentacije i diskusije, koja se održala u Beogradu, 7. juna 2024. godine, u prostorijama Privredne komore Srbije.

Tokom održane javne rasprave, svim učesnicima bili su dostupni razlozi donošenja Nacrta zakona, kao i osnovni ciljevi koji se žele postići. Nacrtom zakona kojim se sprovodi dalji postupak usklađivanja sa pravnim tekovinama Evropske unije, kao i usklađivanje sa međunarodnim standardima i preporučenom praksom sadržanim u aneksima Konvencije o međunarodnom civilnom vazduhoplovstvu (Čikaška konvencija). Takođe, predmetnim nacrtom se vrši rešavanje problema koji su uočeni tokom primene trenutno važećeg zakona radi unapređenja istog. Pored toga, Nacrtom zakona se otklanjaju nedostaci teksta Zakona koji su tehničke prirode.

Aktivno učešće u javnoj raspravi uzeli su predstavnici: „Infrastruktura železnice Srbije“ a.d, „Srbija Kargo“ a.d, Centra za istraživanje nesreća u saobraćaju, Direktorata civilnog vazduhoplovstva Republike Srbije,, „Aerodromi Srbije doo“, Ministarstva za evropske integracije i druga zainteresovana lica, koji su svoje primedbe, sugestije i komentare dostavili pisanim i elektronskim putem.

IZJAVA O USKLAĐENOSTI PROPISA SA PROPISIMA EVROPSKE UNIJE

1. Organ državne uprave, odnosno drugi ovlašćeni predlagač propisa
 Ovlašćeni predlagač propisa - Vlada
 Obrađivač – Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture, Sektor za vazdušni saobraćaj i transport opasne robe

2. Naziv propisa
 Predlog zakona o izmenama i dopunama Zakona o istraživanju nesreća u vazdušnom, železničkom i vodnom saobraćaju
 Draft Law on Amendments to the Law on Investigation of Accidents in Air, Rail and Water Transport

3. Usklađenost propisa s odredbama Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju između Evropskih zajednica i njihovih država članica, sa jedne strane, i Republike Srbije sa druge strane („Službeni glasnik RS”, broj 83/08) (u daljem tekstu: Sporazum):

a) Odredba Sporazuma koja se odnosi na normativnu sadržinu propisa,

Uređuje se Poglavljem VIII, Politike saradnje, Članom 108. Transport, Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju između Evropske zajednice i njihovih država članica, sa jedne strane, i Republike Srbije sa druge strane („Službeni glasnik RS”, broj 83/08)

b) Prelazni rok za usklađivanje zakonodavstva prema odredbama Sporazuma,

Uređuje se Članom 72. u vezi Člana 8. Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju između Evropske zajednice i njihovih država članica, sa jedne strane, i Republike Srbije sa druge strane („Službeni glasnik RS”, broj 83/08)

v) Ocena ispunjenosti obaveze koje proizlaze iz navedene odredbe Sporazuma,

„delimično ispunjava”

g) Razlozi za delimično ispunjavanje, odnosno neispunjavanje obaveza koje proizlaze iz navedene odredbe Sporazuma,

Potpuno ispunjavanje obaveza koje proizilaze iz navedene odredbe Sporazuma postići će se pristupanjem Republike Srbije Evropskoj uniji.

d) Veza sa Nacionalnim programom za usvajanje pravnih tekovina Evropske unije.

NPAA – Poglavlje 3. Sposobnost preuzimanja članstva u EU- potpoglavlje 3.14. Transportna politika: 3.14.1.2. Železnički transport i 3.14.1.3. Vazdušni transport;

Broj iz NPAA: 2022-286

Predlog zakona planiran je Nacionalnim programom za usvajanje pravne tekovine EU (NPAA) za Četvrti kvartal 2024. godine.

4. Usklađenost propisa sa propisima Evropske unije:

a) Navođenje odredbi primarnih izvora prava Evropske unije i ocene usklađenosti sa njima,

Ugovor o funkcionisanju Evropske unije, Deo treći, Politike zajednice i unutrašnje mere, Naslov VI – Transport, član 91. stav 1. tačka d) – potpuno usklađeno

b) Navođenje sekundarnih izvora prava Evropske unije i ocene usklađenosti sa njima

1. Direktiva Evropskog parlamenta i Saveta (EU) br. 2016/798 od 11. maja 2016. o bezbednosti u železničkom saobraćaju, 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 uzete su u obzir poslednje izmene i dopune ovog propisa obuhvaćene sledećim CELEXima: 32016L0798

„delimično usklađeno”

2. Uredba (EU) br. 996/2010 Evropskog parlamenta i Saveta od 20. oktobra 2010. godine koja se odnosi na istraživanje i prevenciju udesa i nezgoda u civilnom vazduhoplovstvu, koja zamenjuje Uputstvo/Direktivu 94/56/EZ

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

„delimično usklađeno”

3. Uredba (EU) br. 2018/1139 Evropskog parlamenta i Saveta od 4. jula 2018. godine o zajedničkim pravilima u oblasti civilnog vazduhoplovstva i osnivanju Agencije Evropske unije za bezbednost vazdušnog saobraćaja i o izmeni Uredaba (EZ) br. 2111/2005, (EZ) br. 1008/2008, (EU) br. 996/2010, (EU) br. 376/2014 i Direktiva 2014/30/EU i 2014/53/EU Evropskog parlamenta i Saveta, kao i o stavljanju van snage Uredaba (EZ) br. 552/2004 i (EZ) br. 216/2008 Evropskog parlamenta i Saveta i Uredbe Saveta (EEZ) br. 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

„delimično usklađeno”

v) Navođenje ostalih izvora prava Evropske unije i usklađenost sa njima,

/

g) Razlozi za delimičnu usklađenost, odnosno neusklađenost,

Potpuna usklađenost nacionalnog zakonodavstva sa Direktivom (EU) br. 2016/798 će se postići usklađivanjem sa odredbama Direktive (EU) br. 2016/798 koje se odnose na države članice Evropske unije, po ulasku Republike Srbije u Evropsku uniju.

Potpuna usklađenost nacionalnog zakonodavstva sa Uredbom (EU) br. 996/2010 Evropskog parlamenta i Saveta od 20. oktobra 2010. godine koja se odnosi na istraživanje i prevenciju udesa i nezgoda u civilnom vazduhoplovstvu, koja zamenjuje Uputstvo/Direktivu 94/56/EZ, će se postići usklađivanjem sa odredbama Uredbe (EU)

br. 996/2010 koje se odnose na države članice Evropske unije, po ulasku Republike Srbije u Evropsku uniju, kao i donošenjem podzakonskog akta.

Ovim Predlogom zakona postiže se potpuna usklađenost sa Uredbom (EU) br. 2018/1139 u delu koji se odnosi na udese i ozbiljne nezgode, tj. sa članom 135. Uredbe (EU) br. 2018/1139, a koji je Amandman na Uredbu (EU) 996/10, dok će se potpuna usklađenost sa celokupnim propisom postići donošenjem podzakonskih akata.

d) Rok u kojem je predviđeno postizanje potpune usklađenosti propisa sa propisima Evropske unije.

Potpuna usklađenost propisa sa propisima Evropske unije postići će se pristupanjem Republike Srbije Evropskoj uniji.

5. Ukoliko ne postoje odgovarajuće nadležnosti Evropske unije u materiji koju reguliše propis, i/ili ne postoje odgovarajući sekundarni izvori prava Evropske unije sa kojima je potrebno obezbediti usklađenost, potrebno je obrazložiti tu činjenicu. U ovom slučaju, nije potrebno popunjavati Tabelu usklađenosti propisa. Tabelu usklađenosti nije potrebno popunjavati i ukoliko se domaćim propisom ne vrši prenos odredbi sekundarnog izvora prava Evropske unije već se isključivo vrši primena ili sprovođenje nekog zahteva koji proizilazi iz odredbe sekundarnog izvora prava (npr. Predlogom odluke o izradi strateške procene uticaja biće sprovedena obaveza iz člana 4. Direktive 2001/42/EZ, ali se ne vrši i prenos te odredbe direktive).

/

6. Da li su prethodno navedeni izvori prava Evropske unije prevedeni na srpski jezik?

Direktiva Evropskog parlamenta i Saveta (EU) br. 2016/798 od 11. maja 2016. o bezbednosti u železničkom saobraćaju, C/2016/798, OJ L 138, 26.5.2016. prevedena je na srpski jezik

7. Da li je propis preveden na neki službeni jezik Evropske unije?

/

8. Saradnja sa Evropskom unijom i učešće konsultanata u izradi propisa i njihovo mišljenje o usklađenosti.

U izradi Predloga zakona nisu učestvovali konsultanti Evropske unije

1. Naziv propisa Evropske unije: Direktiva Evropskog parlamenta i Saveta (EU) br. 2016/798 od 11. maja 2016. o bezbednosti u železničkom saobraćaju, 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.	2. „CELEX” oznaka EU propisa 32016L0798
3. Organ državne uprave, odnosno drugi ovlašćeni predlagač propisa: Vlada	4. Datum izrade tabele:
Obrađivač: Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture	5.8.2024. godine
5. Naziv (Nacrta, Predloga) propisa čije odredbe su predmet analize usklađenosti sa propisom Evropske Unije:	6. Brojčane oznake (šifre) planiranih propisa iz baze NPAA:
0.1. Predlog zakona o izmenama i dopunama Zakona o istraživanju nesreća u vazdušnom, železničkom i vodnom saobraćaju Draft Law on Amendments to the Law on Investigation of Accidents in Air, Rail and Water Transport 0.2 Zakon o istraživanju nesreća u vazdušnom, železničkom i vodnom saobraćaju („Sl. glasnik RS”, broj 66/15 i 83/18) Law on Investigation of Accidents in Air, Rail and Water Transport 0.3 Nacrt zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju Draft Law on Safety in Railway Traffic 0.4 Zakon o železnici („Sl. glasnik RS”, broj 41/18 i 62/23) Law on Railways 0.5 Pravilnik o zajedničkim pokazateljima bezbednosti u železničkom saobraćaju („Sl. glasnik RS”, broj 25/19) Rulebook on common indicators of safety in railway traffic 0.6 Zakon o interoperabilnosti železničkog sistema („Sl. glasnik RS”, broj 62/23)	2022-286

Law on Interoperability of the Railway System						
7. Usklađenost odredbi propisa sa odredbama propisa EU:						
a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
Odredba propisa EU	Sadržina odredbe	Odredbe propisa Republike Srbije	Sadržina odredbe	Usklađenost (Potpuno usklađeno - PU, delimično usklađeno - DU, neusklađeno - NU, neprenosivo – NP)	Razlozi za delimičnu usklađenost, neusklađenost ili neprenosivost	Napomena o usklađenosti
1. 1.a-1.f	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: (a) harmonising the regulatory structure in the Member States; (b) defining responsibilities between the actors in the Union rail system;	0.3 1.1. 1.2.	Ovim zakonom uređuju se uslovi za bezbedno i nesmetano odvijanje železničkog saobraćaja u Republici Srbiji. Bezbednost železnice, u smislu ovog zakona, obuhvata uslove koje ispunjava železnički sistem i železnički radnici, kao i druge uslove od značaja za ostvarivanje bezbednog i nesmetanog odvijanja	DU	Zakon o bezbednosti sadrži mnogo više odredbi od Direktive 2016/798	

	(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.		železničkog saobraćaja. .			
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 for the system as a whole, including the safe management	0.3		PU	Ova odredba se odnosi na oblast primene direktive i njen smisao sadržan je u celokupnom tekstu zakona, izuzev odredaba koje se odnose	

	of infrastructure and of traffic operation and the interaction between railway undertakings, infrastructure managers and other actors in the Union rail system.				na EU članice, i kao takve su neprenosive	
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 -	Odredbe ovog zakona ne primenjuju se na metroe, tramvaje i vozila lake železnice i infrastrukturu koju isključivo koriste ta vozila. -	PU NP	Nema takvih mreža u RS	
2.3	3. Member States may exclude from the scope of the measures implementing this Directive:	-	-	NP	Diskreciono pravo	
2.3.a	(a) privately owned railway infrastructure, including sidings, used by the owner or by an operator for the purpose of their respective freight activities					

2.3.b-2.3.d	or for the transport of persons for non-commercial purposes, and vehicles used exclusively on such infrastructure; (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.	-	-	NP	Diskreciono pravo	
3.	Definitions For the purposes of this Directive, the following definitions apply:	0.3 2.1.	Pojedini izrazi upotrebljeni u ovom zakonu imaju sledeće značenje:	PU		

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) železnički sistem je celina koju čine železnička mreža i železnička vozila.	PU		
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) upravljač infrastrukture je privredno društvo ili drugo pravno lice odgovorno za građenje, eksploataciju, održavanje i obnovu železničke infrastrukture na mreži, kao i za učešće u njenom razvoju u okviru utvrđene opšte politike razvoja i finansiranja infrastrukture;			
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 on the basis that the undertaking is to ensure traction, including undertakings which provide traction only;	2.1.22.	22) železnički prevoznik je privredno društvo ili drugo pravno lice koje je registrovano za pretežnu delatnost pružanja usluga železničkog prevoza robe i/ili putnika i kome je izdata licenca i sertifikat, uz obavezu da obezbedi vuču, ili koje obezbeđuje samo vuču. Železničkim prevoznikom smatra se i privredno društvo ili drugo pravno lice koje obavlja železnički prevoz za sopstvene potrebe i kome je izdata licenca za prevoz za sopstvene potrebe i sertifikat.	DU	Zakon o bezbednosti sadrži mnogo više odredbi od Direktive 2016/798	

				PU		
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) Tehničke specifikacije interoperabilnosti (u daljem tekstu: TSI) su tehničke specifikacije sa kojima podsistem ili deo podсистема železničkog sistema mora biti usaglašen u cilju ispunjenja osnovnih zahteva i obezbeđivanja interoperabilnosti železničkog sistema			
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) zajednički bezbednosni ciljevi su minimalni nivoi bezbednosti koje treba da postigne sistem kao celina i, kada je to izvodljivo, različiti delovi železničkog sistema (kao što su konvencionalni železnički sistem, železnički sistem velikih brzina, dugački železnički tuneli ili pruge koje se upotrebljavaju isključivo za prevoz robe);			
3.6.	(6) ‘common safety methods’ (CSMs) means the methods describing the assessment of	2.1.27.	27) zajedničke bezbednosne metode su metode kojima se propisuje način ocene nivoa bezbednosti, utvrđivanja ostvarenosti ciljeva bezbednosti i utvrđivanja usaglašenosti sa drugim zahtevima koji se odnose na bezbednost železničkog			

3.7. 3.7.a-3.7.c	safety levels and achievement of safety targets and compliance with other safety requirements; (7) ‘national safety authority’ means: (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;	3.1.	saobraćaja Direkcija za železnice (u daljem tekstu: Direkcija) je organ nadležan za regulisanje bezbednosti u železničkom saobraćaju. 43) nacionalni propisi su svi propisi doneti u Republici Srbiji, bez obzira koji ih je organ doneo, koji sadrže zahteve u vezi sa bezbednošću železnice i/ili tehničke zahteve koji se primenjuju	PU PU		
--------------------------------	---	-------------	--	---------------------	--	--

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.	na železničke prevoznike, upravljače infrastrukture ili treća lica.			
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) sistem za upravljanje bezbednošću obuhvata organizaciju i procedure koje uspostavlja upravljač infrastrukture ili železnički prevoznik radi bezbednog upravljanja svojim aktivnostima;			
3.10	(10) 'investigator-in-charge' means a person responsible for the organisation, conduct and control of an investigation;	2.1.11.	11) glavni istražitelj je lice koje je odgovorno za organizaciju, sprovođenje i kontrolu istrage;			
3.11.	(11) 'accident' means an unwanted or unintended sudden event or a specific chain of such events which have harmful consequences; accidents are	2.1.45.	45) nesreća je neželjen ili neplaniran iznenadan događaj ili specifičan niz takvih događaja koji ima štetne posledice (sudari, iskliznuća, nesreće na putnom prelazu u istom nivou, nesreće sa učešćem lica izazvane železničkim vozilima u pokretu, požari i ostale nesreće)			
			48) ozbiljna nesreća je sudar vozova ili iskliznuće voza koji ima	PU		

3.12. 3.13. 3.14.	divided into the following categories: collisions; derailments; level crossing accidents; accidents to persons involving rolling stock in motion; fires and others; (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; (13) ‘incident’ means any occurrence, other than an accident or serious accident, affecting the safety of railway operations; 14) ‘investigation’ means a	2.1.48. 2.1.3. 2.1.44. 2.1.32.	za posledicu smrt najmanje jednog lica ili teške povrede pet ili više lica ili nanošenje velike štete železničkim vozilima, železničkoj infrastrukturi ili životnoj sredini, kao i druga slična nesreća koja ima očigledan uticaj na bezbednost na železnici ili na upravljanje bezbednošću; 3) velika šteta je šteta kod nesreće koju Centar za istraživanje nesreća proceni u iznosu od najmanje dva miliona evra 44) nezgoda je događaj, osim nesreće i ozbiljne nesreće, koji je povezan sa saobraćajem vozova ili manevarskog sastava i negativno utiče na bezbednost saobraćaja; 32) istraga označava proces koji obuhvata prikupljanje i analizu informacija, utvrđivanje uzroka, izvođenje zaključaka i utvrđivanje posledica, kao i davanje bezbednosnih preporuka u cilju prevencije nesreća i nezgoda, kada je to potrebno; 71) uzroci su radnje, propusti, događaji, uslovi ili njihova kombinacija, koji su doveli do	PU		
--	--	--	---	-----------	--	--

	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;		nesreće ili nezgode; -			
3.15.	(15) ‘causes’ means actions, omissions, events or conditions, or a combination thereof, which led to an accident or incident;	2.1.71.				
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 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;	-	13) <i>imenovano telo</i> je telo nadležno za ocenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu elemenata strukturnih podsistema i verifikaciju strukturnih podsistema u skladu sa nacionalnim propisima, imenovano u skladu sa zakonom kojim se uređuju tehnički zahtevi za proizvode i ocenjivanje usaglašenosti;	NP	Zakon se ne primenjuje na laku železnicu	
3.17.	(17) ‘conformity assessment body’ means a body that has	0.6 2.1.13	33) <i>prijavljeno telo</i> je telo nadležno za ocenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu činilaca interoperabilnosti i za postupak EZ	PU		

verifikacije podsistema prema tehničkim specifikacijama interoperabilnosti i koje je prijavljeno Generalnom sekretaru Međuvladine organizacije za međunarodni prevoz željeznicom (u daljem tekstu: OTIF) ili Evropskoj komisiji u skladu sa zakonom kojim se uređuju tehnički zahtevi za proizvode i ocenjivanje usaglašenosti;

44) *telo za ocenjivanje usaglašenosti* je telo koje je prijavljeno ili imenovano kao telo odgovorno za poslove ocenjivanja usaglašenosti, uključujući kalibraciju, ispitivanje, sertifikaciju i provere;

76) činilac interoperabilnosti je svaka komponenta, grupa komponenata, podsklop ili sklop opreme u celini, kao i softver, ugrađen ili namenjen ugradnji u podsistem, od koga interoperabilnost železničkog sistema zavisi direktno ili indirektno; pojam činioca obuhvata opipljive i neopipljive delove kao što je softver;

PU

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.	30) imalac železničkog vozila je fizičko ili pravno lice vlasnik ili korisnik železničkog vozila koji koristi to vozilo kao prevozno sredstvo i koji je upisan u Nacionalni registar železničkih vozila;			
3.19.	(19) ‘keeper’ means the natural or legal person that, being the owner of a vehicle or having the 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;	2.1.30.	34) lice zaduženo za održavanje je lice zaduženo za održavanje železničkih vozila, upisano kao takvo u Nacionalni registar železničkih vozila;			
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	2.1.34.	25) železničko vozilo je vozilo sa ili bez sopstvenog pogona koje se kreće na sopstvenim točkovima po železničkim kolosecima i koje se sastoji od jednog ili više strukturnih i funkcionalnih podsistema;	PU		
			58) proizvođač je svako privredno društvo, drugo pravno lice ili preduzetnik koje proizvodi proizvod u obliku činilaca interoperabilnosti, elemenata podsistema, podsistema ili vozila ili koje naručuje projektovanje ili proizvodnju proizvoda i koje taj			

3.21.	register referred to in Article 47 of Directive (EU) 2016/797; (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.	proizvod stavlja na tržište pod svojim imenom ili zaštitnim znakom; 54) pošiljalac je privredno društvo, drugo pravno lice ili preduzetnik koje šalje robu u svoje ime ili u ime trećeg lica; 57) primalac je privredno društvo, drugo pravno lice ili preduzetnik koje prima robu u skladu sa ugovorom o prevozu; ako se prevoz obavlja bez ugovora o prevozu, svako fizičko ili pravno lice koje preuzme robu pri dolasku smatra se primaocem;	PU		
3.22.	(22) ‘manufacturer’ means the manufacturer as defined in point (36) of Article 2 of Directive (EU) 2016/797;	2.1.58.	74) utovarilac je privredno društvo, drugo pravno lice ili preduzetnik koje u ili na kola ili kontejner utovaruje pakovanu robu, male kontejnere ili prenosive cisterne ili koje na kola utovaruje kontejnere, kontejnere za rasuti teret, višedelne kontejnere za gas, kontejnere cisterne ili prenosive cisterne;			
3.23.	(23) ‘consignor’ means an enterprise which consigns goods either on its own behalf or for a third party;	2.1.54.	31) istovarilac je privredno društvo, drugo pravno lice ili preduzetnik koje s kola istovaruje kontejnere, kontejnere za rasuti teret, višedelne kontejnere za gas, kontejnere cisterne ili prenosive			
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	2.1.57.				

3.25. 3.26.	without a contract of carriage, any natural or legal person that takes charge of the goods on arrivals shall be deemed to be the consignee; (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; (26) 'unloader' means an enterprise which removes a container, bulk-container, 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	2.1.74. 2.1.31.	cisterne ili bilo koje preduzeće koje iz ili sa kola ili kontejnera istovaruje pakovanu robu, male kontejnere ili prenosive cisterne ili bilo koje preduzeće koje istovaruje robu iz cisterne (kola cisterne, cisterne koje se mogu skinuti, prenosive cisterne ili kontejnera cisterne) ili iz remontnih kola ili višedelnog kontejnera za gas ili iz kola, velikog ili malog kontejnera za rasuti teret; 59) punilac je privredno društvo, drugo pravno lice ili preduzetnik koje utovaruje robu u cisternu (uključujući kola cisternu, kola s cisternom koja se može skinuti, prenosivu cisternu ili kontejner cisternu) u kola, u veliki kontejner ili mali kontejner za prevoz rasutog tereta, u remonta kola ili u višedelni kontejner za gas; 55) praznilac je privredno društvo, drugo pravno lice ili preduzetnik koje istovaruje robu iz cisterne (uključujući kola cisternu, kola s cisternom koja se može skinuti, prenosivu cisternu ili kontejner cisternu), iz kola, velikog kontejnera ili malog kontejnera za prevoz rasutog tereta, remontnih kola ili višedelnog kontejnera za	PU		
---------------------------	--	-------------------------------	--	-----------	--	--

	container for carriage in bulk or a bulk-container;		gas;			
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.	70) ugovorni prevoznik je privredno društvo, drugo pravno lice ili preduzetnik koji obavlja prevoz u skladu s ugovorom o prevozu;			
			42) naručilac je lice koje naručuje projektovanje, izgradnju, obnovu ili unapređenje podsistema;			
3.28.	(28) 'unfiller' means an enterprise that removes goods 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;	2.1.55.	7) vrsta poslovanja podrazumeva prevoz putnika, uključujući ili isključujući usluge prevoza velikim brzinama, prevoz robe, uključujući ili isključujući usluge prevoza opasnih materija i samo usluge manevrisanja;			
			46) obim poslovanja je obim izražen brojem putnika i/ili količinom robe i procenjenom veličinom železničkog prevoznika u pogledu broja zaposlenih (npr. mikro, malo, srednje ili veliko preduzeće).	PU		
3.29.	(29) 'carrier' means an enterprise which carries out a transport operation pursuant to a contract of carriage;	2.1.70.	51) područje delatnosti označava			

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.	železničku mrežu ili železničke mreže u jednoj ili više država na kojima železnički prevoznik namerava da obavlja svoju delatnost.			
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.				
3.32.	(32) ‘extent of operation’ means 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);	2.1.46.		PU		
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.				

4.	Role of actors in the Union rail system in developing and improving railway safety	0.3	Ministarstvo nadležno za poslove saobraćaja (u daljem tekstu: Ministarstvo), Direkcija, Centar za istraživanje nesreća (u daljem tekstu: Centar), upravljač infrastrukture (u daljem tekstu: upravljač) i železnički prevoznik, svako u skladu sa poslovima koje obavlja, obezbeđuju:	PU		
4.1.	1. With the aim of developing and improving railway safety, Member States, within the limits of their competences, shall:	5.1.				
4.1.a-4.1.c	(a) ensure that railway safety is generally maintained and, where reasonably practicable, continuously improved, taking into consideration the development of Union law and international rules and of technical and scientific progress, and giving priority to the prevention of accidents;	5.1.1.	1) da se bezbednost železničkog saobraćaja u železničkom sistemu očuva, i tamo gde je to izvodljivo, stalno unapređuje, pri čemu prednost ima sprečavanje nesreća;			
	(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) da se propisi za bezbednost primenjuju transparentno i nediskriminatorski, podstičući razvoj jedinstvenog železničkog sistema;	PU		
			3) da se mere za razvoj i			

4.1.d-4.1.e	(c) ensure that measures to develop and improve railway safety take account of the need for a system-based approach; (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: (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; (e) 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	5.1.3. 5.2. 5.3.	poboljšanje bezbednosti železnice baziraju na sistemskom pristupu. Upravljač i železnički prevoznik odgovorni su za bezbednu eksploataciju železničkog sistema i kontrolu rizika povezanih sa njom, tako što sprovode potrebne mere za kontrolu rizika, uz međusobnu saradnju, primenjuju međunarodne i nacionalne propise i standarde za bezbednost i uspostavljaju sisteme za upravljanje bezbednošću, u skladu sa ovim zakonom. Upravljač i železnički prevoznik odgovorni su korisnicima, komitentima, zaposlenima i trećim licima za deo sistema kojim upravljaju i njegovo bezbedno funkcionisanje, uključujući u to snabdevanje materijalom i ugovaranje usluga.	PU		
-------------	--	---------------------------------------	--	----	--	--

4.1.f	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; (f) develop and publish annual safety plans setting out the measures envisaged to achieve the CSTs; and	6.4.	Godišnji izveštaj o bezbednosti iz stava 3. ovog člana obuhvata: 1) informacije o ostvarivanju bezbednosnih ciljeva i o rezultatima bezbednosnih planova; 2) praćenje i analizu ZPB, u meri u kojoj je to relevantno za podnosioca izveštaja; 3) rezultate interne kontrole bezbednosti; 4) podatke o nedostacima i kvarovima u odvijanju železničkog saobraćaja i upravljanju infrastrukturom koji bi mogli biti relevantni za Direkciju, uključujući sažetak informacija koje su pružile relevantne uključene strane iz člana 5. stav 7. tačka 2) ovog zakona; 5) informacije o primeni odgovarajućih zajedničkih bezbednosnih metoda. -	PU		
4.1.g	(g) where appropriate, support	-		NP	RS nije članica	

	the Agency in its work to monitor the development of railway safety at Union level.				EU	
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 of serious accidents.	-	-	NP	Odnosi se na Agenciju	
4.3.	3. Railway undertakings and infrastructure managers shall:	5.5.	Železnički prevoznik i upravljač:	PU		
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;	5.5.1.	1) primenjuju potrebne mere za upravljanje rizicima iz člana 7. stav 1. tačka 1) ovog zakona, a prema potrebi i u međusobnoj saradnji i saradnji s drugim učesnicima; 2) u svojim sistemima za upravljanje bezbednošću uzimaju u obzir rizike povezane s aktivnostima drugih učesnika i trećih lica; 3) prema potrebi ugovorno	PU		
		5.5.2.				

