

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”, broj 66/15) u članu 3. stav 1. tačka 6) posle reči: „sprovođenje” dodaju se zapeta i reč: „kontrola”.

U tački 11) posle reči: „iskliznuća” reči: „nalet voza,” brišu se.

U tački 12) posle reči: „ovlašćeni predstavnik” dodaju se reči: „u vazdušnom i vodnom saobraćaju”.

U tački 14) reč: „nalet” briše se.

U stavu 2. posle tačke 4) dodaje se tačka 4a) koja glasi:

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

Posle tačke 6) dodaje se tačka 6a) koja glasi:

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

Član 2.

U članu 5. stav 5. reči: „vode istragu mogu Centru da dostave” zamenjuju se rečima: „vode istragu dostavljaju Centru”.

Član 3.

U članu 6. stav 7. posle reči: „istražnom postupku kao” dodaje se reč: „profesionalnu”.

Član 4.

U članu 7. stav 1. tačka 1) podtačka (5) menja se i glasi:

„(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”.

U podtački (6) reči: „organizacija međunarodnog” zamenjuju se rečima: „Međunarodne organizacije”.

U tački 2) podtačka (1) posle reči: „ciljem” dodaju se reči: „utvrđivanja uzroka i”.

Član 5.

U članu 12. stav 2. tačka 2) reči: „vodnom i železničkom” zamenjuju se rečima: „železničkom i vodnom”.

Član 6.

Član 16. menja se i glasi:

„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 čijih je najmanje 51% izgradio amater ili nedobitno udruženje amatera za sopstvene potrebe i bez 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
 - (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);
- 6) žiroplani jednosedi i dvosedi s maksimalnom masom na poletanju koja ne prelazi 560 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;

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.

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”.

Član 7.

U članu 17. stav 1. reči: „sarađuje ili” brišu se.

U stavu 2. posle reči „određuje glavni istražitelj”, tačka se briše i dodaju se zapeta i reči: „o čemu Centar obaveštava nadležan organ za istraživanje udesa i ozbiljnih nezgoda druge države”.

Stav 3. menja se i glasi:

„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.”

Posle stava 3. dodaje se stav 4. koji glasi:

„Savetnik iz stava 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.”

Član 8.

U članu 19. stav 2. menja se i glasi:

„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”.

Član 9.

U članu 21. stav 1. posle reči: „države projektovanja vazduhoplova”, stavlja se zapeta i dodaju se reči: „Evropsku komisiju, EASA, Međunarodnu organizaciju civilnog vazduhoplovstva, druge države koje mogu da budu zainteresovane”.

Stav 2. briše se.

Dosadašnji stav 3. koji postaje stav 2. menja se i glasi:

„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”.

Član 10.

Naziv člana 22. i član 22. menjaju se i glase:

„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 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”.

Član 11.

U članu 23. stav 3. tačka 7) posle reči: „obuku” dodaju se reči: „vazduhoplovnog osoblja”, a reči: „nadležne civilne vazduhoplovne vlasti” zamenjuju se rečima: „Direktorat civilnog vazduhoplovstva Republike Srbije (u daljem tekstu: Direktorat).”.

Član 12.

U članu 25. stav 10. posle reči: „Centar” zapeta i reči: „na predlog rukovodioca radne grupe,” brišu se.

Član 13.

U članu 27. stav 1. reči: „u obliku” , brišu se, a posle reči: „koji” dodaju se reči: „po obliku i sadržini”.

U stavu 8. posle reči: „ministarstvu,” dodaje se reč: „Direktoratu,”.

U stavu 11. reč: „uverenja” zamenjuje se rečima: „dozvole za obavljanje vazduhoplovno-tehničke delatnosti projektovanja”.

U stavu 12. posle reči: „Centra,” dodaje se reč: „Direktorat,” a reč: „uverenja” zamenjuje se rečima: „dozvole za obavljanje vazduhoplovno-tehničke delatnosti projektovanja ”.

U stavu 13. posle reči: „saobraćaju” zapeta i reči: „kao i u bazu događaja u vazdušnom saobraćaju koju vodi Direktorat civilnog vazduhoplovstva Republike Srbije” brišu se.

Član 14.

U članu 28. stav 1. menja se i glasi:

„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.”.

U stavu 4. posle reči: „bezbednosnih preporuka” dodaju se reči: „i o tome obaveste Centar.”.

Član 15.

U članu 29. stav 3. reči: „civilne vazduhoplovne vlasti Republike Srbije” zamenjuju se rečju: „Direktorata”.

Član 16.

U članu 30. stav 5. menja se i glasi:

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

Član 17.

U članu 31. stav 2. menja se i glasi:

„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, Direkcija i drugi organi i organizacije.”.

Član 18.

U članu 32. stav 3. posle tačke na kraju dodaju se reči: „Odredbe člana 20. ovog zakona koje se odnose na Radnu grupu Centra, primenjuju se i na istražni postupak u železničkom saobraćaju”.

U stavu 5. reči: „nastradala lica i njihova porodica” zamenjuju se rečima: „porodice lica sa smrtnim povredama”.

Posle stava 7. dodaju se st. 8. i 9. koji glase:

„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”.

Član 19.

U članu 33. stav 2. posle tačke na kraju dodaju se reči: „Pre objavljivanja izveštaja na dostavljeni predlog Radne grupe saglasnost daje glavni istražitelj”.

Član 20.

U članu 34. stav 1. reči: „ministarstvo i” brišu se.

St. 2. i 3. menjaju se i glase:

„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.”

Član 21.

U članu 35. stav 1. reči: „naredbom donosi” zamenjuju se rečju: „izdaje”.

Posle stava 3. dodaje se novi stav 4. koji glasi:

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

Dosadašnji st. 4. i 5. postaju st. 5. i 6.

Član 22.

U članu 47. stav 1. reči: „naredbom donosi” zamenjuju se rečju: „izdaje”.

Član 23.

U članu 51. stav 2. posle tačke 1) dodaje se tačka 1a) koja glasi:

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

Član 24.

U članu 52. stav 1. posle tačke 1) dodaje se tačka 1a) koja glasi:

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

Član 25.

Centar za istraživanje nesreća u saobraćaju obrazovan Zakonom o istraživanju nesreća u vazdušnom, železničkom i vodnom saobraćaju („Službeni glasnik RS”, broj 66/15) nastavlja sa radom kao Centar za istraživanje nesreća u saobraćaju, u skladu sa ovim zakonom.

Član 26.

Propisi za izvršavanje ovog zakona doneće se u roku od 12 meseci od dana stupanja na snagu ovog zakona.

Član 27.

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

O B R A Z L O Ž E N J E

I. USTAVNI OSNOV ZA DONOŠENJE ZAKONA

Ustavni osnov za donošenje ovog 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

Oblast istraživanja nesreća u vazdušnom, železničkom i vodnom saobraćaju u Republici Srbiji uređena je Zakonom o istraživanju nesreća u vazdušnom, železničkom i vodnom saobraćaju („Službeni glasnik RS”, broj 66/15—u daljem tekstu: Zakon) koji je stvorio pretpostavku za harmonizaciju nacionalnog zakonodavstva sa propisima Evropske unije (u daljem tekstu: EU), što predstavlja jedan od prioriteta u okviru procesa pristupanja EU.

Osnovni razlozi za donošenje Zakona o izmenama i dopunama Zakona o istraživanju nesreća u vazdušnom, železničkom i vodnom saobraćaju (u daljem tekstu: Predlog zakona) jesu dalje usklađivanje sa standardima i preporučenom praksom Međunarodne organizacije civilnog vazduhoplovstva (ICAO), kao i pravnim tekovinama EU.

Razlozi za donošenje ovog zakona prvenstveno su da se unapredi nivo bezbednosti u transportnom sistemu Republike 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 EU, posebno imajući u vidu da je tokom 2017. godine, održan ECAA odit te je na osnovu nalaza predstavnika Evropske komisije neophodno bilo pristupiti izmenama i dopunama Zakona, u što kraćem roku, odnosno najkasnije do početka 2019. godine.

Predlogom zakona rešeni su određeni problemi u praksi koji su postojali prilikom sprovođenja Zakona, a koji se odnose na postupanje Centra za istraživanje nesreća u saobraćaju (u daljem tekstu: Centar) i nadležnih pravosudnih organa u toku istrage, te je sada članom 2. Predloga zakona, propisana obaveza nadležnih pravosudnih organa za dostavljanjem spisa i isprava neophodnih za vođenje istrage Centru. Važećim rešenjem u članu 5. Zakona, postojala je samo mogućnost dostavljanja istih, što je u velikoj meri otežavalo rad Centra. Ujedno se otklanja mogućnost da radnici Centra budu uključeni u postupke kojima se utvrđuje krivica ili odgovornost (pružanje stručne pomoći), dok sa druge strane Centar može pružiti tehničku pomoć nadležnim pravosudnim organima (npr. u vezi sa tipom vazduhoplova, režimom rada motora i sl.).

Takođe, članom 6. Predloga zakona kojim se menja član 16. Zakona precizirano je koji udes ili ozbiljnu nezgodu je Centar u obavezi da istraži, čime će se otkloniti situacija da će Centar istraživati svaki udes ili ozbiljnu nezgodu vazduhoplova ukupne mase na poletanju veće od 2.250 kg, imajući u vidu da takav vazduhoplov može biti istorijski, izrađen od strane amatera, vazduhoplov koji je bio u upotrebi u vojnim snagama i slično, s obzirom da isti nisu namenjeni korišćenju u civilne svrhe, te ne mogu biti predmet istraživanja od strane Centra.

Jedno od bitnih rešenja u Predlogu zakona jeste i preciziranje u članu 8. Predloga zakona, gde je na konkretan način utvrđena obaveza korisnika

vazduhoplova koji je učestvovao u udesu ili ozbiljnoj nezgodi da informacije o licima i opasnoj robi na letu dostavi Centru, na njegov zahtev, što ranije nije bilo slučaj, odnosno neprecizno je bilo propisano ko takve informacije dostavlja Centru, što je izazivalo probleme u praksi.

Predlogom zakona se omogućava dalje usklađivanje sa sledećim propisima EU: Uredba (EU) broj 996/2010 Evropskog parlamenta i Saveta od 20. oktobra 2010. godine o istragama i sprečavanju nesreća i nezgoda u civilnom vazduhoplovstvu i stavljanju van snage Direktive 94/56/EZ, Direktivom 2004/49/EZ Evropskog parlamenta i Saveta od 29. aprila 2004. godine o bezbednosti železnica Zajednice i izmeni Direktive Saveta 95/18/EZ o izdavanju dozvola za obavljanje usluga u železničkom prevozu i Direktive 2001/14/EZ o dodeli železničkog, infrastrukturnog kapaciteta i naplaćivanju taksi za korišćenje železničke infrastrukture i dodeli rešenja o bezbednosti.

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 PREDLOGA ZAKONA

Članom 1. Predloga zakona vrši se izmena člana 3. Zakona koji sadrži značenje pojmova. Ovim se vrši dalje usklađivanje sa propisima EU.

Članom 2. Predloga zakona vrši se izmena člana 5. Zakona tako što se precizira postupanje nadležnog pravosudnog organa, čime se poboljšava koordinacija i međusobna saradnja organa koji obavljaju istragu. Važećim rešenjem u članu 5. Zakona, postojala je samo mogućnost dostavljanja spisa i isprava koji se odnose na istražni postupak, što je u velikoj meri otežavalo rad Centra.

Članom 3. Predloga zakona vrši se izmena člana 6. Zakona radi usklađivanja sa propisima Evropske unije, odnosno uvodi se termin profesionalna tajna.

Članom 4. Predloga zakona vrši se izmena člana 7. Zakona. Brisanje postojeće odrednice koja glasi da Centar u oblasti vazdušnog saobraćaja „daje stručnu pomoć nadležnim pravosudnim organima Republike Srbije” predviđeno je iz razloga što pružanje stručne pomoći nadležnim pravosudnim organima od strane Centra, nije u skladu sa Uredbom 996/10 Evropskog parlamenta i Saveta od 20. oktobra 2010. godine o istragama i sprečavanju nesreća i nezgoda u civilnom vazduhoplovstvu. Naime, Centar nadležnim pravosudnim organima može pružiti samo tehničku pomoć koja se sastoji u ovlašćenjima navedenim u članu 10. Predloga zakona. Takva tehnička pomoć podrazumeva dostavljanje obaveštenja o udesu ili ozbiljnoj nezgodi, kao i izveštaja o udesu ili ozbiljnoj nezgodi nadležnim pravosudnim organima.

Članom 5. Predloga zakona vrši se izmena člana 12. u kojoj se vrši tehnička ispravka u važećem Zakonu.

Članom 6. Predloga zakona vrši se izmena člana 16. Zakona kojim se postiže usklađivanje sa propisom EU kao i standardom Međunarodne organizacije civilnog vazduhoplovstva. Ovim će se postići jasno preciziranja istraga koje sprovodi Centar za istraživanje nesreća u oblasti vazdušnog saobraćaja.

Članom 7. Predloga zakona vrši se izmena člana 17. Zakona čime se omogućava učešće predstavnika Evropske agencije za bezbednost vazdušnog saobraćaja ili predstavnika vazduhoplovnih vlasti druge države u istražnom postupku koje sprovodi Centar. Predstavnici imaju svojstvo savetnika i ovom odredbom propisuju im se određena prava i obaveze.

Članom 8. Predloga zakona vrši se izmena člana 19. Zakona čime se precizira da je korisnik vazduhoplova koji je učestvovao u udesu ili ozbiljnoj nezgodi

dužan da informacije o licima i opasnoj robi na letu dostavi Centru, na njegov zahtev, što nije bilo uređeno važećim Zakonom.

Članom 9. Predloga zakona vrši se izmena člana 21. Zakona čime se propisuje obaveza Centra da ako strani vazduhoplov pretrpi udes ili ozbiljnu nezgodu na teritoriji Republike Srbije, Centar o tome obaveštava i Evropsku komisiju, EASA i ICAO.

Članom 10. Predloga zakona vrši se izmena člana 22. Zakona čime je preciziran odnos sa drugim organima, kao i mogućnost da Centar ostvari saradnju sa drugim organima na osnovu međusobnih sporazuma. Zaključenje međusobnog sporazuma dodatno bi preciziralo obaveze i dužnosti oba organa, što važećim Zakonom nije bio slučaj.

Članom 11. Predloga zakona vrši se izmena člana 23. Zakona tako se vrši preciziranje na koju se obuku odredba odnosi, kao i preciziranje naziva civilne vazduhoplovne vlasti.

Članom 12. Predloga zakona vrši se izmena člana 25. Zakona tako se vrši preciziranje saglasnosti Centra na raspolaganje vazduhoplovom, bez potrebe da prethodno postoji potreba predloga rukovodioca Radne grupe, jer se takvo postupanje u praksi pokazalo suvišnim.

Članom 13. Predloga zakona vrši se izmena člana 27. Zakona kojim se dodatno propisuje da se izveštaj o sprovedenoj istrazi dostavlja i Direktoratu civilnog vazduhoplovstva Republike Srbije (u daljem tekstu: Direktorat), kao i usaglašavanje sa terminologijom propisanom Zakonom o vazдушnom saobraćaju („Službeni glasnik RS”, br. 73/10, 57/11, 93/12, 45/15 i 66/15 – dr. zakon).

Članom 14. Predloga zakona vrši se izmena člana 28. Zakona tako što se iz stava 1. važećeg Zakona briše reč: „naredba”. Formulacija stava u važećem Zakonu sadrži prvenstveno logičku pogrešku, jer ono što predstavlja preporuku po svojoj prirodi nikako ne može da se izdaje u formi naredbe. Shodno Metodologiji za izradu podzakonskih propisa („Službeni glasnik RS”, br. 75/10 i 81/10–ispravka) naredbom se naređuje ili zabranjuje neko ponašanje u jednoj situaciji koja ima opšti značaj. Takođe, postojeća formulacija člana 28. Zakona je u suprotnosti sa članom 17. Uredbe (EU) broj 996/10, sa kojom domaće zakonodavstvo treba da bude usklađeno. Takođe, imajući u vidu da Centar ne vrši nadzor nad radom organa i organizacija kojima upućuje preporuku, on ne može ni imati ovlašćenja da naređuje određeno postupanje.

Članom 15. Predloga zakona vrši se izmena člana 29. Zakona, čime se precizira naziv civilne vazduhoplovne vlasti.

Članom 16. Predloga zakona vrši se izmena člana 30. Zakona čime se precizira da železnički prevoznici, upravljač i druga uključena lica, i Direkcija za železnice (u daljem tekstu: Direkcija) moraju bez odlaganja da obaveste Centar o nesreći ili nezgodi u železničkom saobraćaju.

Članom 17. Predloga zakona vrši se izmena člana 31. stav 2. Zakona čime se precizira da Centar ima pravo u saradnji sa drugim nadležnim istražnim organima da pristupi svim relevantnim dokumentima i podacima koje poseduju upravljač, umešani železnički prevoznici, Direkcija i drugi organi i organizacije.

Članom 18. Predloga zakona vrši se izmena člana 32. Zakona čime se precizira da se odredbe člana 20. ovog zakona koje se odnose na Radnu grupu Centra, primenjuju i na istražni postupak u železničkom saobraćaju. Takođe se na bolji način precizira i obaveštavanje o istrazi i njenom toku, kao i mogućnost Centra da zatraži stručnu ili tehničku pomoć od istražnih organa drugih država ili Evropske agencije za železnice (ERA). Ujedno se, daje ovlašćenje ministru da bliže propiše način sprovođenja postupka istraživanja nesreća i nezgoda u železničkom saobraćaju, koje vrši Centar.

Članom 19. Predloga zakona vrši se izmena člana 33. Zakona čime se precizira da pre objavljivanja izveštaja na dostavljeni predlog Radne grupe, saglasnost daje glavni istražitelj.

Članom 20. Predloga zakona vrši se izmena člana 34. Zakona čime se precizira da Centar dostavlja ministarstvu godišnji izveštaj iz člana 33. stav 5. ovog zakona. Takođe se propisuje da Centar dostavlja Evropskoj agenciji za železnice (ERA) konačne izveštaje o istrazi i godišnji izveštaj.

Članom 21. Predloga zakona vrši se izmena člana 35. Zakona čime bezbednosna preporuka nema naredbodavni karakter kao i da se precizira da Direkcija preuzima mere, da se bezbednosne preporuke uzmu u obzir i da se postupi po njima.

Članom 22. Predloga zakona vrši se izmena člana 47. Zakona čime se i u vodnom saobraćaju reguliše da bezbednosna preporuka nema naredbodavni karakter.

Čl. 23. i 24. Predloga zakona vrši se izmena čl. 51. i 52. Zakona kojim se predviđa kaznena odredba za nepostupanje po članu 19. stav 2.

Članom 25. Predloga zakona precizira se da Centar za istraživanje nesreća u saobraćaju koji je obrazovan Zakonom o istraživanju nesreća u vazdušnom, železničkom i vodnom saobraćaju („Službeni glasnik RS”, broj 66/15) nastavlja sa radom kao Centar za istraživanje nesreća u saobraćaju, u skladu sa ovim zakonom.

Članom 26. Predloga zakona propisuje se rok za donošenje podzakonskih akata.

Članom 27. Predloga zakona propisuje se stupanje na snagu ovog zakona.

IV. FINANSIJSKA SREDSTVA POTREBNA ZA SPROVOĐENJE OVOG ZAKONA

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

V. RAZLOZI ZA DONOŠENJE ZAKONA PO HITNOM POSTUPKU

Predlaže se donošenje ovog zakona po hitnom postupku u skladu sa članom 167. Poslovnika Narodne skupštine („Službeni glasnik RS”, broj 20/12–prečišćen tekst), jer se ovim zakonom dosledno preuzimaju pravne tekovine EU kao i obavezujući međunarodni standardi u oblasti vazdušnog saobraćaja, sadržani u Aneksu 13 Konvencije o međunarodnom civilnom vazduhoplovstvu, a koji se odnose na istraživanje udesa i ozbiljnih nezgoda u vazdušnom saobraćaju.

VI. PREGLED ODREDBA 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 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;

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

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 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;

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 vazдушnom 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, ~~nalet voza~~, 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 vazдушnom 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 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;

14) *ozbiljna nesreća u železničkom saobraćaju* je sudar, nalet 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 plovidbu, 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 morskou 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;

23) *udes u vazdušnom saobraćaju* 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:

- 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 upravnopravne, 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;

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.

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 mogu Centru da dostave~~ VODE ISTRAGU DOSTAVLJAJU 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.

Član 6.

Centrom rukovodi Glavni istražitelj koji ima položaj direktora posebne organizacije.

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.

Glavni istražitelj ima po jednog pomoćnika – glavnog istražitelja u vazdušnom, –glavnog istražitelja u železničkom i glavnog istražitelja u vodnom saobraćaju (u daljem tekstu: pomoćnici glavnog istražitelja).

Pomoćnici glavnog istražitelja moraju, pored uslova koji su propisani zakonom kojim se uređuje rad na položaju državnih službenika, da imaju 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.

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.

Glavni istražitelj, pomoćnici glavnog istražitelja za vazdušni, železnički i 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.

Poslovi Centra

Član 7.

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) ~~daje stručnu pomoć nadležnim pravosudnim organima Republike Srbije,~~ PRIKUPLJA I ANALIZIRA SVE PODATKE KOJI SE ODOSE 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 PODRZUMEVAJU NIKAKVE DELATNOSTI U POGLEDU REGULATORNIH, ADMINISTARSTIVNIH I PITANJA KOJA SE ODOSE NA STANDARDIZACIJU,
- (6) sarađuje s nadležnim organima za istraživanje udesa i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova u državama članicama ~~organizacije~~ međunarodnog 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;

2) u železničkom saobraćaju:

- (1) istraživanje ozbiljnih nesreća na železničkim sistemima sa ciljem UTVRĐIVANJA UZROKA I mogućeg unapređenja bezbednosti na železnici i prevenciji nesreća,

- (2) istraživanje ostalih nesreća i nezgoda koji pod određenim okolnostima mogu da dovedu do ozbiljnih nesreća,
- (3) daje bezbednosne preporuke radi poboljšanja bezbednosti u železničkom saobraćaju,
- (4) vodi bazu podataka o nesrećama i nezgodama,
- (5) sastavlja konačni izveštaj o pojedinim sprovedenim istraživanjima, koji može da sadrži bezbednosne preporuke radi poboljšanja bezbednosti u železničkom saobraćaju,
- (6) izveštava Evropsku agenciju za železnice (ERA), o pokretanju istraživanja ozbiljne nesreće, nesreće ili nezgode u roku od sedam dana od donošenja odluke o pokretanju istraživanja,
- (7) javno objavljuje konačne izveštaje o sprovedenim istraživanjima u železničkom saobraćaju i dostavlja ih Evropskoj agenciji za železnice (ERA),
- (8) objavljuje godišnje izveštaje o sprovedenim istraživanjima iz prethodne godine, najkasnije do 30 septembra. tekuće godine i dostavlja ih ministarstvu nadležnom za poslove saobraćaja (u daljem tekstu: ministarstvo) i Evropskoj agenciji za železnice (ERA),
- (9) učestvuje na međunarodnim skupovima i seminarima o pitanjima istraživanja, kao i usavršavanja lica koja se bave sprovođenjem istraživanja;

3) u vodnom saobraćaju:

(1) u pomorskoj plovidbi:

- vodi bezbednosnu istragu u svrhu utvrđivanja uzroka vrlo ozbiljnih pomorskih nesreća, ozbiljnih pomorskih nesreća i pomorskih nesreća i predlaže mere radi izbegavanja vrlo ozbiljnih pomorskih nesreća, ozbiljnih pomorskih nesreća i pomorskih nesreća u cilju unapređenja bezbednosti pomorske plovidbe,
- vodi bezbednosnu istragu vrlo ozbiljnih pomorskih nesreća i pomorskih nesreća, a u slučaju ozbiljnih pomorskih nesreća i pomorskih nezgoda, sprovodi prethodnu istragu sa ciljem procene potrebe sprovođenja bezbednosne istrage,
- daje bezbednosne preporuke radi povećanja bezbednosti u pomorskoj plovidbi,
- izveštava Evropsku komisiju o vrlo ozbiljnim pomorskim nesrećama, ozbiljnim pomorskim nesrećama, pomorskim nesrećama i pomorskim nezgodama u skladu sa propisom kojim se uređuje način sprovođenja postupka istraživanja i dostavlja podatke o rezultatima bezbednosnih istraga iz baze podataka u skladu sa šemom EMCIP (European Marine Casualty Information Platform),
- vodi bazu podataka ozbiljnih pomorskih nesreća, ozbiljnih pomorskih nesreća, pomorskih nesreća i pomorskih nezgoda i razmenjuje podatke iz baze podataka sa nadležnim organima za istraživanje nesreća i nezgoda zainteresovanih država pod uslovom čuvanja tajnosti podataka,
- u okviru ostvarivanja međusobne trajne saradnje, uzajamne pomoći i rada sa nadležnim organima za istraživanje nesreća i nezgoda zainteresovanih država razmenjuju instalacije, uređaje i opremu za tehničko istraživanje olupina, brodske opreme i drugih objekata značajnih za pomorsku bezbednosnu istragu, obezbeđuje drugim organima pružanje informacije u vezi sa istraživanjem vrlo ozbiljnih pomorskih nesreća, ozbiljnih pomorskih nesreća i pomorskih nesreća, pruža tehničku saradnju ili razmenu znanja potrebnih za izvođenje posebnih zadataka, pribavlja i razmenjuje informacije od značaja za analizu podataka o vrlo ozbiljnoj pomorskoj nesreći i pomorskoj nesreći i izradu odgovarajućih bezbednosnih preporuka, priprema, izdaje i objavljuje izveštaj pomorske bezbednosne istrage,
- prikuplja podatke o preduzetim merama za sprovođenje bezbednosnih preporuka iz izveštaja o sprovedenim bezbednosnim istragama,
- saraduje sa drugim organima i organizacijama u Republici Srbiji u svrhu sprovođenja pomorske bezbednosne istrage,

- izrađuje godišnje analize vrlo ozbiljnih pomorskih nesreća, ozbiljnih pomorskih nesreća i pomorskih nesreća, te po potrebi druge analize i studije,
- učestvuje u međunarodnim skupovima i seminarima radi usavršavanja lica koji se bave sprovođenjem istraživanja;

(2) u unutrašnjoj plovidbi:

- vodi istragu ozbiljnih plovodbenih nezgoda, a u slučaju plovodbenih nezgoda sprovodi prethodnu istragu sa ciljem prethodne procene potrebe sprovođenja bezbednosne istrage u cilju utvrđivanja uzroka nezgoda i predlaže mere radi njihovog izbegavanja na unutrašnjim vodnim putevima u cilju unapređenja bezbednosti unutrašnje plovidbe,
- daje bezbednosne preporuke radi povećanja bezbednosti u unutrašnjoj plovidbi,
- priprema, izdaje i objavljuje izveštaj o bezbednosnoj istrazi u unutrašnjoj plovidbi,
- prikuplja podatke o preduzetim merama za sprovođenje bezbednosnih preporuka iz izveštaja o sprovedenoj istrazi u unutrašnjoj plovidbi,
- saraduje sa drugim organima i organizacijama u Republici Srbiji u svrhu sprovođenja bezbednosne istrage u unutrašnjoj plovidbi,
- vodi bazu podataka o ozbiljnim plovodbenim nezgodama i plovodbenim nezgodama,
- izrađuje godišnje analize ozbiljnih plovodbenih nezgoda i plovodbenih nezgoda, a po potrebi druge analize,
- učestvuje u međunarodnim skupovima, radi usavršavanja lica koji se bave sprovođenjem istraživanja.

Član 12.

Službenu legitimaciju izdaje Centar.

Službena legitimacija sadrži:

- 1) na prednjoj strani: pun naziv Centra; Mali grb Republike Srbije; tekst „Službena legitimacija lica koje istražuje nesreće”; broj službene legitimacije; radno mesto u okviru Centra; ime i prezime i fotografija imaoca;
- 2) na zadnjoj strani: tekst „Imalac legitimacije je ovlašćen da vrši uviđaj, istražuje uzroke nesreća i druge poslove iz nadležnosti Centra u skladu sa Zakonom o istraživanju nesreća u vazdušnom, ~~vodnom i železničkom~~ ŽELEZNIČKOM I VODNOM saobraćaju”; datum izdavanja; rok važenja i potpis i pečat direktora Centra.

Centar vodi evidenciju o izdatim službenim legitimacijama.

Evidencija o izdatim službenim legitimacijama sadrži: broj službene legitimacije; ime, prezime i JMBG imaoca službene legitimacije; adresu prebivališta; broj lične karte i policijsku upravu izdavanja; radno mesto imaoca službene legitimacije; datum izdavanja službene legitimacije (sa napomenom da li je izdata na neodređeni ili određeni period, u kom slučaju se unosi do kada); fotografiju imaoca službene legitimacije; datum korišćenja, vraćanja i zamene službene legitimacije i rubriku za napomene.

Ministar nadležan za poslove saobraćaja (u daljem tekstu: ministar) propisuje izgled obrasca službene legitimacije istražitelja, način sprovođenja postupka izdavanja, zamene, oduzimanja službene legitimacije, kao i način vođenja evidencije o izdatim službenim legitimacijama.

Obaveza istraživanja

~~Član 16.~~

~~Centar je dužan da istraži svaki udes ili ozbiljnu nezgodu vazduhoplova ukupne mase na poletanju veće od 2.250 kg. U slučaju udesa ili ozbiljne nezgode drugih vazduhoplova, Centar istražuje svaki udes ili ozbiljnu nezgodu pri kojoj je došlo do smrtne povrede, dok u ostalim slučajevima može da pokrene istraživanje ukoliko smatra da je u interesu bezbednosti vazdušnog saobraćaja.~~

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 ČIJIH JE NAJMANJE 51% IZGRADIO AMATER ILI NEDOBITNO UDRUŽENJE AMATERA ZA SOPSTVENE POTREBE I BEZ 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);

6) ŽIROPLANI JEDNOSEDI I DVOSEDI S MAKSIMALNOM MASOM NA POLETANJU KOJA NE PRELAZI 560 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;

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.

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.

Član 17.

Centar može da ~~sarađuje 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.

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.

~~Kada vazduhoplov, koji je registrovan u Republici Srbiji pretrpi udes i ozbiljnu nezgodu na mestu za koje se ne može sa sigurnošću utvrditi da se nalazi na teritoriji bilo koje države, istraživanje vrši Centar.~~

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:

- 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. 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.

Obaveza prijavljivanja

Član 19.

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.

~~Informacije o licima i opasnim materijama na letu moraju se dostaviti Centru na njegov zahtev.~~

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.

Ministar bliže propisuje postupak i način prijavljivanja udesa ili ozbiljnih nezgoda kao i davanje informacija o licima i opasnim materijama koja su se nalazila u vazduhoplovu koji je učestvovao u udesu ili ozbiljnoj nezgodi.

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.

~~Pored organa iz stava 1. ovog člana, Centar je u obavezi da odgovarajuće međunarodne organe i organizacije obavesti o udesu ili ozbiljnoj nezgodi vazduhoplova maksimalne mase na poletanju veće od 2.250 kg.~~

~~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 istražnim organima~~

~~Član 22.~~

~~Centar obavlja poslove istraživanja samostalno ili, kada je to potrebno, u saradnji sa drugim državnim organima.~~

~~Centar može da nadležnim pravosudnim organima, na njihov zahtev, pruži tehničku pomoć i dostavi informaciju o udesu ili ozbiljnoj nezgodi, kao i izveštaj o udesu ili ozbiljnoj nezgodi.~~

~~Direktorat civilnog vazduhoplovstva Republike Srbije (u daljem tekstu: Direktorat) preduzima postupke iz svoje nadležnosti u skladu sa zakonom kojim se uređuje vazdušni saobraćaj. Direktorat je dužan da Centru dostavi sve podatke i dokumenta prikupljena tokom sprovođenja postupka iz svoje nadležnosti, posebno prijave događaja, izjave učesnika i izveštaje. Centar je dužan da sve podatke i dokumenta primljena od Direktorata koristi isključivo za potrebe istraživanja udesa ili ozbiljne nezgode.~~

~~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 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 saraduje 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 ~~nadležne civilne vazduhoplovne vlasti~~ DIREKTORAT CIVILNOG VAZDUHOPLOVSTVA REPUBLIKE SRBIJE (U DALJEM TEKSTU: 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 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 izveštaja.

Centar, ~~na predlog rukovodioca radne grupe,~~ može da da saglasnost za ranije raspolaganje vazduhoplovom koji je učestvovao u udesu ili ozbiljnoj nezgodi i njegovoj prapratnoj 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.

Izveštaj o istrazi

Član 27.

Svaka istraga završava se izveštajem o istrazi ~~u obliku~~ 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, imao ~~uverenja~~ 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, DIREKTORAT, nadležni organi zainteresovanih drugih država i međunarodne organizacije, imao ~~uverenja~~ 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.

Podatke iz izveštaja, sa bezbednosnim preporukama, Centar unosi u bazu podataka o udesima i ozbiljnim nezgodama u vazдушnom saobraćaju, ~~kao i u bazu događaja u vazдушnom saobraćaju koju vodi Direktor civilnog vazduhoplovstva Republike Srbije.~~

Baza podataka o udesima i ozbiljnim nezgodama u vazдушnom 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 vazдушnom saobraćaju, kao i sadržinu i način vođenja baze podataka o udesima i ozbiljnim nezgodama.

Bezbednosne preporuke

Član 28.

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

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.

Dužnost čuvanja podataka

Član 29.

Centar je dužan da trajno čuva izveštaje i izjave učesnika udesa i ozbiljnih nezgoda u vazдушnom 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 vazдушnom saobraćaju, Centar treba da vrati u roku od 30 dana od dana objavljivanja završnog 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 ~~civilne vazduhoplovne vlasti Republike Srbije~~ 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 i druga uključena lica, moraju bez odlaganja da obaveste Centar o nesreći ili nezgodi u železničkom saobraćaju.~~

ŽELEZNIČKI PREVOZNICI, UPRAVLJAČ, DRUGA UKLJUČENA LICA I DIREKCIJA AKO IMA SAZNAJNA, MORAJU BEZ ODLAGANJA DA OBAVESTE CENTAR O NESREĆI ILI NEZGODI U ŽELEZNIČKOM SAOBRAĆAJU.

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 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 verbalnih izveštaja 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 i Direkcija.~~

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, 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.

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, ~~nastradala lica i njihova porodica~~ PORODICE LICA SA SMRTNIM POVREDAMA, 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 5. ovog člana mogu da daju svoje mišljenje i stavove o istrazi, kao i primedbe na nacrt 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.

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.

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 ~~ministarstvo~~ i 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 izvod konačnog izveštaja o istragama nesreća ili nezgoda u železničkom saobraćaju iz člana 33. stav 1. ovog zakona i godišnji izveštaj iz člana 33. stav 5. ovog zakona.~~

CENTAR DOSTAVLJA MINISTARSTVU GODIŠNJI IZVEŠTAJ IZ ČLANA 33. STAV 5. OVOG ZAKONA.

~~Centar dostavlja izveštaje iz stava 2. ovog člana i Evropskoj železničkoj agenciji.~~

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 naredbom donosi~~ **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 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 preporuka.

Bezbednosne preporuke

Član 47.

~~Centar naredbom donosi~~ IZDAJE bezbednosne preporuke na osnovu analize podataka i ukupnih rezultata sprovedene istrage u vodnom saobraćaju.

Preporuka iz stava 1. ovog člana ne može biti osnov za utvrđivanje krivice ili odgovornosti za vrlo ozbiljnu pomorsku nesreću, ozbiljnu pomorsku nesreću, pomorsku nesreću, pomorsku nezgodu, ozbiljnu plovidbenu nezgodu i plovidbenu nezgodu.

Bezbednosne 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.

VII. KAZNE NE 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) onemogući slobodan pristup svim relevantnim dokumentima i podacima (član 23. 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);
- 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);

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);

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:

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);

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)).

ČLAN 25.

CENTAR ZA ISTRAŽIVANJE NESREĆA U SAOBRAĆAJU OBRAZOVAN ZAKONOM O ISTRAŽIVANJU NESREĆA U VAZDUŠNOM, ŽELEZNIČKOM I VODNOM SAOBRAĆAJU („SLUŽBENI GLASNIK RS”, BROJ 66/15) NASTAVLJA SA RADOM KAO CENTAR ZA ISTRAŽIVANJE NESREĆA U SAOBRAĆAJU, U SKLADU SA OVIM ZAKONOM.

ČLAN 26.

PROPISI ZA IZVRŠAVANJE OVOG ZAKONA DONEĆE SE U ROKU OD 12 MESECI OD DANA STUPANJA NA SNAGU OVOG ZAKONA.

ČLAN 27.

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

VII. ANALIZA EFEKATA ZAKONA

Na koga će i kako će najverovatnije uticati rešenja u ovom zakonu?

Nesreće su jedan od najznačajnijih problema u različitim oblastima sektora transporta, jer mogu da izazovu ljudske žrtve, značajan gubitak vrednosti imovine, ugrožavanje životne sredine i poremećaje različitih funkcija društva. Građani i transportni radnici treba da imaju na raspolaganju transportni sistem koji odgovara njihovim očekivanjima kako u pogledu potreba, tako i u pogledu bezbednosti.

Ovaj zakon će imati direktan uticaj na subjekte vazdušnog i železničkog saobraćaja, naročito na Centar za istraživanje nesreća u saobraćaju koji primenjuje navedeni zakon, prevozioci u određenom vidu saobraćaja, regulatorna tela, tako i indirektno na korisnike usluga (putnici, špediteri, roba, pošta). U delu koji se odnosi na istražni postupak u oblasti vodnog saobraćaja, nisu predviđene izmene i dopune.

U praksi, od značaja je rešenje kojim Zakon u oblasti vazdušnog saobraćaja uvodi novi pojam „savetnik” koga definiše kao lice koje država odredi na osnovu njegovih kvalifikacija u cilju pomoći njenog ovlašćenog predstavnika tokom bezbednosne istrage, čime se obezbeđuje aktivna uloga predstavnika države u istrazi, što do sada nije bio slučaj.

Kada je reč o Centru, koji je nadležan za 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, ovim zakonom se preciznije određuje njegova nadležnost unošenjem izmene u članu 7. stav 1. tačka 1) podtačka (5) Zakona, propisujući da Centar prikuplja i analizira sve podatke koji se odnose na bezbednost vazdušnog saobraćaja naročito u svrhu sprečavanja udesa ili ozbiljnih nezgoda, ukoliko te aktivnosti ne utiču na nezavisnost Centra i ne podrazumevaju nikakve delatnosti u pogledu regulatornih, administrativnih i pitanja koja se odnosi na standardizaciju.

Veliki značaj u praksi imaće i odredba kojom se propisuje da Centar u oblasti železničkog saobraćaja može zatražiti stručnu ili tehničku pomoć od istražnih organa drugih država ili Evropske agencije za železnice (ERA), čime se obezbeđuje celovitiji i efikasniji rad Centra.

Imajući u vidu da će predložena rešenja detaljno regulisati oblast istraživanja nesreća, očekuje se pozitivan uticaj na društvo jer će se sprovođenjem istraga i davanjem preporuka i smernica učesnicima u saobraćaju povećati bezbednost saobraćaja i smanjiti mogućnosti nesreća i nezgoda, a koje mogu da izazovu ljudske žrtve, značajan gubitak vrednosti imovine, ugrožavanje životne sredine i poremećaje različitih funkcija društva.

Donošenje ovog zakona omogućiće dalje usklađivanje sa pravnim tekovinama Evropske unije, što je strateški cilj Republike Srbije.

Koji su troškovi koje će primena akta izazvati građanima i privredi?

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

Da li su pozitivne posledice donošenja ovog zakona takve da opravdavaju troškove koje će on stvoriti?

S obzirom da će donošenje ovog zakona preciznije urediti istraživanje udesa i ozbiljnih nezgoda u vazдушnom saobraćaju, ozbiljnih nesreća, ostalih nesreća i nezgoda u železničkom saobraćaju, nadležnost i ovlašćenja organa za sprovođenje istrage i postupak istraživanja, to svakako opravdava sve troškove koje će ovaj zakon eventualno stvoriti.

Da li ovaj zakon stimuliše pojavu novih privrednih subjekata na tržištu i tržišnu konkurenciju?

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.

Da li su sve zainteresovane strane imale priliku da iznesu svoje stavove o Nacrtu zakona?

Da. U pripremi ovog zakona održano je više radnih sastanaka u kojima su, osim predstavnika Ministarstva građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture kao ovlašćenog predlagača, učestvovali i davali svoje primedbe i sugestije predstavnici Direktorata civilnog vazduhoplovstva Republike Srbije i Centra za istraživanje nesreća u saobraćaju. Ujedno je Odbor za privredu i finansije Vlade doneo Zaključak kojim se prihvata predlog Ministarstva građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture da nije potrebno sprovesti javnu raspravu o Nacrtu zakona. Takođe, ističe se da su u samom postupku izrade Nacrta zakona, učestvovali svi subjekti regulacije na koje se Zakon odnosi, te konačan tekst predstavlja usaglašane stavove svih strana učesnika u postupku izrade.

Koje će se mere tokom primene ovog zakona preduzeti da se bi se ostvarilo ono što se donošenjem ovog zakona namerava?