	(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 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.	5.5.3. 5.5.4.	obavezuju druge učesnike iz stava 6. ovog člana koji imaju mogući uticaj na bezbedan rad železničkog sistema da primenjuju mere za upravljanje rizicima; 4) obezbeđuju da njihovi izvođači primenjuju mere za upravljanje rizicima putem primene zajedničke bezbednosne metode za nadzor iz člana 7. stav 1. tačka 4) ovog zakona i da je to predviđeno u ugovornim aranžmanima, koji se moraju predložiti na zahtev Direkcije.			
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,	5.6.	Ne dovodeći u pitanje odgovornost železničkog prevoznika i upravljača iz stava 5. ovog člana, lica zadužena za održavanje i svi ostali učesnici koji imaju potencijalni uticaj na bezbedan rad železničkog sistema, uključujući proizvođače, davaoce usluga održavanja i drugih usluga, imaoce železničkih vozila, naručioce, ugovorne prevoznike, pošiljaocce, primaocce, punioce, praznioce,	PU		

4.4.a-4.4.b	loaders, unloaders, fillers and unfillers, shall: (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 use so that they can be safely operated by the railway undertaking and/or the infrastructure manager concerned	5.6.1. 5.6.2.	utovarioce, istovarioce: 1) primenjuju potrebne mere za upravljanje rizicima, prema potrebi u saradnji s drugim učesnicima; 2) obezbeđuju da podsystemi, pribor, oprema i usluge koje pružaju ispunjavaju propisane zahteve i uslove korišćenja kako bi ih železnički prevoznik i/ili upravljač mogao koristiti na bezbedan način.			
4.5. 4.5.a	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: (a) take any necessary corrective measure to tackle the safety risk identified;	5.7. 5.7.1.	Železnički prevoznik, upravljač i svi učesnici iz stava 6. ovog člana koji utvrde bezbednosne rizike povezane sa kvarovima, neusklađenosti konstrukcije ili drugim nedostacima tehničke opreme, uključujući one na opremi strukturnih podsystema, ili su obavešteni o njima, u granicama svojih nadležnosti: 1) preduzimaju sve potrebne korektivne mere kako bi se otklonio utvrđeni bezbednosni	PU		

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 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.	5.7.2.	rizik; 2) obavješavaju o rizicima relevantne uključene strane kako bi im omogućili preduzimanje svih daljih korektivnih mera radi osiguranja neprekinute bezbednosti železničkog sistema. -	NP	Odnosi se na Agenciju	
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.	U slučaju razmene vozila između železničkih prevoznika, svi učesnici razmenjuju sve informacije relevantne za bezbedan rad, uključujući, ali ne ograničavajući se na, stanje i istoriju predmetnih vozila, elemente dosijea o održavanju u svrhu sledljivosti, sledljivost utovarnih aktivnosti i tovarne listove.	PU		

5.	Common safety indicators ('CSIs')	0.3	Radi procene ostvarenosti zajedničkih ciljeva bezbednosti i omogućavanja praćenja opšteg razvoja bezbednosti na železnici, Direkcija prikuplja informacije o ZPB putem godišnjih izveštaja o bezbednosti upravljača i železničkog prevoznika.	PU		
5.1.	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.	6.2.				
5.2.	2. The CSIs are set out in Annex I.	6.5.	Direkcija propisuje ZPB prema kojima upravljač i železnički prevoznik sastavljaju izveštaj iz stava 2. ovog člana i zajedničke metode za izračunavanje ekonomskih posledica nesreća.	PU		Podzakonski akt
6.	Common safety methods ('CSMs')	0.3	Zajedničke bezbednosne metode (u daljem tekstu: ZBM) propisuju način procene nivoa bezbednosti, ostvarenosti bezbednosnih ciljeva i usaglašenosti sa drugim bezbednosnim zahtevima, uključujući gde je to potrebno nezavisno telo za ocenu, putem definisanja:	PU		
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) ZBM za procenu i ocenu rizika i uslova koje treba da ispuni telo za ocenu rizika;			
6.1.b	(b) the methods for assessing	7.1.2.	2) ZBM za ocenu usaglašenosti sa zahtevima za dobijanje sertifikata o			

6.1.c-6.1.e	conformity with requirements in safety certificates and safety authorisations issued in accordance with Articles 10 and 12; (c) the methods for supervision to be applied by national safety	7.1.3.	bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbednosti za prevoz, koje obuhvataju: (1) postupke za ocenu ispunjenosti zahteva podnetih od strane upravljača, odnosno železničkih prevoznika, za izdavanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom, odnosno sertifikata o bezbednosti za prevoz, (2) kriterijume za ocenu ispunjenosti zahteva za izdavanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom, odnosno sertifikata o bezbednosti za prevoz, (3) načela za vršenje nadzora nad usklađenošću sa zahtevima koje mora da ispuni sistem za upravljanje bezbednošću, posle izdavanja sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom, odnosno sertifikata o bezbednosti za prevoz; 3) ZBM za nadzor bezbednosnog učinka posle izdavanja sertifikata o bezbednosti za prevoz ili za upravljanje železničkom infrastrukturom; 4) ZBM za praćenje efikasnosti	PU		
-------------	--	--------	--	----	--	--

authorities and the methods for monitoring to be applied by railway undertakings, infrastructure managers and entities in charge of maintenance;	7.1.4.	upravljanja bezbednošću u toku eksploatacije i održavanja železničkog sistema.			
(d) the methods for assessing the safety level and the safety performance of railway operators at national and Union level;	-	-	NP	Ova ZBM još nije doneta. Ne znamo šta će sadržati, a ocena bezbednosti na nivou Unije se ne može odnositi na RS.	
(e) the methods for assessing the achievement of safety targets at national and Union level; and	-	-	NP	Bezbednosni ciljevi za RS nisu utvrđeni i ova ZBM se ne može primeniti pa nije ni navedena	
(f) any other methods covering a process of the safety management system which need	-	-			

	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.					
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. The Commission shall be assisted by the committee for the tasks mentioned in the first subparagraph.	-	-	NP NP	Odnosi se na Komisiju i Agenciju	

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 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. The Commission shall be assisted by the committee for the tasks mentioned in the first subparagraph.	-	-	NP	Odnosi se na Komisiju	
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.	-	-	NP	Odnosi se na Komisiju	
6.6.	6. On the basis of the recommendation issued by the Agency and after the examination referred to in	-	-	NP	Odnosi se na Komisiju	

	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.					
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.	Shodno usvojenim i revidiranim ZBM donose se potrebne izmene i dopune nacionalnih propisa	PU		
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.	-	-	NP	Odnosi se na Komisiju	
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	0.3 12.1.	Zajednički bezbednosni ciljevi (u daljem tekstu: ZBC) utvrđuju najniži nivo bezbednosti koji moraju dostići različiti delovi železničkog sistema i železnički sistem u celini, a koji se iskazuje kroz kriterijum prihvatljivosti rizika za:	PU		

7.1.a	acceptance criteria or target safety levels and shall take into consideration, in particular: (a) individual risks relating to passengers, staff including employees or contractors, level crossing users and others, and, without prejudice to existing national and international liability rules, individual risks relating to trespassers;	12.1.1.	1) pojedinačne rizike vezane za putnike, zaposlene, osoblje izvođača radova, korisnike putnih prelaza, kao i pojedinačne rizike vezane za prisustvo neovlašćenih lica na objektima infrastrukture;	PU		
7.1.b	(b) societal risks.	12.1.2.	2) rizike za društvo.			
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	-	-	NP	Odnosi se na Komisiju	

	shall apply.					
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 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. The Commission shall be assisted by the committee for the tasks mentioned in the first subparagraph.	-	-	NP NP	Odnosi se na Komisiju	
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	-	-	NP	Odnosi se na Komisiju	

	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 given to the Agency in accordance with the procedure set out in paragraph 2. The Commission shall be assisted by the committee for the tasks mentioned in the first subparagraph.			NP		
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.	-	-	NP	Odnosi se na Komisiju	
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.	-	-	NP	Odnosi se na Komisiju	

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 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.	12.3. 12.4. 6.4.1.	Shodno usvojenim i revidiranim ZBC donose se potrebne izmene i dopune nacionalnih propisa u skladu sa vremenskim rasporedom njihovog sprovođenja. Direkcija prijavljuje Evropskoj komisiji izmene i dopune nacionalnih propisa donetih u cilju postizanja ZBC. Godišnji izveštaj o bezbednosti iz stava 3. ovog člana obuhvata: 1) informacije o ostvarivanju bezbednosnih ciljeva i o rezultatima bezbednosnih planova;	PU PU		
8. 8.1. 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.	Evropskoj komisiji prijavljuju se važeći nacionalni propisi iz oblasti bezbednosti: 1) u vezi sa postojećim nacionalnim bezbednosnim ciljevima i bezbednosnim metodama; 2) koji definišu zahteve za sisteme bezbednog upravljanja, kao i zahteve za sertifikat o bezbednosti za prevoz; 3) koji obuhvataju zajedničke operativne propise za železničke mreže koje još nisu obuhvaćene u TSI, što obuhvata i pravila u vezi sa sistemom signalizacije i vođenja	DU	Obaveza prijavljivanja nacionalnih propisa počće prijemom RS u EU, tako da rokovi određeni u 8.1 nisu primenljivi za RS.	

		13.2.4.	saobraćaja; 4) koji definišu zahteve za dodatnim internim propisima koje moraju doneti upravljač i železnički prevoznik;	DU		
		13.2.5.	5) koji definišu zahteve za izvršne železničke radnike, uključujući kriterijume izbora, zdravstvene sposobnosti i profesionalne kvalifikacije i izdavanje uverenja, ako nisu obuhvaćeni u TSI;			
		13.2.6.	6) koji uređuju istragu nesreća i nezgoda;			
		13.3.	U prijavi iz stava 2. ovog člana navodi se oblast primene propisa, osnovni sadržaj propisa sa upućivanjem na pravne tekstove, forma propisa i ko je nadležan za njihovo objavljivanje.			
8.2. 8.2.a-8.2.b	2. By 16 June 2018, Member States shall review the national rules referred to in paragraph 1 and repeal: (a) any national rule which was not notified or which does not meet the criteria specified in paragraph 1;	13.4.	Evropska komisija se obaveštava o svakoj izmeni nacionalnih propisa iz oblasti bezbednosti i o svakom novom nacionalnom propisu iz oblasti bezbednosti koji se eventualno donosi, izuzev ako se propis u celini odnosi na izvođenje TSI.	NU	Obaveza prijavljivanja nacionalnih propisa počće prijemom RS u EU, tako da rokovi određeni u 8.2 nisu primenljivi za	

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.

13.5.

Ako se namerava, po prihvatanju ZBC, izdavanje novog nacionalnog propisa iz oblasti bezbednosti koji zahteva viši nivo bezbednosti od ZBC ili izdavanje novog nacionalnog propisa za bezbednost iz oblasti bezbednosti koji može uticati na rad železničkih prevoznika iz drugih država na teritoriji Republike Srbije, Direkcija će blagovremeno konsultovati sve zainteresovane strane.

NU

RS.

Prikazane
odredbe su
usklađene sa
članom 8.
Direktive
2004/49 i nalaze
se u važećem
ZOB.

13.6.

Direkcija dostavlja tekstove nacionalnih propisa iz oblasti bezbednosti u pripremi iz st. 2. i 4. ovog člana i razloge za njihovo donošenje ministarstvu nadležnom za tehničke propise, standardizaciju, akreditaciju i metrologiju radi prijavljivanja Evropskoj Komisiji.

13.7.

Ako Evropska komisija obavesti Republiku Srbiju da smatra da nacrt propisa iz oblasti bezbednosti nije u skladu sa ZBM ili bar sa ostvarivanjem ZBC, ili smatra da predstavlja sredstvo samovoljne diskriminacije ili prikrivenog ograničavanja prevoza železnicom između država članica Evropske

		13.8.	unije, onda se privremeno zaustavlja donošenje, početak važenja ili primena propisa, dok se, u roku od šest meseci ne donese konačna odluka. Ako Evropska komisija usvoji odgovarajuću odluku kojom utvrđuje da nacrt propisa iz oblasti bezbednosti nije u skladu sa ZBM ili sa postizanjem bar ZBC, ili da predstavlja sredstvo samovoljne diskriminacije, ili prikrivenog ograničavanja prevoza između država članica Evropske unije u železničkom saobraćaju, onda Direkcija preduzima sve što je potrebno da se ova odluka izvrši.	NU		
8.3.	3. Member States may lay down new national rules pursuant to this Directive only in the following cases:	13.9.	Novi nacionalni propisi u vezi sa bezbednošću železnice mogu se doneti samo u sledećim slučajevima:	PU		
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 railway network are not yet covered by TSIs; (c) as an urgent preventive measure, in particular following an accident or an incident;	13.9.1. 13.9.2. 13.9.3.	1) ako propisi koji se odnose na postojeće bezbednosne metode nisu obuhvaćeni ZBM; 2) ako operativna pravila koja se primenjuju na železničkoj mreži još nisu obuhvaćena TSI-jevima; 3) kao hitna preventivna mera, naročito posle nesreće ili nezgode; 4) kada je potrebno revidirati	PU		

	(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 (2).	13.9.4. 13.9.5.	propis o kojem je već obavještena Evropska komisija; 5) kada propisi o zahtevima koje moraju ispunjavati železnički radnici, uključujući kriterijume za izbor, fizičku i psihičku sposobnost i stručnu osposobljenost, još nisu obuhvaćeni TSI-jevima.			Odredbe Direktive 2007/59 koje se odnose na stručnu i zdravstvenu sposobnost mašinovođa biće implementirane u podzakonska akta iz čl. 60. i 75. ovog zakona.
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 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	13.10. 13.11.	Nacrt novog nacionalnog propisa podnosi se Agenciji i Evropskoj komisiji na razmatranje najmanje dva meseca pre očekivanog stupanja na snagu predloženog novog nacionalnog propisa, pružajući obrazloženje za njegovo uvođenje. Nacrt mora biti u dovoljnoj meri dovršen kako bi Agencija mogla sprovesti njegovo ispitivanje i u slučaju pozitivnog mišljenja o tome obavestila Republiku Srbiju i Evropsku komisiju koja će validirati predloženi propis. Ukoliko Agencija u roku od dva meseca od prijema nacрта	PU PU		

	accordance with Article 25(2) of Regulation (EU) 2016/796.		nacionalnog propisa ne obavesti Republiku Srbiju i Evropsku komisiju o pozitivnom mišljenju na predloženi propis, isti se može primenjivati.			
8.5.	5. In the case of urgent preventive measures, Member States may adopt and apply a new rule immediately. That rule shall be notified in accordance with Article 27(2) of Regulation (EU) 2016/796 and subject to the assessment of the Agency in accordance with Article 26(1), (2) and (5) of Regulation (EU) 2016/796.	13.12. 13.13.	U slučaju hitnih preventivnih mera nacionalni propis se može odmah doneti i primenjivati. O propisu iz stava 12. ovog člana obaveštava se Agencija i isti je podložan oceni Agencije.	PU		
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 the application of the national rule concerned, the procedure provided for in Article 26 of Regulation (EU) 2016/796 shall apply.	-	-	NP	Odnosi se na Agenciju	
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.	13.2. 13.1.	Evropskoj komisiji prijavljuju se važeći nacionalni propisi iz oblasti bezbednosti. Direkcija je dužna da na svojoj internet stranici objavljuje nacionalne propise za bezbednostiz	DU	S obzirom da obaveza prijavljivanja počinje tek članstvom u EU, nije izvršen poziv na IT	

	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.		oblasti bezbednosti kako bi isti bili na raspolaganju upravljaču, železničkom prevozniku i podnosiocima zahteva za izdavanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbednosti za prevoz.		sistem iz člana 27. Uredbe 2016/796.	
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 and restrictions are published.	13.14.	Propisi i ograničenja koja su strogo lokalnog karaktera ne moraju se prijavljivati Agenciji i Evropskoj komisiji. Ti propisi i ograničenja navode se u registru infrastrukture ili u Izjavi o mreži.	PU		
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).	-	-	NU	Još ništa nije prijavljeno a prijaviće se po prijemu u EU.	
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.	Nacrt novog nacionalnog propisa podnosi se Agenciji i Evropskoj komisiji na razmatranje najmanje dva meseca pre očekivanog stupanja na snagu predloženog novog nacionalnog propisa,	PU		

			pružajući obrazloženje za njegovo uvođenje. Nacrt mora biti u dovoljnoj meri dovršen kako bi Agencija mogla sprovesti njegovo ispitivanje i u slučaju pozitivnog mišljenja o tome obavestila Republiku Srbiju i Evropsku komisiju koja će validirati predloženi propis.			
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.	-	-	NU	Još ništa nije prijavljeno a prijaviće se po prijemu u EU.	
9. 9.1.	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 14.1.	Upravljač i železnički prevoznik dužni su da uspostave sistem za upravljanje bezbednošću, koji ima za cilj da se bar dostignu ZBC za železnički sistem u celini. Sistem za upravljanje bezbednošću mora biti usklađen sa prijavljenim nacionalnim propisima iz oblasti bezbednosti i sa bezbednosnim zahtevima utvrđenim u TSI i moraju biti primenjene odgovarajuće odredbe ZBM i prijavljenih nacionalnih propisa.	PU		
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	14.6.	Svi bitni delovi sistema za upravljanje bezbednošću moraju biti dokumentovani, a posebno mora biti opisana raspodela odgovornosti u okviru organizacije upravljača ili železničkog prevoznika, način obezbeđenja kontrole od strane rukovodstva na	PU		

	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 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.	14.7.	različitim nivoima, uključivanje zaposlenih i njihovih predstavnika na svim nivoima i način obezbeđenja kontinuiranog unapređivanja sistema za upravljanje bezbednošću. Sistem za upravljanje bezbednošću uključuje jasnu obavezu dosledne primene znanja i metoda u vezi s ljudskim faktorom. Upravljač i železnički prevoznik putem sistema za upravljanje bezbednošću promovišu kulturu uzajamnog poverenja, pouzdanosti i učenja u kojoj se zaposleni podstiču da doprinose razvoju bezbednosti, osiguravajući pritom poverljivost.			
9.3.	3. The safety management system shall contain the following basic elements:	14.8.	Osnovni elementi sistema za upravljanje bezbednošću su:	PU		
9.3.a	(a) a safety policy approved by the organisation's chief executive and communicated to all staff;	14.8.1.	1) politika bezbednosti koju je odobrio direktor upravljača ili železničkog prevoznika i koja je dostavljena svim zaposlenima i radno angažovanim licima;			
9.3.b-9.3.e	(b) qualitative and quantitative targets of the organisation for the maintenance and enhancement of safety, and	14.8.2.	2) kvalitativni i kvantitativni ciljevi upravljača ili železničkog prevoznika u pogledu održavanja i unapređivanja bezbednosti, kao i planovi i postupci za ostvarivanje			

9.3.f-9.3.h	plans and procedures for reaching these targets;		tih ciljeva;			
	(c) procedures to meet existing, 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;	14.8.3.	3) procedure za ispunjenje postojećih, novih ili izmenjenih tehničkih i eksploatacionih standarda i drugih uslova propisanih u TSI-jevima, nacionalnim propisima i drugim relevantnim propisima i odlukama nadležnih organa;	PU		
	(d) procedures to assure compliance with the standards and other prescriptive conditions throughout the life cycle of equipment and operations;	14.8.4.	4) procedure za obezbeđenje usklađenosti sa standardima i drugim propisanim uslovima tokom celog životnog ciklusa opreme i eksploatacije;			
	(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) procedure i metode za identifikaciju rizika, sprovođenje procene rizika i primenu mera za upravljanje rizicima u slučaju kada promena uslova eksploatacije ili uvođenje novih materijala postavljaju nove rizike za infrastrukturu ili za intefejns čovek – mašina - organizacija;			
			6) obezbeđivanje programa obuke zaposlenih i održavanja stručne osposobljenosti zaposlenih, odgovarajuće izvršavanje poslova, uključujući zahteve u pogledu fizičke i psihičke sposobnosti;			
	(f) the provision of programmes	14.8.6.				

9.3.i-9.3.k	for the training of staff and systems to ensure that the staff's competence is maintained and that tasks are carried out accordingly, including arrangements with regard to physical and psychological fitness;		7) praktična rešenja za obezbeđivanje informisanosti u okviru organizacije i, gde je to potrebno, između organizacija u železničkom sistemu;	PU		
	(g) arrangements for the provision of sufficient information within the organisation and, where appropriate, between organisations of the railway system;	14.8.7.	8) procedure i obrasci za dokumentovanje informacija o bezbednosti i utvrđivanje procedura za kontrolu konfiguracije ključnih informacija o bezbednosti;			
	(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	9) procedure kojima se obezbeđuje prijavljivanje, istraga i analiza nesreća, nezgoda, izbegnutih nesreća i drugih opasnih događaja i preduzimanje potrebnih preventivnih mera;			
	(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.	10) obezbeđivanje planova za delovanje, upozoravanje i informisanje u vanrednim situacijama, prethodno dogovorenih sa odgovarajućim državnim organima;			
	(j) the provision of actions plans, alerts and information in the event of an emergency,	14.8.10.	11) odredbe o periodičnoj internoj kontroli sistema za upravljanje bezbednošću.			

	agreed upon with the appropriate public authorities; and (k) provisions for recurrent internal auditing of the safety management system. 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.	14.8.11. 14.9.	Upravljač i železnički prevoznik uvrstiće u svoj sistem za upravljanje bezbednošću i druge elemente koji su potrebni kako bi se obuhvatili bezbednosni rizici, u skladu s ocenom rizika koji proizlaze iz njihove delatnosti.	PU		
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	14.2. 14.3.	Sistem za upravljanje bezbednošću mora da bude prilagođen vrsti, obimu i području delatnosti i drugim uslovima aktivnosti koja se obavlja. Sistemom za upravljanje bezbednošću postiže se kontrola svih rizika povezanih sa delatnošću upravljača ili železničkog prevoznika, uključujući i pružanje usluga održavanja, snabdevanje materijalom i angažovanje podizvođača, kao i rizike koji se javljaju usled aktivnosti trećih lica.	PU		

	activities by other actors referred to in Article 4.					
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. 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	14.4. 14.5.	Sistem za upravljanje bezbednošću upravljača mora uzeti u obzir i koordinaciju hitnih postupaka sa svim železničkim prevoznicima u vanrednim situacijama. Sistem za upravljanje bezbednošću razvija se sa ciljem koordinisanja postupaka u slučaju vanrednih situacija koje sprovodi upravljač sa svim železničkim prevoznicima koji pružaju usluge na infrastrukturi kojom on upravlja i sa službama za vanredne situacije kako bi se olakšala brza intervencija službi spašavanja i sa svakom drugom stranom koja bi mogla biti uključena u vanrednu situaciju. U slučaju prekogranične infrastrukture, saradnjom između relevantnih upravljača olakšava se potrebna koordinacija i pripremljenost nadležnih službi za	PU PU		

	facilitate the necessary coordination and preparedness of the competent emergency 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 97a.3	vanredne situacije s obe strane granice. Železnički prevoznici moraju uspostaviti mehanizam za delovanje po osnovu pritužbi putnika, u vezi sa pravima putnika propisanim ovim zakonom. Železnički prevoznici su dužni da na svojoj internet stranici i na drugi odgovarajući način učine putnicima široko dostupne kontakt informacije i radni jezik u vezi sa podnošenjem pritužbi. U slučaju smrti putnika ili ako putnik pretrpi povrede tokom korišćenja prevozne usluge, železnički prevoznik koji je obavezan ugovorom o prevozu da pruži uslugu prevoza, u toku kojeg se dogodi nesreća, dužan je da bez odlaganja, a najkasnije u roku od 15 dana od dana utvrđivanja identiteta fizičkog lica koje ima pravo na naknadu, izvrši avansnu isplatu u iznosu koji je neophodan da se namire trenutne finansijske potrebe srazmerno pretrpljenoj šteti. Avansni iznos iz stava 3. ovog člana ne može biti manji od 21.000 evra u dinarskoj protivvrednosti po	DU DU	Potpuna usklađenost sa Uredbom 1371/2007 ostvarena je kroz Zakon o železnici i Zakon o ugovorima o prevozu u železničkom saobraćaju, međutim ostali propisi na koje se poziva Direktiva ne važe jer Republika Srbija nije članica EU.	
--	--	--	--	---------------------	--	--

		97a.4	putniku u slučaju smrti.			
		0.1 32.9.	Upravljači, železnički prevoznici, Evropska agencija za železnice (ERA), Direkcija, žrtve i njihovi srodnici, vlasnici oštećene imovine, proizvođači, nadležni organi za istraživanje nesreće ili nezgode, predstavnici osoblja i korisnika moraju biti redovno obavešteni o istrazi i njenom toku.	DU		
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.	Upravljač i železnički prevoznik dužni su da svake godine, najkasnije do 31. maja, dostave Direkciji godišnji izveštaj o bezbednosti za prethodnu kalendarsku godinu.	PU		
9.6.a-9.6.d	(a) information on how the organisation's corporate safety targets are met and the results of safety plans;	6.4. 6.4.1.	Godišnji izveštaj o bezbednosti iz stava 3. ovog člana obuhvata: 1) informacije o ostvarivanju bezbednosnih ciljeva i o rezultatima bezbednosnih planova; 2) praćenje i analizu ZPB, u meri u			

9.6.e	(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; (c) the results of internal safety auditing; (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 (e) a report on the application of the relevant CSMs.	6.4.2. 6.4.3. 6.4.4. 6.4.5.	kojoj je to relevantno za podnosioca izveštaja; 3) rezultate interne kontrole bezbednosti; 4) podatke o nedostacima i kvarovima u odvijanju železničkog saobraćaja i upravljanju infrastrukturom koji bi mogli biti relevantni za Direkciju, uključujući sažetak informacija koje su pružile relevantne uključene strane iz člana 5. stav 7. tačka 2) ovog zakona; 5) informacije o primeni odgovarajućih zajedničkih bezbednosnih metoda.	PU		
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 management system which need to be harmonised at Union	-	-	NP	Odnosi se na Agenciju i Komisiju	

	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.	Železnički prevoznik mora da poseduje sertifikat o bezbednosti za prevoz da bi mu se dozvolio pristup infrastrukturi.	DU		Opšta napomena vezana za delimičnu usklađenost odnosno neusklađenost sa članom 10. Direktive: S obzirom: - da Agencija ne može da izdaje sertifikate prevoznicima iz trećih država; - da je u zakonima država članica Transportne zajednice zadržan princip dela A i dela B sertifikata; - da je za predstojeće otvaranje regionalnog tržišta i međusobno priznavanje sertifikata neophodno imati ujednačene propise,

	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.	Sertifikat o bezbednosti za prevoz predstavlja dokaz da je železnički prevoznik uspostavio sistem za upravljanje bezbednošću i da ispunjava zahteve utvrđene u TSI, nacionalnim propisima i drugim relevantnim propisima u cilju kontrole rizika i bezbednog odvijanja saobraćaja na mreži.	PU		u ovom zakonu su zadržane odredbe iz važećeg zakona (iz 2018. g.) koje podrazumevaju postojanje dela A i dela B sertifikata. Sve te odredbe su potpuno usklađene sa relevantnim odredbama Direktive 2004/49. Područje delatnosti se navodi u obrascu sertifikata
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.	Direkcija bliže propisuje obrasce sertifikata o bezbednosti za prevoz, numerisanje obrazaca sertifikata o bezbednosti za prevoz u skladu sa evropskim identifikacionim brojem, obrazac za podnošenje zahteva za izdavanje sertifikata o bezbednosti za prevoz i uputstvo za njegovo popunjavanje, kao i potrebnu dokumentaciju koja se prilaže uz zahtev za izdavanje	PU		Navođenje vrste i obima prevoza propisano je podzakonskim aktom iz člana 18.5.(obrazac zahteva za izdavanje sertifikata)

			sertifikata o bezbednosti za prevoz.			
10.3. 10.3.a- 10.3.b	3. The application for a single safety certificate shall be accompanied by a file including documentary evidence that: (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. 16.4.1. 16.4.2. 18. 5.	Sertifikat o bezbednosti za prevoz sastoji se od: 1) dela A kojim se potvrđuje prihvatanje sistema za upravljanje bezbednošću železničkog prevoznika; 2) dela B kojim se potvrđuje prihvatanje odredaba koje je železnički prevoznik usvojio kako bi zadovoljio specifične zahteve propisane za bezbedno obavljanje saobraćaja na odgovarajućoj mreži; u te zahteve mogu biti uključeni primena TSI, nacionalnih propisa i internih propisa železničkog prevoznika, prihvatanje sertifikata zaposlenih i dozvola za korišćenje železničkih vozila koja koristi taj železnički prevoznik. Direkcija bliže propisuje obrasce sertifikata o bezbednosti za prevoz, numerisanje obrazaca sertifikata o bezbednosti za prevoz u skladu sa evropskim identifikacionim brojem, obrazac za podnošenje zahteva za izdavanje sertifikata o bezbednosti za prevoz i uputstvo za njegovo popunjavanje, kao i	DU DU	Dokumentacija koja se prilaže uz zahtev za izdavanje dela A i dela B	

	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.	-	potrebnu dokumentaciju koja se prilaže uz zahtev za izdavanje sertifikata o bezbednosti za prevoz. -	NP	propisana je podzakonskim aktom iz člana 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 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	0.3 18.1. 18.2.	Direkcija izdaje sertifikat o bezbednosti za prevoz na propisanom obrascu i u formi rešenja. Rešenje o izdavanju, odnosno o odbijanju izdavanja sertifikata o bezbednosti za prevoz konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.	PU		

	by the applicant. 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.	25.1.	Direkcija izdaje sertifikat o bezbednosti za prevoz na propisanom obrascu i u formi rešenja. Rešenje o izdavanju, odnosno o odbijanju izdavanja sertifikata o bezbednosti za prevoz konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.	NP	Navedena ZBM (2) je propisana podzakonskim aktom iz člana 7.2. Nacrta zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju Podzakonski akt je u potpunosti usklađen sa COMMISSION REGULATION (EU) No 1158/2010. Ista se može primenjivati do 16. juna 2025 (član 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:	-	-	NP	Agencija ne može da izdaje setifikat prevoznicima iz trećih država	
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.					

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 without delay. Where the Board of Appeal agrees with the negative assessment of the national safety authority, the Agency			NP		
--	--	--	----	--	--

	shall grant a single safety certificate with an area of operations excluding the parts of the network which received a negative assessment. Where the Agency disagrees with a positive assessment of one or more national safety authorities pursuant to point (b) of paragraph 5, it shall inform the 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 applicant. 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.			NP		
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	16.4. 16.4.1.	Sertifikat o bezbednosti za prevoz sastoji se od: 1) dela A kojim se potvrđuje prihvatanje sistema za upravljanje bezbednošću železničkog prevoznika;	DU	Zadržani deo A i deo B sertifikata	

	a single safety certificate. 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 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	16.4.2. 9.2. 9.2.1. 9.2.2. 9.2.3.	2) dela B kojim se potvrđuje prihvatanje odredaba koje je železnički prevoznik usvojio kako bi zadovoljio specifične zahteve propisane za bezbedno obavljanje saobraćaja na odgovarajućoj mreži; u te zahteve mogu biti uključeni primena TSI, nacionalnih propisa i internih propisa železničkog prevoznika, prihvatanje sertifikata zaposlenih i dozvola za korišćenje železničkih vozila koja koristi taj železnički prevoznik. ZBM iz stava 1. ovog člana propisuje: 1) postupak za ocenu zahteva za dobijanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbednosti za prevoz; 2) kriterijume za ocenu ispunjenosti zahteva za dobijanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbednosti za prevoz; 3) načela za vršenje nadzora nad usklađenošću sa zahtevima koje mora da ispuni sistem za upravljanje bezbednošću, posle izdavanja sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbednosti za prevoz.	PU	+	
--	--	--	---	-----------	----------	--

	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. The national safety authority shall take full responsibility for any single safety certificates it issues.			PU		
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	-	-	NP		

10.9.a- 10.9.b	ensured through: (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. 10.10.a- 10.10.d	10. By 16 June 2018, the Commission shall adopt, by means of implementing acts, practical arrangements specifying: (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	-	-	NP	Odnosi se na Agenciju	

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.	Sertifikat o bezbednosti za prevoz može da obuhvata celu mrežu ili određeni deo mreže. U sertifikatu o bezbednosti za prevoz navode se vrsta i obim poslova železničkog prevoznika na koje se sertifikat odnosi.	PU	Nacrtom Zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju predviđeni su sertifikati definisani u članovima od 16-25.	
10.12.	12. Any decision refusing the issuing of a single safety certificate or excluding part of the network in accordance with 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.	18.2.	Rešenje o izdavanju, odnosno o odbijanju izdavanja sertifikata o bezbednosti za prevoz konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.	DU	Zbog Zakona o državnoj upravi.	

	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 apply.			DU		
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. 18.4. 18.9.	Rok važenja sertifikata o bezbednosti za prevoz je pet godina. Sertifikat o bezbednosti za prevoz obnavlja se na zahtev nosioca. Sertifikat o bezbednosti za prevoz se u celini ili delimično ažurira kad god se znatno izmene vrsta ili obim poslovanja.	PU		
10.14.	14. Where an applicant already has a single safety certificate issued in accordance with paragraphs 5 to 7 and wishes to	19.1.	Sertifikat o bezbednosti za prevoz – deo A izdat železničkom prevozniku u stranoj državi važi u Republici Srbiji na osnovu	NU	Agencija ne može da izdaje setifikat prevoznicima iz	

	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, 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	19.2.	potvrđenih međunarodnih sporazuma. Železnički prevoznik iz stava 1. ovog člana koji namerava da pruža železničke transportne usluge u Republici Srbiji mora dobiti dodatni sertifikat o bezbednosti za prevoz – deo B od Direkcije.	NU	trećih država	
--	---	-------	---	----	---------------	--

	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.			NU		
10.15.	15. The Agency and the competent national safety authorities may require the revision of single safety certificates issued by them following substantial changes to the safety regulatory framework.	18.8.	Direkcija može zahtevati da odgovarajući deo sertifikata o bezbednosti za prevoz bude revidiran posle znatnih promena u propisima kojima se uređuje bezbednost u železničkom saobraćaju.	DU	Agencija nije nadležna za to u RS	
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	-	-	NP	Agencija ne može da izdaje setifikat prevozniciima iz trećih država	

	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.			NP		
11. 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, the Agency and the national safety authorities shall conclude cooperation agreements in accordance with Article 76 of Regulation (EU) 2016/796. The cooperation agreements shall be specific or framework agreements, and shall involve one or more national safety authorities. The cooperation agreements shall contain a detailed description of tasks and conditions for deliverables, the time limits applying to their delivery and an apportionment of the fees payable by the applicant.	-	-	NP	Odnosi se na Agenciju i države članice EU	
11.2.	2. The cooperation agreements may also include specific cooperation arrangements in the case of networks requiring	-	-	NP	Odnosi se na Agenciju i države članice EU	

	specific expertise for geographical or historical reasons, with a view to reducing administrative burdens and costs to the applicant. Where such networks are isolated from the rest of the Union rail system, such specific cooperation arrangements may include the possibility of contracting tasks to the relevant national safety authorities when this is necessary in order to 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).			NP		
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	-	-	NP NP	Odnosi se na Agenciju i države članice EU	

	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.					
12. 12.1.	Safety authorisation of infrastructure managers 1. In order to be allowed to manage and operate a rail infrastructure, the infrastructure manager shall obtain a safety 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. The national safety authority	0.3 21.1. 21.2. 21.2.1. 21.2.2. 25.2.	Upravljač mora da poseduje sertifikat o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom. Sertifikat o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom se sastoji od: 1) dela kojim se potvrđuje prihvatanje sistema za upravljanje bezbednošću upravljača; 2) dela kojim se potvrđuje prihvatanje odredaba koje je upravljač usvojio da bi zadovoljio specifične zahteve potrebne za bezbedno projektovanje, održavanje i eksploataciju infrastrukture. Da bi se olakšalo osnivanje novih železničkih prevoznika i podnošenje zahteva železničkih prevoznika iz drugih država,	PU PU		Održavanje i upotreba svih sistema, uključujući i signalno sigurnosne uređaja je obaveza upravljača u skladu sa zakonom.

Direkcija je dužna da objavi na svojoj internet stranici detaljna uputstva o pribavljanju sertifikata o bezbednosti za prevoz i spisak svih uslova koje je potrebno ispuniti za izdavanje tog sertifikata, kao i to da podnosiocu zahteva stavi na raspolaganje sva potrebna dokumenta.

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.

The national safety authority may require that the safety authorisation be revised

23.5.

23.6.

Sertifikat o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom važi pet godina. Sertifikat o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom obnavlja se na zahtev nosioca. Sertifikat o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom se u celini ili delimično ažurira kada dođe do znatnih izmena infrastrukture, signalizacije ili napajanja energijom ili načina eksploatacije i održavanja infrastrukture, o čemu nosilac tog sertifikata bez odlaganja obaveštava Direkciju.

Direkcija može zahtevati da
sertifikat o bezbednosti za
upravljanje železničkom
infrastrukturom bude revidiran
posle znatnih promena u
regulatornom okviru za

PU

PU

	following substantial changes to the safety regulatory framework.		bezbednost.			
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.	Direkcija, kao organ nadležan za regulisanje bezbednosti u železničkom saobraćaju: 2) odmah odgovara na molbe i zahteve i traži dostavljanje dodatnih informacija bez odlaganja i donosi odluke u roku od četiri meseca od dostavljanja svih traženih informacija;	PU		
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.	Direkcija u roku od dve nedelje obaveštava Agenciju o sertifikatima o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom koji su izdati, obnovljeni, izmenjeni, dopunjeni, ograničeni ili oduzeti. Pri tome navodi naziv i adresu upravljača, datum izdavanja, oblast primene i važnost navedenog sertifikata i, u slučaju ograničavanja ili oduzimanja, navodeći razloge za svoju odluku.	PU		
12.5.	5. In the case of cross-border infrastructure, the competent national safety authorities shall cooperate in order to issue the safety authorisations.	-	-	NP	Direkcija izdaje sertifikat o bezbednosti samo za teritoriju RS	
13. 13.1.	Access to training facilities 1. Member States shall ensure that railway undertakings and infrastructure managers and	0.3 61.5.	Centar stručnog osposobljavanja sprovodi obuku na nepristrasan način u pogledu svih učesnika,	PU		

	their staff performing safety-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. 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. 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. The national safety authority	62.1. 64.4. 61.6.	kako licima koja su zaposlena kod osnivača centra stručnog osposobljavanja tako i drugim licima. Stručno osposobljavanje mašinovođa obuhvata sticanje opštih stručnih znanja potrebnih za dobijanje dozvole za upravljanje vučnim vozilom iz člana 66. ovog zakona. Redovna provera stručne osposobljenosti železničkih radnika se mora obavljati najmanje na svake dve godine i ona uključuje poznavanje važećih propisa, infrastrukture, vozila, uređaja i jezika u slučajevima propisanim ovim zakonom. Nakon sprovedenog stručnog osposobljavanja, Centar stručnog osposobljavanja sprovodi proveru savladanosti programa stručnog osposobljavanja i izdaje uverenje o obavljenom stručnom osposobljavanju za određeno radno mesto železničkog radnika na obrascu koji propisuje Direkcija.	PU		
--	--	--	---	-----------	--	--

	to, obtain copies of, and communicate all documents attesting to their training, qualifications and experience.					
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.	Železnički prevoznik i upravljač u okviru svog sistema za upravljanje bezbednošću, odnosno vlasnik industrijske železnice i vlasnik odnosno korisnik industrijskog koloseka internim aktima, bliže definišu organizaciju i sprovođenje stručne obuke i stručnog ispita.	PU		
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.	Imalac vozila je dužan da za svako vozilo koje koristi odredi lice zaduženo za njegovo održavanje. Lice zaduženo za održavanje upisuje se kao takvo u Nacionalnom registru železničkih vozila. Vozilo se ne sme koristiti ako nije određeno lice za njegovo održavanje.	PU		

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.	Pored odgovornosti železničkog prevoznika i upravljača za bezbedno saobraćanje vozova, lice zaduženo za održavanje, pomoću sistema za održavanje, odgovorno je da se vozila, za čije je održavanje zaduženo, nalaze u stanju koje omogućava njihovo bezbedno kretanje.	PU		
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.	Sistemom za održavanje obezbeđuje se:			
	(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;	53.6.1.	1) da se vozila održavaju u skladu sa dosijeom o održavanju svakog vozila i važećim propisima, uključujući i propise za održavanje i relevantne odredbe TSI-ja;			
		53.6.2.	2) primena ZBM za procenu i ocenu rizika a prema potrebi i u saradnji sa drugim učesnicima;	PU		
14.2.c- 14.2.d	(c) ensure that its contractors implement risk control measures through the	53.6.3.	3) da izvođači primenjuju mere za upravljanje rizicima putem primene ZBM za iz člana 7. stav 1. tačka 4) ovog zakona i da je to predviđeno ugovorima sa izvođačima angažovanim od strane lica za			

	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 (d) ensure the traceability of the maintenance activities.	53.6.4.	održavanje, koji se moraju predložiti na zahtev Direkcije; 4) sledljivost aktivnosti na održavanju.			
14.3.	3. The maintenance system shall be composed of the following functions:	53.7.	Sistem za održavanje sastoji se od sledećih funkcija:	PU		
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) funkcija upravljanja održavanjem, koja vrši nadzor i koordinaciju funkcija održavanja iz tač. 2) - 4) i za osiguravanje bezbednog stanja svakog vozila u železničkom sistemu;			
		53.7.2.	2) funkcija razvoja održavanja, koja upravlja dokumentacijom o	PU		

	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.	53.10. 53.10.1. 53.10.2.	relevantnim delovima a naročito mora biti opisana raspodela odgovornosti unutar lica zaduženog za održavanje uključujući i podizvođače. Njom se pokazuje na koji je način osiguran nadzor uprave na različitim nivoima, na koji su način osoblje i njihovi predstavnici na svim nivoima uključeni i kako se osigurava kontinuirano poboljšanje efikasnosti rada. Lice zaduženo za održavanje obezbeđuje da sve funkcije navedene u stavu 7. tač. 1) – 4) ovog člana ispunjavaju sledeće osnovne zahteve: 1) Rukovođenje - posvećenost organizacije prema razvoju i primeni sistema održavanja kontinuiranom poboljšanju njegove efikasnosti; 2) Ocena rizika – strukturni pristup oceni rizika povezanih sa održavanjem vozila, uključujući one koji direktno proizlaze iz operativnih procesa i aktivnosti drugih organizacija ili lica, kao i utvrđivanje odgovarajućih mera za kontrolu rizika; 3) Praćenje – strukturni pristup kojim se osigurava da su mere za kontrolu rizika uvedene, pravilno deluju i ostvaruju ciljeve lica	PU		unete kompletno u 53.8. i 53.9.
--	---	---	---	-----------	--	--

		53.10.3.	zaduženog za održavanje;			
			4) Kontinuirano poboljšanje – strukturni pristup analizi informacija koje su prikupljene kroz redovno praćenje, audite ili iz drugih relevantnih izvora, kao i upotrebi rezultata radi učenja i donošenja preventivnih ili korektivnih mera kako bi se održao ili poboljšao nivo bezbednosti;			
		53.10.4.	5) Struktura i odgovornost – strukturni pristup utvrđivanju odgovornosti pojedinaca i timova kojim se osigurava postizanje bezbednosnih ciljeva lica zaduženog za održavanje;			
		53.4.5.	6) Upravljanje kompetencijama – strukturni pristup kojim se osigurava da zaposleni lica zaduženog za održavanje imaju stručnost potrebnu za postizanje ciljeva na bezbedan, delotvoran i efikasan način u svim okolnostima;			
		53.4.6.	7) Informacije – strukturni pristup kojim se osigurava dostupnost važnih informacija onim licima koja donose procene i odluke na svim nivoima organizacije i kako bi se osigurala potpunost i primerenost informacija;			
		53.4.7.	8) Dokumentacija – strukturni pristup kojim se osigurava sledljivost svih relevantnih informacija;			
			9) Ugovorne aktivnosti – strukturni pristup kojim se osigurava dostupnost informacija o ugovorima i aktivnostima;	PU		

		53.4.8.	pristup kojim se osigurava odgovarajuće upravljanje aktivnostima dodeljenim podizvođačima radi ostvarivanja ciljeva organizacije i pokrivanja svih nadležnosti i zahteva;			
		53.4.9.	10) Aktivnosti održavanja – strukturni pristup kojim se osigurava:			
		53.4.10.	(1) da su identifikovane sve aktivnosti održavanja koje utiču na bezbednost kao i bezbednosno kritične komponente i da se njima pravilno upravlja, da su sve neophodne promene tih aktivnosti održavanja koje utiču na bezbednost identifikovane, da se njima pravilno upravlja na osnovu povratnih iskustava i primene ZBM			
		53.4.10.1.	za ocenu rizika i da su pravilno dokumentovane,			
			(2) usklađenost sa osnovnim zahtevima za interoperabilnost,			
			(3) uspostavljanje i provera objekata za održavanje, opreme i alata posebno izrađenih i potrebnih za izvršenje održavanja,			
			(4) analiza početne dokumentacije u vezi sa vozilom potrebne za formiranje prvog dosijea o održavanju i pravilnu primenu dosijea o održavanju putem	PU		
		53.4.10.2.	sastavljanja naloga za održavanje,			
		53.4.10.3.	(5) da se komponente (uključujući rezervne delove) i materijali			

		53.4.10.4.	upotrebljavaju kako je navedeno u nalogima za održavanje i dokumentaciji dobavljača; oni se skladište, s njima se rukuje i oni se prevoze na odgovarajući način kako je navedeno u nalogima za održavanje i dokumentaciji dobavljača i moraju biti usklađeni sa relevantnim nacionalnim i međunarodnim propisima kao i sa zahtevima iz relevantnih naloga za održavanje,			
		53.4.10.5.	(6) da se odrede, identifikuju, obezbede, evidentiraju i da budu na raspolaganju prikladni i odgovarajući objekti, oprema i alati kako bi se omogućilo pružanje usluga održavanja u skladu s nalogima za održavanje i drugim specifikacijama, čime se osigurava bezbedno izvršenje održavanja, ergonomija i zaštita zdravlja,			
		53.4.10.6.	(7) da lice zaduženo za održavanje ima procese kojima osigurava da se njegova oprema za merenje, svi prostori, oprema i alati pravilno koriste, kalibrišu, etaloniraju, čuvaju i održavaju u skladu s dokumentovanim procesima; 11) Kontrolne aktivnosti – strukturni pristup kojim se osigurava: (1) blagovremeno povlačenje vozila iz eksploatacije radi redovnog, uslovnog ili vanrednog	PU		

		53.4.10.7.	održavanja ili u slučaju kada su utvrde nedostaci ili zbog drugih potreba, (2) potrebne mere za kontrolu kvaliteta, (3) obavljanje poslova održavanja u skladu sa nalogima za održavanje i izdavanje obaveštenja o vraćanju u eksploataciju, koje uključuje moguća ograničenja za upotrebu,			
		53.4.11.	(4) da se moguće pojave neusklađenosti u primeni sistema upravljanja održavanjem koje bi mogle dovesti do nesreće, nezgode,			
		53.4.11.1.	izbegnute nesreće ili drugog opasnog događaja prijavljuju, istražuju i analiziraju i da se preduzimaju potrebne preventivne mere u skladu sa ZBM za praćenje,			
		53.4.11.2.	(5) da su periodična interna kontrola i postupak praćenja u skladu sa ZBM za praćenje.			
		53.4.11.3.				
		53.4.11.4.		PU		

	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.				Propisano u ATMF Annex A Rules for the certification and auditing of entities in charge of maintenance. Republika Srbija primenjuje 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 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	54.1. 54.3.	Lice zaduženo za održavanje teretnih kola mora biti sertifikovano u skladu sa propisom koji donosi OTIF. Direkcija ili drugo akreditovano ili prepoznato sertifikaciono telo iz države ugovornice OTIF-a ili države Evropske unije izdaje sertifikat licu zaduženom za održavanje vozila na obrascu koji je propisao OTIF.	PU PU		Detaljnije propisano u ATMF i u ATMF Annex A Rules for the certification and auditing of entities in charge of maintenance. Republika Srbija primenjuje COTIF.

14.4.a- 14.4.c	conditions: (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;			PU		
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.	Sertifikati iz stava 3. ovog člana izdati u državama ugovornicama OTIF i državama Evropske unije važe u Republici Srbiji.	PU		
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	-	-	NP	Odnosi se na Agenciju i Komisiju	

	III in compliance with the relevant CSM and TSIs, and, when necessary, shall amend those provisions. 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.	-	-	NP	Odnosi se na Agenciju i Komisiju	
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	-	-	NP	Odnosi se na Agenciju i Komisiju	

14.8.a- 14.8.b	detailed provisions identifying which of the requirements set out in Annex III shall apply for the purpose of: (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.	Derogations from the system of certification of entities in charge of maintenance 1.Member States may fulfil the	-	-	NP	Diskreciono pravo	

15.1.a- 15.1.b	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 Union and in respect of which fulfilment of the requirements laid down in Article 14(2) is ensured by international agreements with third countries;					
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			NP		

	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:	-	-	NP	Diskreciono pravo	
15.2.a	(a) registering vehicles pursuant to Article 47 of Directive (EU) 2016/797, as far as the identification of the entity in charge of maintenance is concerned;			NP		
15.2.b	(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.					
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,	-	-	NP	Diskreciono pravo	

	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.					
16. 16.1.	Tasks 1. Each Member State shall establish a national safety authority. Member States shall ensure that the national safety 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.	0.3 3.1. 3.2.	Direkcija za železnice (u daljem tekstu: Direkcija) je organ nadležan za regulisanje bezbednosti u železničkom saobraćaju. Direkcija je u pogledu organizacije, pravne strukture i odlučivanja nezavisna od bilo kog železničkog prevoznika, upravljača infrastrukture, podnosioca zahteva, naručioca i bilo kog organa koji dodeljuje ugovor o javnim uslugama.	PU PU		

16.2.	2. The national safety authority shall be entrusted with at least the following tasks:	0.4 124.	Direkcija obavlja sledeće poslove:	PU		
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;		1) izdavanje, produženje važenja, izmene i oduzimanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbednosti za prevoz, kao i provera da li se upravljači infrastrukture i železnički prevoznici pridržavaju uslova utvrđenih u njima;			
	(b) issuing, renewing, amending and revoking vehicle authorisations for placing on the market in accordance with Article 21(8) of Directive (EU) 2016/797;		2) praćenje, unapređivanje, primena i razvoj bezbednosti i regulatornog okvira za bezbednost, kao i sistema nacionalnih propisa o bezbednosti, uključujući i donošenje podzakonskih akata iz oblasti bezbednosti i interoperabilnosti železničkog saobraćaja;	PU		
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;		3) vođenje registara propisanih zakonom kojim se uređuje bezbednost u železničkom saobraćaju i zakonom kojim se uređuje interoperabilnost železničkog sistema;			
	(d) supervising, in its territory, that interoperability constituents are in compliance with the essential requirements as		4) nadzor nad usaglašenošću činilaca interoperabilnosti sa osnovnim zahtevima u skladu sa zakonom kojim se uređuje interoperabilnost železničkog			

15.2.g- 15.2.1	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 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		sistema; 5) izdavanje dozvola za korišćenje strukturnih podsistema, u skladu sa zakonom kojim se uređuje interoperabilnost železničkog sistema; 6) izdavanje dozvola za korišćenje železničkih vozila; 7) donosi granske standarde iz oblasti železničkog saobraćaja; 8) druge poslove utvrđene zakonom kojim se uređuje bezbednost u železničkom saobraćaju i zakonom kojim se uređuje interoperabilnost železničkog sistema.	PU		
-------------------	---	--	---	----	--	--

	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 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.	-	-	NP	Zakonom propisano da te poslove radi Direkcija	
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	-	-	NP	Diskreciono pravo. Srbija nije članica EU.	

	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 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.			NP		
--	--	--	--	----	--	--

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 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	-	-	NP	Srbija nije članica EU.	
-------	--	---	---	----	-------------------------	--

	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 safety management system as referred to in Article 9. 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:	0.3 15.1. 10.1.	Direkcija vrši nadzor nad sistemima za upravljanje bezbednošću upravljača i železničkog prevoznika, posle izdavanja sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbednosti za prevoz. ZBM za nadzor bezbednosnog učinka posle izdavanja sertifikata o bezbednosti za prevoz ili sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom primenjuje Direkcija u cilju nadzora nad primenom sistema za upravljanje bezbednošću železničkog prevoznika i upravljača posle izdavanja sertifikata o bezbednosti za prevoz ili sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom, kao i nadzora nad primenom ZBM iz člana 11. ovog zakona od strane železničkog prevoznika, upravljača i lica zaduženog za održavanje. Nadzorom iz stava 1. ovog člana proverava se naročito da li upravljač i železnički prevoznik	PU		

17.1.a- 17.1.b	(a) the safety management system to monitor its effectiveness;	15.2.	primenjuju: 1) sistem za upravljanje bezbednošću i prate njgovu efikasnost;			
	(b) the individual or partial elements of the safety management system, including operational activities, the supply of maintenance and material and the use of contractors to monitor their effectiveness; and	15.2.1. 15.2.2.	2) pojedinačne elemente sistema za upravljanje bezbednošću, uključujući operativne aktivnosti, pružanje usluga održavanja, snabdevanje materijalima i korišćenje izvođača, kako bi se pratila njihova efikasnost; 3) relevantne ZBM iz člana 7. ovog zakona			
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.	Železnički prevoznici najkasnije dva meseca pre početka obavljanja novih transportnih aktivnosti obaveštavaju Direkciju kako bi ona mogla planirati aktivnosti nadzora. Železnički prevoznici takođe dostavljaju spisak kategorija osoblja i tipova vozila.	PU		

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.	Nosilac sertifikata o bezbednosti za prevoz bez odlaganja, obaveštava Direkciju o svim većim promenama u uslovima odgovarajućeg dela sertifikata o bezbednosti za prevoz, koje se odnose na elemente sistema upravljanja bezbednošću. Veća promena je ona koja značajnije menja uslove na osnovu kojih je izdat sertifikat o bezbednosti za prevoz (nova vrsta poslovanja, nova pruga, novi tip vozila, nova kategorija osoblja i dr.).	PU		
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.	U vršenju inspekcijskog nadzora inspektor ima pravo i dužnost da proverava: 9) da li se u saobraćaju na železničkoj infrastrukturi pravilno primenjuju propisi o posedanju vozova i vučnih vozila železničkim radnicima i da li ti radnici ispunjavaju uslove u pogledu stručne spremlje i obučenosti ili zdravstvene sposobnosti za obavljanje poslova i zadataka, kao i da li se pravilno primenjuju propisi o ukupnom radnom vremenu, ukupnom trajanju smene i upravljanja vučnim vozilom voza, odmorima i o rasporedu u smenama voznog i staničnog osoblja, kao i osoblja u drugim službenim mestima;	PU		

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 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. 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.	-	-	NP	Agencija ne može da izdaje sertifikate prevoznicima iz trećih država.	
		-	-	NP		
		20.1.	Ako Direkcija utvrdi da nosilac sertifikata o bezbednosti za prevoz više ne ispunjava uslove za sertifikaciju, Rešenjem ograničava ili oduzima deo A, deo B ili oba dela sertifikata, navodeći razloge za svoju odluku. Kada Direkcija ograniči ili	DU	Zadržani su deo A i deo B sertifikata koje izdaje Direkcija	

	accordance with Article 10(12).					
17.6.	6. If, during supervision, a national safety authority identifies a serious safety risk, it may at any time apply temporary safety measures, including immediately restricting or suspending the relevant operations. 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	15.4. - - -	Ako Direkcija tokom nadzora iz stava 1. ovog člana utvrdi ozbiljan bezbednosni rizik, može u bilo kom trenutku primeniti privremene bezbednosne mere, uključujući trenutno ograničavanje ili suspendovanje određenih aktivnosti nosioca sertifikata o bezbednosti. - - -	PU NP	Agencija ne izdaje sertifikate prevozniciima iz trećih država	

	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. 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.	15.5.	Rešenje kojim se nalaže sprovođenje odgovarajućih mera iz st. 3 i 4. ovog člana konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom. -	PU NP		
17.7.	7. The national safety authority shall supervise the trackside, control-command and signalling, energy and	15.8.	Direkcija nadzire pružne delove podsistema kontrola, upravljanje i signalizacija, podsistem energija i podsistem infrastruktura i	PU		

	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 other relevant national safety authorities. If the national safety authority finds that an infrastructure manager no longer satisfies the conditions for its safety authorisation, it shall restrict or revoke that authorisation, giving reasons for its decision.	15.9. 24.1.	obezbeđuje da su oni usaglašeni sa osnovnim zahtevima. U slučaju prekograničnih pruga nadzor iz stava 8. ovog člana sprovodi se u saradnji sa telima za bezbednost susednih država. Ako Direkcija utvrdi da nosilac sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom više ne ispunjava uslove za izdavanje tog sertifikata, Rešenjem ograničava ili oduzima predmetni sertifikat, navodeći razloge za svoju odluku.			
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	-	-	NP	Diskreciono pravo	

	managers referred to in Article 4(3) of this Directive.					
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	-	-	NP	Odnosi se na države članice EU.	

	operations in each of the Member States concerned. 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.	Direkcija izdaje obaveštenja upravljaču i železničkim prevoznicima kojima ih upozorava na neusaglašenosti sa njihovim obavezama propisanim stavom 2. ovog člana.	PU		
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.	-	-	NP	Agencija ne izdaje sertifikate prevoznicima iz trećih država	
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	15.11.	Direkcija, u cilju obnavljanja sertifikata o bezbednosti za prevoz i sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom, koristi informacije prikupljene tokom nadzornih aktivnosti.	DU	Odredba se odnosi samo na Direkciju jer Agencija ne izdaje sertifikate prevoznicima iz trećih država	

	supervision activities. For the purpose of renewing safety 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.	-	-	NP	Srbija nije članica EU	
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	0.4 124.2.	Direkcija, kao organ nadležan za regulisanje bezbednosti u železničkom saobraćaju: 1) obavlja poslove iz svoje nadležnosti na otvoren, nediskriminatorski i transparentan način, omogućava svim strankama da iskažu svoj stav i navodi razloge za svoje odluke; 2) odmah odgovara na molbe i zahteve i traži dostavljanje dodatnih informacija bez odlaganja i donosi odluke u roku od četiri meseca od dostavljanja svih traženih informacija; 3) pri obavljanju poslova u svakom trenutku može da zatraži tehničku pomoć upravljača infrastrukture i železničkih prevoznika ili drugih	PU		

	by the applicant. They may at 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. 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.		kvalifikovanih tela; 4) u procesu izrade nacionalnog regulatornog okvira, konsultuje se sa svim uključenim licima i zainteresovanim stranama, uključujući u to upravljače infrastrukture, železničke prevoznike, proizvođače, pružaoce usluga održavanja, korisnike i predstavnike zaposlenih;			
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) sprovodi nadzore i provere potrebne za izvršenje svojih poslova i ima pravo da izvrši uvid u sve relevantne dokumente, kao i u objekte, instalacije i opremu upravljača infrastrukture, železničkih prevoznika i drugih privrednih subjekata kojima Direkcija izdaje isprave propisane zakonom kojim se uređuje bezbednost u železničkom saobraćaju.	PU		

	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. 20.2. 23.2. 54.12.	Rešenje o izdavanju, odnosno o odbijanju izdavanja sertifikata o bezbednosti za prevoz konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom. Rešenje o ograničavanju odnosno oduzimanju dela A, odnosno dela B sertifikata o bezbednosti za prevoz konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom. Rešenje o izdavanju, odnosno o odbijanju izdavanja sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturuom konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom. Rešenje o odbijanju izdavanja sertifikata iz stava 3. ovog člana, rešenje o ograničavanju obima primene ili o suspendovanju sertifikata iz stava 10. ovog člana i rešenje o ograničavanju ili oduzimanju sertifikata iz stava 11. ovog člana konačno je u upravnom	PU		

			postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.			
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.	Direkcija obavlja poslove: 6) ostvarivanja međunarodne saradnje u okviru svoje nadležnosti;	DU	Srbija nije članica EU	
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.	Direkcija objavljuje godišnji izveštaj o svojim aktivnostima za prethodnu godinu i dostavlja ga ministru nadležnom za poslove saobraćaja (u daljem tekstu: ministar) najkasnije do 30. septembra tekuće godine.	PU		
		6.8.	Izveštaj iz stava 6. ovog člana Direkcija dostavlja i Agenciji Evropske unije za železnice (u daljem tekstu: Agencija) najkasnije do 30. septembra tekuće godine.			
	The report shall contain information on:	6.7.	Izveštaj iz stava 6. ovog člana sadrži podatke o:			
19.a	(a) the development of railway safety, including an aggregation at Member State level of the CSIs, in accordance with Article 5(1);	6.7.1.	1) razvoju stanja bezbednosti na železnici uključujući u to i prikupljene ZPB na nivou Republike Srbije;	PU		
			2) važnim promenama u			

19.b-19.f	(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. 6.7.3 6.7.4. - 6.7.5.	zakonodavstvu i regulisanju bezbednosti na železnici; 3) unapređenju postupka sertifikacije o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom i sertifikacije o bezbednosti za prevoz; 4) rezultatima i iskustvima vezanim za nadzor nad upravljačem i železničkim prevoznikom, uključujući i broj i rezultate sprovedenih nadzora i inspekcija; - 5) iskustvima železničkih prevoznika i upravljača u pogledu primene relevantnih ZBM.	NP PU	Član 15. Direktive nije transponovan – diskreciono pravo	
20. 20.1.	Obligation to investigate 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	0.2 30.1.	Centar sprovodi istragu posle ozbiljnih nesreća na železničkom sistemu sa ciljem mogućeg unapređivanja bezbednosti na železnici i prevencije nesreća.	PU		

	Union rail system. The objective of the investigation shall be to improve, where possible, railway safety and the prevention of accidents.					
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. 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:	30.2.	Osim ozbiljnih nesreća, Centar može da istražuje i ostale nesreće i nezgode, koje bi mogle da dovedu do ozbiljnih nesreća, uključujući u to tehnički otkaz strukturnih podsistema ili činilaca interoperabilnosti.	PU		
20.2.a	(a) the seriousness of the accident or incident;	30.3.	Centar ima diskreciono pravo da odlučuje da li će otvoriti istragu ostalih nesreća i nezgoda. U svojoj odluci, on uzima u obzir:			
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;	30.3.1.	1) ozbiljnost nesreća i nezgoda;			
		30.3.2.	2) da li su ostale nesreće i nezgode deo niza nesreća, odnosno nezgoda od značaja za sistem u celini;			
			3) uticaj na bezbednost na železničkoj mreži Republike Srbije,			

	(c) its impact on railway safety; and (d) requests from infrastructure managers, railway undertakings, the national safety authority or the Member States.	30.3.3. 30.3.4.	kao i železničkoj mreži Evropske unije; 4) zahteve upravljača infrastrukture (u daljem tekstu: upravljač), železničkog prevoznika, Direkcije za železnice (u daljem tekstu: Direkcija) ili nadležnih organa drugih država.			
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.	Obim istraga i postupak u sprovođenju tih istraga utvrđuje Centar.	PU		
20.4.	4. The investigation shall in no case be concerned with apportioning blame or liability.	5.3.	Istraživanje i otkrivanje uzroka nesreća nema za cilj utvrđivanje krivične, privrednoprestupne, prekršajne, disciplinske, građanskopravne ili neke druge odgovornosti.	PU		
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	0.2 31.1.	Nadležni organi, železnički prevoznici, upravljač i druga uključena lica, moraju omogućiti Centru da efikasno i nezavisno obavi svoje zadatke.	PU	.	

	investigators-in-charge to carry out their task in the most efficient way and within the shortest time.	5.2.	Stručni poslovi koji se odnose na istraživanja nesreća su nezavisni od krivičnih istraga ili drugih paralelnih istraga kojima se utvrđuje odgovornost ili određuje stepen krivice.			
		5.3.	Istraživanje i otkrivanje uzroka nesreća nema za cilj utvrđivanje krivične, privrednoprestupne, prekršajne, disciplinske, građanskopravne ili neke druge odgovornosti.			
		0.1 32.3	Nadležnim organima za istraživanje nesreća i nezgoda druge države potrebno je omogućiti pristup podacima i dokazima neophodnim kako bi mogli da efikasno učestvuju u istrazi, uz poštovanje nacionalnih zakona koji se odnose na sudske postupke.			
		32.4	Centru se daju potrebna ovlašćenja, da može, kada se to od njega traži, pomoći u prikupljanju dokaza za istražno telo druge države. Centru je potrebno omogućiti pristup podacima i dokazima neophodnim kako bi mogao da efikasno učestvuje u istrazi, uz poštovanje nacionalnih zakona koji se odnose na sudske			

		32.6.	postupke. Centar obezbeđuje sva sredstva potrebna za obavljanje istrage. S obzirom na prirodu nesreće ili nezgode, Centar može obezbediti i stručna lica koja imaju operativno i stručno znanje i iskustvo za pomoć pri istrazi. Centar i drugi nadležni organi moraju okončati uviđaj na mestu nesreće ili nezgode u najkraćem mogućem roku, tako da upravljač može što pre popraviti oštećenu infrastrukturu i uspostaviti železnički saobraćaj			
		32.11				
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.	Centar ima pravo, što je pre moguće i u saradnji sa drugim nadležnim istražnim organima,na: 1) slobodan pristup mestu nesreće ili nezgode, do umešanih vozila,	PU		
21.2.a	(a) immediate access to the site					

21.2.b- 21.2.g	of the accident or incident as well as to the rolling stock involved, the related infrastructure and traffic control and signalling installations; (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 and registration of the operation of the signalling and traffic control system; (d) access to the results of examination of the bodies of victims; (e) access to the results of examinations of the train staff and other railway staff involved in the accident or incident; (f) the opportunity to question	31.2.1. 31.2.2. 31.2.3. 31.2.4. 31.2.5.	infrastrukturnih objekata, kao i do objekata i uređaja za upravljanje saobraćajem i signalizacijom; 2) popis dokaza do kojih je moguće doći u trenutku sprovođenja istrage na mestu nesreće ilinezgode i nadzor nad uklanjanjem olupina, infrastrukturnih objekata i postrojenja ili njihovih sastavnih delova radi pregleda i analize; 3) pristup i upotrebu snimaka uređaja za snimanje audio i video zapisa na vozu i evidentiranje rada sistema signalizacije i kontrole saobraćaja; 4) pristup rezultatima obdukcije tela žrtava i informacijama o zdravstvenom stanju povređenih; 5) pristup rezultatima istrage voznog osoblja i drugih lica umešanih u nesreću ilinezgodu; 6) saslušavanje umešanih železničkih radnika i drugih svedoka; 7) pristup svim relevantnim dokumentima i podacima koje poseduju upravljač, umešani	PU		
---------------------------	---	--	--	-----------	--	--

	the railway staff involved in the accident or incident and other witnesses; and (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.	31.2.6. 0.1 31.2.7.	železnički prevoznici, lica zadužena za održavanje, Direkcija i drugi organi i organizacije.			
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 body and provide explanations, where requested.	0.1 32.5.	Centar sarađuje sa Evropskom agencijom za železnice (ERA), kada istraga uključuje vozila koja je odobrila Evropska agencije za železnice (ERA) ili železnička preduzeća koja su sertifikovana od strane Evropske agencije za železnice (ERA). Saradnja obuhvata međusobnu razmenu svih potrebnih informacija i dokumenata.	PU		
21.4.	4. The investigation shall be carried out independently of any judicial inquiry.	0.2 5.1.	Centar je samostalan u radu i funkcionalno, organizaciono i finansijski nezavisan od svih organa i organizacija nadležnih za vazdušni, železnički i vodni saobraćaj, kao i svih pravnih i fizičkih lica čiji interesi mogu biti suprotni zadacima i ovlašćenjima	PU		