Pored uobičajenih mera kojima se ovaj zakon izvršava, predviđeno je i donošenje podzakonskog akta.

S tim u vezi navodi se donošenje sledećeg podzakonskog akta:

- Članom 18. Predloga zakona predviđa se izmena člana 32. Zakona i propisuje se da Ministar bliže propisuje način sprovođenja postupka istraživanja nesreća i nezgoda u železničkom saobraćaju koje vrši Centar.

OBRAZAC IZJAVE O USKLAĐENOSTI PROPISA SA PROPISIMA EVROPSKE UNIJE

1. Ovlašćeni predlagač propisa – Vlada

Obrađivač – Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture

2. Naziv propisa

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.

3. Usklađenost propisa sa 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 III, Pružanje usluga, Članom 61. 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.

Opšti rok, Član 72. 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.

„Ispunjava u potpunosti”.

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

Nema.

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

Nacionalnim programom za usvajanje pravnih tekovina Evropske unije nije predviđeno donošenje Zakona o izmenama i dopunama Zakona o istraživanju nesreća u vazdušnom, železničkom i vodnom saobraćaju.

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, Naslov V Transport, Član 71 (1) i Član 100 (2).

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

1. Direktiva Saveta **2004/49/EZ** o bezbednosti na železnicama Zajednice, kojom se menjaju i dopunjavaju Direktiva Saveta 95/18/EZ o izdavanju licenci preduzećima za železnički saobraćaj i Direktiva 2001/14/EZ o dodeli kapaciteta železničke infrastrukture i naplati naknada za korišćenje železničke infrastrukture i bezbednosnoj sertifikaciji (Direktiva o bezbednosti),

„potpuno usklađeno”.

2. Uredba (EU) br. 996/2010 Evropskog parlamenta i Saveta 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 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 No. : 32010R0996

„delimično usklađeno”.

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

Nema.

g) Razlozi za delimičnu usklađenost, odnosno neusklađenost.

Potpuna usaglašenost nacionalnog zakonodavstva sa Uredbom (EU) br. 996/2010 Evropskog parlamenta i Saveta 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 Uredba (EU) br. 996/2010 koje se odnose na države članice Evropske unije, po ulasku Republike Srbije u Evropsku uniju.

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

/

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?

Ne.

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

Ne.

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

Predlog zakona o izmenama i dopunama Zakona o istraživanju nesreća u vazdušnom, železničkom i vodnom saobraćaju nije bio predmet saradnje sa Evropskom unijom.

<p>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 (OJ L 295, 12.11.2010, p. 35–50)</i></p>	<p>2. „CELEX” oznaka EU propisa 32010R0996</p>
<p>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</p>	<p>4. Datum izrade tabele 19.7. 2018. godine</p>
<p>5. Naziv propisa čije odredbe su predmet analize usklađenosti sa propisom EU</p> <p>0.1. Zakon o istraživanju nesreća u vazdušnom, železničkom i vodnom saobraćaju Law on accident investigations for aviation, waterborne transport and railways</p> <p>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</p> <p>0.3. Pravilnik o istraživanju udesa i ozbiljnih nezgoda u vazdušnom saobraćaju Rulebook on the investigation of accidents and incidents in air traffic</p>	<p>6. Brojčane oznake (šifre) planiranih propisa iz baze NPAA</p>
<p>7. Usklađenost odredaba propisa sa odredbama propisa EU</p>	

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.	<p>Subject matter</p> <p>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</p>	<p>0.1.</p> <p>15.1.</p> <p>5.3.</p>	<p>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.</p> <p>Istraživanje i otkrivanje uzroka nesreća nema za cilj utvrđivanje krivične, privrednoprestupne, prekršajne, disciplinske, građanskopravne ili neke druge odgovornosti.</p>	Potpuno usklađeno		

	also aims to improve the assistance to the victims of air accidents and their relatives.					
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 For the purposes of this Regulation, the following definitions shall apply:	0.1. 3.1.	Značenje pojmova Pojedini pojmovi upotrebljeni u ovom zakonu imaju sledeće značenje	Potpuno usklađeno		
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	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	Potpuno usklađeno		

	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:		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:			
2.1.a	<p>a person is fatally or seriously injured as a result of:</p> <ul style="list-style-type: none"> — 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, <p>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</p>	0.1. 3.1.23)	<p>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,</p>	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. i 0.2. 3.1.12)	<i>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 strana država treba da bude iz tela nadležnog za istraživanje nesreća</i>	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. i 0.2. 3.2.6a)	SAVETNIK 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	Potpuno usklađeno		

			nezgode u vodnom saobraćaju;			
2.6.	'flight recorder' means any type of recorder installed in the aircraft for the purpose of facilitating accident/incident safety investigations;	0.3. 2.4)	uređaj za snimanje leta vazduhoplova (Flight Recorder) je svaki uređaj za snimanje koji je ugrađen u vazduhoplov u cilju lakšeg istraživanja udesa, odnosno nezgode.	Potpuno usklađeno		
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;	-	-	Neusklađeno	Potpuna usklađenost postići će se izmenama i dopunama Pravilnika o istraživanju udesa i ozbiljnih nezgoda	
2.8.	'international standards and recommended practices' means international standards and recommended	0.1. 3.1.9)	<i>međunarodni standardi i preporučena praksa (International Standard and Recommended Practices)</i> su međunarodni	Potpuno usklađeno		

	practices for aircraft accident and incident investigation adopted in accordance with Article 37 of the Chicago Convention;		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;			
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	0.1. 3.2.5)	<i>povezana lica</i> su: vlasnik vazduhoplova, član posade, korisnik vazduhoplova koji je	Potpuno usklađeno		

	aircraft involved in an accident or serious incident; any person involved in the maintenance, design, manufacture of that aircraft or in the training of its crew; any person involved in the provision of air traffic control, flight information or aerodrome services, who have provided services for the aircraft; staff of the national civil aviation authority; or staff of EASA;		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;			
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 vazдушnom 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 vazдушnom saobraćaju, ozbiljnih nesreća u železničkom saobraćaju, vrlo ozbiljnih pomorskih nesreća, ozbiljnih pomorskih nesreća, pomorskih nezgoda, ozbiljnih plovidbenih nezgoda i plovidbenih nezgoda u vodnom saobraćaju;	Potpuno usklađeno		
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 vazдушnom saobraćaju, ozbiljnih nesreća u železničkom saobraćaju, vrlo ozbiljnih pomorskih nesreća, ozbiljnih pomorskih nesreća, pomorskih nezgoda, ozbiljnih plovidbenih nezgoda i plovidbenih nezgoda u vodnom saobraćaju, daje Centar za israživanje nesreća na	delimično usklađeno	Biće potpuno usklađeno narednom sveobuhatnom izmenom i dopunom Zakona.	

			osnovu informacija dobijenih u istrazi ili iz drugih izvora;			
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	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:	Potpuno usklađeno		

	<p>following:</p> <p>(a) hospitalisation for more than 48 hours, commencing within 7 days from the date the injury was received;</p> <p>(b) a fracture of any bone (except simple fractures of fingers, toes, or nose);</p> <p>(c) lacerations which cause severe haemorrhage, nerve, muscle or tendon damage;</p> <p>(d) injury to any internal organ;</p> <p>(e) second or third degree burns, or any burns affecting more than 5 % of the body surface;</p> <p>(f) verified exposure to infectious substances or harmful radiation.</p>		<p>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,</p> <p>b) prelom bilo koje kosti (izuzev jednostavnih preloma prstiju ruku, nožnih prstiju ili preloma nosa),</p> <p>c) razderotine koje izazivaju ozbiljna krvarenja, oštećenje nerava, mišića ili tetiva</p> <p>d) povrede bilo kog unutrašnjeg organa</p> <p>e) opekotine drugog ili trećeg stepena ili opekotine koja zahvataju više od 5% površine tela,</p> <p>f) potvrđeno izlaganje zaraznim supstancama ili štetnim zračenjima</p>			
3.1.	<p>Scope</p> <p>This Regulation shall apply to safety investigations into accidents and serious incidents:</p>	<p>0.1. 2.1.1)</p>	<p>Ovaj zakon primenjuje se na: istrage o udesima i ozbiljnim nezgodama u vazdušnom saobraćaju</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		
3.1.a	<p>which have occurred in the territories of the Member States to which the Treaties</p>	<p>0.1. 2.1.1) (1)</p>	<p>koje su se dogodile na teritoriji Republike Srbije, a sprovode se u skladu sa međunarodnim obavezama Republike Srbije,</p>	<p>Potpuno usklađeno</p>		

	apply, in accordance with the international obligations of the Member States;					
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 of the Member States to which the Treaties apply, when such investigations are not conducted by another State;	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 druga država	Potpuno usklađeno		
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	0.1.	u slučaju kada je Republici Srbiji omogućeno imenovanje predstavnika u istrazi koju vodi	Potpuno usklađeno.		

	virtue of fatalities or serious injuries to its citizens is permitted by the State conducting the investigation to appoint an expert.	2.1.1) (4)	druga država na osnovu posebnog interesa usled smrtnih slučajeva i ozbiljnih telesnih povreda svojih državljana,			
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 srodnicima	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 determines, in accordance with Article 5(4) and national legislation	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 domaći ili strani vojni vazduhoplovi, tada udes ili ozbiljnu nezgodu istražuje mešovita civilno-vojna komisija	Potpuno usklađeno		
4.1.	Civil Aviation Safety Investigation Authority Each Member State shall	0.1 4.1.	Centar za istraživanje nesreća u saobraćaju (u daljem tekstu: Centar) je posebna organizacija	Potpuno usklađeno		

	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.	5.1. 5.4.	<p>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 nezgoda, ozbiljnih plovidbenih nezgoda i plovidbenih nezgoda u vodnom saobraćaju (u daljem tekstu: nesreće).</p> <p>Centar je samostalan u radu i funkcionalno nezavisan od bilo koga čiji interesi mogu biti suprotni zadacima i ovlašćenjima Centra.</p> <p>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.</p>			
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	0.1. 5.1. 5.4	<p>Centar je samostalan u radu i funkcionalno nezavisan od bilo koga čiji interesi mogu biti suprotni zadacima i ovlašćenjima Centra.</p> <p>Centar može da sprovodi istražne postupke u saradnji sa nadležnim organima za istraživanje nesreća drugih</p>	Potpuno usklađeno.		

	operation and, in general, of any other party or entity the interests or missions of which could conflict with the task entrusted to the safety investigation authority or influence its objectivity.		država u skladu sa ovim zakonom i potvrđenim međunarodnim ugovorima.			
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) (1), (5) 5.3.	Centar obavlja sledeće stručne poslove: u vazdušnom saobraćaju: utvrđuje uzroke udesa i ozbiljnih nezgoda i daje bezbednosne preporuke radi poboljšanja bezbednosti u vazdušnom saobraćaju, Istraživanje i otkrivanje uzroka nesreća nema za cilj utvrđivanje krivične, privrednoprestupne, prekršajne, disciplinske, građanskopravne ili neke druge odgovornosti. daje stručnu pomoć nadležnim pravosudnim organima	Potpuno usklađeno.		

			<p>Republike Srbije, PRIKUPLJA I ANALIZIRA SVE PODATKE KOJI SE ODNOSI 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, ADMINISTARSTIVNIH I PITANJA KOJA SE ODNOSI NA STANDARDIZACIJU</p>			
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.	<p>0.1. 27.5. 27.10.</p>	<p>U 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.</p>	Potpuno usklađeno.		

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 da pored uslova koji su propisani zakonom kojim se uređuje rad na položaju državnih službenika da ima i odgovarajuću stručnost za poslove istraživanja nesreća i najmanje devet godina radnog iskustva u vazdušnom ili železničkom ili vodnom saobraćaju.	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.	Potpuno 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	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: (2) JEDNOSTAVNI VAZDUHOPLOVI: - ČIJI JE POČETNI	Potpuno usklađeno		

	serious incident occurred	<p>PROJEKAT IZRAĐEN PRE 1. JANUARA 1955. GODINE, I - 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;</p> <p>2) VAZDUHOPLOVI KOJI SU POSEBNO PROJEKTOVANI ILI IZMENJENI ZA POTREBE ISTRAŽIVANJA, EKSPERIMENTALNE I NAUČNE SVRHE, AKO SE PROIZVODE U VEOMA MALOM BROJU;</p> <p>3) VAZDUHOPLOVI ČIJIH JE NAJMANJE 51% IZGRADIO AMATER ILI NEDOBITNO UDRUŽENJE AMATERA ZA SOPSTVENE POTREBE I BEZ KOMERCIJALNOG CILJA;</p> <p>4) VAZDUHOPLOVI KOJI SU BILI U UPOTREBI U VOJNIM</p>			
--	---------------------------	--	--	--	--

			<p>SNAGAMA, IZUZEV VAZDUHOPLOVA ČIJE JE PROJEKTNE STANDARDE USVOJILA AGENCIJA;</p> <p>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:</p> <p>(1) 300 KG, ZA KOPNE AVIONE/HELIKOPTERE JEDNOSEDE; ILI (2) 450 KG, ZA KOPNE 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 KOPNI</p>		
--	--	--	---	--	--

		<p>AVIONI/HELIKOPTERI, ISPOD NJIHOVIH MTOM OGRANIČENJA; ILI</p> <p>(5) 472,5 KG, ZA KOPNE AVIONE DVOSEDE OPREMLJENE PADOBRANSKIM SISTEMOM ZA BEZBEDNO ZAUSTAVLJANJE AVIONA KOJI JE MONTIRAN NA NOSAČU AVIONA; ILI</p> <p>(6) 315 KG, ZA KOPNE 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);</p> <p>6) ŽIROPLANI JEDNOSEDI I DVOSEDI S MAKSIMALNOM MASOM NA POLETANJU KOJA NE PRELAZI 560 KG;</p> <p>7) JEDRILICE, UKLJUČUJUĆI I ONE KOJE SE NOŽNO LANSIRAJU, ČIJA MAKSIMALNA STRUKTURALNA</p>			
--	--	--	--	--	--

			<p>MASA NE PRELAZI 80 KG U VERZIJI JEDNOSEDA ILI 100 KG U VERZIJI DVOSEDA;</p> <p>8) KOPIJE VAZDUHOPLOVA KOJI ZADOVOLJAVAJU MERILA POD (A) ILI ZA KOJE JE PROJEKAT STRUKTURE SLIČAN ORIGINALNOM VAZDUHOPLOVU;</p> <p>9) BESPILOTNE LETELICE ČIJA OPERATIVNA MASA NE PRELAZI 150 KG; 44</p> <p>10) SVAKI DRUGI VAZDUHOPLOVI ČIJA MASA KAD SU PRAZNI (MAXIMUM EMPTY MASS) NE PRELAZI 70 KG, UKLJUČUJUĆI I GORIVO.</p> <p>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.</p>			
5.2.	When an aircraft, other than specified in Annex II to Regulation (EC) No 216/2008, registered in a	0.1. i 0.2. 16.4.	AKO VAZDUHOPLOV KOJI JE REGISTROVAN U REPUBLICI SRBIJI PRETRPI UDES ILI OZBILJNU NEZGODU NA	Potpuno usklađeno		

	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.		MESTU ZA KOJE SE NE MOŽE SA SIGURNOŠĆU UTVRDITI DA SE NALAZI NA TERITORIJI BILO KOJE DRŽAVE, ISTRAŽIVANJE UDESA ILI OZBILJNE NEZGODE, VRŠI CENTAR.			
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.	0.2. 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	0.2. 16.2.	IZUZETNO OD STAVA 1. OVOG ČLANA, CENTAR JE DUŽAN DA ISTRAŽI SVAKI UDES VAZDUHOPLOVA U KOJEM JE DOŠLO DO SMRTNE POVREDE,	Potpuno usklađeno.		

	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.		NEZAVISNO OD KATEGORIJE KOJOJ VAZDUHOPLOV PRIPADA.			
5.5	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,	0.1. i 0.2. 17.1.	Centar može da sarađuje 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	Potpuno usklađeno		

	following a request, a safety investigation authority agrees to provide assistance, such assistance shall, as far as possible, be provided free of charge.		Republike Srbije. Ovi oblici saradnje ne mogu da ugroze nezavisnost istrage.			
6.2.	A safety investigation authority may delegate the task of conducting an investigation into an accident or serious incident to another safety investigation authority subject to mutual agreement and shall facilitate the investigation process by that other authority.	0.1. i 0.2. 17.1.	Centar može da sarađuje 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.	Potpuno usklađeno		
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	0.1. i 0.2. 7.1.1) (6)	Sarađuje s nadležnim organima za istraživanje udesa i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova u državama članicama organizacije međunarodne ORGANIZACIJE civilnog vazduhoplovstva (ICAO) i drugim međunarodnim organizacijama,	Potpuno usklađeno		

	<p>investigation authorities in each of the Member States and/or, in the case of a multimodal authority, the head of its aviation branch, or their representatives, including a chairman chosen among these for a period of 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. Period of 3 years.</p>					
7.2.	<p>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</p>		-	neprenosivo	Odredba je po svojoj prirodi takva da je mogu implementirati samo države	

	high standards in investigation methods and investigator training.				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		-	neprenosivo	Odredba je po svojoj prirodi takva da je	

	activities and skills development programmes for investigators				moгу 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		-	neprenosivo	Odredba je po svojoj prirodi takva da je mogu implementirati samo države članice EU	

	investigation;					
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		-	neprenosivo	Odredba je po svojoj prirodi	

	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.				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 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.		-	neprenosivo	Odredba je po svojoj prirodi takva da je mogu implementirati samo države članice EU	
8.1.	Participation of EASA and national civil aviation		AKO NE POSTOJI KONFLIKT INTERESA I U SKLADU SA	Potpuno usklađeno		

	<p>authorities in safety investigations</p> <p>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:</p>	<p>0.2. 17.3.</p>	<p>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:</p>			
8.1.a)	<p>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;</p>	<p>0.2. 17.3.</p>	<p>1) SAVETNIKA GLAVNOM ISTRAŽITELJU TOKOM ISTRAGA NAVEDENIH U ČLANU 16. OVOG ZAKONA, POD KONTROLOM GLAVNOG ISTRAŽITELJA;</p>	Potpuno usklađeno		
8.1.b)	<p>as an adviser appointed under this Regulation to assist accredited representative(s) of the Member States in any safety investigation conducted in a third country to which a</p>	<p>0.2. 17.3.</p>	<p>2) SAVETNIKA OVLAŠĆENOM PREDSTAVNIKU IZ STAVA 2 OVOG ČLANA, A POD NADZOROM OVLAŠĆENOG PREDSTAVNIKA.</p>	Potpuno usklađeno		

	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:	0.2. 17.4.	SAVETNIK IZ STAVA 3. OVOG ČLANA IMA PRAVO DA:	Potpuno usklađeno		
8.2.a)	visit the scene of the accident and examine the wreckage;	0.2. 17.4.1)	1) POSETI MESTO UDESA I PREGLEDA OLUPINU VAZDUHOPLOVA;	Potpuno usklađeno.		
8.2.b)	suggest areas of questioning and obtain witness information	0.2. 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	0.2. 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	0.2. 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.	0.2. 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 the investigation in which they participate by supplying the requested information, advisers and equipment to the safety investigation authority in charge.	0.1. i 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.	Potpuno usklađeno		
9.1.	Obligation to notify accidents and serious	0.1.	Vlasnik, kao i korisnik vazduhoplova koji je učestvovao u udesu ili ozbiljnoj nezgodi, član	Potpuno usklađeno		

	<p>incidents</p> <p>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.</p>	19.1.	<p>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.</p>			
9.2.	<p>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.</p>	0.1 10.	<p>Centar mora u roku od sedam dana od dana donošenja odluke o početku istrage da o tome obavesti ministarstvo i nadležne međunarodne organizacije.</p>	Potpuno usklađeno		
10.1.	<p>Participation of the Member States in safety</p>	0.1. i 0.2.	<p>U slučaju da na teritoriji druge države dođe do udesa i ozbiljnih nezgoda vazduhoplova koji je</p>	Potpuno usklađeno		

	<p>investigations</p> <p>1. Upon receipt of the notification of the occurrence of an accident or serious incident from another Member State or third country, the Member States which are the State of Registry, the State of the Operator, the State of Design and the State of Manufacture shall, as soon as possible, inform the Member State or third country in the territory of which the accident or serious incident occurred whether they intend to appoint an accredited representative in accordance with the international standards and recommended practices. Where such an accredited representative is appointed, his or her name and contact details shall also be provided, as well as the expected date of arrival if the accredited representative intends to travel to the country which sent the notification.</p>	<p>17.2.</p> <p>0.3.</p> <p>5.</p>	<p>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.</p> <p>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</p>			
--	---	---	---	--	--	--