		5.2.	Centra. Stručni poslovi koji se odnose na istraživanje nesreća su nezavisni od krivičnih istraga ili drugih paralelnih istraga kojima se utvrđuje odgovornost ili određuje stepen krivice.			
		5.3.	Istraživanje i otkrivanje uzroka nesreća nema za cilj utvrđivanje krivične, privrednoprestupne, prekršajne, disciplinske, građanskopravne ili neke druge odgovornosti.			
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	0.2 4.1.	Centar za istraživanje nesreća u saobraćaju (u daljem tekstu: Centar) je posebna organizacija u čijoj nadležnosti je obavljanje stručnih poslova koji se odnose na istraživanje udesa i ozbiljnih nezgoda u vazdušnom saobraćaju, ozbiljnih nesreća, ostalih nesreća i nezgoda u železničkom saobraćaju, vrlo ozbiljnih pomorskih nesreća, ozbiljnih pomorskih nesreća, pomorskih nezgoda, ozbiljnih plovidbenih nezgoda i plovidbenih nezgoda u vodnom saobraćaju (u daljem tekstu: nesreće).	PU		

	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.	5.1.	Centar je samostalan u radu i funkcionalno, organizaciono i finansijski nezavisan od svih organa i organizacija nadležnih za vazdušni, železnički i vodni saobraćaj, kao i svih pravnih i fizičkih lica čiji interesi mogu biti suprotni zadacima i ovlašćenjima Centra.	PU		
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 do so. Its investigators shall be afforded status giving them the necessary guarantees of independence.	5.1. 4.2. 4.3.	Centar je samostalan u radu i funkcionalno, organizaciono i finansijski nezavisan od svih organa i organizacija nadležnih za vazdušni, železnički i vodni saobraćaj, kao i svih pravnih i fizičkih lica čiji interesi mogu biti suprotni zadacima i ovlašćenjima Centra. Centar ima svojstvo pravnog lica. U cilju ostvarivanja svojih nadležnosti iz stava 1. ovog člana, Centar mora da poseduje stručne, tehničke i finansijske kapacitete.	PU		
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	0.1 30.5.	Železnički prevoznici, upravljač, druga uključena lica i Direkcija ako ima saznanja, moraju bez odlaganja da obaveste Centar o nesreći ili nezgodi u železničkom saobraćaju. Centar odlučuje, bez odlaganja, a najkasnije dva meseca nakon prijema prijave o nesreći ili	PU		

	provide all available information. Where appropriate, this notification shall be updated as soon as any missing information becomes available. 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.		nezgodi, da li će pokrenuti istragu.			
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. 0.1 17.1.	Osim ozbiljnih nesreća, Centar može da istražuje i ostale nesreće i nezgode, koje bi mogle da dovedu do ozbiljnih nesreća, uključujući u to tehnički otkaz strukturnih podsistema ili činilaca interoperabilnosti. Centar može da učestvuje u radu međunarodnih organizacija za istraživanje udesa i ozbiljnih nezgoda, pruži ili zatraži pomoć, prenese deo ili ceo istražni postupak na nadležne organe za istraživanje udesa i ozbiljnih nezgoda drugih država, kao i da prihvati deo ili ceo istražni postupak koji je pokrenuo nadležni organ za istraživanje udesa i ozbiljnih nezgoda drugih država, u skladu sa međunarodnim ugovorima i obavezama Republike	PU		

			Srbije. Ovi oblici saradnje ne mogu da ugroze nezavisnost istrage.			
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 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.	32.12.	Centar može zatražiti stručnu ili tehničku pomoć od istražnih organa drugih država ili Evropske agencije za železnice (ERA).	PU		
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. 0.1 17.1.	Centar za istraživanje nesreća u saobraćaju (u daljem tekstu: Centar) je posebna organizacija u čijoj nadležnosti je obavljanje stručnih poslova koji se odnose na istraživanje udesa i ozbiljnih nezgoda u vazdušnom saobraćaju, ozbiljnih nesreća, ostalih nesreća i nezgoda u železničkom saobraćaju, vrlo ozbiljnih pomorskih nesreća, ozbiljnih pomorskih nesreća, pomorskih nesreća, pomorskih nezgoda, ozbiljnih plovidbenih nezgoda i plovidbenih nezgoda u vodnom saobraćaju (u daljem tekstu: nesreće). Centar može da učestvuje u radu međunarodnih organizacija za	PU		

			istraživanje udesa i ozbiljnih nezgoda, pruži ili zatraži pomoć, prenese deo ili ceo istražni postupak na nadležne organe za istraživanje udesa i ozbiljnih nezgoda drugih država, kao i da prihvati deo ili ceo istražni postupak koji je pokrenuo nadležni organ za istraživanje udesa i ozbiljnih nezgoda drugih država, u skladu sa međunarodnim ugovorima i obavezama Republike Srbije. Ovi oblici saradnje ne mogu da ugroze nezavisnost istrage.			
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. The investigating bodies, with the support of the Agency in	0.1 33.7.	Centar, u saradnji sa Evropskom agencijom za železnice, uspostavlja program ekspertskih provera (Peer review), kojima se prati njegova efikasnost i nezavisnost. Centar objavljuje program ekspertskih provera kao i godišnji izveštaj o programu naglašavajući prepoznate prednosti i predloge za poboljšanje. Izveštaji o ekspertskim proverama dostavljaju se svim istražnim	PU		

22.2.a- 22.2.b	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 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: (a) the common peer-review programme and the review criteria; and (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.	33.8.	organima i Evropskoj agenciji za železnice (ERA). Ovi izveštaji se objavljuju na dobrovoljnoj osnovi.			
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	0.1 32.1.	Ako se nesreća ili nezgoda dogodi na graničnim objektima između Republike Srbije i druge države ili u njihovoj blizini, nadležni organi za istraživanje	PU		

23.1.a 23.1.b	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 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. 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 (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	32.2. 32.3.	nesreća ili nezgoda tih država mogu se dogovoriti da istragu izvrši jedno od njih ili da istragu izvrše zajedno. U slučaju dogovora da istragu vrši nadležni organ za istraživanje nesreće ili nezgode jedne države, nadležnom organu za istraživanje nesreće ili nezgode druge države se omogućava učešće u istrazi i neometana zajednička upotreba rezultata. Nadležni organ za istraživanje nesreće ili nezgode druge države se poziva da učestvuje u istrazi, ako je u događaju učestvovao železnički prevoznik sa sedištem u toj državi i koje je dobilo licencu u toj državi i ako je u događaju učestvovalo vozilo koje je registrovano ili se održava u toj državi. Nadležnim organim za istraživanje nesreća i nezgoda druge države potrebno je omogućiti pristup podacima i dokazima neophodnim kako bi mogli da efikasno učestvuju u istrazi, uz poštovanje nacionalnih zakona koji se odnose na sudske postupke. Centru se daju potrebna			
-----------------------------	---	---------------------------	--	--	--	--

	collection of evidence for another Member State's investigating body. 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.	32.4.	ovlašćenja, da može, kada se to od njega traži, pomoći u prikupljanju dokaza za istražno telo druge države. Centru je potrebno omogućiti pristup podacima i dokazima neophodnim kako bi mogao da efikasno učestvuje u istrazi, uz poštovanje nacionalnih zakona koji se odnose na sudske postupke.			
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. 32.7.	Centar obezbeđuje sva sredstva potrebna za obavljanje istrage. S obzirom na prirodu nesreće ili nezgode, Centar može obezbediti i stručna lica koja imaju operativno i stručno znanje i iskustvo za pomoć pri istrazi. Istražni postupak u železničkom saobraćaju vodi glavni istražitelj za železnički saobraćaj. Ukoliko	PU		

			glavni istražitelj za železnički saobraćaj nije u mogućnosti ili je sprečen da vodi istražni postupak, glavni istražitelj određuje stručno lice koje će istražni postupak sprovesti. Odredbe člana 20. ovog zakona koje se odnose na radnu grupu centra, primenjuju se i na istražni postupak u železničkom saobraćaju.			
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.	Istraga se sprovodi na način koji obezbeđuje da svi učesnici u udesu i ozbiljnoj nezgodi imaju mogućnost da budu saslušani, odnosno da daju izjavu o udesu i ozbiljnoj nezgodi, kao i da im se omogući korišćenje rezultata istrage. Upravljači, železnički prevoznici, Evropska agencija za železnice (ERA), Direkcija, žrtve i njihovi srodnici, vlasnici oštećene imovine, proizvođači, nadležni organi za istraživanje nesreće ili nezgode, predstavnici osoblja i korisnika moraju biti redovno obavešteni o istrazi i njenom toku. Lica iz stava 9. ovog člana mogu da daju svoje mišljenje i	PU		

	informed of the progress made in the investigation.	32.10.	stavove o istrazi i da pruže relevantne tehničke informacije u cilju poboljšanja kvaliteta izveštaja o istrazi.			
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.	Centar i drugi nadležni organi moraju okončati uviđaj na mestu nesreće ili nezgode u najkraćem mogućem roku, tako da upravljač može što pre popraviti oštećenu infrastrukturu i uspostaviti železnički saobraćaj.	PU		
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 recommendations.	0.1 33.1. 33.2.	O istrazi nesreće ili nezgode, Centar sačinjava konačan izveštaj u obliku i strukturi prema vrsti i ozbiljnosti nesreće ili nezgode, kao i značaju utvrđenom u istrazi. U izveštaju navodi ciljeve istrage i po potrebi bezbednosne preporuke. Izveštaj iz stava 1. ovog člana naročito sadrži neposredne činjenice o događaju, zapisnik o istrazi, analizu i zaključke, preduzete mere i preporuke. Izveštaj ne sadrži podatke o	PU		

			ličnosti.			
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. 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 investigation reports. This	33.3. 33.4. 33.5.	Centar objavljuje konačan izveštaj u najkraćem mogućem roku, ali ne dužem od 12 meseci od nesreće ili nezgode. Ako konačni izveštaj ne može da bude objavljen u roku od 12 meseci, Centar će objaviti informaciju najmanje jednom godišnje od nastanka nesreće, sa pojedinostima o napretku istrage i svim postavljenim bezbednosnim pitanjima. Centar dostavlja izveštaj zajedno sa bezbednosnim preporukama upravljaču infrastrukture, železničkom prevozniku, Direkciji, ministarstvu, kao i drugim zainteresovanim stranama. Centar svake godine, najkasnije do 30. septembra, objavljuje godišnji izveštaj za proteklu godinu o istragama obavljenim u protekloj godini, o datim bezbednosnim preporukama i merama koje su bile preduzete u skladu sa ranije datim preporukama.	PU		

	(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.	materijal prikupljen tokom istrage nesreće ili nezgode u obliku u kome ih je tokom istrage sam pribavio ili dobio od nadležnih organa, železničkih prevoznika, upravljača infrastrukture i drugih uključenih lica ili u nekom drugom obliku pogodnom za arhiviranje i čuvanje u skladu sa zakonom. Ministar bliže propisuje sadržinu konačnog izveštaja o istragama nesreća i nezgoda u železničkom saobraćaju.			
		33.10.				
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.	Centar svake godine, najkasnije do 30. septembra, objavljuje godišnji izveštaj za proteklu godinu o istragama obavljenim u protekloj godini, o datim bezbednosnim preporukama i merama koje su bile preduzete u skladu sa ranije datim preporukama.	PU		
25. 25.1.	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	0.1 34.1.	Centar mora u roku od nedelju dana od dana donošenja odluke o početku istrage obavestiti ministarstvo i Evropsku agenciju za železnice (ERA) o početku istrage.	PU		

	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.		U obaveštenju se navodi datum, vreme, mesto i vrsta ozbiljne nesreće i njene posledice u pogledu smrtnih ishoda, povreda i materijalne štete.			
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.	Centar dostavlja Evropskoj agenciji za železnice (ERA) konačne izveštaje o istrazi i godišnji izveštaj.	PU		
26. 26.1.	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.	Bezbednosna preporuka koju izda Centar ne može biti osnov za utvrđivanje krivice ili odgovornosti za nesreću ili nezgodu.	PU		
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 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	35.3. 35.4.	Preporuke se upućuju evropskoj agenciji za železnice (ERA), Direkciji, a u slučaju kada je to potrebno i drugim organima i organizacijama u Republici Srbiji, kao i zainteresovanim organima i organizacijama drugih država i međunarodnim organizacijama. Direkcija preduzima mere da se bezbednosne preporuke uzmu u obzir, kao i da se postupi po njima. Organi i organizacije iz stava 3. ovog člana, osim organa i	PU		

	taken into consideration, and, where appropriate, acted upon.	35.5.	organizacija drugih država i međunarodnih organizacija dužni su da preduzmu potrebne mere u cilju da se bezbednosne preporuke Centra uzimaju u obzir na odgovarajući načini, u zavisnosti od slučaja, postupaju po njima.			
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.	Organi i organizacije iz stava 3. ovog člana kojima su upućene bezbednosne preporuke osim organa i organizacija drugih država i međunarodnih organizacija, dužni su da podnesu najmanje jednom godišnje izveštaj Centru o merama koje su preduzete ili planirane da se preduzmu na osnovu bezbednosnih preporuka izdatih prethodnih godina, a najkasnije do 30. juna tekuće godine.	PU		
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.	-	-	NP	Odnosi se na Komisiju	
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	-	-	NP	Odnosi se na Komisiju	

	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.					
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.	-	-	NP	Odnosi se na Komisiju	
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 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.	-	-	NP	Odnosi se na Parlament i Savet	
27.5.	5. As soon as it adopts a delegated act, the Commission shall notify it simultaneously to the European Parliament and to	-	-	NP	Odnosi se na Komisiju	

	the Council.					
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 Parliament or of the Council.	-	-	NP	Odnosi se na Parlament i Savet	
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.	-	-	NP	Odnosi se na Parlament i Savet	
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	-	-	NP	Odnosi se na Parlament i Savet	

	Parliament and to the Council shall state the reasons for the use of the urgency procedure.					
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.	-	-	NP	Odnosi se na Parlament i Savet	
28. 28.1.	Committee procedure 1. The Commission shall be assisted by the committee referred to in Article 51 of Directive (EU) 2016/797. That committee shall be a committee within the meaning of Regulation (EU) No 182/2011.	-	-	NP	Odnosi se na Komisiju i Odbor	
28.2.	2. Where reference is made to this paragraph, Article 4 of Regulation (EU) No 182/2011 shall apply.	-	-	NP	Odnosi se na Komisiju i Odbor	
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	-	-	NP	Odnosi se na Komisiju i Odbor	

	Article 5(4) of Regulation (EU) No 182/2011 shall apply.					
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.	-	-	NP	Odnosi se na Komisiju	
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.	-	-	NP	Odnosi se na Komisiju i Agenciju	
29.3.	3. By 16 December 2017, the Commission shall report to the European Parliament and to the	-	-	NP	Odnosi se na Komisiju	

29.3.a	Council on the actions taken with a view to achieving the following objectives: (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 activities and the identification of their operational life; and (c) the identification of common mandatory principles for the maintenance of those components.					
30.	Penalties The Member States shall lay down the rules on penalties applicable to infringements of the national provisions adopted pursuant to this Directive and shall take all measures necessary to ensure that they are implemented. The penalties provided for must be effective,	0.3 121. 121.1.1. 121.1.2.	Novčanom kaznom od 700.000 do 2.000.000 dinara kazniće se za prekršaj privredno društvo ili drugo pravno lice ako: 1) ne uspostavi sistem za upravljanje bezbednošću u skladu sa članom 14. ovog zakona; 2) ne omogući Direkciji nadzor nad sistemima za upravljanje bezbednošću železničkog	PU		

	proportionate, non-discriminatory and dissuasive. The Member States shall notify those rules to the Commission by the date specified in Article 33(1) and shall notify it without delay of any subsequent amendment affecting them.	121.1.3. 121.1.4. 121.1.5. 121.1.6. 121.1.7. 121.1.8.	prevoznika i upravljača u skladu sa članom 15. ovog zakona; 3) obavlja prevoz, a ne poseduje sertifikat o bezbednosti za prevoz (član 16. stav 1); 4) obavlja prevoz na industrijskoj železnici, a ne poseduje sertifikat o bezbednosti industrijske železnice za prevoz (član 17. stav 1); 5) ne obavesti Direkciju o svim većim promenama u uslovima odgovarajućeg dela sertifikata o bezbednosti za prevoz, kao i o uvođenju nove kategorije osoblja ili nove vrste vozila u skladu sa članom 18. stav 7. ovog zakona; 6) pruža železničke transportne usluge u Republici Srbiji, a ne poseduje dodatni sertifikat o bezbednosti za prevoz – deo B (član 19. stav 2); 7) upravlja železničkom infrastrukturom, a ne poseduje sertifikat o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom (član 21. stav 1); 8) upravlja industrijskom železnicom, a ne poseduje sertifikat o bezbednosti za upravljanje infrastrukturom industrijske železnice (član 22. stav 1); 9) ne ažurira sertifikat o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom u skladu sa članom 23. stav 5. ovog	PU		
--	--	---	--	-----------	--	--

		121.1.9.	zakona; 10) službena mesta ne ispunjavaju uslove iz člana 27. ovog zakona;			
		121.1.10.	11) ne održava gornji i donji stroj železničkih pruga javne železničke infrastrukture u stanju koje osigurava bezbedan i uredan železnički saobraćaj (član 28. stav 1);			
		121.1.11.	12) vrši održavanje gornjeg i donjeg stroja železničkih pruga, a ne poseduje sertifikat o ispunjenosti uslova u skladu sa članom 28. stav 6. ovog zakona;	PU		
		121.1.12.	13) se železnička pruga, pruga industrijske železnice ili industrijski kolosek ne odvaja u skladu sa članom 29. ovog zakona;			
		121.1.13.	14) ne primeni mere bezbednosti iz člana 30. ovog zakona;			
		121.1.14.	15) ne definiše i primeni mere bezbednosti na elektrificiranim prugama iz člana 32. ovog zakona;			
		121.1.15.	16) ne održava podsistem energija u stanju koje osigurava bezbedan i uredan železnički saobraćaj (član 33. stav 1);			
		121.1.16.	17) vrši održavanje podsistema energija, a ne poseduje sertifikat o ispunjenosti uslova iz člana 33. stav 6. ovog zakona;			
			18) službena mesta iz kojih se vrši upravljanje i regulisanje železničkog saobraćaja nisu opremljena signalno-sigurnosnim			

		121.1.17.	uređajima i postrojenjima u skladu sa članom 34. ovog zakona;			
		121.1.18.	19) ne održava signalno-sigurnosne uređaje u stanju koje osigurava bezbedan i uredan železnički saobraćaj (član 35. stav 1);			
		121.1.19.	20) vrši održavanje signalno-sigurnosnih uređaja, a ne poseduje sertifikat o ispunjenosti uslova iz člana 35. stav 6. ovog zakona;			
		121.1.20.	21) se signali, signalne oznake i oznake na pruzi ne daju, postavljaju i održavaju tako da ih železnički radnici i druga lica na koja se odnose mogu na vreme i lako uočiti danju, noću i pri smanjenoj vidljivosti (član 36. stav 3);	PU		
		121.1.21.	22) železničke pruge za brzinu kretanja voza od 100 do 160 km/h nisu opremljene pružnim uređajima preko kojih se uspostavlja radio-veza između osoblja vučnog vozila i osoblja dispečerskog centra (član 37. stav 2);			
		121.1.22.	23) ne održava železničku telekomunikacionu mrežu u stanju koje osigurava bezbedan i uredan železnički saobraćaj (član 38. stav 1);			
			24) vrši održavanje železničke telekomunikacione mreže, a ne poseduje sertifikat o ispunjenosti uslova iz člana 38. stav 6. ovog zakona;			

		121.1.23.	25) postupi suprotno članu 42. st. 1. i 7. ovog zakona;	PU		
		121.1.24.	26) nepravilno sastavi voz ili ne proveri tehničku ispravnost vozila u njegovom sastavu (član 42. stav 2);			
		121.1.25.	27) brzina voza nije u skladu sa članom 43. ovog zakona;			
		121.1.26.	28) ne vodi evidencije iz člana 46. st. 1. i 3. ovog zakona;			
		121.1.27.	29) vozila kojima se obavlja prevoz ne ispunjavaju tehničke uslove iz člana 48. ovog zakona;			
		121.1.28.	30) železnička vozila kojima se obavlja prevoz nisu opremljena kočnim uređajima u skladu sa članom 49. ovog zakona;			
		121.1.29.	31) uređaji koji se ugrađuju na vozila ne odgovaraju tehničkoj dokumentaciji za odobreni tip vozila (član 50);			
		121.1.30.	32) vučna vozila kojima se obavlja prevoz nisu u skladu sa članom 51. ovog zakona;			
		121.1.31.	33) putnička kola kojima se obavlja prevoz nisu u skladu sa članom 52. ovog zakona;			
		121.1.32.	34) postupi suprotno članu 53. st. 4. i 5. ovog zakona;			
			35) je zaduženo za održavanje teretnih kola, a nije sertifikovano u skladu sa propisom koji donosi OTIF (član 54. stav 1);			
			36) se vozila kojima se obavlja prevoz ne održavaju u stanju koje			

		121.1.33.	osigurava bezbedan železnički saobraćaj (član 55. stav 1); 37) obavlja delatnost održavanja vozila, a ne poseduje sertifikat o ispunjenosti uslova iz člana 56.	PU		
		121.1.34.	stav 5. ovog zakona; 38) obavlja tehnički pregled vozila, a ne poseduje sertifikat o ispunjenosti uslova iz člana 57.			
		121.1.35.	stav 3; 39) železnički radnici nemaju položen stručni ispit (član 59. stav 1);			
		121.1.36.	40) železnički radnici nisu stručno osposobljeni za poslove koje obavljaju u železničkom saobraćaju (član 60. stav 2);			
		121.1.37.	41) stručno osposobljava železničke radnike, a ne poseduje sertifikat o ispunjenosti uslova iz člana 61. stav 2. ovog zakona;			
		121.1.38.	42) dozvoli obavljanje poslova železničkom radniku koji pri proveru znanja nije pokazao zadovoljavajuću stručnu osposobljenost ili čija stručna osposobljenost za te poslove nije proverena (član 64. stav 6);			
		121.1.39.	43) vučnim vozilom upravlja lice bez dozvole za upravljanje vučnim vozilom (član 66. stav 1);			
		121.1.40.	44) umnožava dozvole za upravljanje vučnim vozilom (član 66. stav 12);			
		121.1.41.	45) vučnim vozilom upravlja lice			

		121.1.42.	koje ne poseduje dodatno uverenje da upravlja vučnim vozilom (član 68. stav 2);			
			46) regulisanje železničkog saobraćaja obavlja lice bez dozvole za regulisanje železničkog saobraćaja (član 74. stav 1);			
		121.1.43.	47) ne zabrani železničkom radniku obavljanje poslova ako se na zdravstvenom pregledu utvrdi da ne ispunjava propisane zdravstvene uslove za te poslove ili ako se nije podvrgao zdravstvenom pregledu na koji je upućen (član 80. stav 2);	PU		
		121.1.44.	48) ne zabrani železničkom radniku obavljanje poslova ako je u tolikoj meri umoran ili bolestan, ili je u takvom psihičkom stanju da je nesposoban da vrši poslove (član 81. stav 1);			
		121.1.45.	49) smena staničnog osoblja traje duže od vremena iz člana 84. ovog zakona;			
		121.1.46.	50) dnevni odmor staničnog osoblja između dve uzastopne smene traje manje od 12 časova (član 85);			
		121.1.47.	51) smena voznog osoblja traje više od vremena iz čl. 86. i 87. ovog zakona;			
			52) dnevni odmor voznog osoblja traje manje od vremena iz člana 88. st. 1. i 2. ovog zakona;			
		121.1.48.	53) dozvoli staničnom ili voznom osoblju da obavlja poslove			

		121.1.49.	suprotno čl. 83–88. ovog zakona (član 89. stav 2); 54) ne obezbedi uslove u vezi radnog vremena voznog osoblja koje učestvuje u interoperabilnom prekograničnom saobraćaju iz člana 91. stav 3. ovog zakona;	PU		
		121.1.50.	55) ne organizuje unutrašnji nadzor u skladu sa članom 92. ovog zakona;			
		121.1.51.	56) pri istrazi nesreća i nezgoda ne izvrši neku od obaveza iz člana 94. ovog zakona;			
		121.1.52.	57) ne spasava lica i ne pomaže povređenim pri nesrećama (član 95. stav 1);			
		121.1.53.	58) bez odlaganja po saznanju o nesreći ne obavesti najbližu zdravstvenu ustanovu, policiju, upravljača i železničkog prevoznika čija vozila su učestvovala u nesreći ili ne			
		121.1.54.	sarađuje u spasavanju povređenih bez odlaganja po uspostavljanju uslova sopstvene bezbednosti tokom spasavanja (član 95. stav 2);			
		121.1.55.	59) na železničkoj pruzi, ispred putnog prelaza, nisu postavljeni propisani signalni znakovi za obaveštenje voznog osoblja o približavanju voza putnom prelazu (član 96. stav 4);			
		121.1.56.	60) postupi suprotno članu 97. ovog zakona;			
		121.1.57.	61) postupi suprotno članu 100. st.			

		121.1.58.	1, 2, 4. i 6. ovog zakona ili ne zaključi ugovor iz stava 8. ovog člana;	PU		
			62) železnički saobraćaj na industrijskim železnicama ne vrši na način i pod uslovima utvrđenim ovim zakonom (član 101);			
			63) ne održava gornji i donji stroj industrijske železnice u stanju koje osigurava bezbedan i uredan železnički saobraćaj iz člana 104. stav 1. tačka 1), a u vezi sa članom 28. ovog zakona;			
		121.1.59.	64) ne održava industrijski kolosek (član 107. stav 1);			
			65) koristi vučno vozilo na industrijskom koloseku, a ne poseduje dozvolu za korišćenje (član 108. stav 1).			
		121.1.60.	Za radnje iz stava 1. ovog člana kazniće se za prekršaj novčanom			
		121.1.61.	kaznom od 50.000 do 100.000 dinara i odgovorno lice u privrednom društvu ili drugom pravnom licu.			
		121.1.62.	Novčanom kaznom od 200.000 do 500.000 dinara kazniće se preduzetnik za prekršaj iz stava 1. ovog člana.			
		121.1.63.	Novčanom kaznom od 30.000 do 150.000 dinara kazniće se fizičko lice tj. zaposleni za prekršaj iz stava 1. tač. 25), 26), 42), 43), 47), 58), 59) ovog člana i člana 100. stav 1. ovog zakona.			

		121.1.64.	Novčanom kaznom od 500.000 do 1.500.000 dinara kazniće se za			
		121.1.65.	prekršaj privredno društvo ili drugo pravno lice ako:			
		121.2.	1) ne dostavi Direkciji godišnji izveštaj o bezbednosti za prethodnu kalendarsku godinu ili taj izveštaj ne sadrži elemente u skladu sa članom 6. st. 3. i 4. ovog zakona;	PU		
		121.3	2) u godišnjem izveštaju iz člana 6. stav 3. ovog zakona ne opišu i svoja iskustva u vezi primene zajedničke bezbednosne metode za procenu i ocenu rizika (član 7. stav 4);			
		121.4	3) ne sprovodi ZBM za procenu i ocenu rizika (član 8. stav 3);			
		122.1.	4) ne primenjuje ZBM za praćenje efikasnosti upravljanja bezbednošću u toku eksploatacije i održavanja železničkog sistema (član 11);			
		122.1.1.	5) ne donese akt iz člana 35. stav 3. ovog zakona;			
		122.1.2.	6) ne donese akt iz člana 38. stav 3. ovog zakona;			
			7) ne donese poslovni red stanice u skladu sa članom 41. stav 1. ovog zakona;			
			8) ne dostavi upravljaču podatke iz člana 41. stav 2. ovog zakona;			
			9) opremanje i osvetljavanje voza nije u skladu sa članom 45. ovog zakona;			

			10) koristi vozilo, a nije određeno lice za njegovo održavanje (član 53. stav 1);			
		122.1.3.	11) se u upravljačnici vučnog vozila ne nalazi mašinovođa koji ima dodatno uverenje za određeni deo železničke infrastrukture ili	PU		
		122.1.4.	upravljač nije unapred obavešten o tome (član 68. stav 5);			
			12) bez odlaganja ne ažurira dodatno uverenje kad se nosilac stručno osposobi za upravljanje drugim tipovima vučnih vozila, odnosno za drugu železničku infrastrukturu (član 68. stav 12);			
		122.1.5.	13) bez odlaganja ne obavesti Direkciju o svim suspendovanim ili oduzetim dodatnim uverenjima (član 69. stav 4);			
		122.1.6.	14) ne preduzme mere naložene od strane Direkcije ili o tome ne obavesti tu direkciju u skladu sa članom 69. stav 5. ovog zakona;			
		122.1.7.	15) postupi suprotno članu 70. stav 3. ovog zakona;			
		122.1.8.	16) mašinovođi ne da pravo pristupa njegovim podacima iz registra poslodavca ili mu, na njegov zahtev, ne dostavi te podatke (član 70. stav 4);			
		122.1.9.	17) ne izda overenu kopiju dodatnog uverenja ili ne vrati sva dokumenta o njegovoj obuci, kvalifikacijama, iskustvu i stručnim sposobnostima (član 71. stav 4);			
		122.1.10.				
		122.1.11.				
		122.1.12.				

		122.1.13.	18) ne vodi evidenciju o izdatim dozvolama za regulisanje železničkog saobraćaja (član 74. stav 5); 19) železničkog radnika ne upute na redovni zdravstveni pregled pre isteka roka propisanog za obavljanje tog pregleda (član 77. stav 2); 20) ne uputi železničkog radnika na vanredni zdravstveni pregled (član 78. stav 1); 21) ne organizuje proveru psihičke i fizičke sposobnosti železničkih radnika na način iz člana 81. stav 4. ovog zakona; 22) u obrtnim jedinicama ne obezbedi prostorije za odmor voznog osoblja (član 88. stav 4); 23) ne donese akt iz člana 90. ovog zakona; 24) njegovo drumsko vozilo prelazi preko železničke pruge suprotno članu 96. stav 1. ovog zakona; 25) ne izvrši istraživanje nesreća i nezgoda nastalih na industrijskom koloseku (član 109. stav 1). Za radnje iz stava 1. ovog člana kazniće se za prekršaj novčanom kaznom od 30.000 do 80.000 dinara i odgovorno lice u privrednom društvu ili drugom pravnom licu.	PU		
		122.1.14.				
		122.1.15.				
		122.1.16.				
		122.1.17.				
		122.1.18.				
		122.1.19.	Novčanom kaznom od 100.000 do 300.000 dinara kazniće se			

			preduzetnik za prekršaj iz stava 1. ovog člana. Novčanom kaznom od 20.000 do 80.000 dinara kazniće se fizičko lice za prelazak preko železničke pruge suprotno članu 96. st. 1. i 2. ovog zakona.	PU		
		122.1.20.				
		122.1.21.	Novčanom kaznom od 20.000 do 150.000 dinara kazniće se fizičko lice ako:			
		122.1.22.	1) se železnički radnici i druga lica na koje se signalni znaci odnose ne pridržavaju naređenja, ograničenja,			
		122.1.23.	zabrana i upozorenja datih pomoću signalnih znakova (član 36. stav 2);			
		122.1.24.	2) se ne podvrgne redovnoj i vanrednoj proveri stručne osposobljenosti u skladu sa članom 64. st. 3. i 5. ovog zakona;			
		122.1.25.	3) ne podnese zahtev Direkciji za ažuriranje dozvole u slučaju promene bilo kog podatka koji je sadržan u dozvoli (član 66. stav 10);			
		122.2.	4) lice koje upravlja vučnim vozilom, u toku upravljanja tim vozilom, kod sebe nema dozvolu ili je ne pokaže na zahtev ovlašćenog lica Direkcije, lica za vršenje unutrašnjeg nadzora kod železničkog prevoznika, glavnog istražitelja i inspektora (član 68. stav 13);			
		122.3.				
		122.4.	5) lice koje upravlja vučnim			

		123.1.	vozilom, u toku upravljanja tim vozilom, kod sebe nema dodatno uverenje ili ga ne pokaže na zahtev ovlašćenog lica Direkcije, lica za vršenje unutrašnjeg nadzora kod železničkog prevoznika, glavnog istražitelja i inspektora (član 68. stav 13);	PU		
		123.1.1.	6) bez odlaganja ne obavesti Direkciju o prestanku radnog odnosa mašinovođe (član 71. stav 1);			
		123.1.2.	7) lice koje reguliše železnički saobraćaj, u toku obavljanja tih poslova, kod sebe nema dozvolu za regulisanje železničkog saobraćaja ili je ne pokaže na zahtev ovlašćenog lica Direkcije, lica za vršenje unutrašnjeg nadzora kod železničkog prevoznika, glavnog istražitelja i inspektora (član 74. stav 4);			
		123.1.3.	8) ako se ne podvrgne zdravstvenom pregledu na koji je upućen (član 76. stav 2);			
		123.1.4.	9) železnički radnik postupi suprotno članu 81. st. 2. i 3. ovog zakona;			
			10) se ne podvrgne ispitivanju, odnosno zdravstvenom pregledu na koji je upućen (član 82. stav 2);			
			11) započne obavljanje poslova ili nastavi obavljanje poslova suprotno odredbama čl. 83–88. ovog zakona (član 89. stav 1);			
		123.1.5.				

		123.1.6.	12) ne nose službeno odelo i službene oznake u skladu sa članom 93. ovog zakona; 13) se ne pridržava propisanog unutrašnjeg reda u železničkom saobraćaju (član 98. stav 1); 14) postupi suprotno članu 98. st. 3–5. ovog zakona; 15) postupi suprotno članu 99. st. 2, 4. i 5. ovog zakona.	PU		
		123.1.7.				
		123.1.8.				
		123.1.9.				
		123.1.10.				
		123.1.11.				

		123.1.12. 123.1.13. 123.1.14. 123.1.15.		PU		
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.	-	-	-	U Direktivi 2016/798 nema više Aneksa V u kome je propisana sadržina izveštaja o istrazi. Doneta je Commission	

					Implementing Regulation (EU) 2020/572 of 24 April 2020 o strukturi izveštaja o istrazi, pa treba da se radi novi Pravilnik o sadržini izveštaja o istrazi, usklađen sa navedenom uredbom, predvičen članom 33. stav 10. Predloga ZOIN	
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.	-	-	NP		
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	-	-	NP	Agencija ne može da izdaje sertifikate prevozniciima iz trećih država	

	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.	-	-	NP	Odnosi se na Agenciju	
33. 33.1.	Transposition 1. Member States shall bring into force the laws, regulations	-	-	NP	Odnosi se na države članice EU	

	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.					
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.	-	-	NP	Odnosi se na države članice EU	
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 apply from that date. Those Member States shall notify the Agency and the Commission thereof by 29 May 2020.	-	-	NP	Odnosi se na države članice EU	

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.	-	-	NP	Odnosi se na države članice EU	
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 railway undertakings, the Member States concerned shall put in place measures to implement this Directive within 2 years of the receipt of the	-	-	NP		

	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.	-	-	NP		
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>.	-	-	NP		
36.	Addressees This Directive is addressed to the Member States.	-	-	NP		

the economic impact of accidents are laid down in the Appendix. 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.	Zajednički pokazatelji bezbednosti koji se odnose na nesreće su: 1) ukupan i relativni broj (u odnosu na broj voznih kilometara) značajnih nesreća prikazan po sledećim vrstama nesreća: (1) sudari vozova sa železničkim vozilima, (2) sudari vozova sa preprekama unutar slobodnog profila, (3) iskliznuća vozova, (4) nesreće na putnim prelazima u nivou, uključujući i nesreće u kojima su učestvovali pešaci na putnim prelazima u nivou, (5) nesreće u kojima su stradala lica, izazvane železničkim vozilima u pokretu, izuzimajući samoubistva i pokušaje samoubistva, (6) požari u železničkim vozilima, (7) ostale nesreće;	PU		
---	---	---	-----------	--	--

	involving rolling stock in motion, with the exception of suicides and attempted suicides, - fire in rolling stock, - other. 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). 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	3.1.1.6. 3.1.1.7. 3.2. 3.1.2. 3.1.2.1. 3.1.2.2.	Svaka značajna nesreća se prijavljuje po vrsti nesreće koja se prva dogodila, čak iako su posledice nesreće koja se kasnije dogodila ozbiljnije, npr. požar posle iskliznuća. 2) ukupan i relativni broj (u odnosu na broj voznih kilometara) teško povređenih i poginulih lica po vrstama nesreća, podeljenih u sledeće kategorije: (1) putnici (takođe i u odnosu na ukupan broj putničkih kilometara i voznih kilometara u putničkom saobraćaju), (2) zaposleni ili osoblje izvođača radova, (3) korisnici putnih prelaza u nivou, (4) lica kojima nije dozvoljen pristup železničkom području, (5) ostala lica na peronima,	PU		
--	---	---	--	-----------	--	--

	passenger train-kilometres), - employee or contractor, - level crossing user, - trespasser, - other person at a platform, - other person not at a platform. 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.	3.1.2.3. 3.1.2.4. 3.1.2.5. 3.1.2.6. 4.1. 4.1.1. 4.1.2. 5.	(6) ostala lica van perona. Zajednički pokazatelji bezbednosti koji se odnose na opasnu robu su ukupan i relativni broj (u odnosu na broj voznih kilometara) nesreća vezanih za prevoz opasne robe podeljenih u sledeće kategorije: 1) nesreće u kojima učestvuje najmanje jedno železničko vozilo koje prevozi opasnu robu; 2) broj nesreća u kojima je došlo do oslobađanja opasne robe. Zajednički pokazatelji bezbednosti koji se odnose na samoubistva su ukupan i relativni broj (u odnosu na vozne kilometre) samoubistava. Zajednički pokazatelji bezbednosti koji se odnose na prekursore nesreća su ukupan i relativni broj (u odnosu na broj voznih	PU		
--	---	---	--	----	--	--

	rolling stock in service, - broken axle on rolling stock in service. 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). 5. Indicators to calculate the economic impact of accidents Total in euro and relative (to train-kilometres): - number of deaths and serious injuries multiplied by the Value of Preventing a Casualty (VPC), - cost of damages to environment, - cost of material	6.4. 6.5. 6.6 7.1. 7.1.1. 7.1.2. 7.1.3. 7.1.4. 7.2.	Zajednički pokazatelji bezbednosti za izračunavanje ekonomskih posledica nesreća su: 1) broj poginulih i teško povređenih lica pomnožen sa vrednošću prevencije žrtava; 2) troškovi štete nanesene životnoj sredini; 3) troškovi materijalne štete nanesene železničkim vozilima ili infrastrukturi; 4) troškovi kašnjenja izazvanih nesrećama. Pokazatelji iz stava 1. ovog člana izražavaju se u dinarima i to ukupno i relativno (u odnosu na broj voznih kilometara). Direkcija za železnice u svom godišnjem izveštaju prikazuje ekonomske posledice značajnih nesreća. 3) vrednost prevencije žrtava je vrednost koja se pripisuje smanjenju rizika smrtnosti i teških povreda u transportnom sektoru i koja nije osnov za nadoknadu	PU		
--	--	--	--	-----------	--	--

APPENDIX	damages to rolling stock or infrastructure, - cost of delays as a consequence of accidents.	7.3.	troškova između strana koje su učestvovala u nesreći; Zajednički pokazatelji bezbednosti koji se odnose na tehničku bezbednost infrastrukture su:	PU		
	National safety authorities shall report the economic impact of significant accidents. The VPC is the value society attributes to the prevention of a casualty and as such shall not form a reference for compensation between parties involved in accidents.	2.1.3.	1) procenat pruga koje imaju sisteme za zaštitu voza u upotrebi i procenat voznih kilometara gde se koriste sistemi za zaštitu voza ugrađeni na vozilima koji obezbeđuju:			
		8.1.	(1) automatsko upozorenje mašinovođi, (2) automatsko upozorenje mašinovođi i automatsko zaustavljanje pri prolasku pored signala kojim se zabranjuje dalja vožnja, (3) automatsko upozorenje, automatsko zaustavljanje i povremenu kontrolu brzine, čime se omogućava osiguranje opasnih tačaka, a kontrola brzine se vrši na mestima na kojima je potrebno ograničiti brzinu (npr. pri približavanju signalu), (4) automatsko upozorenje, automatsko zaustavljanje i kontinualnu kontrolu brzine, čime se omogućava osiguranje opasnih tačaka i kontinualna kontrola			
	6. Indicators relating to technical safety of infrastructure and its implementation 6.1. Percentage of tracks with Train Protection Systems (TPSs) in	8.1.1.1.				

	crossings (total, per line kilometre and track kilometre) by the following five types: (a) passive level crossing (b) active level crossing: (i) manual, (ii) automatic with user-side warning, (iii) automatic with user-side protection, (iv) rail-side protected. 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,	8.1.2.2. 2.1.5. 2.1.7.	teške povrede najmanje jednog lica ili nanošenje znatne štete železničkim vozilima, železničkoj infrastrukturi ili životnoj sredini ili znatan poremećaj u odvijanju železničkog saobraćaja; tu ne spadaju nesreće koje su se dogodile u radionicama, skladištima ili depoima; 7) znatna šteta je šteta na železničkim vozilima, infrastrukturi ili životnoj sredini u iznosu od najmanje 150.000 evra u dinarskoj protivvrednosti; 6) znatan poremećaj u odvijanju železničkog saobraćaja je prekid saobraćaja na magistralnim železničkim prugama u trajanju od šest ili više sati; 4) voz je propisno sastavljen i zakvačen niz vučenih vozila sa jednim ili više vučnih vozila ili samo vučno vozilo ili više zakvačenih vučnih vozila propisno signalisan, sa pripadajućim voznim osobljem, koji saobraća po propisanim pravilima;	PU		
--	---	---	---	-----------	--	--

	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; 1.3. ‘extensive disruptions to traffic’ means that train services on a main railway line are suspended for six hours or more; 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;	2.1.6. 0.3 2.1.4 0.5 2.1.41.	41) sudar voza sa železničkim vozilom je udar dela jednog voza u prednji, zadnji ili bočni deo drugog voza, železničkog vozila ili manevarskog sastava; 42) sudar voza sa preprekom unutar slobodnog profila je udar dela voza u objekte koji su pričvršćeni za prugu ili se privremeno nalaze na njoj ili u njenoj blizini (osim na putnim prelazima u nivou, ako su tokom prelaska ispali iz vozila ili ih je izgubio korisnik), uključujući udar u kontaktnu mrežu; 9) iskliznuće voza je svaki slučaj kada najmanje jedan točak voza spadne sa šina; 15) nesreća na putnom prelazu u nivou je nesreća u kojoj učestvuje najmanje jedno železničko vozilo i jedno ili više drumskih vozila koja prelaze putni prelaz u nivou, ostali korisnici prelaza, kao što su pešaci, ili predmeti koji su privremeno prisutni na koloseku ili se nalaze u	PU	U članu 2. Nacrta zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju data je definicija voza koja ne odgovara u potpunosti definiciji voza datoj u ovom dodatku, ali je prikladna za oblast koju pokriva Nacrt zakona o bezbednosti u železničkom saobraćaju	
--	---	---	--	-----------	--	--

	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;	2.1.42.	blizini koloseka, ukoliko ih je izgubilo drumsko vozilo ili korisnik prelaza;	DU		
	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;	2.1.9.	16) nesreća u kojoj su stradala lica, izazvana železničkim vozilima u pokretu je nesreća u kojoj je stradalo jedno ili više lica koje je udarilo železničko vozilo ili predmet koji je prikačen za vozilo ili se od njega otkacio; tu spadaju i lica koja padnu sa železničkih vozila, kao i lica koje padnu ili ih udare nepričvršćeni predmeti u toku putovanja na vozilu;	PU		
	1.7. 'derailment of train' means any case in which at least one wheel of a train leaves the rails;	2.1.15.	24) požar u železničkom vozilu je požar ili eksplozija do koje dođe na železničkom vozilu (uključujući i njegov tovar) dok saobraća između polazne i uputne stanice, kao i kada stoji u polaznoj stanici, uputnoj stanici ili u međustanici ili tokom manevrisanja;	PU		
	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 as pedestrians or other objects temporarily present	2.1.16.	45) nesreća je neželjen ili neplaniran iznenadan događaj ili specifičan niz takvih događaja koji ima štetne posledice (sudari,			

	on or near the track if lost by a crossing vehicle or user; 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; 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-marshalling operations;	2.1.24. 0.3 2.1.45.	iskliznuća, nesreće na putnom prelazu u istom nivou, nesreće sa učešćem lica izazvane železničkim vozilima u pokretu, požari i ostale nesreće) 32) putnik je svako lice koje putuje vozom izuzev voznog osoblja, uključujući i lice koje pokušava da uđe u voz ili da iz njega izađe dok je voz u pokretu; 4) zaposleni i osoblje izvođača radova su sva lica čije je zaposlenje vezano za železnicu i koja su na radnom mestu u vreme dešavanja nesreće, uključujući osoblje izvođača radova, samozaposlene izvođače radova, vozno osoblje i lica koje rukuju železničkim vozilima i infrastrukturnim postrojenjima; 11) korisnici putnog prelaza u nivou su sva lica koja koriste putni prelaz da bi prešla preko železničke pruge nekim prevoznim sredstvom ili pešice;	PU		
--	---	--	--	----	--	--

	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; 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; 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 contractors, the crew of the train and persons handling rolling stock and infrastructure installations;	0.5 2.1.32. 2.1.4. 2.1.11. 2.1.12.	12) lica kojima je zabranjen pristup na železničko područje su sva lica na železničkom području kojima je prisustvo zabranjeno, izuzev korisnika putnih prelaza; 19) ostala lica na peronu su sva lica na železničkom peronu koja nisu definisana kao „putnici”, „zaposleni i osoblje izvođača radova”, „korisnici putnih prelaza u nivou”, „ostala lica van perona” ili „lica kojima je zabranjen pristup na železničko područje”; 20) ostala lica van perona su sva lica koja nisu na peronu i nisu definisani kao „putnici”, „zaposleni i osoblje izvođača radova”, „korisnici putnih prelaza u nivou”, „ostala lica na peronu” ili „lica kojima je zabranjen pristup na železničko područje”; 22) poginulo lice je lice koje je poginulo na licu mesta ili je preminulo u roku od 30 dana zbog posledica nesreće, isključujući samoubistva; 43) teško povređeno lice je svako povređeno lice koje je	PU		
--	--	--	---	-----------	--	--

	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; 1.15. 'trespasser' means any person present on railway premises where such presence is forbidden, with the exception of a level crossing user; 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'; 1.17. 'other person not at a platform' means any person not at a railway platform who is not defined as 'passenger', 'employee or contractor', 'level crossing user', 'other person at a platform' or 'trespasser';	2.1.19. 2.1.20. 2.1.22. 2.1.43.	hospitalizovano duže od 24 sata zbog posledica nesreće, isključujući pokušaj samoubistva; 14) nesreća vezana za prevoz opasne robe je svaka nesreća ili nezgoda o kojima se dostavlja izveštaj u skladu sa Konvencijom o međunarodnim železničkim prevozima (COTIF), Dodatak C – Pravilnik o međunarodnom železničkom prevozu opasne robe (u daljem tekstu: RID) („Službeni glasnik RS – Međunarodni ugovori”, broj 7/17) ili u skladu sa Evropskim sporazumom o međunarodnom drumskom transportu opasne robe (ADR) („Službeni glasnik RS – Međunarodni ugovori”, br. 14/13, 2/14 i 6/17); 17) opasna roba su supstance i predmeti čiji je prevoz zabranjen u skladu sa RID ili je dozvoljen samo pod određenim uslovima propisanim u njemu;	PU		
--	--	---	---	-----------	--	--

	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. 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; 3.2. 'attempted suicide' means an act to deliberately injure oneself resulting in serious injury. 4. Indicators relating to precursors of accidents 4.1. 'broken rail' means any rail which is separated in two or more pieces, or any rail from which a piece	2.1.35. 2.1.25. 2.1.38. 2.1.8.	23) pogrešno pokazivanje signalnih znakova su sve greške signalnog sistema (na infrastrukturi ili na železničkim vozilima) koje dovode do davanja manje restriktivnog signalnog znaka od zahtevanog; 28) prolazak pored signala koji zabranjuje dalju vožnju uz prolazak opasne tačke je svaka situacija u kojoj bilo koji deo voza produži vožnju dalje od tačke do koje mu je dozvoljeno kretanje i prođe opasnu tačku; 29) prolazak pored signala koji zabranjuje dalju vožnju bez prolaska opasne tačke je svaka situacija u kojoj bilo koji deo voza produži vožnju dalje od tačke do koje mu je dozvoljeno kretanje ali ne prođe opasnu tačku; Nedozvoljenom vožnjom pored signala koji zabranjuje dalju vožnju iz stava 1. tač. 4) i 5) ovog člana smatra se prolazak: 1) pružnog signala koji zabranjuje dalju vožnju ili nepoštovanje naredbe za zaustavljanje kada	PU		
--	---	--	---	-----------	--	--

	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; 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; 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; 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;	2.1.23. 2.1.28. 2.1.29.	sistem za zaštitu voza nije u funkciji; 2) kraja odobrenja za bezbedno kretanje predviđenog sistemom za zaštitu voza; 3) tačke određene putem usmenog ili pismenog naređenja izdatog u skladu sa važećim propisima; 4) oznake za zaustavljanje (osim grudobrana) ili ručnih signala. U nedozvoljene vožnje ne spadaju slučajevi kada vozilo bez vučne jedinice ili neposednuti voz odbegne pored signala koji zabranjuje vožnju, kao ni slučajevi u kojima, iz bilo kog razloga, signal nije bio na vreme postavljen da pokazuje zabranjenu vožnju kako bi omogućio mašinovođi da zaustavi voz pre signala. -	PU		
--	--	--	---	----	--	--

	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. Unauthorised movement as referred to in points 4.4 and 4.5 above means to pass: - a trackside colour light signal or semaphore at danger, or an order to STOP where a Train Protection system (TPS) is not operational, - the end of a safety related movement authority provided in a TPS, - a point communicated by verbal or written authorisation laid down in regulations, - stop boards (buffer	6.2. 6.2.1. 6.2.2. 6.2.3. 6.2.4. 6.3.	39) slomljeni točak na železničkom vozilu u saobraćaju označava lom koji utiče na točak i stvara rizik od nesreće (iskliznuće ili sudar); 40) slomljena osovina na železničkom vozilu u saobraćaju je lom koji utiče na osovinu i stvara rizik od nesreće (iskliznuće ili sudar); Vrednost prevencije žrtava obuhvata: 1) vrednost spremnosti za plaćanje radi sprečavanja žrtava, koja se zasniva na prioritetima utvrđenim u Republici Srbiji;	PU		
--	---	---	--	----	--	--

	stops are not included) or hand signals. 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. 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. 4.6. 'broken wheel on rolling stock in service' means a break affecting the wheel and creating a risk of accident (derailment or collision); 4.7. 'broken axle on		2) procenjene direktne i indirektne troškove u Republici Srbiji: (1) medicinske troškove i troškove rehabilitacije, (2) sudske troškove, troškove uviđaja i troškove istraga nesreća, troškove hitne pomoći i troškove osiguranja, (3) proizvodne gubitke tj. vrednosti dobara koja su mogla da budu proizvedena i vrednosti usluga koje su mogle da budu pružene da se nesreća nije dogodila. Pri izračunavanju troškova žrtava, smrtni slučajevi i teške povrede razmatraju se odvojeno. -	- PU NP	Diskreciono pravo koje nije iskorišćeno	
--	--	--	--	------------------------------	--	--

	rolling stock in service’ means a break affecting the axle and creating a risk of accident (derailment or collision). 5. Common methodologies to calculate the economic impact of accidents 5.1. The Value of Preventing a Casualty (VPC) is composed of: (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. (2) Direct and indirect economic costs: cost values appraised in the Member State, composed of: - medical and rehabilitation cost, - legal court cost, cost for police, private crash investigations, the emergency service	9.1. 9.1.1. 9.1.2. 9.1.2.1. 9.1.2.2. 9.1.2.3. 9.2.		PU		
--	---	---	--	----	--	--

	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. 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 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	-	46) troškovi štete nanosene životnoj sredini su troškovi koje snose železnički prevoznici i upravljači infrastrukture, a koji se procenjuju na osnovu njihovog iskustva, kako bi se oštećena oblast vratila u stanje pre nesreće na železnici. 45) troškovi materijalne štete nanosene železničkim vozilima ili infrastrukturi su troškovi nabavke novih železničkih vozila ili nove infrastrukture koja se ne može popraviti, sa istom funkcijom i tehničkim parametrima i troškovi vraćanja železničkih vozila ili infrastrukture koja se može popraviti u stanje pre nesreće; obe vrste troškova procenjuju železnički prevoznici i upravljači infrastrukture na osnovu iskustva; ovi troškovi obuhvataju i troškove	NP			
--	---	---	---	----	--	--	--

	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 questions are clear/meaningful to respondents. Direct and indirect economic costs shall be appraised on the basis of	2.1.46.	vezane za iznajmljivanje železničkih vozila kao posledice neraspoloživosti oštećenih vozila; Troškovi kašnjenja usled nesreće predstavljaju novčanu vrednost kašnjenja koju snose korisnici železničkog prevoza (putnici i komitenti u prevozu robe). Troškovi kašnjenja usled nesreće izračunavaju se po sledećem modelu: 1) vrednost vremena za putnike u vozu (po satu): $VTp = [VT \text{ poslovnih putnika}] * [\text{prosečni procenat takvih putnika godišnje}] + [VT \text{ putnika koji ne putuju poslom}] * [\text{prosečni procenat takvih putnika godišnje}],$ gde: – VTp je izraženo u dinarima po putniku po satu, – poslovni putnik je putnik koji putuje u vezi sa svojom profesionalnom delatnošću, isključujući putovanje do i od mesta rada, – VT je novčana vrednost uštede vremena putovanja, – VT za putovanje poslovnog putnika iznosi 805,00 dinara po	NP		
				PU		

	of rolling stock, as a consequence of non-availability due to damaged vehicles. 5.3.3. 'Cost of delays as a consequence of accidents' means the monetary value of delays incurred by users of rail transport (passengers and freight customers) as a consequence of accidents, calculated by the following model: VT = monetary value of travel time savings VT = monetary value of travel time savings Value of time for a passenger of a train (an hour) VTP = [VT of work passengers]*[Average percentage of work passengers per year] + [VT of non-work passengers]*[Average percentage of non-work passengers per year] VTP is measured in EUR per passenger per hour	10.2.2.	kilometar)=prosečan broj putnika po vozu godišnje; – za teretni voz: $Cmt = K2 * (VTt / 60)$ faktori K1 i K2 se nalaze između vrednosti vremena putovanja i vrednosti kašnjenja; faktor K1 iznosi 2,5 a faktor K2 iznosi 2,15; 4) troškovi kašnjenja nastalog usled nesreće iznose: $Cmp * (\text{minuti kašnjenja vozova za prevoz putnika}) + Cmt * (\text{minuti kašnjenja teretnih vozova}).$ Troškovi kašnjenja izračunavaju se za značajne nesreće, i to: 1) troškovi stvarnih kašnjenja na železničkim prugama na kojima se dogodila nesreća, mereno u uputnim stanicama; 2) troškovi stvarnih kašnjenja ili, ukoliko to nije moguće, procenjenih kašnjenja na drugim	PU		
--	---	---------	--	----	--	--

	‘Work passenger’ means a passenger travelling in connection with their professional activities excluding commuting. Value of time for a freight train (an hour) $VTF = [VT \text{ of freight trains}] * [(Tonne-km)/(Train-km)]$ VTF is measured in EUR per freight tonne per hour Average tonnes of goods transported per train in 1 year = $(Tonne-km)/(Train-km)$ CM = Cost of 1 minute of delay of a train Passenger train $CMP = K1 * (VTP/60) * [(Passenger-km)/(Train-km)]$ Average number of	10.2.3.	železničkim prugama izazvanih nesrećama na prugama iz tačke 1) ovog stava. 36) sistem za zaštitu voza je sistem koji omogućava osiguranje poštovanja signala i ograničenja brzine; 37) sistem za zaštitu voza ugrađen na vozilu je sistem koji pomaže mašinovođi da poštuje pružnu signalizaciju i signalizaciju u upravljačnici i time osigurava zaštitu opasnih tačaka i poštovanje ograničenja brzine; 1) procenat pruga koje imaju sisteme za zaštitu voza u upotrebi i procenat voznih kilometara gde se koriste sistemi za zaštitu voza ugrađeni na vozilima koji obezbeđuju: (1) automatsko upozorenje	PU		
--	--	---------	--	----	--	--

	- real delays or, if not possible, estimated delays on the other affected lines.					
	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. 6.2. ‘On-board systems’ mean systems assisting the driver to observe line-side signalling and in cab signalling and thus providing protection of danger points and enforcement of speed limits. On-board TPSs are described as follows:	2.1.37. 8.1.1. 8.1.1.1. 8.1.1.2. 8.1.1.3.	33) putni prelaz u nivou je svako ukrštanje između železničke pruge i puta ili prolaza u nivou, priznato od strane upravljača infrastrukture i otvoreno za javne ili privatne korisnike; u putne prelaze u nivou ne spadaju prelazi između perona železničke stanice, kao ni prelazi iznad koloseka rezervisani samo za zaposlene; 31) put je svaki javni ili privatni put, ulica ili autoput, uključujući i uporedne pešačke i biciklističke staze; 27) prolaz je bilo koji drugi put, osim puta iz tačke 31) ovog člana, koji omogućuje prelaz ljudi, životinja, vozila ili mašina; 21) pasivni putni prelaz u nivou je prelaz koji nije opremljen sistemom za upozorenje i/ili zaštitu koji se aktivira u slučaju kada za korisnika nije bezbedno da prelazi preko prelaza; 1) aktivni putni prelaz u nivou je putni prelaz na kojem su korisnici	PU		

	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. 6.4. 'road' means, for the purpose of railway accident statistics, any public or private road, street or highway, including adjacent footpaths and bicycle lanes. 6.5. 'passage' means any route, other than a road, provided for the passage of people, animals, vehicles or machinery. 6.6. 'passive level crossing' means a level	2.1.31. 2.1.27. 2.1.21. 2.1.1.	dolazeći voz i automatske kod kojih zaštitu korisnika i upozorenje korisnika aktivira dolazeći voz; 4) automatske sa zaštitom na strani koloseka – kod kojih signal ili drugi sistem zaštite voza dozvoljava vozu da nastavi samo ukoliko je putni prelaz zaštićen za korisnika i ukoliko nema prepreka na njemu. 2) vozni kilometar je merna jedinica koja predstavlja kretanje voza na dužini od jednog kilometra; korišćena razdaljina predstavlja efektivno pređenu razdaljinu ukoliko je poznata, a ako nije, koristi se standardna razdaljina na mreži između polazne i uputne stanice voza na mreži železničkih pruga Republike Srbije; 34) putnički kilometar je merna jedinica koja predstavlja prevoz jednog putnika železnicom na	PU		
--	---	--	--	-----------	--	--

	crossing without any form of warning system or protection activated when it is unsafe for the user to traverse the crossing. 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. - Protection by the use of physical devices includes: - half or full barriers, - gates. - Warning by the use of fixed equipment at level crossings: - visible devices: lights, - audible devices: bells, horns, klaxons, etc. Active level crossings are classified as:	8.2. 8.2.1. 8.2.2. 8.3. 8.3.1. 8.3.2. 8.4. 8.4.1. 8.4.2. 8.4.3.	dužini od jednog kilometra; uzima se u obzir samo razdaljina pređena na teritoriji Republike Srbije; 30) pružni kilometri predstavljaju dužinu železničkih pruga Republike Srbije; kod višekolosečnih pruga uzima se u obzir samo razdaljina između polazne i uputne stanice, bez obzira na broj koloseka; 10) kolosečni kilometri predstavljaju dužinu svih koloseka železničkih pruga Republike Srbije, pri čemu se uzima u obzir svaki kolosek višekolosečne železničke pruge;	PU		
--	---	---	--	-----------	--	--

	(a) Manual: a level crossing where user-side protection or warning is manually activated by a railway employee. (b) Automatic with user-side warning: a level crossing where user-side warning is activated by the approaching train. (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. (d) Rail-side protected: a 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. 7. Definitions of the scaling bases 7.1. 'train-km' means the unit of measure representing the movement of a train over one	8.4.4. 2.1.2. 2.1.34.		PU		
--	--	--	--	----	--	--

	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. 2.1.30.			PU		
	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 territory of the reporting country shall be taken into account. 2.1.10.					
	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.					
	7.4. 'track km' means					

	2. rules concerning requirements in respect of safety management systems and safety certification of railway undertakings; 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; 4. rules laying down requirements in respect of additional internal operating rules (company rules) that must be established by infrastructure managers and railway undertakings; 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; 6. rules concerning the investigation of accidents and incidents.	13.2.3. 13.2.4. 13.2.5. 13.2.6.	bezbednog upravljanja, kao i zahteve za sertifikat o bezbednosti za prevoz; 3) koji obuhvataju zajedničke operativne propise za železničke mreže koje još nisu obuhvaćene u TSI, što obuhvata i pravila u vezi sa sistemom signalizacije i vođenja saobraćaja; 4) koji definišu zahteve za dodatnim internim propisima koje moraju doneti upravljač i železnički prevoznik; 5) koji definišu zahteve za izvršne železničke radnike, uključujući kriterijume izbora, zdravstvene sposobnosti i profesionalne kvalifikacije i izdavanje uverenja, ako nisu obuhvaćeni u TSI; 6) koji uređuju istragu nesreća i nezgoda.			
--	---	---	--	--	--	--

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 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.	0.3				
		53.10.	Upravljanje organizacijom održavanja mora biti dokumentovano u svim relevantnim delovima a naročito mora biti opisana raspodela odgovornosti unutar organizacije i sa podizvođačima. Njom se pokazuje na koji je način osiguran nadzor uprave na različitim nivoima, na koji su način osoblje i njihovi predstavnici na svim nivoima uključeni i kako se osigurava kontinuirano poboljšanje efikasnosti rada.	PU		
	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: 1. Leadership — commitment to the development and implementation of the maintenance system of the	53.11.	Lice zaduženo za održavanje samo ili putem ugovorom angažovanog trećeg lica obezbeđuje da sve funkcije navedene u stavu 7. tač. 1) – 4) ovog člana ispunjavaju sledeće osnovne zahteve: 1) Rukovođenje - posvećenost organizacije prema razvoju i primeni sistema održavanja kontinuiranom poboljšanju njegove efikasnosti;	PU		

	organisation and to the continuous improvement of its effectiveness; 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; 3.Monitoring — a structured approach to ensure that risk control measures are in place, working correctly and achieving the organisation's objectives; 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 or improve the level of safety;	53.11.2. 53.11.3. 53.11.4.	2) Ocena rizika – strukturni pristup oceni rizika povezanih sa održavanjem vozila, uključujući one koji direktno proizlaze iz operativnih procesa i aktivnosti drugih organizacija ili lica, kao i utvrđivanje odgovarajućih mera za kontrolu rizika; 3) Praćenje – strukturni pristup kojim se osigurava da su mere za kontrolu rizika uvedene, pravilno deluju i ostvaruju ciljeve lica zaduženog za održavanje; 4) Kontinuirano poboljšanje – strukturni pristup analizi informacija koje su prikupljene kroz redovno praćenje, audite ili iz drugih relevantnih izvora, kao i upotrebi rezultata radi učenja i donošenja preventivnih ili korektivnih mera kako bi se održao ili poboljšao nivo bezbednosti; 5) Struktura i odgovornost – strukturni pristup utvrđivanju odgovornosti pojedinaca i timova kojim se osigurava postizanje bezbednosnih ciljeva organizacije;	PU		
--	--	---	--	-----------	--	--

	5. Structure and responsibility — a structured approach to define the responsibilities of individuals and teams for secure delivery of the organisation's safety objectives; 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; 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; 8. Documentation — a structured approach to ensure the traceability of all relevant information;	53.11.5. 53.11.6. 53.11.7. 53.11.8.	6) Upravljanje kompetencijama – strukturni pristup kojim se osigurava da zaposleni imaju stručnost potrebnu za postizanje ciljeva organizacije na bezbedan, delotvoran i efikasan način u svim okolnostima; 7) Informacije – strukturni pristup kojim se osigurava dostupnost važnih informacija onim licima koja donose procene i odluke na svim nivoima lica zaduženog za održavanje i kako bi se osigurala potpunost i primerenost informacija; 8) Dokumentacija – strukturni pristup kojim se osigurava sledljivost svih relevantnih informacija; 9) Ugovorne aktivnosti – strukturni pristup kojim se osigurava odgovarajuće upravljanje aktivnostima dodeljenim podizvođačima radi ostvarivanja ciljeva organizacije i pokrivanja svih nadležnosti i zahteva;	PU		
--	---	---	---	-----------	--	--