			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.	Ovlašćenog predstavnika predstavljaju glavni istražitelj, ili glavni istražitelj za vazdušni saobraćaj ili drugi zaposleni Centra kojeg određuje glavni istražitelj, O ČEMU CENTAR OBAVEŠTAVA NADEŽAN ORGAN ZA ISTRAŽIVANJE UDESA I OZBILJNIH NEZGODA DRUGE DRŽAVE. Ovlašćeni predstavnik prati tok istrage i može da ode na mesto udesa ili ozbiljne nezgode.	Potpuno usklađeno		
11.1.	Status of the safety investigators Upon his or her appointment by a 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		

	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.					
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	0.1.	da ima neposredan pristup i kontrolu nad uređajima za snimanje leta, njihovom	Potpuno usklađeno.		

	recorders, their contents and any other relevant recordings;	23.3.3)	sadržinom i drugim relevantnim snimcima			
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 saraduje 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 aviation, EASA and air navigation service providers or aerodrome operators.	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 nadležne civilne vazduhoplovne vlasti DIREKTORAT CIVILNOG VAZDUHOPLOVSTVA REPUBLIKE SRBIJE (U DALJEM TEKSTU: DIREKTORAT).	Potpuno usklađeno.		
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	0.1. 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. 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	Delimično usklađeno	Potpuna usklađenost postići će se izmenama i dopunama Pravilnika o istraživanju udesa i ozbiljnih nezgoda	

	investigation.		<p>nezgodu određuje rešenjem glavni istražitelj. Broj članova i sastav radne grupe zavise od težine, vrste i obima udesa ili ozbiljne nezgode.</p> <p>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.</p> <p>.</p>			
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	<p>0.1.</p> <p>20.2.</p> <p>20.5.</p>	<p>Glavni istražitelj ili Glavni istražitelj za vazdušni saobraćaj po ovlaćenju Glavnog istražitelja rukovode radnom grupom.</p> <p>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.</p>	Delimično usklađeno	Potpuna usklađenost postići će se izmenama i dopunama Pravilnika o istraživanju udesa i ozbiljnih nezgoda	

12.1.	<p>Coordination of investigations</p> <p>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 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</p>	<p>0.1. i 0.2.</p> <p>5.5.</p> <p>22.2.</p>	<p>Nadležni pravosudni organi koji vode istragu među DOSTAVLJAJU Centru da dostave 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 uređuju krivični postupak .</p> <p>OBAVEŠTENJE O UDESU ILI OZBILJNOJ NEZGODI, KAO I IZVEŠTAJ O UDESU ILI OZBILJNOJ NEZGODI, CENTAR DOSTAVLJA NADLEŽNIM PRAVOSUDNIM ORGANIMA NA NJIHOV ZAHTEV.</p>	Potpuno usklađeno		
-------	---	--	---	-------------------	--	--

	<p>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.</p>					
12.2.	<p>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 transferred to those authorities. The sharing of that information and that material shall be</p>	<p>0.2. 22.3. 22.4.</p>	<p>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.</p>	Potpuno usklađeno		

	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.	<p>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.</p> <p>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:</p>	<p>0.2 22.2</p>	<p>CENTAR OBAVLJA POSLOVE ISTRAŽIVANJA SAMOSTALNO ILI AKO JE POTREBNO, U SARADNJI SA DRUGIM DRŽAVNIM ORGANIMA U SKLADU SA MEĐUSOBNIM SPORAZUMOM.</p>	Delimično usklađeno	<p>Potpuna usklađenost postići će se izmenama i dopunama Pravilnika o istraživanju udesa i ozbiljnih nezgoda</p>	
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 postići će se izmenama i dopunama Pravilnika o istraživanju udesa i ozbiljnih nezgoda	
12.3.	Member States shall communicate to the	-	-	Neprenosivo	Odredba je po svojoj prirodi	

	Commission those arrangements, which shall transmit them to the chairman of the Network, the European Parliament and the Council for information.				takva da je mogu implementirati samo države članice EU	
13.1.	<p>Preservation of evidence</p> <p>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.</p>	<p>0.1.</p> <p>25.1.</p> <p>25.2.</p>	<p>Centar obezbeđuje sigurno postupanje sa dokazima, preuzima 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</p>	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 therefrom, undertake any movement of or sampling from the aircraft, its contents or its wreckage, move or remove it, except where such action may be required for safety reasons or to bring assistance to injured persons, or under the express permission of the authorities in control of the site and, when possible, in consultation with the safety investigation authority	0.1. 25.3. 25.4.	Vazduhoplov koji je pretrpeo udes ili ozbiljnu nezgodu ili njegovu 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	Potpuno usklađeno.		
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 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 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 which is of a particularly sensitive and personal nature, including information concerning the health of individuals	0.1. 26.1.3)	podaci koje se odnose na lica uključena u udesu ili ozbiljnoj nezgodi koji su prikupljeni u toku istrage, a koje su posebno osetljive, uključujući podatke o zdravlju pojedinaca;	Potpuno usklađeno.		
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	0.1. 26.1.4)	beleške, nacrti, mišljenja istražitelja, uključujući i informacije iz uređaja koje su snimljene tokom transporta;	Potpuno usklađeno.		

	recorder information					
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	0.1. 26.1.6)	nacrti prethodnih ili završnih izveštaja ili privremenih saopštenja;	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 investigation, or other purposes aiming at the	0.1. 26.3.	Zapisi koji ne smeju da budu dostupni ili da se koriste u druge svrhe, osim za istraživanje ili u svrhe čiji je cilj unapređenje bezbednosti vazduhoplovstva	Potpuno usklađeno		

	improvement of aviation safety:		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)	propratna 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	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, plovodbenosti ili	Potpuno usklađeno		

	purposes, except when such records are de-identified or disclosed under secure procedures.		održavanja vazduhoplova, izuzev kada se vrši identifikacija ličnih podataka iz ove evidencije ili se lični podaci iz ove evidencije otkrivaju po zaštićenoj proceduri.			
14.3.	Notwithstanding paragraphs 1 and 2, the administration of justice or the authority competent to decide on the disclosure of records according to national law may decide that the benefits of the disclosure of the records referred to in paragraphs 1 and 2 for any other purposes permitted by law outweigh the adverse domestic and international impact that such action may have on that or any future safety investigation. Member States may decide to limit the cases in which such a decision of disclosure may be taken, while respecting the legal acts of the Union The communication of records referred to in paragraphs 1 and 2 to another Member State for purposes other than safety investigation and, in addition	0.3. 6.	Centar preuzima 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 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	Delimično usklađeno	Potrebna je izmena i dopuna drugih zakona R. Srbije.	

	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.		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, or any other person called upon to participate in or contribute to the safety investigation shall be bound by applicable rules of	0.1. 6.7.	Glavni istražitelj, pomoćnici glavnog istražitelja za vazdušni, železnički i vodni saobraćaj, svi zaposleni Centra, kao i sva lica uključena u istraživanje nesreća dužni su da čuvaju podatke do kojih dođu u istražnom postupku	Potpuno usklađeno.		

	professional secrecy, including as regards the anonymity of those involved in an accident or incident, under the applicable legislation.	0.1. 24.1. 24.2.	<p>kao PROFESIONALNU tajnu.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>			
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	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.		

	training of personnel.					
15.3.	Without prejudice to the obligations set out in Articles 16 and 17, the safety investigation authority in charge and the accredited representative(s) referred to in Article 8 shall release to EASA and national civil aviation authorities relevant factual information obtained during the safety investigation, except information referred to in Article 14(1) or causing a conflict of interest. The information received by EASA and the national civil aviation authorities shall be protected in accordance with Article 14 and applicable legal acts of the Union and national legislation. EN 12.11.2010 Official Journal of the European Union L 295/45	0.1. 24.3.	Centar će proslediti podatke koje smatra relevantnim za sprečavanje udesa ili ozbiljnih nezgoda, osim podataka koji se odnose na zaštitu podataka o личности, pravnim i fizičkim licima odgovornim za proizvodnju ili održavanje vazduhoplova i vazduhoplovnih delova, korišćenje vazduhoplova i obuku vazduhoplovnog osoblja i nadležnim civilnim vazduhoplovnim vlastima.	Delimično usklađeno	Potpuna usklađenost postići će se izmenama i dopunama Pravilnika o istraživanju 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	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,	Potpuno usklađeno.		

	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.		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.			
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	0.1. i 0.2. 27.1. 27.3.	Svaka istraga završava se izveštajem o istrazi u obliku koji PO OBLIKU I SADRŽINI odgovara vrsti i težini udesa ili ozbiljne nezgode. Izveštaj o istrazi sadrži neposredne činjenice o događaju,	Potpuno usklađeno		

	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.	27.4.	zapisnik o istrazi i ispitivanju, analizu i zaključke, preduzete mere i preporuke za unapređenje bezbednosti. 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.			
16.2.	The report shall protect the anonymity of any individual involved in the accident or serious incident.	0.1. 27.5.	U 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	0.1. i 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, imao ca uverenja DOZVOLE ZA OBAVLJANJE VAZDUHOPLOVNO-TEHNIČKE DELATNOSTI PROJEKTOVANJA za projektovanje vazduhoplova, proizvođača vazduhoplova i korisnika pri čemu su dužni da	Potpuno usklađeno.		

	consultation.		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	0.1. i 0.2. 27.12.	Pre objavljivanja izveštaja Centra, DIREKTORAT, nadležni organi zainteresovanih drugih država i međunarodne organizacije, imaoći uverenja 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.	Potpuno usklađeno.		
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.	0.1. 27.6.	Centar objavljuje 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.	0.1. 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.	Potpuno usklađeno		
16.8.	The safety investigation authority shall forward a copy of the final report and the safety recommendations as soon as possible to the:	0.1. i 0.2. 27.8.	Centar dostavlja 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.		

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;	<p>0.1. i 0.2. 27.8.</p> <p>0.3. 7.3.</p>	<p>Centar dostavlja 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.</p> <p>Centar dostavlja izveštaj (u daljem tekstu: završni 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</p>	Potpuno usklađeno.		
---------	--	---	--	--------------------	--	--

			nezgodi učestvovao vazduhoplov maksimalne mase preko 5.700 kg.			
16.8.b)	addressees of safety recommendations contained in the report;	0.1. i 0.2. 27.8.	Centar dostavlja 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.		
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	0.1. i 0.2. 27.8.	Centar dostavlja 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	0.1. i 0.2.	CENTAR IZDAJE BEZBEDNOSNE PREPORUKE	Delimično usklađeno	Potpuna usklađenost	

	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.	28.1. 28.3.	NA OSNOVU ANALIZE PODATAKA I REZULTATA SPROVEDENE ISTRAGE. 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.		postići će se izmenama i dopunama Pravilnika o istraživanju udesa i ozbiljnih	
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.	<p>Follow-up to safety recommendations and safety recommendations database</p> <p>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.</p>	<p>0.1. i 0.2. 28.4.</p> <p>0.3. 16.1.</p>	<p>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.</p> <p>Lice ili organizacija kome je upućena preporuka u skladu sa članom 28. Zakona, potvrđuje prijem preporuke i obaveštava Centar u roku od 90 dana od dana prijema preporuke o merama koje su preduzete ili čije se preduzimanje razmatra i, po potrebi, o vremenu potrebnom za njihovo preduzimanje, a ako nije potrebno preduzeti odgovarajuće mere, o razlozima za nepreduzimanje.</p>	Potpuno usklađeno		
18.2.	<p>Within 60 days of the receipt of the reply, the safety investigation authority shall inform the addressee whether or not it considers the reply adequate and give justification when it disagrees with the decision to take no action.</p>	<p>0.3. 16.2.</p>	<p>U roku od 60 dana od prijema odgovora, Centar obaveštava organ ili organizaciju kome je preporuka upućena da li smatra da je odgovor adekvatan i daje obrazloženje ako se ne slaže sa odlukom da se ne preduzimaju mere za izvršenje bezbednosnih preporuka.</p>	Potpuno usklađeno		

18.3.	Each safety investigation authority shall implement procedures to record the responses to the safety recommendations it issued.			Predmet interne procedure Centra za istrage		
18.4.	Each entity receiving a safety recommendation, including the authorities responsible for civil aviation safety at the Member State and Union level, shall implement procedures to monitor the progress of the action taken in response to the safety recommendations received.	0.1 i 0.2. 28.4.	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	Potpuno usklađeno		
18.5.	Safety investigation authorities shall record in the central repository established under Commission Regulation (EC) No 1321/2007 of 12 November 2007 laying down implementing rules for the integration into a central repository of information on civil aviation occurrences exchanged in accordance with Directive 2003/42/EC (1) all safety recommendations issued in accordance with Article 17(1) and (2) as well	0.1. i 0.2. 27.13. 27.15.	Podatke iz izveštaja, sa bezbednosnim preporukama, Centar unosi u bazu podataka o udesima i ozbiljnim nezgodama u vazdušnom saobraćaju, kao i u bazu događaja u vazdušnom saobraćaju koju vodi Direktorat civilnog vazduhoplovstva Republike Srbije. Centar ima neometan pristup bazi događaja koju vodi Direktorat civilnog vazduhoplovstva Republike Srbije.	Potpuno usklađeno		

	as the responses thereto. Safety investigation 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	-	-	neprenosivo	Odredba je po svojoj prirodi	

	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				takva da je mogu implementirati samo države članice EU	
20.1.	<p>Information on persons and dangerous goods on board</p> <p>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:</p>	<p>0.1. i 0.2.</p> <p>19.1.</p>	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	Potpuno usklađeno		

		19.2.	lice, ukoliko imaju saznanja da se dogodio udes ili ozbiljna nezgoda u obavezi su da o tome, bez odlaganja, obaveste Centar.			
		0.3.	KORISNIK VAZDUHOPLOVA KOJI JE UČESTVOVAO U UDESU ILI OZBILJNOJ NEZGODI JE DUŽAN DA INFORMACIJE O LICIMA I OPASNOJ ROBI NA LETU DOSTAVI CENTRU, NA NJEGOVO ZAHTEV.			
		13.1.	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.			

20.1.a)	as soon as possible, and at the latest within two hours of the notification of the occurrence of an accident to the aircraft, of a validated list, based on the best available information, of all the persons on board; and	0.3. 13.2.1)	Korisnik vazduhoplova iz stava 1. ovog člana: 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	Potpuno usklađeno		
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. .	Potpuno 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.	Potpuno 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	0.3. 13.4	Putnik može korisniku vazduhoplova da dostavi podatke lica koja će biti kontaktirana u slučaju udesa ili ozbiljne nezgode. Imena lica koja su bila	Potpuno usklađeno		

	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.	13.5.	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.			
20.4.	The name of a person on board shall not be made publicly available before the relatives of that person have been informed by the relevant authorities. The list referred to in paragraph 1(a) shall be kept confidential in accordance with the legal acts of the Union and national law and the name of each person appearing in that list shall, subject thereto, only be made publicly available in so far as the relatives of the respective persons on board have not objected.	0.3. 13.6.	Spisak iz stava 2. podtačka 1) ovog člana je poverljivog karaktera, a imena lica sa spiska mogu da budu dostupna javnosti samo ako se srodnici tih lica ne protive.	Potpuno usklađeno		
21.1.	Assistance to the victims	0.1.	Pomoć žrtvama nesreća i njihovoj	Potpuno usklađeno	Doneta je	

	<p>of air accidents and their relatives</p> <p>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.</p>	14.1.	<p>porodici</p> <p>Plan hitnih mera pomoći, koji uključuje prevoz, smeštaj i medicinsku pomoć žrtvama i njihovim porodicama u slučaju nesreće, donosi Vlada.</p>		<p>Uredba o planu hitnih mera pomoći žrtvama i njihovim porodicama u slučaju nesreće u saobraćaju</p>	
21.2.	<p>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 the</p>	0.1. 14.1.	<p>Plan hitnih mera pomoći, koji uključuje prevoz, smeštaj i medicinsku pomoć žrtvama i njihovim porodicama u slučaju nesreće, donosi Vlada.</p>	Potpuno usklađeno	<p>Doneta je Uredba o planu hitnih mera pomoći žrtvama i njihovim porodicama u slučaju nesreće u saobraćaju</p>	

	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.	0.1.	Centar može da sarađuje 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.	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 an accident which has occurred in the territories of the Member States to which the Treaties apply, shall be entitled to appoint an expert who shall have the right to:	0.1. 17.1.	Centar može da sarađuje 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	Potpuno usklađeno		

			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 the progress of the investigation;	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.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.	0.1. i 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:	Potpuno usklađeno		

			<p>1) ne obavesti Centar o udesu ili ozbiljnoj nezgodi vazduhoplova (član 19. stav 1);</p> <p>1A) NE DOSTAVI INFORAMCIJE O LICIMA I OPASNOJ ROBI NA ZAHTEV CENTRA (ČLAN 19. STAV 2);</p> <p>2) ograniči Centru pristup mestu udesa ili ozbiljne nezgode, vazduhoplovu, njegovoj sadržini ili olupini (član 23. stav 3. tačka 1);</p> <p>3) onemogući slobodan pristup svim relevantnim dokumentima i podacima (član 23. stav 3. tačka 7));</p> <p>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);</p> <p>5) po okončanju istraživanja udesa ili ozbiljne nezgode ne ukloni oštećeni ili uništeni vazduhoplov ili njegove delove (član 25. stav 5);</p> <p>6) na zahtev Centra ne dostavi tražene podatke (član 25. stav 8);</p>			
--	--	--	--	--	--	--

			<p>7) ne postupi po izdatoj bezbednosnoj preporuci Centra i ne dostavi izveštaj o istoj (član 28. st. 4. i 5);</p> <p>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:</p> <p>2) ne obavesti Centar o udesu ili ozbiljnoj nezgodi vazduhoplova (član. 19. stav 1);</p> <p>1A) NE DOSTAVI INFORAMCIJE O LICIMA I OPASNOJ ROBI NA ZAHTEV CENTRA (ČLAN 19. STAV 2);</p> <p>2) ograniči Centru pristup mestu udesa ili ozbiljne nezgode, vazduhoplovu, njegovoj sadržini ili olupini (član 23. stav 3. tačka 1);</p> <p>3) onemogući slobodan pristup dokumentima i podacima (član 23. stav 3. tačka 7));</p> <p>4) ukloni s mesta udesa ili ozbiljne nezgode vazduhoplov koji je pretrpeo udes ili ozbiljnu nezgodu ili njegove delove pre</p>			
--	--	--	--	--	--	--

			<p>nego što se obezbedi očuvanje tragova udesa ili ozbiljne nezgode ili pribavi saglasnost Centra (član 25. stav 3);</p> <p>5) po okončanju istraživanja udesa ili ozbiljne nezgode ne ukloni oštećeni ili uništeni vazduhoplov ili njegove delove (član 25. stav 5);</p> <p>6) na zahtev Centra ne dostavi tražene podatke (član 25. stav 8);</p> <p>7) ne postupi po izdatoj bezbednosnoj preporuci Centra i ne dostavi izveštaj o istoj (član 28. st. 4 i 5);</p>			
24.	<p>Amendment of the Regulation</p> <p>This Regulation shall be subject to a review no later than 3 December 2014. Where the Commission considers that this Regulation should be amended, it shall request the Network to issue a preliminary opinion, which shall also be forwarded to the European Parliament, the Council, the Member States and EASA</p>	-	-	neprenosivo	Odredba se odnosi na obaveze Evropske komisije	

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	

<p>1. Naziv propisa Evropske unije :</p> <p>Direktiva Saveta 2004/49/EZ od 29. aprila 2004. o bezbednosti na železnicama Zajednice, kojom se menjaju i dopunjavaju Direktiva Saveta 95/18/EZ o izdavanju licenci preduzećima za železnički saobraćaj i Direktiva 2001/14/EZ o dodeli kapaciteta železničke infrastrukture i naplati naknada za korišćenje železničke infrastrukture i bezbednosnoj sertifikaciji (Direktiva o bezbednosti), OJ L 164, 30.4.2004., str. 44-113 (sa poslednjom izmenom Direktiva Komisije 2014/88/EU, OJ L 201, 10.07.2014., str. 9-17.)</p> <p>Council Directive 2004/49/EC of 29 April 2004 on safety on the Community's railways and amending Council Directive 95/18/EC on the licensing of railway undertakings and Directive 2001/14/EC on the allocation of railway infrastructure capacity and the levying of charges for the use of railway infrastructure and safety certification (Railway Safety Directive), OJ L 164, 30.4.2004, p. 44–113 (last amended by Commission Directive 2014/88/EU, OJ L 201, 10.07.2014, p. 9–17.)</p>	<p>2. „CELEX” oznaka EU propisa</p> <p>32004L0049R(01) 32004L0049R(02) 32008L0057 32008L0110 32009L0149 32012L0034 32014L0088</p>
<p>3. Organ državne uprave, odnosno drugi ovlašćeni predlagač propisa:</p>	<p>4. Datum izrade tabele:</p>
<p>Ovlašćeni predlagač propisa – Vlada Obrađivač – Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture</p>	<p>19.07.2018.</p>
<p>5. Naziv propisa čije odredbe su predmet analize usklađenosti sa propisom Evropske unije:</p>	<p>6. Brojčane oznake (šifre) planiranih propisa iz baze NPAA:</p>
<p>0.1. Zakon o bezbednosti u železničkom saobraćaju Law on Railway Safety</p> <p>0.2. Zakon o železnici Law on Railway</p> <p>0.3. Predlog zakona o izmenama i dopunama Zakona o istraživanju nesreća u vazdušnom, železničkom i vodnom saobraćaju Law on investigation of accidents in air, railway, maritime and inland waterways transport</p>	<p>2017-504</p>