	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; 10. Maintenance activities — a structured approach to ensure: - 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 Methods for risk assessment in	53.11.9. 53.11.10. 53.11.10.1.	10. Aktivnosti održavanja – strukturni pristup kojim se osigurava: (1) da su identifikovane sve aktivnosti održavanja koje utiču na bezbednost kao i bezbednosno kritične komponente i da se njima pravilno upravlja, da su sve neophodne promene tih aktivnosti održavanja koje utiču na bezbednost identifikovane, da se njima pravilno upravlja na osnovu povratnih iskustava i primene ZBM za ocenu rizika i da su pravilno dokumentovane, (2) usklađenost sa osnovnim zahtevima za interoperabilnost, (3) uspostavljanje i provera bjekata za održavanje, opreme i alata posebno izrađenih i potrebnih za izvršenje održavanja, (4) analiza početne dokumentacije	PU		
--	--	---	---	-----------	--	--

	accordance with point (a) of Article 6(1) and properly documented; - 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.	u vezi sa vozilom potrebne za formiranje prvog dosijea o održavanju i pravilnu primenu dosijea o održavanju putem sastavljanja naloga za održavanje, (5) da se komponente (uključujući rezervne delove) i materijali upotrebljavaju kako je navedeno u nalogima za održavanje i dokumentaciji dobavljača; oni se skladište, s njima se rukuje i oni se prevoze na odgovarajući način kako je navedeno u nalogima za održavanje i dokumentaciji dobavljača i moraju biti usklađeni sa relevantnim nacionalnim i međunarodnim propisima kao i sa zahtevima iz relevantnih naloga za održavanje, (6) da se odrede, identifikuju, obezbede, evidentiraju i da budu na raspolaganju prikladni i odgovarajući objekti, oprema i alati kako bi se omogućilo pružanje usluga održavanja u skladu s nalogima za održavanje i drugim specifikacijama, čime se osigurava	PU		
--	--	---	--	----	--	--

	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; - 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; - that the organisation have processes to	53.11.10.6. 53.11.10.7.	bezbedno izvršenje održavanja, ergonomija i zaštita zdravlja, (7) da lice zaduženo za održavanje ima procese kojima osigurava da se njena oprema za merenje, svi prostori, oprema i alati pravilno koriste, kalibrišu, čuvaju i održavaju u skladu s dokumentovanim procesima; 11. Kontrolne aktivnosti – strukturni pristup kojim se osigurava: (1) blagovremeno povlačenje vozila iz eksploatacije radi redovnog, uslovnog ili vanrednog održavanja ili u slučaju kada su utvrde nedostaci ili zbog drugih potreba, (2) potrebne mere za kontrolu	PU		
--	---	---------------------------------------	--	-----------	--	--

	ensure that its measuring equipment, all facilities, equipment and tools are correctly used, calibrated, preserved and maintained in accordance with documented processes; 11. Control activities — a structured approach to ensure: - that vehicles are removed from operation for scheduled, conditional or corrective maintenance in due time, or whenever defects or other needs have been identified; - the necessary quality control measures; - that maintenance tasks are performed in accordance with the maintenance orders and to issue the notice	53.11.11. 53.11.11.1. 53.11.11.2. 53.11.11.3. 53.11.11.4.	kvaliteta, (3) obavljanje poslova održavanja u skladu sa nalogima za održavanje i izdavanje obaveštenja o vraćanju u eksploataciju, koje uključuje moguća ograničenja za upotrebu, (4) da se moguće pojave neusklađenosti u primeni sistema upravljanja koje bi mogle dovesti do nesreće, nezgode, izbegnute nesreće ili drugog opasnog događaja prijavljuju, istražuju i analiziraju i da se preduzimaju potrebne preventivne mere u skladu sa ZBM za praćenje, (5) da su periodična interna kontrola i postupak praćenja u skladu sa ZBM za praćenje.	PU		
--	---	--	---	-----------	--	--

	to return to operation including possible restrictions on use; - 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); - 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.				
aIV.	PART A Repealed Directive with a list of the successive amendments thereto	-	-	NP		

	(referred to in Article 34) PART B Time limits for transposition into national law (referred to in Article 34)					
aV.	Correlation table	-	-	NP		

1. Naziv propisa EU Uredba (EU) br. 996/2010 Evropskog parlamenta i Saveta od 20. oktobra 2010. godine koja se odnosi na istraživanje i prevenciju udesa i nezgoda u civilnom vazduhoplovstvu, koja zamenjuje Uputstvo/Direktivu 94/56/EZ <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” oznaka EU propisa 32010R0996		
3. Organ državne uprave, odnosno drugi ovlašćeni predlagač propisa Ovlašćeni predlagač propisa – Vlada Obrađivač - Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture i Centar za istraživanje nesreća u saobraćaju Republike Srbije				4. Datum izrade tabele 9.07.2024.godine		
5. Naziv (važećeg, nacрта, predloga) propisa čije odredbe su predmet analize usklađenosti sa propisom EU 0.1. Zakon o istraživanju nesreća u vazdušnom, železničkom i vodnom saobraćaju (Sl. glasnik RS br. 66/15 i 83/18) Law on accident investigations for aviation, waterborne transport and railways (Official gazette RS No. 66/15 and 83/18) 0.2. Predlog zakona o izmenama i dopunama Zakona o istraživanju nesreća u vazdušnom, železničkom i vodnom saobraćaju Draft Law on Amendments on Law on accident investigations for aviation, waterborne transport and railways 0.3. Pravilnik o istraživanju udesa i ozbiljnih nezgoda u vazdušnom saobraćaju Rulebook on the investigation of accidents and incidents in air traffic				6. Brojčane oznake (šifre) planiranih propisa iz baze NPAA 2022-286		
7. Usklađenost odredaba propisa sa odredbama propisa EU						
a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
Odredba propisa EU	Sadržina odredbe	Odredbe propisa Republike Srbije	Sadržina odredbe	Usklađenost (Potpuno usklađeno - PU, delimično usklađeno - DU,	Razlozi za delimičnu usklađenost, neusklađenost ili	Napomena o usklađenosti

				neusklađeno - NU, neprenosivo – NP)	neprenosivost	
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. 5.3.	Svi udesi i ozbiljne nezgode u vazdušnom saobraćaju moraju da se istraže i analiziraju kako bi se utvrdile činjenice pod kojima su se desili, ako je moguće otkrili njihovi uzroci i potom preduzele mere kojima se sprečavaju novi udesi i ozbiljne nezgode. Istraživanje i otkrivanje uzroka nesreća nema za cilj utvrđivanje krivične, privrednoprestupne, prekršajne, disciplinske, građanskopravne ili neke druge odgovornosti.	Potpuno usklađeno		
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.	-	-	Neprenosivo	Odredba je po svojoj prirodi takva da je mogu implementirati samo države članice EU	
2.	Definitions	0.1.	Značenje pojmova Pojedini pojmovi upotrebljeni u ovom	Potpuno usklađeno		

	For the purposes of this Regulation, the following definitions shall apply:	3.1.	zakonu imaju sledeće značenje			
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)	<i>udes u vazdušnom saobraćaju</i> je događaj u vezi sa korišćenjem vazduhoplova koji, kada je u pitanju vazduhoplov sa posadom, koji se dogodio od trenutka kada se neko lice ukrca u vazduhoplov sa namerom da obavi let do trenutka kada se sva lica iskrcaju iz vazduhoplova ili, u slučaju vazduhoplova bez posade, koji se dogodio od trenutka kada je vazduhoplov spreman za pokret u cilju leta do trenutka kada se vazduhoplov potpuno zaustavi na kraju leta i kada se ugasi osnovna pogonska grupa, pri čemu je nastala bilo koja od sledećih posledica:	Potpuno usklađeno		
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)	smrt ili teška telesna povreda lica usled boravka u vazduhoplovu, direktnog kontakta sa bilo kojim delom vazduhoplova, uključujući i delove koji su se odvojili od vazduhoplova, ili usled direktne izloženosti izduvnom mlazu mlaznog motora, izuzev kada su smrt i teška telesna povreda nastupili kao posledica prirodnih uzroka, samopovređivanja, ili su ih prouzrokovala druga lica ili kada su smrt i teška telesna povreda zadesile slepe putnike koji su se skrivali izvan delova koji su dostupni putnicima i posadi,	Potpuno usklađeno.		

2.1.b)	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, windscreens, 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)	oštećenje vazduhoplova, otkaz njegove strukture koji negativno deluje na jačinu strukture ili karakteristike leta vazduhoplova ili zahteva veću popravku ili zamenu oštećene komponente, izuzev otkaza ili oštećenja motora, kada je oštećenje ograničeno na jedan motor (uključujući njegove kapotaže ili agregate) ili, izuzev oštećenja elisa, krajeva krila, antena, sondi, lopatica, guma, kočnica, točkova, aerodinamične oplata, panela, vrata stajnog trapa, vetrobrana, oplata vazduhoplova (kao što su mala udubljenja ili mali otvori) ili manjih oštećenja na lopaticama glavnog rotora ili na lopaticama repnog rotora, stajnog trapa i onih oštećenja koja su nastala dejstvom grada ili udarom ptica (uključujući i rupe na radarskoj kupoli	Potpuno usklađeno		
2.1.c	the aircraft is missing or is completely inaccessible;	0.1. 3.1.23)	vazduhoplov je nestao ili mu nije moguće prići	Potpuno usklađeno		
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>ovlašćeni predstavnik</i> u vazdušnom i vodnom saobraćaju je lice koje država odredi na osnovu njegovih kvalifikacija za učešće u bezbednosnom istraživanju koje vrši druga država. Ovlašćeni predstavnik koga odredi strana država treba da bude iz tela nadležnog za istraživanje nesreća	Potpuno usklađeno.		

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>savetnik</i> je lice koje država odredi na osnovu njegovih kvalifikacija u cilju pomoći njenog ovlašćenog predstavnika tokom bezbednosne istrage	Potpuno usklađeno		
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>uzroci</i> podrazumevaju radnje, propuste, situacije, uslove ili kombinaciju svih tih elemenata koji su doveli do udesa i ozbiljnih nezgoda u vazdušnom saobraćaju, ozbiljnih nesreća u železničkom saobraćaju, pomorskih nesreća, pomorskih nezgoda i plovidbenih nezgoda u vodnom saobraćaju, pri čemu prepoznavanje uzroka ne podrazumeva utvrđivanje krivice ili upravno-pravne, građanskopravne ili krivičnopravne odgovornosti	Potpuno usklađeno		
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>smrtna povreda</i> je povreda koja je naneta nekom licu u udesu u vazdušnom saobraćaju, ozbiljnoj nesreći u železničkom saobraćaju, vrlo ozbiljnoj pomorskoj nesreći, pomorskoj nesreći, ozbiljnoj plovidbenoj nezgodi i plovidbenoj nezgodi u vodnom saobraćaju, koja ima za posledicu smrt tog lica u roku od 30 dana od povreda nanetih tokom udesa u vazdušnom saobraćaju, ozbiljne nesreće u železničkom saobraćaju, vrlo ozbiljne pomorske nesreće, pomorske nesreće, vrlo ozbiljne plovidbene nezgode i plovidbene nezgode u vodnom saobraćaju;	Potpuno usklađeno		
2.6.	‘flight recorder’ means any type	0.3.	uređaj za snimanje leta vazduhoplova (<i>Flight Recorder</i>) je	Potpuno usklađeno		

	of recorder installed in the aircraft for the purpose of facilitating accident/incident safety investigations;	2.4)	svaki uređaj za snimanje koji je ugrađen u vazduhoplov u cilju lakšeg istraživanja udesa, odnosno nezgode.			
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)	Nezgoda vazduhoplova je događaj povezan sa korišćenjem vazduhoplova koji nije udes, a koji utiče ili bi mogao da utiče na bezbednost korišćenja vazduhoplova;	Potpuno usklađeno		
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>međunarodni standardi i preporučena praksa (International Standard and Recommended Practices)</i> su međunarodni standardi i preporučena praksa u vezi s istraživanjem udesa i ozbiljnih nezgoda u vazdušnom saobraćaju, koji su usvojeni u skladu sa članom 37. Čikaške konvencije;	Potpuno usklađeno		
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>glavni istražitelj</i> je lice kome je, na osnovu njegove stručnosti poverena organizacija, sprovođenje, kontrola i rukovođenje bezbednosnog istraživanja udesa i ozbiljnih nezgoda u vazdušnom saobraćaju, ozbiljnih nesreća u železničkom saobraćaju, vrlo ozbiljnih pomorskih nesreća, ozbiljnih pomorskih nesreća, pomorskih nesreća, pomorskih nezgoda, ozbiljnih plovidbenih nezgoda i plovidbenih nezgoda u vodnom saobraćaju;	Potpuno usklađeno		
2.10.	'operator' means any natural or legal person, operating or proposing to operate one or more aircraft;	0.1 3.2.4)	<i>korisnik vazduhoplova</i> je svako fizičko ili pravno lice koje koristi ili namerava da koristi jedan ili više vazduhoplova;	Potpuno usklađeno		
2.11.	person involved' means the owner, a member of the crew, the operator of the aircraft	0.1. 3.2.5)	<i>povezana lica</i> su: vlasnik vazduhoplova, član posade, korisnik vazduhoplova koji je učestvovao u	Potpuno usklađeno		

	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;		udesu ili ozbiljnoj nezgodi, lice koje je učestvovalo u održavanju, projektovanju i proizvodnji tog vazduhoplova ili je učestvovalo u obuci posade tog vazduhoplova, lice koje je uključeno u pružanje usluga kontrole letenja, lice koje pruža informacije vazduhoplovu u letu ili lice koje pruža usluge aerodromske kontrole letenja, kao i osoblje nacionalnih civilnih vazduhoplovnih vlasti;			
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>privremeni izveštaj</i> je izveštaj kojim se daju informacije o podacima prikupljenim tokom rane faze istrage;	Potpuno usklađeno		
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>srodnici</i> su članovi uže porodice i/ili dalji srodnici i /ili druga lica bliska žrtvi udesa u vazdušnom saobraćaju, ozbiljne nesreće u železničkom saobraćaju, vrlo ozbiljne pomorske nesreće, pomorske nesreće, ozbiljne plovidbene nezgode i plovidbene nezgode u vodnom saobraćaju, u skladu sa propisima države čiji je žrtva državljanin;	Potpuno usklađeno		
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 information, the drawing of conclusions, including the determination of cause(s) and/or contributing factors and, when appropriate, the making of safety recommendations;	0.1. 3.1.8)	<i>istraga</i> označava postupak koji obuhvata prikupljanje i analizu podataka, izvođenje zaključaka, uključujući i utvrđivanje uzroka i u zavisnosti od slučaja, davanje bezbednosnih preporuka u cilju prevencije udesa i ozbiljnih nezgoda u vazdušnom saobraćaju, ozbiljnih nesreća u železničkom saobraćaju, vrlo ozbiljnih pomorskih nesreća, ozbiljnih pomorskih nesreća, pomorskih nesreća, pomorskih nezgoda, ozbiljnih plovidbenih	Potpuno usklađeno		

			nezgoda i plovidbenih nezgoda u vodnom saobraćaju;			
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>Bezbednosna preporuka</i> podrazumeva predlog mera koje u svrhu sprečavanja udesa i ozbiljnih nezgoda u vazdušnom saobraćaju, ozbiljnih nesreća u železničkom saobraćaju, vrlo ozbiljnih pomorskih nesreća, ozbiljnih pomorskih nesreća, pomorskih nesreća, pomorskih nezgoda, ozbiljnih plovidbenih nezgoda i plovidbenih nezgoda u vodnom saobraćaju, daje Centar za israživanje nesreća na osnovu informacija dobijenih u istrazi ili iz drugih izvora;	delimično usklađeno	Objedinjavanje definicije za sva 3 vida saobraćaja	
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 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;	0.1. 3.1.13)	<i>ozbiljna nezgoda</i> u vazdušnom saobraćaju je događaj koji obuhvata okolnosti koje ukazuju da je postojala velika verovatnoća da dođe do udesa, a povezan je sa korišćenjem vazduhoplova, koji se, u slučaju vazduhoplova sa posadom, dogodio od trenutka kada se neko lice ukrca u vazduhoplov sa namerom da obavi let do trenutka kada se sva lica iskrcaju iz vazduhoplova ili, u slučaju vazduhoplova bez posade, koji se dogodio od trenutka kada je vazduhoplov spreman za pokret u cilju leta do trenutka kada se vazduhoplov potpuno zaustavi na kraju leta i kada se ugasi osnovna pogonska grupa;	Potpuno usklađeno		

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)	teška telesna povreda je povreda koju je u udesu i ozbiljnoj nezgodi pretrpelo neko lice, a koja ima za posledicu: a) hospitalizaciju dužu od 48 časova, koja započne u roku od sedam dana od dana kada je povreda vezana za udes ili ozbiljnu nezgodu naneta, b) prelom bilo koje kosti (izuzev jednostavnih preloma prstiju ruku, nožnih prstiju ili preloma nosa), c) razderotine koje izazivaju ozbiljna krvarenja, oštećenje nerava, mišića ili tetiva d) povrede bilo kog unutrašnjeg organa e) opekotine drugog ili trećeg stepena ili opekotine koja zahvataju više od 5% površine tela, f) potvrđeno izlaganje zaraznim supstancama ili štetnim zračenjima	Potpuno usklađeno		
3.1.	Scope This Regulation shall apply to safety investigations into accidents and serious incidents:	0.1. 2.1.1)	Ovaj zakon primenjuje se na: istrage o udesima i ozbiljnim nezgodama u vazdušnom saobraćaju	Potpuno usklađeno		
3.1.a	which have occurred in the territories of the Member States to which the Treaties apply, in accordance with the international obligations of the Member States;	0.1. 2.1.1) (1)	koje su se dogodile na teritoriji Republike Srbije, a sprovode se u skladu sa međunarodnim obavezama Republike Srbije,	Potpuno usklađeno		
3.1.b	involving aircraft registered in a Member State or operated by an undertaking established in a Member State, which have occurred outside the territories	0.1. 2.1.1) (2)	koje su se dogodile vazduhoplovima koji su registrovani u Republici Srbiji ili kojima upravlja privredno društvo sa sedištem u Republici Srbiji, a koje su se desile van teritorije Republike Srbije, ako takvu istragu ne sprovodi	Potpuno usklađeno		

	of the Member States to which the Treaties apply, when such investigations are not conducted by another State;		druga država			
3.1.c	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)	povodom kojih je Republika Srbija ovlašćena ili u skladu sa međunarodnim pravima i obavezama u mogućnosti da imenuje ovlašćenog predstavnika kako bi učestvovala kao država registracije, država operatera, država projektovanja, država proizvodnje ili država koja na zahtev države koja sprovodi istragu obezbeđuje informacije, objekte ili stručnjake	Potpuno usklađeno		
3.1.d	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)	u slučaju kada je Republici Srbiji omogućeno imenovanje predstavnika u istrazi koju vodi druga država na osnovu posebnog interesa usled smrtnih slučajeva i ozbiljnih telesnih povreda svojih državljana,	Potpuno usklađeno.		
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 and assistance to the victims of air accidents and their relatives.	0.1. 2.1.1) (5)	na pitanja koja se tiču blagovremenog davanja informacija o svim licima i opasnom teretu u vazduhoplovu, koji je pretrpeo udes ili ozbiljnu nezgodu, kao i pomoći žrtvama vazduhoplovnog udesa ili ozbiljne nezgode i njihovim srodnicim	Potpuno usklađeno.		
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	0.1. 2.2.1)	Ovaj zakon ne primenjuje se na: istrage koje se odnose na bezbednost u slučaju udesa i ozbiljnih nezgoda koje su doživeli vazduhoplovi, koji obavljaju vojne, carinske, policijske ili slične zadatke, osim ako su u udesu ili ozbiljnoj nezgodi učestvovali civilni i	Potpuno usklađeno		

	determines, in accordance with Article 5(4) and national legislation		domaći ili strani vojni vazduhoplovi, tada udes ili ozbiljnu nezgodu istražuje mešovita civilno-vojna komisija			
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.	Centar za istraživanje nesreća u saobraćaju (u daljem tekstu: Centar) je posebna organizacija u čijoj nadležnosti je obavljanje stručnih poslova koji se odnose na istraživanje udesa i ozbiljnih nezgoda u vazdušnom saobraćaju, ozbiljnih nesreća u železničkom saobraćaju, vrlo ozbiljnih pomorskih nesreća, ozbiljnih pomorskih nesreća, pomorskih nesreća, pomorskih nezgoda, ozbiljnih plovidbenih nezgoda i plovidbenih nezgoda u vodnom saobraćaju (u daljem tekstu: nesreće). Centar je samostalan u radu i funkcionalno nezavisan od bilo koga čiji interesi mogu biti suprotni zadacima i ovlašćenjima Centra. Centar može da sprovodi istražne postupke u saradnji sa nadležnim organima za istraživanje nesreća drugih država u skladu sa ovim zakonom i potvrđenim međunarodnim ugovorima.	Potpuno usklađeno		
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	0.1. 5.1. 5.4	Centar je samostalan u radu i funkcionalno nezavisan od bilo koga čiji interesi mogu biti suprotni zadacima i ovlašćenjima Centra. Centar može da sprovodi istražne postupke u saradnji sa nadležnim organima za istraživanje nesreća drugih država u skladu sa ovim zakonom i potvrđenim međunarodnim ugovorima.	Potpuno usklađeno.		

	investigation authority or influence its objectivity.					
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.	Niko ne sme da ograniči sadržinu i obim istraživanja, da utiče na sadržinu ili obim izveštaja o istraživanju udesa i ozbiljnih nezgoda ili na sadržinu i obim bezbednosnih preporuka Centra.	Potpuno usklađeno.		
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)	Centar obavlja sledeće stručne poslove: 1) u vazdušnom saobraćaju: (1) utvrđuje uzroke udesa i ozbiljnih nezgoda i daje bezbednosne preporuke radi poboljšanja bezbednosti u vazdušnom saobraćaju, (2) vodi bazu podataka o udesima i ozbiljnim nezgodama, (3) dostavlja podatke o udesima i ozbiljnim nezgodama iz baze podataka u Centralnu bazu Evropske komisije, (4) razmenjuje podatke o udesima i ozbiljnim nezgodama iz baze podataka s nadležnim organima za istraživanje udesa i ozbiljnih nezgoda zainteresovanih država uz uslov čuvanja tajnosti podataka, (5) prikuplja i analizira sve podatke koji se odnose na bezbednost vazdušnog saobraćaja, naročito u svrhu sprečavanja udesa ili ozbiljnih nezgoda, u meri u kojoj te aktivnosti ne utiču na nezavisnost Centra i ne podrazumevaju nikakve delatnosti u pogledu regulatornih, administrativnih i pitanja koja se odnose na standardizaciju,	Potpuno usklađeno.		

			(6) sarađuje s nadležnim organima za istraživanje udesa i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova u državama članicama Međunarodne organizacije civilnog vazduhoplovstva (ICAO) i drugim međunarodnim organizacijama, (7) objavljuje rezultate istraživanja uz poštovanje načela tajnosti, (8) učestvuje na međunarodnim skupovima i seminarima o pitanjima istraživanja, kao i usavršavanja lica koja se bave sprovođenjem istraživanja, (9) kao i druga bezbednosna istraživanja u skladu sa ovim zakonom;			
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 revealed.	0.1. i 0.2. 27.5. 27.11.	U KONAČNOM izveštaju o istrazi je garantovana anonimnost svakog pojedinca koji je učestvovao u istrazi. Centar svake godine, najkasnije do 30. septembra, objavljuje godišnji izveštaj o svom radu za proteklu godinu, koji sadrži podatke o istragama sprovedenim u protekloj godini, o datim bezbednosnim merama i preporukama koje su bile preduzete. CENTAR SVAKE GODINE, NAJKASNIJE DO 30. SEPTEMBRA TEKUĆE GODINE, OBJAVLJUJE GODIŠNJI IZVEŠTAJ O SVOM RADU ZA PROTEKLU GODINU, KOJI SADRŽI PODATKE O ISTRAGAMA SPROVEDENIM U PROTEKLOJ GODINI, ANALIZI NIVOA BEZBEDNOSTI U ODNOSU NA NESREĆE U VAZDUŠNOM SAOBRAĆAJU, O DONETIM BEZBEDNOSNIM	Potpuno usklađeno.		

			MERAMA I PREPORUKAMA KOJE SU BILE PREDUZETE.			
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.	Sredstva za rad Centra obezbeđuju se iz budžeta Republike Srbije;	Potpuno usklađeno.		
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.	Glavnog istražitelja postavlja Vlada na pet godina, na predlog predsednika Vlade. Lice koje se postavlja za glavnog istražitelja mora, pored uslova koji su propisani zakonom kojim se uređuje položaj državnih službenika, da ima i najmanje devet godina radnog iskustva u vazdušnom ili železničkom ili vodnom saobraćaju, od kojih najmanje tri godine radnog iskustva na poslovima u vezi sa bezbednošću u vazdušnom, železničkom ili vodnom saobraćaju i istraživanju nesreća.	Potpuno usklađeno		
4.6.b)	the investigators shall be afforded status giving them the necessary guarantees of independence;	0.1 5.1. 5.4.	Centar je samostalan u radu i funkcionalno i organizaciono nezavisan od svih organa i organizacija nadležnih za vazdušni, železnički i vodni saobraćaj, kao i svih pravnih i fizičkih lica čiji interesi mogu biti suprotni zadacima i ovlašćenjima Centra. Centar može da sprovodi istražne postupke u saradnji sa nadležnim organima za istraživanje nesreća drugih država u skladu sa ovim zakonom i potvrđenim međunarodnim ugovorima.	Poptuno usklađeno		

4.6.c)	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.	Centrom rukovodi Glavni istražitelj koji ima položaj direktora posebne organizacije.	Potpuno usklađeno		
4.6.d)	the safety investigation authority shall be allocated a budget that enables it to carry out its functions;	0.1 8.1.	Sredstva za rad Centra obezbeđuju se iz budžeta Republike Srbije;	Potpuno usklađeno.		
4.6.e)	the safety investigation authority 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	0.1. 4.4. 6.6.	U cilju ostvarivanja svojih nadležnosti u istraživanju udesa i ozbiljne nezgode u vazdušnom saobraćaju, Centar mora da poseduje stručne, tehničke i finansijske kapacitete. Centar može da angažuje i odgovarajuća stručna lica, organe, organizacije i odgovarajuća pravna lica za stručnu pomoć, uz određenu naknadu u skladu sa dužinom angažovanja i složenošću poslova	Potpuno usklađeno.		
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	01. 16.1.	Centar je dužan da istraži svaki udes ili ozbiljnu nezgodu vazduhoplova koji se dogodi na teritoriji Republike Srbije, osim udesa ili ozbiljne nezgode vazduhoplova koji pripadaju sledećim kategorijama:	Potpuno usklađeno		

	incident occurred					
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 authority of the Member State of registration.	0.1. 16.4.	Ako vazduhoplov koji je registrovan u republici srbiji pretrpi udes ili ozbiljnu nezgodu na mestu za koje se ne može sa sigurnošću utvrditi da se nalazi na teritoriji bilo koje države, istraživanje udesa ili ozbiljne nezgode, vrši Centar.	Potpuno usklađeno		
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.	U slučajevima udesa ili ozbiljne nezgode vazduhoplova koji nisu obuhvaćeni st.1 i 2. ovog člana, Centar pokreće istraživanje ako nalazi da je to u interesu bezbednosti vazdušnog saobraćaja.	Potpuno usklađeno		
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	0.1. 16.2.	Izuzetno od stava 1. ovog člana, Centar je dužan da istraži svaki udes vazduhoplova u kojem je došlo do smrtne povrede, nezavisno od kategorije kojoj vazduhoplov pripada.	Potpuno usklađeno.		

	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.					
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 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.	U slučajevima udesa ili ozbiljne nezgode vazduhoplova koji nisu obuhvaćeni st.1 i 2. Ovog člana, Centar pokreće istraživanje ako nalazi da je to u interesu bezbednosti vazdušnog saobraćaja.	Potpuno usklađeno		
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.	Stručni poslovi koji se odnose na istraživanja nesreća su nezavisni od krivičnih istraga ili drugih paralelnih istraga kojima se utvrđuje odgovornost ili određuje stepen krivice. Istraživanje i otkrivanje uzroka nesreća nema za cilj utvrđivanje krivične, privrednoprestupne, prekršajne, disciplinske, građanskopravne ili neke druge odgovornosti.	Potpuno usklađeno.		

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.	Centar može da saraduje ili učestvuje u radu međunarodnih organizacija za istraživanje udesa i ozbiljnih nezgoda, pruži ili zatraži pomoć, prenese deo istražnog postupka na nadležne organe za istraživanje udesa i ozbiljnih nezgoda drugih država u skladu sa međunarodnim ugovorima i obavezama Republike Srbije. Ovi oblici saradnje ne mogu da ugroze nezavisnost istrage. CENTAR MOŽE DA UČESTVUJE U RADU MEĐUNARODNIH ORGANIZACIJA ZA ISTRAŽIVANJE UDESA I OZBILJNIH NEZGODA, PRUŽI ILI ZATRAŽI POMOĆ, PRENESE DEO ILI CEO ISTRAŽNI POSTUPAK NA NADLEŽNE ORGANE ZA ISTRAŽIVANJE UDESA I OZBILJNIH NEZGODA DRUGIH DRŽAVA, KAO I DA PRIHVATI DEO ILI CEO ISTRAŽNI POSTUPAK KOJI JE POKRENUO NADLEŽNI ORGAN ZA ISTRAŽIVANJE UDESA I OZBILJNIH NEZGODA DRUGIH DRŽAVA, U SKLADU SA MEĐUNARODNIM UGOVORIMA I OBAVEZAMA REPUBLIKE SRBIJE.	Potpuno usklađeno		
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	0.2. 17.1.	Centar može da saraduje ili učestvuje u radu međunarodnih organizacija za istraživanje udesa i ozbiljnih nezgoda, pruži ili zatraži pomoć, prenese deo istražnog postupka na nadležne organe za istraživanje udesa i ozbiljnih nezgoda drugih država u skladu sa međunarodnim ugovorima i	Potpuno usklađeno		

	other authority.		obavezama Republike Srbije. Ovi oblici saradnje ne mogu da ugroze nezavisnost istrage. CENTAR MOŽE DA UČESTVUJE U RADU MEĐUNARODNIH ORGANIZACIJA ZA ISTRAŽIVANJE UDESA I OZBILJNIH NEZGODA, PRUŽI ILI ZATRAŽI POMOĆ, PRENESE DEO ILI CEO ISTRAŽNI POSTUPAK NA NADLEŽNE ORGANE ZA ISTRAŽIVANJE UDESA I OZBILJNIH NEZGODA DRUGIH DRŽAVA, KAO I DA PRIHVATI DEO ILI CEO ISTRAŽNI POSTUPAK KOJI JE POKRENUO NADLEŽNI ORGAN ZA ISTRAŽIVANJE UDESA I OZBILJNIH NEZGODA DRUGIH DRŽAVA, U SKLADU SA MEĐUNARODNIM UGOVORIMA I OBAVEZAMA REPUBLIKE SRBIJE.			
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	0.1. 7.1.1) (6)	Sarađuje s nadležnim organima za istraživanje udesa i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova u državama članicama međunarodne organizacije civilnog vazduhoplovstva (ICAO) i drugim međunarodnim organizacijama,	Potpuno usklađeno		

	among these for a peIn 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. riiod of 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.		-	neprenosivo	Odredba je po svojoj prirodi takva da je mogu implementirati samo države članice EU	
7.3.	In order to achieve the objectives set out in paragraph 2, the Network shall be responsible, in particular, for:		-	neprenosivo	Odredba je po svojoj prirodi takva da je mogu implementirati samo države članice EU	
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		-	neprenosivo	Odredba je po svojoj prirodi takva da je mogu implementirati samo države članice EU	

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;		-	neprenosivo	Odredba je po svojoj prirodi takva da je mogu implementirati samo države članice EU	
7.3.c)	coordinating and organising, where appropriate, 'peer reviews', relevant training activities and skills development programmes for investigators		-	neprenosivo	Odredba je po svojoj prirodi takva da je mogu implementirati samo države članice EU	
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;		-	neprenosivo	Odredba je po svojoj prirodi takva da je mogu implementirati samo države članice EU	
7.3.e).	strengthening the investigating capacities of the safety investigation authorities, in particular by developing and managing a framework for sharing resources;		-	neprenosivo	Odredba je po svojoj prirodi takva da je mogu implementirati samo države članice EU	
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;		-	neprenosivo	Odredba je po svojoj prirodi takva da je mogu implementirati samo države članice EU	

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.		-	neprenosivo	Odredba je po svojoj prirodi takva da je mogu implementirati samo države članice EU	
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 Council or the Commission submits requests to the Network.		-	neprenosivo	Odredba je po svojoj prirodi takva da je mogu implementirati samo države članice EU	
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.		-	neprenosivo	Odredba je po svojoj prirodi takva da je mogu implementirati samo države članice EU	
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.		-	neprenosivo	Odredba je po svojoj prirodi takva da je mogu implementirati samo države članice EU	
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		-	neprenosivo	Odredba je po svojoj prirodi takva da je mogu implementirati samo države članice EU	

	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.					
8.1.	Participation of EASA and national civil aviation authorities in safety 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.	Ako ne postoji konflikt interesa i u skladu sa mogućnostima, centar u istražni postupak uključuje predstavnika evropske agencije za bezbednost vazdušnog saobraćaja (u daljem tekstu: easa) ili predstavnika vazduhoplovnih vlasti druge države koja može da ima interesa u istražnom postupku, i to kao:	Potpuno usklađeno		
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) savetnika glavnom istražitelju tokom istraga navedenih u članu 16. ovog zakona, pod kontrolom glavnog istražitelja;	Potpuno usklađeno		
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	0.1. 17.3.	2) savetnika ovlašćenom predstavniku iz stava 2 ovog člana, a pod nadzorom ovlašćenog predstavnika.	Potpuno usklađeno		

	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.					
8.2.	The participants referred to in paragraph 1 shall be entitled, in particular to:	0.1. i 0.2. 17.4.	Savetnik iz stava ST. 2 I 3. ovog člana ima pravo da:	Potpuno usklađeno		
8.2.a)	visit the scene of the accident and examine the wreckage;	0.1. 17.4.1)	1) poseti mesto udesa i pregleda olupinu vazduhoplova;	Potpuno usklađeno.		
8.2.b)	suggest areas of questioning and obtain witness information	0.1. 17.4.2)	2) predloži oblast ispitivanja i dobije podatke o svedocima;	Potpuno usklađeno.		
8.2.c)	receive copies of all pertinent documents and obtain relevant factual information	0.1. 17.4. 3)	3) dobije kopije svih relevantnih dokumenata i podataka;	Potpuno usklađeno.		
8.2.d)	participate in the read-outs of recorded media, except cockpit voice or image recorders	0.1. 17.4.4)	4) učestvuje u iščitavanju snimljenih zapisa, osim u slučajevima video i audio zapisa iz pilotske kabine aviona;	Potpuno usklađeno.		
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) učestvuje u istražnim postupcima van mesta udesa ili ozbiljne nezgode, kao što su ispitivanje komponenata vazduhoplova, testiranja i simulacije, stručni sastanci, sastanci o toku istrage, osim kada su istražni postupci povezani sa utvrđivanjem uzroka ili pripreme bezbednosnih preporuka.	Potpuno usklađeno.		
8.3.	EASA and the national civil aviation authorities shall support	0.1. i 0.2.	Centar može da sarađuje ili učestvuje u radu međunarodnih	Potpuno usklađeno		

	the investigation in which they participate by supplying the requested information, advisers and equipment to the safety investigation authority in charge.	17.1.	organizacija za istraživanje udesa i ozbiljnih nezgoda, pruži ili zatraži pomoć, prenese deo istražnog postupka na nadležne organe za istraživanje udesa i ozbiljnih nezgoda drugih država u skladu sa međunarodnim ugovorima i obavezama Republike Srbije. Ovi oblici saradnje ne mogu da ugroze nezavisnost istrage. CENTAR MOŽE DA UČESTVUJE U RADU MEĐUNARODNIH ORGANIZACIJA ZA ISTRAŽIVANJE UDESA I OZBILJNIH NEZGODA, PRUŽI ILI ZATRAŽI POMOĆ, PRENESE DEO ILI CEO ISTRAŽNI POSTUPAK NA NADLEŽNE ORGANE ZA ISTRAŽIVANJE UDESA I OZBILJNIH NEZGODA DRUGIH DRŽAVA, KAO I DA PRIHVATI DEO ILI CEO ISTRAŽNI POSTUPAK KOJI JE POKRENUO NADLEŽNI ORGAN ZA ISTRAŽIVANJE UDESA I OZBILJNIH NEZGODA DRUGIH DRŽAVA, U SKLADU SA MEĐUNARODNIM UGOVORIMA I OBAVEZAMA REPUBLIKE SRBIJE.			
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.	Vlasnik, kao i korisnik vazduhoplova koji je učestvovao u udesu ili ozbiljnoj nezgodi, član posade, svako lice koje učestvuje u održavanju, projektovanju, proizvodnji tog vazduhoplova ili u obuci njegove posade, svako lice koje je učestvovalo u pružanju tom vazduhoplovu usluga kontrole letenja, informisanja vazduhoplova u letu ili aerodromskih usluga, zaposleni u civilnoj vazduhoplovnoj vlasti	Potpuno usklađeno		

			Republike Srbije, kao i svako lice, ukoliko imaju saznanja da se dogodio udes ili ozbiljna nezgoda u obavezi su da o tome, bez odlaganja, obaveste Centar.			
9.2.	The safety investigation authority shall notify without delay the Commission, EASA, the International Civil Aviation Organisation (ICAO), the 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.	0.1 10.	Centar mora u roku od sedam dana od dana donošenja odluke o početku istrage da o tome obavesti ministarstvo i nadležne međunarodne organizacije.	Potpuno usklađeno		
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	0.1.i 0.2. 17.2.	U slučaju da na teritoriji druge države dođe do udesa i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova koji je proizveden u Republici Srbiji, ili je registrovan u Republici Srbiji ili se koristi od strane korisnika registrovanog u Republici Srbiji, ili posada poseduje dozvolu izdatu od strane civilne vazduhoplovne vlasti Republike Srbije, Centar može da učestvuje u istražnom postupku posredstvom ovlašćenog predstavnika. Ovlašćenog predstavnika predstavljaju glavni istražitelj, ili glavni istražitelj za vazdušni saobraćaj ili drugi zaposleni Centra kojeg određuje glavni istražitelj o čemu centar obaveštava nadležan organ za istraživanje udesa i ozbiljnih nezgoda druge države. Ovlašćeni predstavnik prati tok istrage i može da ode na mesto udesa ili ozbiljne	Potpuno usklađeno		

	provided, as well as the expected date of arrival if the accredited representative intends to travel to the country which sent the notification.	0.3. 5.	nezgode. CENTAR MOŽE DA IMENUJE JEDNOG ILI VIŠE SAVETNIKA KOJI ĆE POMAGATI OVLAŠĆENOM PREDSTAVNIKU U TOKU ISTRAGE. Ako se udes ili ozbiljna nezgoda vazduhoplova dogodi na teritoriji strane države, a Republika Srbija je država registracije, država projekta, država proizvodnje ili država korisnika vazduhoplova, Centar odmah po prijemu obaveštenja o udesu ili ozbiljnoj nezgodi, potvrđuje prijem obaveštenja i na njen zahtev dostavlja nadležnom organu strane države na čijoj se teritoriji dogodio udes ili ozbiljna nezgoda raspoložive informacije o vazduhoplovu i posadi koji su uključeni u udes ili ozbiljnu nezgodu, kao i podatke o imenovanom ovlašćenom predstavniku Centra.			
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. i 0.2 17.2.	U slučaju da na teritoriji druge države dođe do udesa i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova koji je proizveden u Republici Srbiji, ili je registrovan u Republici Srbiji ili se koristi od strane korisnika registrovanog u Republici Srbiji, ili posada poseduje dozvolu izdatu od strane civilne vazduhoplovne vlasti Republike Srbije, Centar može da učestvuje u istražnom postupku posredstvom ovlašćenog predstavnika. Ovlašćenog predstavnika predstavljaju glavni istražitelj, ili glavni istražitelj za vazdušni saobraćaj ili drugi zaposleni Centra kojeg određuje glavni istražitelj, o čemu Centar obaveštava	Potpuno usklađeno		

			nadležan organ za istraživanje udesa i ozbiljnih nezgoda druge države. Ovlašćeni predstavnik prati tok istrage i može da ode na mesto udesa ili ozbiljne nezgode. CENTAR MOŽE DA IMENUJE JEDNOG ILI VIŠE SAVETNIKA KOJI ĆE POMAGATI OVLAŠĆENOM PREDSTAVNIKU U TOKU ISTRAGE.			
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.	Centar je ovlašćen da preduzme potrebne mere za obavljanje istraživanja, bez obzira da li je pokrenuta druga zvanična istraga.	Potpuno usklađeno		
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.	Dok istražuje udes ili ozbiljnu nezgodu vazduhoplova, Centar ima pravo:	Potpuno usklađeno.		
11.2.a)	have immediate unrestricted and unhampered 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)	na neograničen i neometan pristup mestu udesa ili ozbiljne nezgode, vazduhoplovu, njegovoj sadržini ili olupini	Potpuno usklađeno.		
11.2.b)	ensure an immediate listing of evidence and controlled removal of debris, or components for examination or analysis purposes;	0.1. 23.3.2)	da, bez odlaganja, sačini listu dokaza i obezbedi kontrolisano uklanjanje olupine ili delova vazduhoplova radi njihovog daljeg ispitivanja, odnosno analize	Potpuno usklađeno.		

11.2.c)	(c) have immediate access to and control over the flight recorders, their contents and any other relevant recordings;	0.1. 23.3.3)	da ima neposredan pristup i kontrolu nad uređajima za snimanje leta, njihovom sadržinom i drugim relevantnim snimcima	Potpuno usklađeno.		
11.2.d)	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)	da zahteva obdukciju tela poginulih lica, da sarađuje na obdukciji i da ima neposredan pristup rezultatima obdukcije ili testova izvršenih na uzetim uzorcima;	Potpuno usklađeno.		
11.2.e)	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)	da zahteva lekarski pregled lica koja su učestvovala u operacijama vazduhoplova ili da zahteva da se sprovedu testovi na uzetim uzorcima i da ima neposredan uvid u rezultate pregleda, odnosno testova;	Potpuno usklađeno.		
11.2.f)	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)	da pozove i ispita svedoke i da od njih zahteva da dostave informacije ili dokaze u vezi sa istraživanjem;	Potpuno usklađeno.		
11.2.g)	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	0.1. i 0.2. 23.3.7)	na slobodan pristup svim relevantnim dokumentima i podacima koje poseduju vlasnik, korisnik ili proizvođač vazduhoplova, imalac potvrde o tipu, nadležna organizacija za održavanje vazduhoplova, centar za obuku vazduhoplovnog osoblja, pružaoci usluga u vazdušnoj plovidbi, operateri aerodroma i Direktor	Potpuno usklađeno.		

	aviation, EASA and air navigation service providers or aerodrome operators.		civilnog vazduhoplovstva Republike Srbije (u daljem tekstu: Direktorat) DIREKTORAT.			
11.3.	The investigator-in-charge shall extend to his or her experts and advisers, as well as to the accredited representatives, their experts and advisers, the 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. i 0.2. 20.	Istraživanje udesa i ozbiljnih nezgoda u vazdušnom saobraćaju vrši radna grupa Centra obrazovana za svaki udes ili ozbiljnu nezgodu posebno. Glavni istražitelj ili glavni istražitelj za vazdušni saobraćaj po ovlašćenju glavnog istražitelja rukovode radnom grupom. ISTRAŽNI POSTUPAK U VAZDUŠNOM SAOBRAĆAJU VODI GLAVNI ISTRAŽITELJ ZA VAZDUŠNI SAOBRAĆAJ. UKOLIKO GLAVNI ISTRAŽITELJ ZA VAZDUŠNI SAOBRAĆAJ NIJE U MOGUĆNOSTI ILI JE SPREČEN DA VODI ISTRAŽNI POSTUPAK, GLAVNI ISTRAŽITELJ ODREĐUJE STRUČNO LICE KOJE ĆE ISTRAŽNI POSTUPAK SPROVESTI. Radnu grupu sačinjavaju zaposleni Centra. U radnu grupu mogu da budu uključeni i stručna lica izvan Centra. Sastav radne grupe za svaki pojedinačni udes ili ozbiljnu nezgodu određuje rešenjem glavni istražitelj. Broj članova i sastav radne grupe zavise od težine, vrste i obima udesa ili ozbiljne nezgode. Stručna lica i zaposleni u organizacijama koji su uključeni u rad radnih grupa kao i druga lica u okviru ili van ovih organizacija ne mogu da budu veštaci, svedoci ili da učestvuju u drugim istražnim	Delimično usklađeno	Potpuna usklađenost postići će se izmenama i dopunama Pravilnika o istraživanju udesa i ozbiljnih nezgoda	

			postupcima koji se odnose na udes ili ozbiljnu nezgodu za koju su angažovani. .			
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.	Glavni istražitelj ili Glavni istražitelj za vazdušni saobraćaj po ovlaštenju Glavnog istražitelja rukovode radnom grupom. ISTRAŽNI POSTUPAK U VAZDUŠNOM SAOBRAĆAJU VODI GLAVNI ISTRAŽITELJ ZA VAZDUŠNI SAOBRAĆAJ. UKOLIKO GLAVNI ISTRAŽITELJ ZA VAZDUŠNI SAOBRAĆAJ NIJE U MOGUĆNOSTI ILI JE SPREČEN DA VODI ISTRAŽNI POSTUPAK, GLAVNI ISTRAŽITELJ ODREĐUJE STRUČNO LICE KOJE ĆE ISTRAŽNI POSTUPAK SPROVESTI. Stručna lica i zaposleni u organizacijama koji su uključeni u rad radnih grupa kao i druga lica u okviru ili van ovih organizacija ne mogu da budu veštaci, svedoci ili da učestvuju u drugim istražnim postupcima koji se odnose na udes ili ozbiljnu nezgodu za koju su angažovani.	Delimično usklađeno	Potpuna usklađenost postići će se izmenama i dopunama Pravilnika o istraživanju udesa i ozbiljnih nezgoda	
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, the investigator-in-charge shall ensure traceability and retain custody of flight recorders and any physical evidence. The judicial authority may appoint an	0.1. i 0.2. 5.5.	Nadležni pravosudni organi koji vode istragu i dostavljaju nadležnom Centru spise i isprave, odnosno njihove kopije, potrebne za vođenje postupka istraživanja nesreća u vazdušnom, železničkom i vodnom saobraćaju, ako se time ne ometa istražni postupak u skladu sa zakonom kojim se uređuje krivični postupak. Obaveštenje o udesu ili ozbiljnoj	Potpuno usklađeno		

	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.	22.2.	nezgodi, kao i izveštaj o udesu ili ozbiljnoj nezgodi, centar dostavlja nadležnim pravosudnim organima na njihov zahtev.			
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 relevant information collected in the safety investigation shall be shared with those authorities immediately and upon request, relevant material may also be	0.1. 22.3. 22.4.	Ako se tokom istražnog postupka ustanovi ili posumnja na akt nezakonitog ometanja u smislu propisa kojima se uređuje vazdušni saobraćaj, centar o tome obaveštava nadležne organe. U slučaju nezakonitog ometanja iz stava 3. ovog člana, centar na zahtev nadležnih organa dostavlja raspoložive podatke, osim podataka navedenih u članu 26. ovog zakona kao i podataka koji bi mogli da ograniče ili utiču na poslove centra.	Potpuno usklađeno		

	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.					
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	Centar obavlja poslove istraživanja samostalno ili ako je potrebno, u saradnji sa drugim državnim organima u skladu sa međusobnim sporazumom.	Delimično usklađeno.	Potpuna usklađenost postići će se izmenama i dopunama Pravilnika o istraživanju udesa i ozbiljnih nezgoda u delu koji se ne odnosi na prava Centra.	
12.3.a)	access to the site of the accident;			Neusklađeno	Potpuna usklađenost postići će se izmenama i dopunama Pravilnika o istraživanju udesa i ozbiljnih nezgoda	

12.3.b)	preservation of and access to evidence			Neusklađeno	Potpuna usklađenost postići će se izmenama i dopunama Pravilnika o istraživanju udesa i ozbiljnih nezgoda	
12.3.c	initial and ongoing debriefings of the status of each process;			Neusklađeno	Potpuna usklađenost postići će se izmenama i dopunama Pravilnika o istraživanju udesa i ozbiljnih nezgoda	
12.3.d)	exchange of information;			Neusklađeno	Potpuna usklađenost postići će se izmenama i dopunama Pravilnika o istraživanju udesa i ozbiljnih nezgoda	
12.3.e)	appropriate use of safety information	.		Neusklađeno	Potpuna usklađenost postići će se izmenama i dopunama Pravilnika o istraživanju udesa i ozbiljnih nezgoda	
12.3.f)	resolution of conflicts			Neusklađeno	Potpuna usklađenost	

					postićiće se izmenama i dopunama Pravilnika o istraživanju udesa i ozbiljnih nezgoda	
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.	-	-	Neprenosivo	Odredba je po svojoj prirodi takva da je mogu implementirati samo države članice EU	
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 custody shall include protection against further damage, access by unauthorised persons, pilfering and deterioration.	0.1. 25.1. 25.2.	Centar obezbeđuje sigurno postupanje sa dokazima, preduzima mere za zaštitu dokaza, za vreme koje je potrebno za sprovođenje istrage. Zaštita dokaza uključuje obezbeđivanje na bilo koji način svih dokaza koji bi mogli biti uklonjeni, izbrisani, izgubljeni ili uništeni, kao i zaštitu od oštećenja, pristupa neovlašćenih lica, krađe i kvarenja	Potpuno usklađeno		
13.2.	Pending the arrival of safety investigators, no person shall modify the state of the site of the accident, take any samples	0.1. 25.3.	Vazduhoplov koji je pretrpeo udes ili ozbiljnu nezgodu ili njegovi delovi ne mogu se ukloniti sa mesta udesa ili ozbiljne nezgode pre nego što se	Potpuno usklađeno.		

	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	25.4.	obezbedi čuvanje tragova udesa ili ozbiljne nezgode i pribavi saglasnost Centra, a ako postoji osnovana sumnja da je učinjeno krivično delo-i nadležnog pravosudnog organa. Pomeranje vazduhoplova koji je pretrpeo udes ili ozbiljnu nezgodu bez saglasnosti Centra dozvoljeno je samo kad je neophodno radi spasavanja lica, prtljaga i robe, otklanjanja opasnosti od požara ili drugih opasnosti ili ako vazduhoplov ometa bezbedno odvijanje vazdušnog saobraćaja			
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. i 0.2 25.7.	Korisnik vazduhoplova, vlasnik vazduhoplova, rukovodilac letenja, drugi učesnici i druga lica koja su direktno ili indirektno povezana sa navedenim licima i udesom ili ozbiljnom nezgodom su dužni da čuvaju sve podatke koji bi mogli da se koriste tokom istraživanja uzroka udesa ili ozbiljne nezgode do objavljivanja završnog KONAČNOG izveštaja o udesu ili ozbiljnoj nezgodi.	Potpuno usklađeno.		
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.	Dokumentacija i informacije koje su od značaja za sprovođenje istrage koriste se isključivo u svrhu istrage i to:	Potpuno usklađeno.		
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)	izjave svedoka i drugih lica, izveštaji i beleške koje je Centar zabeležio ili primio tokom istrage, a koriste se u svrhu sprovođenja istrage;	Potpuno usklađeno.		
14.1.b)	records revealing the identity of persons who have given evidence in the context of the safety investigation	0.1. 26.1.2)	dokumentacija kojom se otkriva identitet lica koja su svedočila u okviru istrage;	Potpuno usklađeno.		
14.1.c)	information collected by the safety investigation authority	0.1.	podaci koje se odnose na lica uključena u udesu ili ozbiljnoj	Potpuno usklađeno.		

	which is of a particularly sensitive and personal nature, including information concerning the health of individuals	26.1.3)	nezgodi koji su prikupljeni u toku istrage, a koje su posebno osjetljive, uključujući podatke o zdravlju pojedinaca;			
14.1.d)	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)	beleške, nacrti, mišljenja istražitelja, uključujući i informacije iz uređaja koje su snimljene tokom transporta;	Potpuno usklađeno.		
14.1.e)	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)	informacije i dokazi koji su dali nadležni organi za istraživanje udesa i ozbiljnih nezgoda drugih država, a koji su u skladu sa međunarodnim standardima i praksom;	Potpuno usklađeno.		
14.1.f)	drafts of preliminary or final reports or interim statements	0.2. 26.1.6)	6) nacrti prethodnih ili završnih izveštaja ili privremenih saopštenja; 6) NACRTI IZVEŠTAJA ILI SAOPŠTENJA O TOKU ISTRAGE;	Potpuno usklađeno.		
14.1.g)	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)	slike i zvuci snimljeni u pilotskoj kabini i njihovi transkripti, kao i snimci glasova u jedinici kontrole letenja, uz potvrdu da će informacije koje nisu važne za istraživanje, a naročito informacije koje mogu imati uticaj na privatnost biti na odgovarajući način zaštićene.	Potpuno usklađeno.		
14.2.	The following records shall not be made available or used for purposes other than safety	0.1.	Zapisi koji ne smeju da budu dostupni ili da se koriste u druge svrhe, osim za istraživanje ili u svrhe	Potpuno usklađeno		

	investigation, or other purposes aiming at the improvement of aviation safety:	26.3.	čiji je cilj unapređenje bezbednosti vazduhoplovstva su:			
14.2.a)	all communications between persons having been involved in the operation of the aircraft	0.1. 26.3.1)	komunikacija između lica koja su učestvovala u korišćenju vazduhoplova	Potpuno usklađeno		
14.2.b)	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)	pisani ili elektronski zapisi i transkripti snimaka iz jedinice za kontrolu letenja, uključujući i rezultate i izveštaje sačinjene za internu upotrebu;	Potpuno usklađeno		
14.2.c)	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)	prpratna pisma za dostavljanje bezbednosnih preporuka	Potpuno usklađeno		
14.2.d)	occurrence reports filed under Directive 2003/42/EC.	0.1. 26.3.4)	prijave događaja prema propisu kojim se uređuje prijavljivanje događaja u civilnom vazduhoplovstvu.	Potpuno usklađeno		
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.	Snimci načinjeni uređajem za snimanje leta vazduhoplova ne smeju da budu dostupni ili da se koriste u druge svrhe, osim za potrebe bezbednosnog istraživanja, plovidbenosti ili održavanja vazduhoplova, izuzev kada se vrši identifikacija ličnih podataka iz ove evidencije ili se lični podaci iz ove evidencije otkrivaju po zaštićenoj proceduri.	Potpuno usklađeno		
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	0.3. 6.	Centar preduzima sve potrebne mere kako bi u najkraćem roku bili očitani uređaji za snimanje leta vazduhoplova koji je učestvovao u udesu ili ozbiljnoj nezgodi. Ako u Republici Srbiji ne postoji	Delimično usklađeno	Potrebna je izmena i dopuna drugih zakona R. Srbije.	

	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 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.		odgovarajuća oprema za očitavanje uređaja za snimanje leta vazduhoplova, Centar će očitavanje uređaja za snimanje leta obaviti na opremi koju joj strana država stavi na raspolaganje, uzimajući pri tome u obzir sposobnost opreme za očitavanje, vreme potrebno za očitavanje i mesto gde se oprema za očitavanje nalazi. Ako vazduhoplov koji je učestvovao u udesu ili ozbiljnoj nezgodi na teritoriji strane države sleti na teritoriju Republike Srbije ili ako je Republika Srbija država registracije ili država korisnika takvog vazduhoplova, nadležnom organu strane države koji vrši istraživanje dostavljaju se, na njegov zahtev, zapisi iz uređaja za snimanje leta vazduhoplova ili, ako je potrebno, uređaji za snimanje leta vazduhoplova, sa obavezom da se isti vrate zajedno sa očitanim zapisima.			
14.4.	Only the data strictly necessary for the purposes referred to in paragraph 3 may be disclosed			Delimično usklađeno	Potrebna je izmena i dopuna drugih zakona R. Srbije.	
15.1.	1. The staff of the safety investigation authority in charge,	0.1.	Glavni istražitelj, pomoćnici glavnog istražitelja za vazdušni, železnički i	Potpuno usklađeno.		

	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.	6.7. 0.1. 24.1. 24.2.	vodni saobraćaj, svi zaposleni Centra, kao i sva lica uključena u istraživanje nesreća dužni su da čuvaju podatke do kojih dođu u istražnom postupku kao profesionalnu tajnu. Sva dokumenta, podaci i dokazi moraju se koristiti isključivo za potrebe istraživanja udesa ili ozbiljne nezgode vazduhoplova i u druge svrhe se ne mogu koristiti. Centar i bilo koje fizičko ili pravno lice koje je pozvano da učestvuje u istrazi, dužni su da u skladu sa zakonom kojim se uređuje zaštita podataka o ličnosti i zakonom kojim se uređuje tajnost podataka, obezbede tajnost podataka i zaštitu anonimnosti učesnika udesa ili ozbiljnih nezgoda.			
15.2.	Without prejudice to the obligations set out in Articles 16 and 17, the safety investigation authority in charge shall 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.	0.1. 24.3.	Centar će proslediti podatke koje smatra relevantnim za sprečavanje udesa ili ozbiljnih nezgoda, osim podataka koji se odnose na zaštitu podataka o ličnosti, pravnim i fizičkim licima odgovornim za proizvodnju ili održavanje vazduhoplova i vazduhoplovnih delova, korišćenje vazduhoplova i obuku vazduhoplovnog osoblja i nadležnim civilnim vazduhoplovnim vlastima.	Potpuno usklađeno.		
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	0.1. 24.3.	Centar će proslediti podatke koje smatra relevantnim za sprečavanje udesa ili ozbiljnih nezgoda, osim podataka koji se odnose na zaštitu podataka o ličnosti, pravnim i fizičkim licima odgovornim za proizvodnju ili održavanje	Delimično usklađeno	Potpuna usklađenost postići će se izmenama i dopunama Pravilnika o istraživanju	

	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		vazduhoplova i vazduhoplovnih delova, korišćenje vazduhoplova i obuku vazduhoplovnog osoblja i nadležnim civilnim vazduhoplovnim vlastima.		udesa i ozbiljnih	
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 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.	0.1. 24.4.	Centar je dužan da obavesti žrtve, njihove srodnike ili da javno objavi informacije o utvrđenim činjenicama, toku istrage, privremene izveštaje ili preporuke, uz uslov da se ne utiče na istražni postupak i da se obezbedi zaštita podataka o ličnosti u skladu sa propisima kojima se uređuje zaštita podataka o ličnosti.	Potpuno usklađeno.		
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.	Centar je dužan da obavesti žrtve, njihove srodnike ili da javno objavi informacije o ustanovljenim činjenicama, toku istrage, moguće preliminarne izveštaje ili preporuke, uz uslov da se ne utiče na istražni postupak i da se obezbedi zaštita podataka o ličnosti u skladu sa propisima kojima se uređuje zaštita podataka o ličnosti.	Potpuno usklađeno.		

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.	Svaka istraga završava se KONAČNIM izveštajem o istrazi koji po obliku i sadržini odgovara vrsti i težini udesa ili ozbiljne nezgode. Izveštaj KONAČNI IZVEŠTAJ o istrazi sadrži neposredne činjenice o događaju, zapisnik o istrazi i ispitivanju, analizu i zaključke, preduzete mere i preporuke za unapređenje bezbednosti. Izveštaj KONAČNI IZVEŠTAJ o istrazi mora biti dostupan javnosti, ali ne i identitet lica koja su učestvovala u udesu ili ozbiljnoj nezgodi i ne može da ukazuje na odgovornost ili krivicu učesnika.	Poptuno usklađeno		
16.2.	The report shall protect the anonymity of any individual involved in the accident or serious incident.	0.1. 27.5.	U KONAČNOM izveštaju o istrazi je garantovana anonimnost svakog pojedinca koji je učestvovao u istrazi.	Potpuno usklađeno.		
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.	Ako se pre okončanja istraživanja ukaže potreba za izradom privremenog izveštaja, pre njegovog objavljivanja, Centar može da traži komentare od odgovarajućih organa zainteresovanih država, uključujući i međunarodne organizacije, imaoća dozvole za obavljanje vazduhoplovno tehničke delatnosti projektovanja za projektovanje vazduhoplova, proizvođača vazduhoplova i korisnika pri čemu su dužni da sadržaj konsultacija čuvaju kao poslovnu tajnu. AKO SE TOKOM ISTRAGE UKAŽE POTREBA, CENTAR MOŽE DA TRAŽI KOMENTARE	Potpuno usklađeno.		

			OD ODGOVARAJUĆIH ORGANA DRŽAVA NA KOJE ĆE SE IZVEŠTAJ ODNOSITI, UKLJUČUJUĆI I MEĐUNARODNE ORGANIZACIJE, A PUTEM NJIH I IMAOCA DOZVOLE ZA OBAVLJANJE VAZDUHOPLOVNO-TEHNIČKE DELATNOSTI PROJEKTOVANJA ZA PROJEKTOVANJE VAZDUHOPLOVA, PROIZVOĐAČA VAZDUHOPLOVA I KORISNIKA, PRI ČEMU SU DUŽNI DA SADRŽAJ KONSULTACIJA ČUVAJU KAO POSLOVNU TAJNU.			
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.	Pre objavljivanja izveštaja Centra, Direktorata, nadležni organi zainteresovanih drugih država i međunarodne organizacije, imaoći dozvole za obavljanje vazduhoplovno tehničke delatnosti projektovanja za projektovanje vazduhoplova, proizvođači vazduhoplova i korisnici mogu da daju svoje mišljenje i stavove o istrazi, kao i primedbe na nacrt izveštaja. PRE OBJAVLJIVANJA KONAČNOG IZVEŠTAJA, CENTAR DOSTAVLJA IZVEŠTAJ NADLEŽNIM ORGANIMA NA KOJE SE KONAČNI IZVEŠTAJ ODNOSI, UKLJUČUJUĆI I MEĐUNARODNE ORGANIZACIJE, A PUTEM NJIH I IMAOCA DOZVOLE ZA OBAVLJANJE VAZDUHOPLOVNO-TEHNIČKE DELATNOSTI PROJEKTOVANJA ZA PROJEKTOVANJE VAZDUHOPLOVA,	Potpuno usklađeno.		