<p>0.4. Pravilnik o obrascima sertifikata o bezbednosti za prevoz Rulebook on the form of safety certificate</p> <p>0.5. Pravilnik o obrascu sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom Rulebook on the form of safety authorization</p> <p>0.6. Pravilnik o zajedničkim pokazateljima bezbednosti u železničkom saobraćaju Rulebook on the common safety indicators on railway transport</p> <p>0.7. Zakon o interoperabilnosti železničkog sistema Law on Railway Interoperability</p> <p>0.8. Pravilnik o sadržini konačnog izveštaja o istragama nesreća i nezgoda u železničkom saobraćaju Rulebook on the contents of the final report on investigations of accidents and minor accidents in railway transport</p>	
7. Usklađenost odredbi propisa sa odredbama propisa EU:	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
Odredb a propisa EU	Sadržina odredbe	Odredb e propisa R. Srbije	Sadržina odredbe	Uskl a- đeno st ¹	Razlozi za delimičnu usklađenost, neusklađenost ili neprenosivost	Napomena o usklađenosti

¹ Potpuno usklađeno - PU, delimično usklađeno - DU, neusklađeno - NU, neprenosivo – NP

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
1.	The purpose of this Directive is to ensure the development and improvement of safety on the Community's railways and improved access to the market for rail transport services by:	0.1. 1.1. 0.2. 1.1.	Ovim zakonom uređuju se uslovi za bezbedno i nesmetano odvijanje železničkog saobraćaja u Republici Srbiji. Ovim zakonom uređuje se upravljanje železničkom infrastrukturom, obavljanje delatnosti železničkog prevoza, licenciranje železničkih prevoznika, pristup železničkoj infrastrukturi, uslužnim objektima i uslugama, načela i postupci za određivanje i naplatu naknada za korišćenje železničke infrastrukture i dodelu kapaciteta javne železničke infrastrukture, industrijske železnice i industrijski koloseci, nadležnosti regulatornog tela i tela za licenciranje, prava putnika i usluge javnog prevoza putnika železnicom od opšteg ekonomskog interesa.	PU		
1.1	(a) harmonising the regulatory structure in the Member States			NP		Odnosi se na države članice EU.
1.2	(b) defining responsibilities between the actors	0.1. 5.1.	Ministarstvo nadležno za poslove saobraćaja (u daljem tekstu:	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
			<p>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:</p> <p>1) da se bezbednost železničkog saobraćaja u železničkom sistemu očuva, i tamo gde je to izvodljivo, stalno unapređuje, pri čemu se prednost daje sprečavanju nesreća;</p> <p>2) da se propisi za bezbednost primenjuju transparentno i nediskriminatorski;</p> <p>3) da se ubrzava razvoj jedinstvenog železničkog sistema.</p>			
1.3	(c) developing common safety targets and common safety methods with a view to greater harmonisation of national rules	0.1. 7.1.	<p>Zajedničke bezbednosne metode propisuju način procene nivoa bezbednosti, ostvarenosti bezbednosnih ciljeva i usaglašenosti sa drugim bezbednosnim zahtevima, putem definisanja:</p> <p>1) Zajedničke bezbednosne metode za procenu i ocenu rizika i uslova koje treba da ispuni telo za ocenu rizika;</p> <p>2) Zajedničkih bezbednosnih metoda za ocenu usaglašenosti sa zahtevima za dobijanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom</p>	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
		0.1. 12.	<p>infrastrukturu i sertifikata o bezbednosti za prevoz, koje obuhvataju:</p> <p>(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,</p> <p>(2) kriterijume za ocenu ispunjenosti zahteva za izdavanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom, odnosno sertifikata o bezbednosti za prevoz,</p> <p>(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;</p> <p>3) ZBM za nadzor bezbednosnog učinka posle izdavanja sertifikata o bezbednosti za prevoz ili sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom;</p>			

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
			<p>4) ZBM za praćenje efikasnosti upravljanja bezbednošću u toku eksploatacije i održavanja železničkog sistema.</p> <p>Zajedničke bezbednosne ciljeve (u daljem tekstu: ZBC) utvrđuje Evropska komisija.</p> <p>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:</p> <p>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;</p> <p>2) rizike za društvo.</p> <p>ZBC sadrže vremenski raspored postepenog sprovođenja, u slučaju kada je to potrebno, uzimajući u obzir prirodu i obim investicija potrebnih za njihovo sprovođenje.</p> <p>Direkcija prijavljuje Evropskoj komisiji izmene i dopune nacionalnih propisa za bezbednost donetih u cilju postizanja ZBC.</p>			

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
1.4	(d) requiring the establishment, in every Member State, of a safety authority and an accident and incident investigating body;	0.1. 3. 0.3. 4.1.	Direkcija za železnice (u daljem tekstu: Direkcija), je organ nadležan za regulisanje bezbednosti u železničkom saobraćaju 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		
1.5	(e) defining common principles for the management, regulation and supervision of railway safety.	0.2. 124.1.2 .	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	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
			interoperabilnosti železničkog saobraćaja;			
2.1.	This Directive applies to the railway system in the Member States, which may be broken down into subsystems for structural and operational areas. It covers safety requirements on the system as a whole, including the safe management of infrastructure and of traffic operation and the interaction between railway undertakings and infrastructure managers.	0.2. 3.1.	Obavljanje delatnosti upravljanja javnom železničkom infrastrukturom i delatnosti obavljanja prevoza putnika i prevoza robe u železničkom saobraćaju uređuje se na načelima razdvajanja poslova upravljanja javnom železničkom infrastrukturom i poslova obavljanja prevoza u železničkom saobraćaju.	DU	Ova odredba se odnosi na proceduru saradnje između država članica EU. Primena Direktive je vezana za status subjekta obaveze, odnosno za članstvo u EU	
2.2.1	Member States may exclude from the measures they adopt in implementation of this Directive: (a) metros, trams and other light rail systems;	0.1. 1.3.	Odredbe ovog zakona ne primenjuju se na metroe, tramvaje i druge lake šinske sisteme.	PU		
2.2.2	(b) networks that are functionally separate from the rest of the railway system and intended only for the operation of local, urban or suburban passenger services, as well as railway undertakings operating solely on these networks;			NP	Diskreciona odredba. Ovaj deo odredbe u našim uslovima trenutno ne može da se sprovede.	
2.2.3	(c) privately owned railway infrastructure that exists solely for use by the infrastructure owner for its own freight operations.			NP	Diskreciona odredba. Ovaj deo odredbe u našim uslovima trenutno ne može da se	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
					sprovede.	
2.2.4	(d) heritage vehicles that run on national networks provided that they comply with national safety rules and regulations with a view to ensuring safe circulation of such vehicles;			NP	Diskreciona odredba. Ovaj deo odredbe u našim uslovima trenutno ne može da se sprovede.	
2.2.5	(e) heritage, museum and tourist railways that operate on their own network, including workshops, vehicles and staff.;			NP	Diskreciona odredba. Pojedine odredbe zakona se primenjuju na turističko-muzejsku železnicu.	
3.1.	For the purpose of this Directive, the following definitions shall apply: "railway system" means the totality of the subsystems for structural and operational areas, as defined in Directives 96/48/EC and 2001/16/EC, as well as the management and operation of the system as a whole;	0.1. 2.1.23.	23) železnički sistem obuhvata strukturne i funkcionalne podsisteme, upravljanje i eksploataciju sistema u celini;	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
3.2.	"infrastructure manager" means anybody or undertaking that is responsible in particular for establishing and maintaining railway infrastructure, or a part thereof, as defined in Article 3 of Directive 91/440/EEC, which may also include the management of infrastructure control and safety systems. The functions of the infrastructure manager on a network or part of a network may be allocated to different bodies or undertakings;	0.1. 2.1.63. 0.2. 2.69. 0.2. 3.3.	63) upravljač infrastrukture je društvo kapitala ili preduzetnik koji je ovlašten za upravljanje javnom železničkom infrastrukturom ili infrastrukturom industrijske železnice; 69) upravljač infrastrukture je javno preduzeće ili privredno društvo odgovorno za građenje, eksploataciju, održavanje i obnovu javne železničke infrastrukture na mreži, kao i za učešće u njenom razvoju u okviru utvrđene opšte politike razvoja i finansiranja infrastrukture; Upravljač infrastrukture odgovoran je za sopstveno rukovođenje, upravljanje i kontrolu, u skladu sa ovim zakonom.	PU		
3.3.	"railway undertaking" means railway undertaking as defined in Directive 2001/14/EC, 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 must ensure traction; this also includes undertakings which provide traction only;	0.1. 2.1.21.	21) <i>železnički prevoznik</i> je privredno društvo, drugo pravno lice ili preduzetnik koji obavlja prevoz putnika i/ili robe i koji obezbeđuje vuču vozova ili koji isključivo pruža uslugu vuče vozova ili manevrisanja ili koji obavlja prevoz za sopstvene potrebe;	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
3.4.	"technical specification for interoperability (TSI)" means the specifications by which each subsystem or part of a subsystem is covered in order to meet the essential requirements and ensure the interoperability of the trans-European high-speed and conventional rail systems as defined in Directive 96/48/EC and Directive 2001/16/EC;	0.1. 2.1.59.	59) <i>tehničke specifikacije interoperabilnosti</i> (u daljem tekstu: TSI) su tehničke specifikacije sa kojima podsystem ili deo podsystema železničkog sistema mora biti usaglašen u cilju ispunjenja osnovnih zahteva i obezbeđivanja interoperabilnosti železničkog sistema;	PU		
3.5.	"common safety targets (CSTs)" means the safety levels that must at least be reached by different parts of the rail system (such as the conventional rail system, the high speed rail system, long railway tunnels or lines solely used for freight transport) and by the system as a whole, expressed in risk acceptance criteria;	0.1. 12.	Zajedničke bezbednosne ciljeve (u daljem tekstu: ZBC) utvrđuje Evropska komisija. 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: 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; 2) rizike za društvo. ZBC sadrže vremenski raspored postepenog sprovođenja, u slučaju kada je to potrebno, uzimajući u obzir prirodu i obim investicija potrebnih za	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
			<p>njihovo sprovođenje. Direkcija prijavljuje Evropskoj komisiji izmene i dopune nacionalnih propisa za bezbednost doneti u cilju postizanja ZBC.</p>			
3.6.	<p>"common safety methods (CSMs)" means the methods to be developed to describe how safety levels and achievement of safety targets and compliance with other safety requirements are assessed;</p>	<p>0.1. 2.1.26.</p>	<p>26) <i>zajedničke bezbednosne metode</i> 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 saobraćaja;</p>	PU		
3.7.	<p>"safety authority" means the national body entrusted with the tasks regarding railway safety in accordance with this Directive or any binational body entrusted by Member States with these tasks in order to ensure a unified safety regime for specialised cross-border infrastructures;</p>	<p>0.2. 124.1.</p>	<p>Direkcije obavlja sledeće poslove: 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; 2) praćenje, unapređivanje, primena i razvoj bezbednosti i regulatornog okvira za bezbednost, kao i sistema</p>	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
			<p>nacionalnih propisa o bezbednosti, uključujući i donošenje podzakonskih akata iz oblasti bezbednosti i interoperabilnosti železničkog saobraćaja;</p> <p>3) vođenje registara propisanih ovim zakonom i zakonom kojim se uređuje interoperabilnost železnice;</p> <p>4) nadzor nad usaglašenošću činilaca interoperabilnosti sa osnovnim zahtevima u skladu sa zakonom kojim se uređuje interoperabilnost železnice;</p> <p>5) izdavanje dozvola za korišćenje strukturnih podsistema, u skladu sa zakonom kojim se uređuje interoperabilnost železnice;</p> <p>6) izdavanje dozvola za korišćenje novih i znatno izmenjenih železničkih vozila koja još nisu obuhvaćena tehničkim specifikacijama interoperabilnosti;</p> <p>7) donosi granske standarde iz oblasti železničkog saobraćaja;</p> <p>8) druge poslove utvrđene zakonom kojim se uređuje bezbednost u železničkom saobraćaju i zakonom kojim se</p>			

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
			uređuje nteroperabilnost železničkog sistema			
3.8.	"national safety rules" means all rules containing railway safety requirements imposed at Member State level and applicable to more than one railway undertaking, irrespective of the body issuing them;	0.1. 2.1.38.	38) <i>nacionalni propisi za bezbednost</i> su propisi Republike Srbije u kojima su sadržani bezbednosni zahtevi za železnički sistem i primenjuju se na više od jednog železničkog prevoznika;	PU		
3.9.	"safety management system" means the organisation and arrangements established by an infrastructure manager or a railway undertaking to ensure the safe management of its operations;	0.1. 2.1.54.	54) sistem upravljanja bezbednošću obuhvata organizaciju i procedure koje uspostavlja upravljač infrastrukture ili železnički prevoznik radi bezbednog upravljanja svojim aktivnostima;	PU		
3.10.	"investigator-in-charge" means a person responsible for the organisation, conduct and control of an investigation;	0.1. 2.1.10. 0.3. 3.1.6.	10) glavni istražitelj je lice koje je odgovorno za organizaciju, sprovođenje i kontrolu istrage; 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 vazдушnom saobraćaju, ozbiljnih nesreća u železničkom saobraćaju, vrlo ozbiljnih pomorskih nesreća,	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
			ozbiljnih pomorskih nesreća, pomorskih nesreća, pomorskih nezgoda, ozbiljnih plovidbenih nezgoda i plovidbenih nezgoda u vodnom saobraćaju;			
3.11.	"accident" means an unwanted or unintended sudden event or a specific chain of such events which have harmful consequences; accidents are divided into the following categories: collisions, derailments, level-crossing accidents, accidents to persons caused by rolling stock in motion, fires and others;	0.1. 2.1.41. 0.3. 3.1.11.	41) <i>nesreća</i> 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.); 11) nesreća u železničkom saobraćaju je neželjen ili neplaniran iznenadan događaj ili specifičan niz takvih događaja koji ima štetne posledice (sudari, iskliznuća, nalet voza, nesreće na putnom prelazu u istom nivou, nesreće sa učešćem lica izazvane železničkim vozilima u pokretu, požari i sl.);	PU		
3.12.	"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	0.1. 2.1.43.	43) <i>ozbiljna nesreća</i> je sudar vozova ili iskliznuće voza koji ima za posledicu smrt najmanje jednog lica ili teške povrede pet ili više lica ili	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<p>rolling stock, the infrastructure or the environment, and any other similar accident with an obvious impact on railway safety regulation or the management of safety;</p> <p>"extensive damage" means damage that can immediately be assessed by the investigating body to cost at least EUR 2 million in total;</p>	<p>0.3. 3.1.14.</p> <p>0.1. 2.1.3.</p> <p>0.3. 3.1.4.</p>	<p>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;</p> <p>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;</p> <p>3) <i>velika šteta</i> je šteta koju telo za istrage, po pristupu mestu nesreće, proceni u iznosu od najmanje dva miliona evra;</p> <p>4) <i>velika šteta</i> u železničkom saobraćaju je šteta koju Centar za istraživanje nesreća, po pristupu mestu nesreće, proceni u iznosu od najmanje dva miliona evra;</p>			

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
3.13.	"incident" means any occurrence, other than accident or serious accident, associated with the operation of trains and affecting the safety of operation;	0.1. 2.1.40. 0.3. 3.1.10.	40) nezgoda je događaj, osim nesreće i ozbiljne nesreće, koji je povezan sa saobraćajem vozova ili manevarskog sastava i negativno utiče na bezbednost saobraćaja; 10) nezgoda u železničkom saobraćaju je događaj koji je povezan sa saobraćajem vozova ili manevarskog sastava i negativno utiče na bezbednost saobraćaja;	PU		
3.14.	"investigation" means a process conducted for the purpose of accident and incident prevention which includes the gathering and analysis of information, the drawing of conclusions, including the determination of causes and, when appropriate, the making of safety recommendations;	0.1. 2.1.29. 0.3. 3.1.8.	29) 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; 8) istraga označava postupak koji obuhvata prikupljanje i analizu informacija, 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	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
			nesreća u železničkom saobraćaju, ozbiljnih pomorskih nesreća, pomorskih nesreća, pomorskih nezgoda i plovidbenih nezgoda u vodnom saobraćaju;			
3.15.	"causes" means actions, omissions, events or conditions, or a combination thereof, which led to the accident or incident;	0.1. 2.1.61. 0.3. 3.1.24.	61) <i>uzroci</i> su radnje, propusti, događaji ili uslovi, ili njihova kombinacija, koji su doveli do nesreće ili nezgode; 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, 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;	PU		
3.16.	(p) "Agency" means the European Railway Agency, the Community agency for railway safety and interoperability;			NP	Ova odredba odnosi se na države članice.	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
3.17.	"notified bodies" means the bodies which are responsible for assessing the conformity or suitability for use of the interoperability constituents or for appraising the EC procedure for verification of the subsystems, as defined in Directives 96/48/EC and 2001/16/EC;	0.7. 2.1.22.	22) prijavljeno telo je telo imenovano za ocenjivanje usaglašenosti i pogodnosti za upotrebu činilaca interoperabilnosti i za postupak verifikacije podсистema i koje je prijavljeno Generalnom sekretaru Međuvladine organizacije za međunarodni prevoz željeznicom (u daljem tekstu: OTIF) ili Evropskoj komisiji;	PU		
3.18.	"interoperability constituents" means any elementary component, group of components, subassembly or complete assembly of equipment incorporated or intended to be incorporated into a subsystem upon which the interoperability of the high-speed or conventional rail system depends directly or indirectly, as defined in Directive 96/48/EC and 2001/16/EC. The concept of a "constituent" covers both tangible objects and intangible objects such as software.	0.1. 2.1.64.	64) <i>činilac interoperabilnosti</i> je svaka komponenta, grupa komponenata, podsklop ili sklop opreme u celini, kao i softver, ugrađen ili namenjen ugradnji u podsystem, od koga interoperabilnost železničkog sistema zavisi direktno ili indirektno;	PU		
3.19.	"keeper" means the person or entity that, being the owner of a vehicle or having the right to use it, exploits the vehicle as a means of transport and is	0.1. 2.1.27.	27) <i>imalac železničkog vozila</i> je fizičko ili pravno lice vlasnik ili korisnik železničkog vozila koji koristi to vozilo	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	registered as such in the National Vehicle Register (NVR) provided for in Article 33 of Directive 2008/57/EC of the European Parliament and of the Council of 17 June 2008 on the interoperability of the rail system within the Community (recast) (*), (hereinafter referred to as the "Railway Interoperability Directive");		kao prevozno sredstvo i koji je upisan u Nacionalni registar železničkih vozila;			
3.20.	"entity in charge of maintenance" means an entity in charge of maintenance of a vehicle, and registered as such in the NVR;	0.1. 2.1.30.	30) <i>lice zaduženo za održavanje</i> je lice zaduženo za održavanje železničkih vozila, upisano kao takvo u Nacionalni registar železničkih vozila;	PU		
3.21.	"vehicle" means a railway vehicle suitable for circulation on its own wheels on railway lines, with or without traction. A vehicle is composed of one or more structural and functional subsystems or parts of such subsystems.	0.1. 2.1.24.	24) <i>železničko vozilo</i> 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 ili delova tih podsistema;	PU		
4.1.	Member States shall ensure that railway safety is generally maintained and, where reasonably practicable, continuously improved, taking into consideration the development of	0.1. 5.1.	Ministarstvo nadležno za poslove saobraćaja (u daljem tekstu: Ministarstvo), Direkcija, Centar za istraživanje nesreća (u daljem tekstu: Centar), upravljač infrastrukture (u	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<p>Community legislation and technical and scientific progress and giving priority to the prevention of serious accidents.</p> <p>Member States shall ensure that safety rules are laid down, applied and enforced in an open and non-discriminatory manner, fostering the development of a single European rail transport system.</p>		<p>daljem tekstu: upravljač) i železnički prevoznik, svako u skladu sa poslovima koje obavlja, obezbeđuju:</p> <p>1) da se bezbednost železničkog saobraćaja u železničkom sistemu očuva, i tamo gde je to izvodljivo, stalno unapređuje, pri čemu se prednost daje sprečavanju nesreća;</p> <p>2) da se propisi za bezbednost primenjuju transparentno i nediskriminatorski;</p> <p>3) da se ubrzava razvoj jedinstvenog železničkog sistema.</p>			
4.2.	<p>Member States shall ensure that measures to develop and improve railway safety take account of the need for a system-based approach.</p>	<p>0.1. 14.1.</p>	<p>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 za bezbednost i sa bezbednosnim zahtevima utvrđenim u TSI i moraju biti primenjene odgovarajuće odredbe zajedničkih bezbednosnih metoda.</p>	PU		
4.3.1.	<p>Member States shall ensure that the responsibility for the safe operation of the railway system and the control of risks associated with it is laid upon the</p>	<p>0.1. 5.2.</p>	<p>Upravljač i železnički prevoznik odgovorni su za bezbednu eksploataciju železničkog sistema i</p>	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	infrastructure managers and railway undertakings, obliging them to implement necessary risk control measures, where appropriate in cooperation with each other, to apply national safety rules and standards, and to establish safety management systems in accordance with this Directive.		kontrolu rizika povezanih sa njom, tako što sprovode potrebne mere za kontrolu rizika, uz međusobnu saradnju, primenjuju nacionalne propise i standarde za bezbednost i uspostavljaju sisteme za upravljanje bezbednošću, u skladu sa ovim zakonom.			
4.3.2.	Without prejudice to civil liability in accordance with the legal requirements of the Member States, each infrastructure manager and railway undertaking shall be made responsible for its part of the system and its safe operation, including supply of material and contracting of services, vis-à-vis users, customers, the workers concerned and third parties.	0.1. 5.3.	Upravljač i železnički prevoznik odgovorni su korisnicima, komitentima, zaposlenima i trećim licima za svoj deo sistema i njegovo bezbedno funkcionisanje, uključujući u to snabdevanje materijalom i ugovaranje usluga.	PU		
4.4.	This shall be without prejudice to the responsibility of each manufacturer, maintenance supplier, keeper, service provider and procurement entity to ensure that rolling stock, installations, accessories and equipment and services supplied by them comply with the requirements and the conditions for use specified, so that they can be	0.1. 5.4.	Odgovornost upravljača i železničkog prevoznika iz stava 3. ovog člana ne oslobađa od odgovornosti proizvođače sastavnih delova i činilaca interoperabilnosti pojedinih podsistema, lica zadužena za održavanje, imaoce vozila, naručioce i davaoce drugih potrebnih usluga, da	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	safely put into operation by the railway undertaking and/or infrastructure manager.		su vozila, objekti i postrojenja, oprema, materijal i usluge usklađeni sa propisanim zahtevima i uslovima za predviđenu upotrebu, tako da ih upravljač ili železnički prevoznik mogu bezbedno koristiti u železničkom sistemu.			
5.1.1.	In order to facilitate the assessment of the achievement of the CST and to provide for the monitoring of the general development of railway safety Member States shall collect information on common safety indicators (CSIs) through the annual reports of the safety authorities as referred to in Article 18.	0.1. 6.2. 0.1. 6.3.	Da bi se omogućila procena ostvarenosti zajedničkih ciljeva bezbednosti i omogućilo praćenje opšteg razvoja bezbednosti na železnici, Direkcija prikuplja informacije o ZPB putem godišnjih izveštaja o bezbednosti upravljača i železničkog prevoznika. Upravljač i železnički prevoznik dužni su da svake godine, najkasnije do 30. juna, dostave Direkciji godišnji izveštaj o bezbednosti za prethodnu kalendarsku godinu.	PU		
5.1.2.	The first reference year for the CSIs shall be 2006; they shall be reported on in the annual report the following year.			NP	Ova odredba se odnosi na proceduru saradnje između država članica EU.	
5.1.3.	The CSIs shall be established as set out in Annex I.	0.1. 6.5.	ZPB prema kojima upravljač i	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
		0.6.	<p>železnički prevoznik sastavljaju izveštaj iz stava 2. ovog člana i zajedničke metode za izračunavanje ekonomskih posledica nesreća, propisuje Direkcija.</p> <p>Pravilnik o zajedničkim pokazateljima bezbednosti u železničkom saobraćaju</p>			
5.2.	Before 30 April 2009 Annex I shall be revised, in particular to incorporate therein the common definitions of the CSIs and the common methods for calculating accident costs. This measure, designed to amend non-essential elements of this Directive, shall be adopted in accordance with the regulatory procedure with scrutiny referred to in Article 27(2a).			NP	Ova odredba odnosi se na Komisiju.	
6.1.	An initial series of CSMs covering, as a minimum, the methods described in paragraph 3(a) shall be adopted by the Commission before 30 April 2008. They shall be published in the Official Journal of the European Union. A second series of CSMs covering the remaining methods described in paragraph 3 shall be adopted by the Commission before 30 April 2010.			NP	Ova odredba odnosi se na Komisiju.	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	They shall be published in the Official Journal of the European Union. These measures, designed to amend non-essential elements of this Directive by supplementing it, shall be adopted in accordance with the regulatory procedure with scrutiny referred to in Article 27(2a).					
6.2.	Draft CSMs and draft revised CSMs shall be drawn up by the Agency under mandates which shall be adopted in accordance with the procedure referred to in Article 27(2). The draft CSMs shall be based on an examination of existing methods in the Member States.			NP	Ova odredba odnosi se na Komisiju.	
6.3.	The CSMs shall describe how the safety level, and the achievement of safety targets and compliance with other safety requirements, are assessed by elaborating and defining: (a) risk evaluation and assessment methods, (b) methods for assessing conformity with requirements in safety certificates and safety authorisations issued in accordance with Articles 10 and 11, and (c) as far as they are not yet covered	0.1. 7.1.	Zajedničke bezbednosne metode propisuju način procene nivoa bezbednosti, ostvarenosti bezbednosnih ciljeva i usaglašenosti sa drugim bezbednosnim zahtevima, putem definisanja: 1) Zajedničke bezbednosne metode za procenu i ocenu rizika i uslova koje treba da ispuni telo za ocenu rizika; 2) Zajedničkih bezbednosnih metoda za ocenu usaglašenosti sa zahtevima za dobijanje sertifikata o bezbednosti	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	by TSIs, methods to check that the structural subsystems of the railway system are operated and maintained in accordance with the relevant essential requirements.		<p>za upravljanje železničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbednosti za prevoz, koje obuhvataju:</p> <p>(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,</p> <p>(2) kriterijume za ocenu ispunjenosti zahteva za izdavanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom, odnosno sertifikata o bezbednosti za prevoz,</p> <p>(3) načela za vršenje nadzora nad usklađenošću sa zahtevima koje mora da ispuni sistem za upravljanje bezbednošću, nakon što je izdat sertifikat o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom, odnosno sertifikata o bezbednosti za prevoz;</p> <p>3) Zajednička bezbednosna metoda za nadzor bezbednosnog učinka posle izdavanja sertifikata o bezbednosti za prevoz ili za upravljanje železničkom infrastrukturom;</p>			

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
			4) Zajednička bezbednosna metoda za praćenje efikasnosti upravljanja bezbednošću u toku eksploatacije i održavanja železničkog sistema.			
6.4.	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 the obligations on Member States as laid down in Article 4(1). This measure, designed to amend non-essential elements of this Directive, inter alia, by supplementing it, shall be adopted in accordance with the regulatory procedure with scrutiny referred to in Article 27(2a).			NP	Ova odredba odnosi se na Komisiju.	
6.5.	Member States shall make any necessary amendments to their national safety rules in the light of the adoption of CSMs and revisions to them.	0.1. 7.3.	Shodno usvojenim i revidiranim zajedničkim bezbednosnim metodama donose se potrebne izmene i dopune nacionalnih propisa za bezbednost.	PU		
7.1.- 7.3.	The CSTs shall be developed, adopted and revised following the procedures laid down in this Article. Draft CSTs and draft revised CSTs shall be drawn up by the Agency under mandates which shall be adopted in accordance with the			NP	Ova odredba odnosi se na Komisiju.	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<p>procedure referred to in Article 27(2).</p> <p>The first set of draft CSTs shall be based on an examination of existing targets and safety performance in the Member States and shall ensure that the current safety performance of the rail system is not reduced in any Member State. It shall be adopted by the Commission before 30 April 2009 and shall be published in the Official Journal of the European Union. This measure, designed to amend non-essential elements of this Directive, inter alia, by supplementing it, shall be adopted in accordance with the regulatory procedure with scrutiny referred to in Article 27(2a).</p> <p>The second set of draft CSTs shall be based on the experience gained from the first set of CSTs and their implementation. It shall reflect any priority areas where safety needs to be further improved. It shall be adopted by the Commission before 30 April 2011 and shall be published in the Official Journal of the European Union. This measure, designed to amend non-essential elements of this Directive,</p>					

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	inter alia, by supplementing it, shall be adopted in accordance with the regulatory procedure with scrutiny referred to in Article 27(2a).					
7.4.	The CSTs shall define the safety levels that must at least be reached by different parts of the railway system and by the system as a whole in each Member State, expressed in risk acceptance criteria for: (a) individual risks relating to passengers, staff including the staff of contractors, level crossing users and others, and, without prejudice to existing national and international liability rules, individual risks relating to unauthorised persons on railway premises; (b) societal risks.	0.1. 12.2.	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: 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; 2) rizike za društvo.	PU		
7.5.	The CSTs shall be revised at regular intervals, taking into account the global development of railway safety. This measure, designed to amend non-essential elements of this Directive, inter alia, by supplementing it, shall be adopted in accordance with the regulatory procedure with scrutiny referred to in Article 27(2a).			NP	Ova odredba odnosi se na Komisiju.	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
7.6.	Member States shall make any necessary amendments to their national safety rules in order to achieve at least the CSTs, and any revised CSTs, in accordance with the implementation timetables attached to them. They shall notify these rules to the Commission in accordance with Article 8(3).	0.1. 12.4.	Direkcija prijavljuje Evropskoj komisiji izmene i dopune nacionalnih propisa za bezbednost doneti u cilju postizanja ZBC.	PU		
8.1.	In application of this Directive, Member States shall establish binding national safety rules and shall ensure that they are published and made available to all infrastructure managers, railway undertakings, applicants for a safety certificate and applicants for a safety authorization in clear language that can be understood by the parties concerned.	0.1. 13.1.	Direkcija je dužna da na svojoj internet stranici objavljuje nacionalne propise za bezbednost 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.	PU		
8.2.	Before 30 April 2005 Member States shall notify the Commission of all the relevant national safety rules in force, as set out in Annex II, and indicate their area of application. The notification shall further provide information on the principal content of the rules with references to the legal texts, on the form of legislation and on	0.1. 13.2.	Evropskoj komisiji prijavljuju se važeći nacionalni propisi za bezbednost: 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;	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	which body or organisation is responsible for its publication.	0.1. 13.3.	<p>3) koji određuju zahteve za puštanje u rad i održavanje novih i bitno izmenjenih železničkih vozila, koji još nisu obuhvaćeni u TSI, s tim da prijava mora sadržati propise za razmenu vozila između železničkih prevoznika, sisteme registracije i zahteve u pogledu postupaka proba;</p> <p>4) 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;</p> <p>5) koji definišu zahteve za dodatnim internim propisima koje moraju doneti upravljač i železnički prevoznik;</p> <p>6) koji definišu zahteve za izvršne železničke radnike, uključujući kriterijume izbora, zdravstvene sposobnosti i profesionalne kvalifikacije i izdavanje uverenja, ako nisu obuhvaćeni u TSI;</p> <p>7) koji uređuju istragu nesreća i nezgoda.</p> <p>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</p>			