			PROIZVOĐAČA VAZDUHOPLOVA I KORISNIKA KOJI MOGU DA DAJU SVOJE MIŠLJENJE I STAVOVE O ISTRAZI I IZVEŠTAJU, PRI ČEMU SU DUŽNI DA SADRŽAJ KOMUNIKACIJE ČUVAJU KAO POSLOVNU TAJNU.			
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 parts of the information not relevant to the analysis shall not be disclosed.			Neusklađeno	Potpuna usklađenost postići će se izmenama i dopunama Pravilnika o istraživanju udesa i ozbiljnih	
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.	Centar objavljuje KONAČNI izveštaj o istrazi u najkraćem mogućem roku, ali ne dužem od 12 meseci od datuma kada se dogodio udes ili ozbiljna nezgoda.	Potpuno usklađeno		
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.	Ukoliko ne postoji mogućnost objavljivanja izveštaja u roku od 12 meseci, Centar će objaviti privremeni izveštaj sa informacijom o toku istrage i eventualnim preporukama za unapređenje bezbednosti. UKOLIKO NE POSTOJI MOGUĆNOST OBJAVLJIVANJA KONAČNOG IZVEŠTAJA U ROKU OD 12 MESECI, CENTAR ĆE OBJAVITI SAOPŠTENJE O TOKU ISTRAGE SA EVENTUALNIM PREPORUKAMA ZA UNAPREĐENJE BEZBEDNOSTI.	Potpuno usklađeno		
16.8.	The safety investigation authority shall forward a copy of the final report and the safety	0.2. 27.9.	Centar dostavlja KONAČNI izveštaj zajedno sa bezbednosnim preporukama stranama na koje se	Potpuno usklađeno.		

	recommendations as soon as possible to the:		preporuke odnose, ministarstvu, Direktoratu, nadležnim organima zainteresovanih drugih država i međunarodnim organizacijama u skladu sa međunarodnim standardima i preporučenom praksom, i objavljuje ga na internet prezentaciji Centra.			
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.	Centar dostavlja izveštaj (u daljem tekstu: konačni izveštaj) zajedno za bezbednosnim preporukama, međunarodnim organizacijama u skladu sa međunarodnim standardima i preporučenom praksom državi koja je prenela istraživanje udesa ili ozbiljne nezgode na Republiku Srbiju, nadležnom organu države registracije, države projekta, države proizvodnje, države korisnika, države čiji su građani poginuli ili pretrpeli teške telesne povrede, države koja je pružala informacije, objekte ili stručnjake u toku istraživanja, kao i ICAO, samo ako je u udesu ili ozbiljnoj nezgodi učestvovao vazduhoplov maksimalne mase preko 5.700 kg.	Potpuno usklađeno.		
16.8.b)	addressees of safety recommendations contained in the report;	0.2. 27.9.	Centar dostavlja KONAČNI izveštaj zajedno za bezbednosnim preporukama stranama na koje se preporuke odnose, ministarstvu, DIREKTORATU, nadležnim organima zainteresovanih drugih država i međunarodnim organizacijama u skladu sa međunarodnim standardima i preporučenom praksom, i objavljuje	Potpuno usklađeno.		

			ga na internet prezentaciji Centra.			
16.8.c)	Commission and EASA, except where the report is publicly available through electronic means, in which case the safety investigation authority shall only notify them accordingly	0.2. 27.9.	Centar dostavlja KONAČNI izveštaj zajedno za bezbednosnim preporukama stranama na koje se preporuke odnose, ministarstvu, DIREKTORATU, nadležnim organima zainteresovanih drugih država i međunarodnim organizacijama u skladu sa međunarodnim standardima i preporučenom praksom, i objavljuje ga na internet prezentaciji Centra.	Potpuno usklađeno.		
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.	Centar izdaje bezbednosne preporuke na osnovu analize podataka i rezultata sprovedene istrage. Centar može da izda bezbednosne preporuke i na osnovu analiza serije udesa, ozbiljnih nezgoda i nezgoda vazduhoplova. CENTAR IZDAJE BEZBEDNOSNE PREPORUKE NA OSNOVU ANALIZE PODATAKA I REZULTATA SPROVEDENE ISTRAGE. NAKON KONSULTACIJA SA SVIM ZAINTERESOVANIM SUBJEKTIMA, CENTAR MOŽE U BILO KOJOJ FAZI ISTRAGE UDESA ILI OZBILJNE NEZGODE DA IZDA BEZBEDNOSNE PREPORUKE SA MERAMA ZA KOJE SMATRA DA IH JE NEOPHODNO ŠTO PRE PREDUZETI RADI POBOLJŠANJA BEZBEDNOSTI U VAZDUŠNOM SAOBRAĆAJU. BEZBEDNOSNE PREPORUKE SE MOGU IZDATI I NA OSNOVU STUDIJE ILI ANALIZE RAZLIČITIH ISTRAGA ILI	Delimično usklađeno	Potpuna usklađenost postićiće se izmenama i dopunama Pravilnika o istraživanju udesa i ozbiljnih	

		28.3.	DRUGIH POSLOVA KOJE CENTAR OBAVLJA U SKLADU SA OVIM ZAKONOM. CENTAR MOŽE DA IZDA BEZBEDNOSNU PREPORUKU AKO JE REPUBLIKA SRBIJA ZEMLJA UČESNICA U ISTRAŽNOM POSTUPKU U KOORDINACIJI SA DRŽAVOM KOJA VODI ISTRAGU. Preporuke se upućuju stranama na koje se odnose, nadležnim organima i organizacijama u Republici Srbiji, kao i zainteresovanim organima i organizacijama drugih država i međunarodnim organizacijama BEZBEDNOSNE PREPORUKE SE, UZ PROPRATNO PISMO, DOSTAVLJAJU NADLEŽNIM ORGANIMA I ORGANIZACIJAMA U REPUBLICI SRBIJI, NADLEŽNIM ORGANIMA I ORGANIZACIJAMA DRUGIH ZAINTERESOVANIH DRŽAVA, KAO I MEĐUNARODNIM ORGANIZACIJAMA, A AKO JE PREPORUKA OD GLOBALNOG ZNAČAJA ONA SE, ZAJEDNO SA OBAVEŠTENJEM O PREDUZETIM MERAMA, DOSTAVLJA MEĐUNARODNOJ ORGANIZACIJI CIVILNOG VAZDUHOPLOVSTVA.			
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.	Centar izdaje bezbednosne preporuke na osnovu analize podataka i rezultata sprovedene istrage.	Potpuno usklađeno		

17.3.	A safety recommendation shall in no case create a presumption of blame or liability for an accident, serious incident or incident. EN L 295/46 Official Journal of the European Union 12.11.2010	0.1. 28.2.	Preporuka iz stava 1. ovog člana ne može biti osnov za utvrđivanje krivice ili odgovornosti za udes ili ozbiljnu nezgodu.	Potpuno usklađeno.		
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. 28.6. 28.7.	Organi i organizacije kojima su upućene preporuke, osim organa i organizacija drugih država i međunarodnih organizacija, dužni su da preduzmu potrebne mere u cilju sprovođenja bezbednosnih preporuka i o tome obaveste Centar. Organi i organizacije iz stava 3. ovog člana, osim organa i organizacija drugih država i međunarodnih organizacija, kojima je upućena bezbednosna preporuka dužni su da najmanje jednom godišnje podnesu izveštaj Centru o merama koje su preduzete ili su planirane da se preduzmu na osnovu datih preporuka. NADLEŽNI ORGANI, ODNOSNO ORGANIZACIJE U REPUBLICI SRBIJI KOJIMA SU UPUĆENE BEZBEDNOSNE PREPORUKE SU DUŽNI DA POTVRDE PRIJEM PREPORUKE I DA U ROKU OD 90 DANA OD PRIJEMA DOSTAVE CENTRU OBAVEŠTENJE O MERAMA KOJE SU PREDUZELI ILI PLANIRAJU DA PREDUZMU, KAO I O ROKOVIMA ZA NJIHOVO PREDUZIMANJE, AKO JE TO PRIMENLJIVO. AKO NADLEŽNI ORGAN, ODNOSNO ORGANIZACIJA SMATRA DA NIJE POTREBNO PREDUZETI MERE U CILJU SPROVOĐENJA BEZBEDNOSNIH PREPORUKA, U OBAVEŠTENJU	Poptuno usklađeno		

	authorities shall similarly record in the central repository all safety recommendations received from third countries.					
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.	-	-	neprenosivo	Odredba je po svojoj prirodi takva da je mogu implementirati samo države članice EU	
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 airworthiness directives without apportioning blame or liability	-	-	neprenosivo	Odredba je po svojoj prirodi takva da je mogu implementirati samo države članice EU	

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.	Vlasnik, kao i korisnik vazduhoplova koji je učestvovao u udesu ili ozbiljnoj nezgodi, član posade, svako lice koje učestvuje u održavanju, projektovanju, proizvodnji tog vazduhoplova ili u obuci njegove posade, svako lice koje je učestvovalo u pružanju tom vazduhoplovu usluga kontrole letenja, informisanja vazduhoplova u letu ili aerodromskih usluga, zaposleni u civilnoj vazduhoplovnoj vlasti Republike Srbije, kao i svako lice, ukoliko imaju saznanja da se dogodio udes ili ozbiljna nezgoda u obavezi su da o tome, bez odlaganja, obaveste Centar. Korisnik vazduhoplova koji je učestvovao u udesu ili ozbiljnoj nezgodi je dužan da informacije o licima i opasnoj robi na letu dostavi centru, na njegov zahtev. Vazduhoplov koji je učestvovao u udesu ili ozbiljnoj nezgodi na teritoriji Republike Srbije, a koji je registrovan u Republici Srbiji, ili je proizveden u Republici Srbiji, ili se koristi od strane korisnika registrovanog u Republici Srbiji, a koji obavlja letove koji dolaze na ili odlaze sa teritorije Republike Srbije i strani vazduhoplovi koji obavljaju letove koji odlaze sa aerodroma koji se nalaze na teritoriji Republike Srbije, dostavljaju Centru informacije o licima i opasnim materijama na letu, po zahtevu Centra.	Potpuno usklađeno		
20.1.a)	as soon as possible, and at the latest within two hours of the	0.3.	Korisnik vazduhoplova iz stava 1. ovog člana:	Poptuno usklađeno		

	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	13.2.1)	1) najkasnije u roku od dva sata od prijema obaveštenja ili zahteva Centra, na osnovu raspoloživih informacija, sastavlja konačan spisak lica ukrcanih u vazduhoplov i			
20.1.b)	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) odmah po prijemu obaveštenja da se udes dogodio ili zahteva Centra, sastavlja spisak ukrcanog opasnog tereta. .	Poptuno usklađeno		
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.	Podatke iz stava 2. ovog člana, korisnik vazduhoplova koji je učestvovao u udesu ili ozbiljnoj nezgodi dostavlja Centru.	Poptuno usklađeno		
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 commercial purposes.	0.3. 13.4 13.5.	Putnik može korisniku vazduhoplova da dostavi podatke lica koja će biti kontaktirana u slučaju udesa ili ozbiljne nezgode. Imena lica koja su bila ukrcana u vazduhoplov koji je učestvovao u udesu ne smeju da budu dostupna javnosti pre nego što nadležni organi obaveste o udesu srodnike tih lica.	Potpuno usklađeno		
20.4.	The name of a person on board shall not be made publicly available before the relatives of that person have been informed	0.3. 13.6.	Spisak iz stava 2. podtačka 1) ovog člana je poverljivog karaktera, a imena lica sa spiska mogu da budu dostupna javnosti samo ako se	Poptuno usklađeno		

	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.		srodnici tih lica ne protive.			
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.	Pomoć žrtvama nesreća i njihovoj porodici Plan hitnih mera pomoći, koji uključuje prevoz, smeštaj i medicinsku pomoć žrtvama i njihovim porodicama u slučaju nesreće, donosi Vlada.	Potpuno usklađeno	Doneta je Uredba o planu hitnih mera pomoći žrtvama i njihovim porodicama u slučaju nesreće u saobraćaju	
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 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	0.1. 14.1.	Plan hitnih mera pomoći, koji uključuje prevoz, smeštaj i medicinsku pomoć žrtvama i njihovim porodicama u slučaju nesreće, donosi Vlada.	Potpuno usklađeno	Doneta je Uredba o planu hitnih mera pomoći žrtvama i njihovim porodicama u slučaju nesreće u saobraćaju	

	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.	Centar može da učestvuje u radu međunarodnih organizacija za istraživanje udesa i ozbiljnih nezgoda, pruži ili zatraži pomoć, prenese deo istražnog postupka na nadležne organe za istraživanje udesa i ozbiljnih nezgoda drugih država u skladu sa međunarodnim ugovorima i obavezama Republike Srbije. Ovi oblici saradnje ne mogu da ugroze nezavisnost istrage. CENTAR MOŽE DA UČESTVUJE U RADU MEĐUNARODNIH ORGANIZACIJA ZA ISTRAŽIVANJE UDESA I OZBILJNIH NEZGODA, PRUŽI ILI ZATRAŽI POMOĆ, PRENESE DEO ILI CEO ISTRAŽNI POSTUPAK NA NADLEŽNE ORGANE ZA ISTRAŽIVANJE UDESA I OZBILJNIH NEZGODA DRUGIH DRŽAVA, KAO I DA PRIHVATI DEO ILI CEO ISTRAŽNI POSTUPAK KOJI JE POKRENUO NADLEŽNI ORGAN ZA ISTRAŽIVANJE UDESA I OZBILJNIH NEZGODA DRUGIH DRŽAVA, U SKLADU SA MEĐUNARODNIM UGOVORIMA I OBAVEZAMA REPUBLIKE SRBIJE. OVI OBLICI SARADNJE NE MOGU DA UGROZE NEZAVISNOST ISTRAGE.	Potpuno usklađeno	Doneta je Uredba o planu hitnih mera pomoći žrtvama i njihovim porodicama u slučaju nesreće u saobraćaju	
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	0.1. 17.1.	Centar može da učestvuje u radu međunarodnih organizacija za istraživanje udesa i ozbiljnih nezgoda, pruži ili zatraži pomoć, prenese deo istražnog postupka na	Potpuno usklađeno		

	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:		nadležne organe za istraživanje udesa i ozbiljnih nezgoda drugih država u skladu sa međunarodnim ugovorima i obavezama Republike Srbije. Ovi oblici saradnje ne mogu da ugroze nezavisnost istrage. CENTAR MOŽE DA UČESTVUJE U RADU MEĐUNARODNIH ORGANIZACIJA ZA ISTRAŽIVANJE UDESA I OZBILJNIH NEZGODA, PRUŽI ILI ZATRAŽI POMOĆ, PRENESE DEO ILI CEO ISTRAŽNI POSTUPAK NA NADLEŽNE ORGANE ZA ISTRAŽIVANJE UDESA I OZBILJNIH NEZGODA DRUGIH DRŽAVA, KAO I DA PRIHVATI DEO ILI CEO ISTRAŽNI POSTUPAK KOJI JE POKRENUO NADLEŽNI ORGAN ZA ISTRAŽIVANJE UDESA I OZBILJNIH NEZGODA DRUGIH DRŽAVA, U SKLADU SA MEĐUNARODNIM UGOVORIMA I OBAVEZAMA REPUBLIKE SRBIJE. OVI OBLICI SARADNJE NE MOGU DA UGROZE NEZAVISNOST ISTRAGE.			
21.4.a)	visit the scene of the accident	0.1. 15.5.	Ministar bliže propisuje način sprovođenja postupka istraživanja udesa i ozbiljnih nezgoda u vazdušnom saobraćaju	Delimično usklađeno	Potpuna usklađenost postići će se izmenama i dopunama Pravilnika o istraživanju udesa i ozbiljnih	
21.4.b)	have access to the relevant factual information, which is approved for public release by the safety investigation authority in charge, and information on	0.1. 15.5	- Ministar bliže propisuje način sprovođenja postupka istraživanja udesa i ozbiljnih nezgoda u vazdušnom saobraćaju	Delimično usklađeno	Potpuna usklađenost postići će se izmenama i	

	the progress of the investigation;				dopunama Pravilnika o istraživanju udesa i ozbiljnih	
21.4.c)	receive a copy of the final report.	0.1. 15.5	- Ministar bliže propisuje način sprovođenja postupka istraživanja udesa i ozbiljnih nezgoda u vazdušnom saobraćaju	Delimično usklađeno	Potpuna usklađenost postići će se izmenama i dopunama Pravilnika o istraživanju udesa i ozbiljnih	
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	- Ministar bliže propisuje način sprovođenja postupka istraživanja udesa i ozbiljnih nezgoda u vazdušnom saobraćaju	Delimično usklađeno	Potpuna usklađenost postići će se izmenama i dopunama Pravilnika o istraživanju udesa i ozbiljnih	
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), also third country air carriers shall fulfil the insurance obligations set out in that Regulation.	0.1. 15.5	- Ministar bliže propisuje način sprovođenja postupka istraživanja udesa i ozbiljnih nezgoda u vazdušnom saobraćaju	Delimično usklađeno	Potpuna usklađenost postići će se izmenama i dopunama Pravilnika o istraživanju udesa i ozbiljnih	
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		-	neprenosivo	Odredba je po svojoj prirodi takva da ne uspostavlja obavezu u pogledu usklađivanja	

	European Parliament, Council and Commission documents					
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	-	-	neprenosivo	Odredba je po svojoj prirodi takva da ne uspostavlja obavezu u pogledu usklađivanja	
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. i 52.	Centar podnosi zahteve za pokretanje prekršajnog postupka u skladu sa kaznenim odredbama ovog zakona. Novčanom kaznom od 200.000 do 2.000.000 dinara kazniće se za prekršaj privredno društvo ili drugo pravno lice ako: 1) ne obavesti Centar o udesu ili ozbiljnoj nezgodi vazduhoplova (član 19. stav 1); 1a) ne dostavi informacije o licima i opasnoj robi na zahtev centra (član 19. stav 2); 2) ograniči Centru pristup mestu udesa ili ozbiljne nezgode, vazduhoplovu, njegovoj sadržini ili olupini (član 23. stav 3. tačka 1); 3) onemogući slobodan pristup svim relevantnim dokumentima i podacima (član 23.	Potpuno usklađeno		

			stav 3. tačka 7)); 4) ukloni s mesta udesa ili ozbiljne nezgode vazduhoplova koji je pretrpeo udes ili ozbiljnu nezgodu ili njegove delove pre nego što se obezbedi očuvanje tragova nesreće ili pribavi saglasnost Centra (član 25. stav 3); 5) po okončanju istraživanja udesa ili ozbiljne nezgode ne ukloni oštećeni ili uništeni vazduhoplov ili njegove delove (član 25. stav 5); 6) na zahtev Centra ne dostavi tražene podatke (član 25. stav 8); 7) ne postupi po izdatoj bezbednosnoj preporuci Centra i ne dostavi izveštaj o istoj (član 28. st. 4. i 5); 7) NE DOSTAVI OBAVEŠTENJE O MERAMA KOJE SU PREDUZELI ILI PLANIRAJU DA PREDUZMU PO IZDATIM BEZBEDNOSNIM PREPORUKAMA (ČLAN 28. ST. 6.); Novčanom kaznom od 50.000 do 150.000 dinara kazniće se za prekršaj odgovorno lice — zapovednik broda ili lice koje ga zamenjuje, drugi članovi posade i druga fizička lica ako: NOVČANOM KAZNOM OD 50.000 DO 150.000 DINARA KAZNIĆE SE ZA PREKRŠAJ FIZIČKO LICE AKO: 1) ne obavesti Centar o udesu ili ozbiljnoj nezgodi vazduhoplova (član. 19. stav 1); 1a) ne dostavi informacije o licima i			
--	--	--	---	--	--	--

			opasnoj robi na zahtev centra (član 19. stav 2); 2) ograniči Centru pristup mestu udesa ili ozbiljne nezgode, vazduhoplovu, njegovoj sadržini ili olupini (član 23. stav 3. tačka 1); 3) onemogući slobodan pristup dokumentima i podacima (član 23. stav 3. tačka 7)); 4) ukloni s mesta udesa ili ozbiljne nezgode vazduhoplov koji je pretrpeo udes ili ozbiljnu nezgodu ili njegove delove pre nego što se obezbedi očuvanje tragova udesa ili ozbiljne nezgode ili pribavi saglasnost Centra (član 25. stav 3); 5) po okončanju istraživanja udesa ili ozbiljne nezgode ne ukloni oštećeni ili uništeni vazduhoplov ili njegove delove (član 25. stav 5); 6) na zahtev Centra ne dostavi tražene podatke (član 25. stav 8); 7) ne postupi po izdatoj bezbednosnoj preporuci Centra i ne dostavi izveštaj o istoj (član 28. st. 4 i 5); 7) NE DOSTAVI OBAVEŠTENJE O MERAMA KOJE SU PREDUZELI ILI PLANIRAJU DA PREDUZMU PO IZDATIM BEZBEDNOSNIM PREPORUKAMA (ČLAN 28. STAV 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,	-	-	neprenosivo	Odredba se odnosi na obaveze Evropske komisije	

	which shall also be forwarded to the European Parliament, the Council, the Member States and EASA					
25.	Repeals Directive 94/56/EC is hereby repealed.	-	-	neprenosivo	Odredba se odnosi na ukidanje Direktive 94/56/EZ	
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> .	-	-	neprenosivo	Prelazne i završne odredbe	

1. Naziv propisa EU Uredba (EU) br. 2018/1139 Evropskog parlamenta i Saveta od 4. jula 2018. godine o zajedničkim pravilima u oblasti civilnog vazduhoplovstva i osnivanju Agencije Evropske unije za bezbednost vazdušnog saobraćaja i o izmeni Uredaba (EZ) br. 2111/2005, (EZ) br. 1008/2008, (EU) br. 996/2010, (EU) br. 376/2014 i Direktiva 2014/30/EU i 2014/53/EU Evropskog parlamenta i Saveta, kao i o stavljanju van snage Uredaba (EZ) br. 552/2004 i (EZ) br. 216/2008 Evropskog parlamenta i Saveta i Uredbe Saveta (EEZ) br. 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				2. „CELEX” oznaka EU propisa 32018R1139		
3. Organ državne uprave, odnosno drugi ovlašćeni predlagač propisa Ovlašćeni predlagač propisa – Vlada Obradivač - Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture i Centar za istraživanje nesreća u saobraćaju Republike Srbije				4. Datum izrade tabele 5.8.2024.godine		
5. Naziv (važećeg, nacрта, predloga) propisa čije odredbe su predmet analize usklađenosti sa propisom EU 0.1. Zakon o istraživanju nesreća u vazdušnom, železničkom i vodnom saobraćaju (Sl. glasnik RS br. 66/15 i 83/18) Law on accident investigations for aviation, waterborne transport and railways (Official gazette RS No. 66/15 and 83/18) 0.2. Predlog zakona o izmenama i dopunama Zakona o istraživanju nesreća u vazdušnom, železničkom i vodnom saobraćaju Draft Law on Amendments on Law on accident investigations for aviation, waterborne transport and railways				6. Brojčane oznake (šifre) planiranih propisa iz baze NPAA 2022-286		
7. Usklađenost odredaba propisa sa odredbama propisa EU						
a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
Odredba propisa EU	Sadržina odredbe	Odredbe propisa Republike	Sadržina odredbe	Usklađeno st (Potpuno	Razlozi za delimičn	Napomena o usklađenost

		Srbije		usklađeno - PU, delimično usklađeno - DU, neusklađen o - NU, neprenosiv o – NP)	u usklađen ost, neusklađ enost ili neprenos ivost	i
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.					
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 (e) 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 AMS 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.	Centar je dužan da istraži svaki udes ili ozbiljnu nezgodu vazduhoplova koji se dogodi na teritoriji republike srbije, osim udesa ili ozbiljne nezgode vazduhoplova koji pripadaju sledećim kategorijama:	Potpuno usklađeno		
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	0.1. 16.4.	Ako vazduhoplov koji je registrovan u republici srbiji pretrpi udes ili ozbiljnu nezgodu na mestu za koje se ne može sa sigurnošću utvrditi da se nalazi na teritoriji bilo koje države, istraživanje udesa ili ozbiljne	Potpuno usklađeno		

	conducted by the safety investigation authority of the Member State of registration.		nezgode, vrši centar.			
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.	U slučajevima udesa ili ozbiljne nezgode vazduhoplova koji nisu obuhvaćeni st.1 i 2. Ovog člana, centar pokreće istraživanje ako nalazi da je to u interesu bezbednosti vazdušnog saobraćaja.	Potpuno usklađeno		
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.	Izuzetno od stava 1. ovog člana, centar je dužan da istraži svaki udes vazduhoplova u kojem je došlo do smrtno povrede, nezavisno od kategorije kojoj vazduhoplov pripada.	Potpuno usklađeno.		
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.	U slučajevima udesa ili ozbiljne nezgode vazduhoplova koji nisu obuhvaćeni st.1 i 2. Ovog člana, Centar pokreće istraživanje ako nalazi da je to u interesu bezbednosti vazdušnog saobraćaja.	Potpuno usklađeno		

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.	Stručni poslovi koji se odnose na istraživanja nesreća su nezavisni od krivičnih istraga ili drugih paralelnih istraga kojima se utvrđuje odgovornost ili određuje stepen krivice. Istraživanje i otkrivanje uzroka nesreća nema za cilj utvrđivanje krivične, privrednoprestupne, prekršajne, disciplinske, građanskopravne ili neke druge odgovornosti.	Potpuno usklađeno.		
...						
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> .			Neprenosivo		
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;	0.1. i 0.2. 16.1.	Centar je dužan da istraži svaki udes ili ozbiljnu nezgodu vazduhoplova koji se dogodi na teritoriji republike srbije, osim udesa ili ozbiljne nezgode vazduhoplova koji pripadaju sledećim kategorijama: 1)vazduhoplovi istorijskog karaktera koji ispunjavaju sledeća merila: (1) jednostavni vazduhoplovi: – čiji je početni projekat izrađen pre 1. Januara 1955. Godine, – čija proizvodnja je prekinuta pre 1. Januara 1975. Godine, ili (2) vazduhoplovi koji imaju jasnu istorijsku važnost zbog: – učešća u važnom istorijskom događaju, ili – istaknutog mesta u razvoju vazduhoplovstva, ili – važne uloge koju su odigrali u okviru	Potpuno usklađeno		

(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 maximum take-off mass (MTOM), as recorded by the Member States, of no more than:		Aeroplane/Helicopter/Powered parachute/poweredsailplanes	Sail planes	Amphibi an or floatplan e/helico pter	Airfram e mounted total recovery parachut e
	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.				

oružanih snaga države članice; 2) vazduhoplovi koji su posebno projektovani ili izmenjeni za potrebe istraživanja, eksperimentalne i naučne svrhe, ako se proizvode u veoma malom broju; 3) vazduhoplovi čijih je najmanje 51% izgradio amater ili nedobitno udruženje amatera za sopstvene potrebe i bez komercijalnog cilja; 3)VAZDUHOPLOVI, UKLJUČUJUĆI ONE KOJI SU ISPORUČENI U SASTAVNIM DELOVIMA, PRI ČEMU JE NAJMANJE 51% ZADATAKA IZRADE I SASTAVLJANJA OBAVIO AMATER ILI NEPROFITNO UDRUŽENJE AMATERA, ZA SOPSTVENE POTREBE I BEZ BILO KOJEG KOMERCIJALNOG CILJA; 4) vazduhoplovi koji su bili u upotrebi u vojnim snagama, izuzev vazduhoplova čije je projektne standarde usvojila agencija; 5) avioni, helikopteri ili padobranci s pogonom koji nemaju više od dva sedišta i čija maksimalna masa na poletanju (mtom), koja je određena u državi članici, ne prelazi: -(1) 300 kg, za kopnene avione/helikoptere jednosede; ili -(2) 450 kg, za kopnene avione/helikoptere dvosede; ili -(3) 330 kg, za amfibije ili hidroavione/helikoptere jednosede; ili -(4) 495 kg, za amfibije ili hidroavione/helikoptere dvosede ako je njihova maksimalna masa na poletanju, kad se koriste kao hidroavioni/helikopteri ili kao kopneni avioni/helikopteri, ispod njihovih mtom ograničenja; ili				
--	--	--	--	--

	(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: (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.		(5) 472,5 kg, za kopnene avione dvosede opremljene padobranskim sistemom za bezbedno zaustavljanje aviona koji je montiran na nosaču aviona; ili (6) 315 kg, za kopnene avione jednosede opremljene padobranskim sistemom za bezbedno zaustavljanje aviona koji je montiran na nosaču aviona, i avione koji imaju brzinu kočenja ili najmanju trajnu brzinu letenja u konfiguraciji za sletanje koja ne prelazi 35 čvorova od kalibrisane brzine leta (cas); 5) AVIONI ČIJA MERLJIVA BRZINA SLOMA UZGONA ILI NAJMANJA STALNA BRZINA LETENJA PRILIKOM SLETANJA NE PRELAZI 65 KM/H KALIBRISANE BRZINE (CAS), HELIKOPTERI, JEDRILICE I JEDRILICE SA POGONOM ILI PADOBRANI S POGONOM KOJI NEMAJU VIŠE OD DVA SEDIŠTA I ČIJA MAKSIMALNA MASA NA POLETANJU (MTOM), KOJA JE ODREĐENA U DRŽAVI ČLANICI, NE PRELAZI: (1) 300 KG, ZA KOPNENE AVIONE/HELIKOPTERE/PADOBRANE SA POGONOM/JEDRILICE SA POGONOM, JEDNOSEDE, ILI (2) 450 KG, ZA KOPNENE AVIONE/HELIKOPTERE/PADOBRANE SA POGONOM/JEDRILICE SA POGONOM, DVOSEDE, ILI (3) 330 KG, ZA AMFIBIJE ILI HIDROAVIONE/HELIKOPTERE JEDNOSEDE AKO JE NJIHOVA MAKSIMALNA MASA NA POLETANJU KAD SE KORISTE KAO HIDROAVIONI/HELIKOPTERI			
--	--	--	--	--	--	--

			I KAO KOPNENI AVIONI/HELIKOPTERI ISPOD NJIHOVIH MTOM OGRANIČENJA, ILI (4) 495 KG, ZA AMFIBIJE ILI HIDROAVIONE/HELIKOPTERE DVOSEDE AKO JE NJIHOVA MAKSIMALNA MASA NA POLETANJU, KAD SE KORISTE KAO HIDROAVIONI/HELIKOPTERI I KAO KOPNENI AVIONI/HELIKOPTERI, ISPOD NJIHOVIH MTOM OGRANIČENJA, ILI (5) 475 KG, ZA KOPNENE AVIONE DVOSEDE OPREMLJENE PADOBRANSKIM SISTEMOM ZA BEZBEDNO ZAUSTAVLJANJE AVIONA KOJI JE MONTIRAN NA NOSAČU AVIONA, ILI (6) 315 KG, ZA KOPNENE AVIONE JEDNOSEDE OPREMLJENE PADOBRANSKIM SISTEMOM ZA BEZBEDNO ZAUSTAVLJANJE AVIONA KOJI JE MONTIRAN NA NOSAČU AVIONA; 6) žiroplani jednosedi i dvosedi s maksimalnom masom na poletanju koja ne prelazi 560 kg; 6) ŽIROPLANI JEDNOSEDI I DVOSEDI S MAKSIMALNOM MASOM NA POLETANJU KOJA NE PRELAZI 600 KG; 7) jedrilice, uključujući i one koje se nožno lansiraju, čija maksimalna strukturalna masa ne prelazi 80 kg u verziji jednoseda ili 100 kg u verziji dvoseda; 7) BALONI I VAZDUŠNI BRODOVI SA JEDNIM ILI DVA MESTA I MAKSIMALNOM PROJEKTOVANOM ZAPREMINOM			
--	--	--	---	--	--	--

			NE VEĆOM OD 1200 M³ U SLUČAJU POKRETANJA VRUĆIM VAZDUHOM, I NE VEĆOM OD 400 M³ U SLUČAJU POKRETANJA DRUGIM GASOM;8) KOPIJE VAZDUHOPLOVA KOJI ZADOVOLJAVAJU MERILA POD (A) ILI ZA KOJE JE PROJEKAT STRUKTURE SLIČAN ORIGINALNOM VAZDUHOPLOVU; 8) kopije vazduhoplova koji zadovoljavaju merila iz tač. 1) i 4) ovog stava ili za koje je projekat strukture sličan originalnom vazduhoplovu; 9) bespilotne letelice čija operativna masa ne prelazi 150 kg; 10) svaki drugi vazduhoplovi čija masa kad su prazni (maximum empty mass) ne prelazi 70 kg, uključujući i gorivo. 11)PRIVEZANI VAZDUHOPLOVI BEZ POGONA KOJIMA DUŽINA VEZA NE PRELAZI 50 M I PRI ČEMU: (1)MTOM VAZDUHOPLOVA, UKLJUČUJUĆI I TERET, NE PRELAZI 25 KG (2) U SLUČAJU VAZDUHOPLOVA LAKŠIH OD VAZDUHA MAKSIMALNA PROJEKTOVANA ZAPREMINA VAZDUHOPLOVA NE PRELAZI 40 M³; 12)PRIVEZANI VAZDUHOPLOVI SA MTOM NE VEĆOM OD 1 KG.			
ANNEX II						
ANNEX III						

ANNEX IV						
ANNEX V						
ANNEX VI						
ANNEX VII						
ANNEX VIII						
ANNEX IX						
ANNEX X						