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
			nadležan za njihovo objavljivanje.			
8.3.	Not later than four years after the entry into force of this Directive, the Agency shall evaluate the way in which national safety rules are published and made available in accordance with paragraph 1. It shall also make appropriate recommendations to the Commission for the publication of such rules in order to make the relevant information more easily accessible.			NP	Ova odredba odnosi se na Agenciju.	
8.4.	Member States shall forthwith notify the Commission of any amendment to the notified national safety rules and of any new such rule that might be adopted, unless the rule is wholly relating to the implementation of TSIs.	0.1. 13.4.	Evropska komisija se obaveštava o svakoj izmeni nacionalnih propisa za bezbednost i o svakom novom nacionalnom propisu za bezbednost koji se eventualno donosi, izuzev ako se propis u celini odnosi na izvođenje TSI.	PU		
8.5.	In order to keep the introduction of new specific national rules to a minimum and thus prevent further barriers from being created, and with a view to the gradual harmonisation of safety rules, the Commission shall monitor the introduction of new national rules by Member States.			NP	Ova odredba odnosi se na Komisiju.	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
8.6.	If, after the adoption of CSTs, a Member State intends to introduce a new national safety rule which requires a higher safety level than the CSTs, or if a Member State intends to introduce a new national safety rule which may affect operations of railway undertakings from other Member States on the territory of the Member State concerned, the Member State shall consult all interested parties in due time and the procedure in paragraph 7 shall apply.	0.1. 13.5.	Ako se namerava, po prihvatanju ZBC, izdavanje novog nacionalnog propisa za bezbednost koji zahteva viši nivo bezbednosti od ZBC ili izdavanje novog nacionalnog propisa za bezbednost koji može uticati na rad železničkih prevoznika iz drugih država na teritoriji Republike Srbije, Direkcija će blagovremeno konsultovati sve zainteresovane strane.	PU		
8.7.1.	The Member State shall submit the draft safety rule to the Commission for examination, stating the reasons for introducing it.	0.1. 13.6.	Direkcija dostavlja tekstove nacionalnih propisa za bezbednost 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.	DU	Ova odredba odnosi se na države članice EU.	
8.7.2.- 8.7.3.	If the Commission finds that the draft safety rule is incompatible with the CSMs or with achieving at least the CSTs, or that it constitutes a means of arbitrary discrimination or a disguised restriction on rail transport operations between Member States, a Decision,	0.1. 13.7.	Ako Evropska komisija obavesti Republiku Srbiju da smatra da nacrt propisa za bezbednost nije u skladu sa ZBM ili bar sa ostvarivanjem ZBC, ili smatra da predstavlja sredstvo samovoljne diskriminacije ili	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<p>addressed to the Member State concerned, shall be adopted in accordance with the procedure referred to in Article 27(2).</p> <p>If the Commission has serious doubts as to the compatibility of the draft safety rule with the CSMs or with achieving at least the CSTs, or considers that it constitutes a means of arbitrary discrimination or a disguised restriction on rail transport operations between Member States, the Commission shall immediately inform the Member State concerned, which shall suspend the adoption, entry into force or implementation of the rule until a Decision is adopted, within a period of six months, in accordance with the procedure referred to in Article 27(2).</p>	<p>0.1. 13.8.</p>	<p>prikrivenog ograničavanja prevoza železnicom između država članica Evropske unije, onda se privremeno zaustavlja donošenje, početak važenja ili primena propisa, dok se, u roku od šest meseci ne donese konačna odluka.</p> <p>Ako Evropska komisija usvoji odgovarajuću odluku kojom utvrđuje da nacrt propisa za bezbednost nije u skladu sa ZBM, ili sa postizanjem bar ZBC, ili da predstavlja sredstvo samovoljne diskriminacije, ili prikrivenog ograničavanja prevoza između država članica EU u železničkom saobraćaju, onda Direkcija preduzima sve što je potrebno da se ova odluka izvrši.</p>			
9.1.	<p>Infrastructure managers and railway undertakings shall establish their safety management systems to ensure that the railway system can achieve at least the CSTs, is in conformity with the national safety rules described in Article 8 and Annex II and with safety requirements laid down in the TSIs, and that the relevant</p>	<p>0.1. 14.1.</p>	<p>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 za bezbednost i sa bezbednosnim</p>	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	parts of CSMs are applied.		zahtevima utvrđenim u TSI i moraju biti primenjene odgovarajuće odredbe ZBM.			
9.2.	The safety management system shall meet the requirements and contain the elements laid down in Annex III, adapted to the character, extent 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 and material and the use of contractors. Without prejudice to existing national and international liability rules, the safety management system shall also take into account, where appropriate and reasonable, the risks arising as a result of activities by other parties.	0.1. 14.2. 0.1. 14.3.	Sistem za upravljanje bezbednošću mora da ispuni zahteve i da sadrži elemente, propisane ovim zakonom, koji su u skladu sa karakterom, obimom i vrstom delatnosti koje se obavljaju u železničkom saobraćaju. 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		
9.3.	The safety management system of any infrastructure manager shall take into account the effects of operations by different railway undertakings on the network and make provisions to allow all railway undertakings to operate in accordance with TSIs and national safety rules and with conditions laid down in their safety	0.1. 14.4.	Sistem za upravljanje bezbednošću upravljača mora uzeti u obzir efekte delatnosti različitih železničkih prevoznika na mreži, pa u skladu sa tim mora sadržati odredbe koje omogućuju železničkim prevoznicima obavljanje delatnosti u skladu sa TSI i nacionalnim propisima za bezbednost,	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	certificate. It shall furthermore be developed with the aim of coordinating the emergency procedures of the infrastructure manager with all railway undertakings that operate on its infrastructure.		kao i uslovima iz njihovih sertifikata o bezbednosti za prevoz. Sistem za upravljanje bezbednošću upravljača mora uzeti u obzir i koordinaciju hitnih postupaka sa svim železničkim prevoznicima u vanrednim situacijama.			
9.4.	Each year all infrastructure managers and railway undertakings shall submit to the safety authority before 30 June an annual safety report concerning the preceding calendar year. The safety report shall contain: (a) information on how the organisation's corporate safety targets are met and the results of safety plans; (b) the development of national safety indicators, and of the CSIs laid down in Annex I, as 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 safety authority.	0.1. 6.3. 0.1. 6.4.	Upravljač i železnički prevoznik dužni su da svake godine, najkasnije do 30. juna, dostave Direkciji godišnji izveštaj o bezbednosti za prethodnu kalendarsku godinu. Godišnji izveštaj o bezbednosti 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) primedbe o nedostacima i kvarovima u odvijanju železničkog saobraćaja i upravljanju infrastrukturom koji mogu biti od značaja za Direkciju.	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
10.1.1.	In order to be granted access to the railway infrastructure, a railway undertaking must hold a safety certificate as provided for in this Chapter. The safety certificate may cover the whole railway network of a Member State or only a defined part thereof.	0.1. 16.1. 0.1. 16.2.	Železnički prevoznik mora da poseduje sertifikat o bezbednosti za prevoz da bi mu se dozvolio pristup infrastrukturi. Sertifikat o bezbednosti za prevoz može da obuhvata celu mrežu ili njen određeni deo.	PU		
10.1.2.	The purpose of the safety certificate is to provide evidence that the railway undertaking has established its safety management system and can meet requirements laid down in TSIs and other relevant Community legislation and in national safety rules in order to control risks and operate safely on the network.	0.1. 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 za bezbednost i drugim relevantnim propisima u cilju kontrole rizika i bezbednog odvijanja saobraćaja na mreži.	PU		
10.2.1.	The safety certificate shall comprise: certification confirming acceptance of the railway undertaking's safety management system as described in Article 9 and Annex III, and	0.1. 16.4.1.	Sertifikat o bezbednosti za prevoz sastoji se od: 1) dela A kojim se potvrđuje prihvatanje sistema za upravljanje bezbednošću železničkog prevoznika;	PU		
10.2.2.	certification confirming acceptance of the provisions adopted by the railway undertaking to meet specific requirements necessary for the safe	0.1. 16.4.2.	2) dela B kojim se potvrđuje prihvatanje odredaba koje je železnički prevoznik usvojio kako bi	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	operation of the relevant network. The requirements may include application of TSIs and national safety rules, acceptance of staff's certificates and authorisation to place in service the rolling stock used by the railway undertaking. The certification shall be based on documentation submitted by the railway undertaking as described in Annex IV.		zadovoljio specifične zahteve propisane za bezbedno obavljanje saobraćaja na odgovarajućoj mreži; u te zahteve mogu biti uključeni primena TSI, nacionalnih propisa za bezbednost i internih propisa železničkog prevoznika, prihvatanje sertifikata zaposlenih i dozvola za korišćenje železničkih vozila koja koristi taj železnički prevoznik.			
10.3.1.	The safety authority in the Member State where the railway undertaking first establishes its operation shall grant the certification in accordance with paragraph 2.	0.1. 18.1.	Direkcija izdaje sertifikat o bezbednosti za prevoz na propisanom obrascu i u formi rešenja.	PU		
10.3.2.	The certification granted in accordance with paragraph 2 must specify the type and extent of the railway operations covered. The certification granted in accordance with paragraph 2(a) shall be valid throughout the Community for equivalent rail transport operations.	0.1. 16.7. 0.1. 19.1.	U sertifikatu o bezbednosti za prevoz navode se vrsta i obim poslova železničkog prevoznika na koje se sertifikat odnosi. Sertifikat o bezbednosti za prevoz – deo A izdat železničkom prevozniku u stranoj državi važi u Republici Srbiji na osnovu potvrđenih međunarodnih sporazuma.	PU		
10.4.	The safety authority in the Member State in which the railway undertaking is planning to operate additional rail	0.1. 19.2.	Železnički prevoznik iz stava 1. ovog člana koji namerava da pruža	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	transport services shall grant the additional national certification necessary in accordance with paragraph 2(b).		železničke transportne usluge u Republici Srbiji mora dobiti dodatni sertifikat o bezbednosti za prevoz – deo B od Direkcije			
10.5.1.	The safety certificate shall be renewed upon application by the railway undertaking at intervals not exceeding five years. It shall be wholly or partly updated whenever the type or extent of the operation is substantially altered.	0.1. 18.3. 0.1. 18.9.	Rok važenja sertifikata o bezbednosti za prevoz je pet godina. Sertifikat o bezbednosti za prevoz se u celini ili delimično ažurira kad god se znatno izmene vrsta ili obim poslovanja.	PU		
10.5.2.	The holder of the safety certificate shall without delay inform the competent safety authority of all major changes in the conditions of the relevant part of the safety certificate. It shall furthermore notify the competent safety authority whenever new categories of staff or new types of rolling stock are introduced.	0.1. 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		
10.5.3.	The safety authority may require that the relevant part of the safety certificate be revised following	0.1. 18.8.	Direkcija može zahtevati da odgovarajući deo sertifikata o	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	substantial changes in the safety regulatory framework.		bezbednosti za prevoz bude revidiran posle znatnih promena u propisima kojima se uređuje bezbednost u železničkom saobraćaju.			
10.5.4.	If the safety authority finds that the holder of the safety certificate no longer satisfies the conditions for a certification which it has issued, it shall revoke part (a) and/or (b) of the certificate, giving reasons for its decision. The safety authority that has revoked an additional national certification granted in accordance with paragraph 4 shall promptly inform the safety authority that granted the certification under paragraph 2(a) of its decision.	0.1. 20.1. 0.1. 20.3.	Ako Direkcija utvrdi da nosilac sertifikata o bezbednosti za prevoz više ne ispunjava uslove za sertifikaciju, ona rešenjem oduzima deo A, odnosno deo B sertifikata, navodeći razloge za svoju odluku. Kada Direkcija oduzme dodatni sertifikat o bezbednosti za prevoz, bez odlaganja svojoj odluci obaveštava telo kojem su povereni poslovi vezani za bezbednost na železnici strane države koje je izdalo sertifikat o bezbednosti za prevoz - deo A.	PU		
10.5.5.	Similarly, a safety authority must revoke a safety certificate if it is apparent that the holder of the safety certificate has not used it as intended in the year following its issue.	0.1. 20.4.	Direkcija oduzima sertifikat o bezbednosti za prevoz i u slučaju da nosilac tog sertifikata u roku od jedne godine od njegovog izdavanja nije koristio sertifikat o bezbednosti za prevoz kao što je predviđeno tim sertifikatom.	PU		
10.6.	The safety authority shall inform the Agency within one month of the safety	0.1. 20.5.	Direkcija u roku od 30 dana	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	certificates referred to in paragraph 2(a) that have been issued, renewed, amended or revoked. It shall state the name and address of the railway undertaking, the issue date, scope and validity of the safety certificate and, in case of revocation, the reasons for its decision.		obaveštava Agenciju o sertifikatima o bezbednosti za prevoz – deo A, koji su izdati, ažurirani, revidirani ili oduzeti.			
10.7.	Before 30 April 2009 the Agency shall evaluate the development of safety certification and submit a report to the Commission with recommendations on a strategy for migration towards a single Community safety certificate. The Commission shall take appropriate action following the recommendation.			NP	Ova odredba odnosi se na Agenciju.	
11.1.1.	In order to be allowed to manage and operate a rail infrastructure the infrastructure manager must obtain a safety authorization from the safety authority in the Member State where he is established.	0.1. 21.1.	Upravljač mora da poseduje sertifikat o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom.	PU		
11.1.2.	The safety authorization shall comprise: (a) authorization confirming acceptance of the infrastructure manager's safety management system as described in Article 9 and	0.1. 21.2.	Sertifikat o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom se sastoji od: 1) dela kojim se potvrđuje prihvatanje sistema za upravljanje bezbednošću	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	Annex III, and b) authorization confirming acceptance of the provisions of the infrastructure manager to meet specific 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 signaling system.		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.			
11.2.1.	The safety authorization shall be renewed upon application by the infrastructure manager at intervals not exceeding five years. It shall be wholly or partly updated whenever substantial changes are made to the infrastructure, signaling or energy supply or to the principles of its operation and maintenance. The holder of the safety authorization shall without delay inform the safety authority of all such changes.	0.1. 23.3. 0.1. 23.4. 0.1. 23.5.	<p>Sertifikat o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom važi pet godina.</p> <p>Sertifikat o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom obnavlja se na zahtev nosioca.</p> <p>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, a najkasnije u roku od osam dana, obaveštava Direkciju.</p>	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
11.2.2.	The safety authority may require that the safety authorization be revised following substantial changes to the safety regulatory framework.	0.1. 23.6.	Direkcija može zahtevati da sertifikat o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom bude revidiran posle znatnih promena u regulatornom okviru za bezbednost.	PU		
11.2.3.	If the safety authority finds that an authorized infrastructure manager no longer satisfies the conditions for a safety authorization it shall revoke the authorization, giving reasons for its decisions.	0.1. 24.1.	Ako Direkcija utvrdi da nosilac sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom više ne ispunjava uslove za izdavanje tog sertifikata, ona ga oduzima rešenjem, navodeći razloge za svoju odluku.	PU		
11.3.	The safety authority shall inform the Agency within one month of the safety authorizations that have been issued, renewed, amended or revoked. It shall state the name and address of the infrastructure manager, the issue date, the scope and validity of the safety authorization and, in case of revocation, the reasons for its decision.	0.1. 24.3.	Direkcija u roku od 30 dana obaveštava Agenciju o sertifikatima o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom koji su izdati, obnovljeni, izmenjeni, dopunjeni ili oduzeti. Pri tome navodi naziv i adresu upravljača, datum izdavanja, oblast primene i važnost navedenog sertifikata i, u slučaju oduzimanja, navodeći razloge za svoju odluku.	PU		
12.1.	The safety authority shall take a decision on an application for safety	0.1. 25.1.	Direkcija odlučuje o zahtevu za	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<p>certification or safety authorisation without delay and in any event not more than four months after all information required and any supplementary information requested by the safety authority has been submitted.</p> <p>If the applicant is requested to submit supplementary information, such information shall be submitted promptly.</p>		<p>izdavanje sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom i sertifikata o bezbednosti za prevoz u roku od najviše četiri meseca od podnošenja potrebne dokumentacije, kao i dopunskih informacija koje je tražila. Ako se od podnosioca zahteva traži da podnese dopunske informacije, te informacije se podnose bez odlaganja.</p>			
12.2.1.	<p>In order to facilitate the establishment of new railway undertakings and the submission of applications from railway undertakings from other Member States, the safety authority shall give detailed guidance on how to obtain the safety certificate. It shall list all requirements that have been laid down for the purpose of Article 10(2) and make all relevant documents available to the applicant.</p>	<p>0.1. 25.2.</p>	<p>Da bi se olakšalo osnivanje novih železničkih prevoznika i podnošenje zahteva železničkih prevoznika iz drugih država, Direkcija je dužna da objavi na svojoj internet stranici detaljna uputstva o pribavljanju sertifikata o bezbednosti za prevoz i spisak svih zahteva koji su potrebni za izdavanje tog sertifikata, kao i to da podnosiocu zahteva stavi na raspolaganje sva potrebna dokumenta.</p>	<p>PU</p>		
12.2.2.	<p>Special guidance shall be given to railway undertakings that apply for a safety certificate concerning services on a defined limited part of an infrastructure, specifically identifying</p>	<p>0.1. 25.3.</p>	<p>Železničkom prevozniku koji podnose zahtev za sertifikat o bezbednosti za prevoz za usluge na definisanom ograničenom delu mreže daju se</p>	<p>PU</p>		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	the rules that are valid for the part in question.		posebna uputstva i konkretno se ukazuje na propise koji važe za deo mreže o kojem je reč.			
12.3.	An application guidance document describing and explaining the requirements for the safety certificates and listing the documents that must be submitted shall be made available to the applicants free of charge. All applications for safety certificates shall be submitted in the language required by the safety authority.	<p>0.1. 25.2.</p> <p>0.1. 25.4.</p>	<p>Da bi se olakšalo osnivanje novih železničkih prevoznika i podnošenje zahteva železničkih prevoznika iz drugih država, Direkcija je dužna da objavi na svojoj internet stranici detaljna uputstva o pribavljanju sertifikata o bezbednosti za prevoz i spisak svih zahteva koji su potrebni za izdavanje tog sertifikata, kao i to da podnosiocu zahteva stavi na raspolaganje sva potrebna dokumenta.</p> <p>Svi zahtevi za sertifikat o bezbednosti za prevoz podnose se na srpskom jeziku.</p>	PU		
13.1.1.	Member States shall ensure that railway undertakings applying for a safety certificate have fair and non-discriminatory access to training facilities for train drivers and staff accompanying the trains, whenever such training is necessary for the fulfillment of requirements to obtain	0.1. 61.2.	Centar stručnog osposobljavanja pruža obuku na nepristrasan način u pogledu svih učesnika, kako licima koja su zaposlena kod osnivača centra stručnog osposobljavanja tako i drugim licima.	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	the safety certificate.					
13.1.2.- 13.1.5.	<p>The services offered must include training on necessary route knowledge, operating rules and procedures, the signaling and control command system and emergency procedures applied on the routes operated.</p> <p>Member States shall also ensure that infrastructure managers and their staff performing vital safety tasks have fair and non-discriminatory access to training facilities.</p> <p>If the training services do not include examinations and granting of certificates, Member States shall ensure that railway undertakings have access to such certification if it is a requirement of the safety certificate. The safety authority shall ensure that the provision of training services or, where appropriate, the granting of certificates meets the safety requirements laid down in TSIs or national safety rules described in Article 8 and Annex II.</p>	<p>0.1. 62.2.</p> <p>0.1. 61.2.</p> <p>0.1. 61.1.</p> <p>0.1. 61.3.</p> <p>0.1. 61.4.</p>	<p>Stručno osposobljavanje obuhvata:</p> <p>1) opšta stručna znanja potrebna za dobijanje dozvole za upravljanje vučnim vozilom iz člana 66. ovog zakona i</p> <p>2) specifična stručna znanja vezana za poznavanje vozila i infrastrukture, potrebna za dobijanje dodatnog uverenja iz člana 68. ovog zakona.</p> <p>Centar stručnog osposobljavanja pruža obuku na nepristrasan način u pogledu svih učesnika, kako licima koja su zaposlena kod osnivača centra stručnog osposobljavanja tako i drugim licima.</p> <p>Centar stručnog osposobljavanja može biti železnički prevoznik, upravljač, vlasnik industrijske železnice, drugo pravno lice i preduzetnik koji ima:</p> <p>1) odgovarajući prostor;</p> <p>2) odgovarajuće osposobljene kadrove;</p> <p>3) odgovarajuće objekte i uređaje koji su potrebni za izvođenje stručnog osposobljavanja.</p>	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
		<p>0.1. 63.1.</p> <p>0.1. 63.2.</p> <p>0.1. 63.3.</p> <p>0.1. 64.</p>	<p>Centar stručnog osposobljavanja izdaje uverenje o sprovedenom teoretskom i praktičnom stručnom osposobljavanju.</p> <p>Direkcija propisuje bliže uslove koje moraju da ispune centri stručnog osposobljavanja.</p> <p>Železnički radnici moraju se stalno stručno usavršavati, a njihova stručna osposobljenost se mora redovno i vanredno proveravati.</p> <p>Stručno usavršavanje i proveru stručne osposobljenosti železničkih radnika izvodi poslodavac.</p> <p>Redovna provera stručne osposobljenosti železničkih radnika se mora obavljati najmanje na svake dve godine i ona uključuje poznavanje važećih propisa, infrastrukture, vozila i uređaja.</p> <p>Direkcija propisuje potreban nivo stručne spreme, programe stručnog osposobljavanja, programe za polaganje stručnog ispita za radna</p>			

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
			mesta železničkih radnika, način obavljanja stručnog ispita, uslove koje moraju da ispune članovi komisije za polaganje stručnih ispita i radna mesta železničkih radnika.			
13.2.	If the training facilities are available only through the services of one single railway undertaking or the infrastructure manager, Member States shall ensure that they are made available to other railway undertakings at a reasonable and non-discriminatory price, which is cost-related and may include a profit margin.	0.1. 61.2.	Centar stručnog osposobljavanja pruža obuku na nepristrasan način u pogledu svih učesnika, kako licima koja su zaposlena kod osnivača centra stručnog osposobljavanja tako i drugim licima.	PU		
13.3.	When recruiting new train drivers, staff on board trains and staff performing vital safety tasks, railway undertakings must be able to take into account any training, qualifications and experience acquired previously from other railway undertakings. For this purpose, such members of staff shall be entitled to have access to, obtain copies and communicate all documents attesting to their training, qualifications and experience.	0.1. 71.4. 0.1. 71.5. 0.1. 71.6	U slučaju prestanka radnog odnosa poslodavac dužan je da mašinovođi izda overenu kopiju dodatnog uverenja i vrati sve dokumente o njegovoj obuci, kvalifikacijama, iskustvu i stručnim sposobnostima. Prilikom zasnivanja novog radnog odnosa, poslodavac uzima u obzir dokumenta iz stava 4. ovog člana U slučaju kada mašinovođa otkáže ugovor kod poslodavca koji je snosio	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
		0.1. 71.7	<p>troškove njegove obuke za mašinovođu, radi zasnivanja radnog odnosa kod drugog poslodavca, sporazumom između prethodnog i novog poslodavca urediće se pitanje naknade za ulaganje u stručno osposobljavanje mašinovođe, u skladu sa načelom pravičnosti, vodeći računa da troškove obuke mašinovođe ne snosi isključivo prethodni poslodavac.</p> <p>Odredbe st. 4. i 5. ovog člana shodno se primenjuju i na druge železničke radnike.</p>			
13.4.	In every case each railway undertaking and each infrastructure manager shall be responsible for the level of training and qualifications of its staff carrying out safety-related work as set out in Article 9 and Annex III.	0.1. 63.	<p>Železnički radnici moraju se stalno stručno usavršavati, a njihova stručna osposobljenost se mora redovno i vanredno proveravati. Stručno usavršavanje i proveru stručne osposobljenosti železničkih radnika izvodi poslodavac. Redovna provera stručne osposobljenosti železničkih radnika se mora obavljati najmanje na svake dve godine i ona uključuje poznavanje važećih propisa, infrastrukture, vozila i uređaja.</p>	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
		0.1. 64.	<p>Vanredna provera stručne osposobljenosti železničkih radnika obavlja se:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) posle svake odsutnosti železničkog radnika sa posla koja je trajala više od šest meseci; 2) ako bi železnički radnik zbog nepoznavanja propisa mogao ugroziti bezbednost saobraćaja; 3) ako železnički radnik ne ispunjava propisane obaveze u pogledu stručnog usavršavanja, zbog donošenja novih propisa ili izmene važećih propisa; 4) ako železnički radnik u svom radu krši propise, što za posledicu može imati nastanak nesreće, incidenta, odnosno ugrožavanje bezbednosti saobraćaja; 5) ako se uvode novi tipovi uređaja ili vozila. <p>Poslodavac ne može dozvoliti obavljanje poslova železničkom radniku koji pri proveru znanja nije pokazao zadovoljavajuću stručnu osposobljenost ili čija stručna osposobljenost za te poslove nije proverena.</p>			

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
			Potreban nivo stručne spreme, programe stručnog osposobljavanja, programe za polaganje stručnog ispita za radna mesta železničkih radnika, način obavljanja stručnog ispita, uslove koje moraju da ispune članovi komisije za polaganje stručnih ispita i radna mesta železničkih radnika propisuje Direkcija.			
14.a.1.	Each vehicle, before it is placed in service or used on the network, shall have an entity in charge of maintenance assigned to it and this entity shall be registered in the NVR in accordance with Article 33 of the Railway Interoperability Directive.	0.1. 53.1. 0.1. 53.3. 0.1. 53.4.	Imalac vozila je dužan da za svako vozilo koje koristi odredi lice zaduženo za njegovo održavanje. Lice zaduženo za održavanje registruje se u Nacionalnom registru železničkih vozila. Vozilo se ne može koristiti ako nije određeno lice za njegovo održavanje.	PU		
14.a.2.	A railway undertaking, an infrastructure manager or a keeper may be an entity in charge of maintenance.	0.1. 53.2.	Lice zaduženo za održavanje može da bude i železnički prevoznik, upravljač ili imalac vozila.	PU		
14.a.3.	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 shall ensure that	0.1. 53.5.	Pored odgovornosti železničkog prevoznika i upravljača za bezbedno saobraćanje vozova, lice zaduženo za održavanje, pomoću sistema za	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<p>the vehicles for which it is in charge of maintenance are in a safe state of running by means of a system of maintenance. To this end, the entity in charge of maintenance shall ensure that vehicles are maintained in accordance with:</p> <p>(a) the maintenance file of each vehicle; (b) the requirements in force including maintenance rules and TSI provisions. The entity in charge of maintenance shall carry out the maintenance itself or make use of contracted maintenance workshops.</p>	<p>0.1. 53.6.</p> <p>0.1. 53.8.</p>	<p>održavanje, odgovorno je da se vozila, za čije je održavanje zaduženo, nalaze u stanju koje omogućava njihovo bezbedno kretanje.</p> <p>Lice zaduženo za održavanje obezbeđuje da se vozila održavaju u skladu sa ovim zakonom, dosijeom o održavanju vozila i odredbama TSI.</p> <p>Lice zaduženo za održavanje vrši održavanje samo ili za vršenje održavanja zaključuje ugovore sa sertifikovanim radionicama za održavanje.</p>			
14.a.4.1.	<p>In the case of freight wagons, each entity in charge of maintenance shall be certified by a body accredited or recognised in accordance with paragraph 5, or by a national safety authority. The accreditation process shall be based on criteria of independence, competence and impartiality, such as the relevant EN 45 000 series European standards. The recognition process shall also be based on criteria of independence, competence and impartiality.</p>	<p>0.1. 54.1.</p> <p>0.1. 54.2.</p>	<p>Lice zaduženo za održavanje teretnih kola mora biti sertifikovano u skladu sa propisom koji donosi OTIF.</p> <p>Direkcija ili drugo akreditovano sertifikaciono telo iz Republike Srbije, države ugovornice OTIF-a ili države Evropske unije izdaje sertifikat licu zaduženom za održavanje teretnih kola na obrascu koji je propisao OTIF.</p>	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
14.a.4. 2.	Where the entity in charge of maintenance is a railway undertaking or an infrastructure manager, compliance with the requirements to be adopted under paragraph 5 shall be checked by the relevant national safety authority pursuant to the procedures referred to in Articles 10 or 11 and shall be confirmed on the certificates specified in those procedures.	0.4. P5 0.5. P5	Prilog 5 (Obrazac sertifikata deo A). Prilog 5 (Obrazac sertifikata)	PU		Tokom izdavanja sertifikata o bezbednosti za prevoz i sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom, proverava se da li železnički prevoznik ili upravljač poseduju sertifikat za održavanje teretnih kola. To se navodi kao podatak u obrascima sertifikata koji se izdaju.
14.a.5.	Based on a recommendation by the Agency, the Commission shall, by 24 December 2010, adopt a measure establishing a system of			NP	Ova odredba se odnosi na Komisiju.	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<p>certification of the entity in charge of maintenance for freight wagons. Certificates granted in accordance with this system shall confirm compliance with the requirements referred to in paragraph 3.</p> <p>The measure shall include the requirements concerning:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) the maintenance system established by the entity; (b) the format and validity of the certificate granted to the entity; (c) the criteria for accreditation or recognition of body or bodies responsible for issuing certificates and ensuring controls necessary for the functioning of the certification system; (d) the date of application of the certification system, including a transition period of one year for existing entities in charge of maintenance. <p>This measure, designed to amend non-essential elements of this Directive, by supplementing it, shall be adopted in accordance with the regulatory procedure with scrutiny referred to in Article 27(2a).</p> <p>Based on a recommendation by the</p> 					

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	Agency, the Commission shall, by 24 December 2018 review this measure in order to include all vehicles and to update, if necessary, the certification system applicable to freight wagons.					
14.a.6.	The certificates granted in accordance with paragraph 5 shall be valid throughout the Community.	0.1. 54.7.	Sertifikati iz stava 2. ovog člana izdati u državama ugovornicama OTIF i državama Evropske unije važe u Republici Srbiji.	PU		
14.a.7.	The Agency shall evaluate the certification process implemented in accordance with paragraph 5 by submitting a report to the Commission, no later than three years after the entry into force of the relevant measure.			NP	Ova odredba se odnosi na Agenciju.	
14.a.8.	Member States may decide to fulfil the obligations to identify the entity in charge of maintenance and to certify it through alternative measures, in the following cases: (a) vehicles registered in a third country and maintained according to			NP	Diskreciona odredba. Ova odredba je diskreciona i za države članice EU i uključuje sprovođenje alternativnih mera koje u našim uslovima trenutno ne mogu da se	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<p>the law of that country; (b) vehicles which are used on networks or lines the track gauge of which is different from that of the main rail network within the Community and for which fulfilment of the requirements referred to in paragraph 3 are ensured by international agreements with third countries; (c) vehicles identified in Article 2(2), and military equipment and special transport requiring an ad hoc national safety authority permit to be delivered prior to the service. In this case derogations shall be granted for periods not longer than five years.</p> <p>Such alternative measures shall be implemented through derogations to be granted by the relevant national safety authority: (a) when registering vehicles pursuant to Article 33 of the Railway Interoperability Directive, as far as the identification of the entity in charge of maintenance is</p>				sprovedu.	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<p>concerned; (b) when delivering safety certificates and authorisations to railway undertakings and infrastructure managers pursuant to Articles 10 and 11 of this Directive, as far as the identification or certification of the entity in charge of maintenance is concerned. Such derogations shall be identified and justified in the annual safety report referred to in Article 18 of this Directive. Where it appears that undue safety risks are being taken on the Community rail system, the Agency shall immediately inform the Commission thereof. The Commission shall make contact with the parties involved and, where appropriate, request the Member State to withdraw its derogation decision.';</p>					
15.1.	<p>Before 30 April 2009, decisions on common harmonized requirements in accordance with Article 10(2)(b) and Annex IV and a common format for application guidance documents shall be adopted in accordance with the procedure referred to in Article 27.2.</p>			NP	Ova odredba se odnosi na Komisiju.	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
15.2.	The Agency shall recommend common harmonized requirements and a common format for application guidance documents under a mandate which shall be adopted in accordance with the procedure referred to in Article 27.2.			NP	Ova odredba se odnosi na Agenciju.	
16 .1.	Each Member State shall establish a safety authority. This authority may be the Ministry responsible for transport matters and shall be independent in its organization, legal structure and decision making from any railway undertaking, infrastructure manager, applicant and procurement entity.	0.1. 3. 0.2. 124.1.	<p>Direkcija za železnice (u daljem tekstu: Direkcija), je organ nadležan za regulisanje bezbednosti u železničkom saobraćaju.</p> <p>Direkcije za železnice obavlja sledeće poslove:</p> <p>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;</p> <p>2) praćenje, unapređivanje, primena i razvoj bezbednosti i regulatornog okvira za bezbednost, kao i sistema nacionalnih propisa o</p>	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
			<p>bezbednosti, uključujući i donošenje podzakonskih akata iz oblasti bezbednosti i interoperabilnosti železničkog saobraćaja;</p> <p>3) vođenje registara propisanih ovim zakonom i zakonom kojim se uređuje interoperabilnost železnice;</p> <p>4) nadzor nad usaglašenošću činilaca interoperabilnosti sa osnovnim zahtevima u skladu sa zakonom kojim se uređuje interoperabilnost železnice;</p> <p>5) izdavanje dozvola za korišćenje strukturnih podsistema, u skladu sa zakonom kojim se uređuje interoperabilnost železnice;</p> <p>6) izdavanje dozvola za korišćenje novih i znatno izmenjenih železničkih vozila koja još nisu obuhvaćena tehničkim specifikacijama interoperabilnosti;</p> <p>7) donosi granske standarde iz oblasti železničkog saobraćaja;</p> <p>8) druge poslove utvrđene zakonom kojim se uređuje bezbednost u železničkom saobraćaju i zakonom kojim se uređuje nteroperabilnost</p>			

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
			železničkog sistema			
16.2.1	The safety authority shall be entrusted with at least the following tasks: authorising the placing in service of the structural subsystems constituting the rail system in accordance with Article 15 of the Railway Interoperability Directive and checking that they are operated and maintained in accordance with the relevant essential requirements;	0.2. 124.1.5 .	5) izdavanje dozvola za korišćenje strukturnih podsistema, u skladu sa zakonom kojim se uređuje interoperabilnost železnice;	PU		
16.2.3	supervising that the interoperability constituents are in compliance with the essential requirements as required by Article 12 of Directives 96/48/EC and 2001/16/EC;	0.2. 124.1.3 . 0.2. 124.1.4 .	3) vođenje registara propisanih ovim zakonom i zakonom kojim se uređuje interoperabilnost železnice; 4) nadzor nad usaglašenošću činilaca interoperabilnosti sa osnovnim zahtevima u skladu sa zakonom kojim se uređuje interoperabilnost železnice;	PU		
16.2.4	authorizing the placing in service of new and substantially altered rolling stock that is not yet covered by a TSI;	0.2. 124.1.6 .	6) izdavanje dozvola za korišćenje novih i znatno izmenjenih železničkih vozila koja još nisu obuhvaćena tehničkim specifikacijama interoperabilnosti;	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
16.2.5	the issue, renewal, amendments and revocation of relevant parts of safety certificates and of safety authorizations granted in accordance with Articles 10 and 11 and checking that conditions and requirements laid down in them are met and that infrastructure managers and railway undertakings are operating under the requirements of Community or national law;	0.2. 124.1.1	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;	PU		
16.2.6	monitoring, promoting, and, where appropriate, enforcing and developing the safety regulatory framework including the system of national safety rules;	0.2. 124.1.2	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		
16.2.7	supervising that vehicles are duly registered in the NVR and that safety related information contained therein, is accurate and kept up to date;	0.2. 124.1.3 0.2. 124.1.4	3) vođenje registara propisanih ovim zakonom i zakonom kojim se uređuje interoperabilnost železnice; 4) nadzor nad usaglašenošću	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
		.	činilaca interoperabilnosti sa osnovnim zahtevima u skladu sa zakonom kojim se uređuje interoperabilnost železnice;			
16.3.	The tasks referred to in paragraph 2 may not be transferred or subcontracted to any infrastructure manager, railway undertaking or procurement entity	0.1. 3. 0.2. 124.1.	Direkcija za železnice (u daljem tekstu: Direkcija), je organ nadležan za regulisanje bezbednosti u železničkom saobraćaju. Direkcije za železnice obavlja sledeće poslove: 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; 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	DU		Nema eksplicitne odredbe o tome ali su zakonom ti poslovi nedvosmisleno dodeljeni Direkciji i nikom drugom. Ne postoji mogućnost da se ti poslovi prenesu na neko drugo telo.

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
			<p>interoperabilnosti železničkog saobraćaja;</p> <p>3) vođenje registara propisanih ovim zakonom i zakonom kojim se uređuje interoperabilnost železnice;</p> <p>4) nadzor nad usaglašenošću činilaca interoperabilnosti sa osnovnim zahtevima u skladu sa zakonom kojim se uređuje interoperabilnost železnice;</p> <p>5) izdavanje dozvola za korišćenje strukturnih podсистema, u skladu sa zakonom kojim se uređuje interoperabilnost železnice;</p> <p>6) izdavanje dozvola za korišćenje novih i znatno izmenjenih železničkih vozila koja još nisu obuhvaćena tehničkim specifikacijama interoperabilnosti;</p> <p>7) donosi granske standarde iz oblasti železničkog saobraćaja;</p> <p>8) druge poslove utvrđene zakonom kojim se uređuje bezbednost u železničkom saobraćaju i zakonom kojim se uređuje nteroperabilnost železničkog sistema</p>			

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
17.1.1.	The safety authority shall carry out its tasks in an open, non-discriminatory and transparent way. In particular it shall allow all parties to be heard and give reasons for its decisions.	0.2. 124.2.1	Direkcija se u svom radu pridržava sledećih načela: 1) obavlja svoje poslove na otvoren, nediskriminatorski i transparentan način, omogućava svim strankama da iskažu svoj stav i navodi razloge za svoje odluke;	PU		
17.1.2.	It shall promptly respond to requests and applications and communicate its requests for information without delay and adopt all its decisions within four months after all requested information has been provided. It may at any time request the technical assistance of infrastructure managers and railway undertakings or other qualified bodies when it is carrying out the tasks referred to in Article 16.	0.2. 124.2.2 0.2. 124.2.3	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 iz člana 3. ovog zakona, u svakom trenutku može da zatraži tehničku pomoć upravljača infrastrukture i železničkih prevoznika ili drugih kvalifikovanih tela;	PU		
17.1.3.	In the process of developing the national regulatory framework, the safety authority shall consult all persons involved and interested parties, including infrastructure	0.2. 124.2.4	4) u procesu izrade nacionalnog regulatornog okvira, konsultuje se sa svim uključenim licima i zainteresovanim stranama,	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	managers, railway undertakings, manufacturers and maintenance providers, users and staff representatives.		uključujući u to upravljače infrastrukture, železničke prevoznike, proizvođače, pružaoce usluga održavanja, korisnike i predstavnike zaposlenih;			
17.2.	The safety authority shall be free to carry out all inspections and investigations that are needed for accomplishment of its tasks and it shall be granted access to all relevant documents and to premises, installations and equipment of infrastructure managers and railway undertakings.	0.2. 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 ovim zakonom.	PU		
17.3.	Member States shall take the measures necessary to ensure that decisions taken by the safety authority are subject to judicial review.	0.1. 15.3. 0.1. 18.2. 0.1. 18.13.	Rešenje kojim se nalaže sprovođenje odgovarajućih mera iz stava 2. ovog člana 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 prevoz konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim	PU		Sva rešenja koja izdaje Direkcija u smislu 0.1. su konačna u upravnom postupku i protiv njih se može pokrenuti spor pred Upravnim

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
		<p>0.1. 20.2.</p> <p>0.1. 23.2.</p> <p>0.1. 23.10.</p> <p>0.1. 24.2.</p> <p>0.1. 28.6.</p>	<p>sudom.</p> <p>Rešenje o odbijanju obnavljanja, revidiranja ili ažuriranja sertifikata o bezbednosti za prevoz konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.</p> <p>Rešenje o 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.</p> <p>Rešenje o izdavanju, odnosno o odbijanju izdavanja sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.</p> <p>Rešenje o odbijanju obnavljanja, revidiranja ili ažuriranja sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred</p>			<p>sudom.</p>

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
		<p>0.1. 28.12.</p>	<p>Upravnim sudom.</p> <p>Rešenje o oduzimanju sertifikata o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.</p> <p>Rešenje o izdavanju, odnosno o odbijanju izdavanja sertifikata o ispunjenosti uslova za održavanje gornjeg i donjeg stroja železničkih pruga konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.</p> <p>Rešenje o oduzimanju sertifikata iz stava 5. ovog člana konačno je u upravnom postupku i protiv njega se može pokrenuti spor pred Upravnim sudom.</p>			
17.4.1.	<p>The safety authorities shall conduct an active exchange of views and experience for the purpose of harmonising their decision-making criteria across the Community. Their cooperation shall in particular aim at facilitating and coordinating the safety certification of railway undertakings</p>			NP	<p>Ova odredba se odnosi na proceduru saradnje između država članica EU.</p>	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	which have been granted international train paths in accordance with the procedure laid down in Article 15 of Directive 2001/14/EC.					
17.4.2.	The Agency shall support the safety authorities in these tasks.			NP	Ova odredba se odnosi na Agenciju.	
18.1.1.	Each year the safety authority shall publish an annual report concerning its activities in the preceding year and send it to the Agency by 30 September at the latest. The report shall contain information on: the development of railway safety, including an aggregation at Member State level of the CSIs laid down in Annex I;	0.1. 6.6. 0.1. 6.7.1. 0.1. 6.8.	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. Izveštaj sadrži podatke o: 1) razvoju stanja bezbednosti na železnici uključujući u to i prikupljene ZPB; Izveštaj iz stava 6. ovog člana Direkcija dostavlja i Agenciji Evropske Unije za železnice (u daljem tekstu: Agencija) najkasnije do 30. septembra tekuće godine.	PU		
18.1.2	important changes in legislation and regulation concerning railway safety;	0.1. 6.7.2.	2) važnim promenama u zakonodavstvu i regulisanju bezbednosti na železnici;	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
18.1.3	the development of safety certification and safety authorisation;	0.1. 6.7.3.	3) unapređenju postupka sertifikacije o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom i sertifikacije o bezbednosti za prevoz;	PU		
18.1.4	results of and experience relating to the supervision of infrastructure managers and railway undertakings.	0.1. 6.7.4.	4) rezultatima i iskustvima vezanim za nadzor nad upravljačem i železničkim prevoznikom.	PU		
18.1.5	the derogations that have been decided in accordance with Article 14a.8.			NP	Diskreciona odredba. Ova odredba je diskreciona i za države članice EU i uključuje sprovođenje alternativnih mera koje u našim uslovima trenutno ne mogu da se sprovedu.	
19.1.	Member States shall ensure that an investigation is carried out by the investigating body referred to in Article 21 after serious accidents on the railway system, the objective of which is possible improvement of railway safety and the prevention of accidents.	0.3. 30.1.	Centar sprovodi istragu posle ozbiljnih nesreća na železničkom sistemu sa ciljem mogućeg unapređivanja bezbednosti na železnici i prevencije nesreća.	PU		
19.2.1.	In addition to serious accidents, the investigating body referred to in Article 21 may investigate those accidents and incidents which under slightly	0.3. 30.2.	Osim ozbiljnih nesreća, Centar može da istražuje i ostale nesreće i nezgode, koje bi mogle da dovedu do	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	different conditions might have led to serious accidents, including technical failures of the structural subsystems or of interoperability constituents of the trans-European high-speed or conventional rail systems.		ozbiljnih nesreća, uključujući u to tehnički otkaz strukturnih podsistema ili činilaca interoperabilnosti.			
19.2.2.	The investigating body shall, at its discretion, decide whether or not an investigation of such an accident or incident shall be undertaken. In its decision it shall take into account: (a) the seriousness of the accident or incident; (b) whether it forms part of a series of accidents or incidents relevant to the system as a whole; (c) its impact on railway safety on a Community level, and (d) requests from infrastructure managers, railway undertakings, the safety authority or the Member States.	0.3. 30.3.	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.	PU		
19.3.	The extent of investigations and the procedure to be followed in carrying out such investigations shall be determined by the investigating body, taking into account the principles and the objectives of Articles 20 and 22	0.3. 30.4.	Obim istraga i postupak u sprovođenju tih istraga utvrđuje Centar.	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	and depending on the lessons it expects to draw from the accident or incident for the improvement of safety.					
19.4.	The investigation shall in no case be concerned with apportioning blame or liability.	0.3. 5.3.	Istraživanje i otkrivanje uzroka nesreća nema za cilj utvrđivanje krivične, privrednoprestupne, prekršajne, disciplinske, građanskopravne ili neke druge odgovornosti.	PU		
20.1.	Member States shall define, in the framework of their respective legal system, the legal status of the investigation that will enable the investigators-in-charge to carry out their task in the most efficient way and within the shortest time.	0.3. 31.1.	Nadležni organi, železnički prevoznici, upravljač i druga uključena lica, moraju omogućiti Centru da efikasno i nezavisno obavi svoje zadatke.	PU		
20.2.a.	In accordance with the legislation in force in the Member States and, where appropriate, in cooperation with the authorities responsible for the judicial inquiry, the investigators shall, as soon as possible, be given: (a) access to the site of the accident or incident as well as to the rolling stock involved, the related infrastructure and traffic control and signalling installations;	0.3. 31.2.1	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;	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
20.2.b.	the right to an immediate listing of evidence and controlled removal of wreckage, infrastructure installations or components for examination or analysis purposes;	0.3. 31.2.2.	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;	PU		
20.2.c.	access to and use of the contents of on-board recorders and equipment for recording of verbal messages and registration of the operation of the signaling and traffic control system;	0.3. 31.2.3.	3) pristup i upotrebu snimaka uređaja za snimanje verbalnih izveštaja na vozu i evidentiranje rada sistema signalizacije i kontrole saobraćaja;	PU		
20.2.d.	access to the results of examination of the bodies of victims;	0.3. 31.2.4.	4) pristup rezultatima obdukcije tela žrtava i informacijama o zdravstvenom stanju povređenih;	PU		
20.2.e.	access to the results of examinations of the train staff and other railway staff involved in the accident or incident;	0.3. 31.2.5.	5) pristup rezultatima istrage voznog osoblja i drugih lica umešanih u nesreću ili nezgodu;	PU		
20.2.f.	the opportunity to question the railway staff involved and other witnesses;	0.3. 31.2.6.	6) saslušavanje umešanih železničkih radnika i drugih svedoka;	PU		
20.2.g.	access to any relevant information or records held by the infrastructure manager, the railway undertakings involved and the safety authority.	0.3. 31.2.7.	7) pristup svim relevantnim dokumentima i podacima koje poseduju upravljač, umešani železnički prevoznici, direkcija i drugi	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
			organi i organizacije.			
20.3.	The investigation shall be accomplished independently of any judicial inquiry.	0.3. 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.	PU		
21.1.	Each Member State shall ensure that investigations of accidents and incidents referred to in Article 19 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. This body shall be independent in its organisation, legal structure and decision-making from any infrastructure manager, railway undertaking, charging body, allocation body and notified body, and from any party whose interests could conflict with the tasks entrusted to the investigating body. It shall furthermore be functionally independent from the safety authority and from any regulator of railways.	0.3. 3.1.6. 0.3. 4.1.	6) Glavni istražitelj je lice kome je, na osnovu njegove stručnosti poverena organizacija, sprovođenje i rukovođenje bezbednosnog istraživanja udesa i ozbiljnih nezgoda u vazдушnom saobraćaju, ozbiljnih nesreća u železničkom saobraćaju, vrlo ozbiljnih pomorskih nesreća, ozbiljnih pomorskih nesreća, pomorskih nezgoda, ozbiljnih plovidbenih nezgoda i plovidbenih nezgoda u vodnom saobraćaju 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	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
		<p>0.3. 6.3.</p> <p>0.3. 6.4.</p> <p>0.3. 6.5.</p> <p>0.3.</p>	<p>udesu 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).</p> <p>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.</p> <p>Glavni istražitelj ima po jednog pomoćnika - glavnog istražitelja u vazdušnom, glavnog istražitelja u železničkom i glavnog istražitelja u vodnom saobraćaju (u daljem tekstu: pomoćnici glavnog istražitelja).</p>			

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
		5.1.	<p>Pomoćnici glavnog istražitelja moraju, pored uslova koji su propisani zakonom kojim se uređuje rad na položaju državnih službenika, da imaju 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.</p> <p>Centar za istraživanje nesreća u saobraćaju 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.</p>			
21.2.	The investigating body shall perform its tasks independently of the organisations 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.	0.3. 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		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
21.3.	<p>Member States shall make provision that railway undertakings, infrastructure managers and, where appropriate, the safety authority, are obliged immediately to report accidents and incidents referred to in Article 19 to the investigating body. The investigating body shall be able to respond to such reports and make the necessary arrangements to start the investigation no later than one week after receipt of the report concerning the accident or incident.</p>	<p>0.1. 94.7</p> <p>0.1. 94.8.</p> <p>0.3. 30.5.</p> <p>0.3. 32.3.</p>	<p>Upravljač, železnički prevoznici i Direkcija, ako ima saznanja, moraju bez odlaganja obavestiti Centar i republičkog inspektora za železnički saobraćaj o nesreći i nezgodi u železničkom saobraćaju.</p> <p>12</p> <p>Centar mora biti u stanju da odgovori na te prijave i da obezbedi potrebna praktična rešenja kako bi počelo istragu najkasnije u roku od nedelju dana od prijema obaveštenja o nesreći ili nezgodi.</p> <p>Železnički prevoznici, upravljač, druga uključena lica i direkcija ako ima saznanja, moraju bez odlaganja da obaveste centar o nesreći ili nezgodi u železničkom saobraćaju.</p> <p>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</p>	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
			istražni postupak u železničkom saobraćaju.			
21.4.	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 investigations do not endanger its independence.			NP	Diskreciono pravo	
21.5.	If necessary 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.			NP	Diskreciono pravo.	
21.6.	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 19.			NP	Diskreciono pravo.	
21.7.	The investigating bodies shall conduct an active exchange of views and experience for the purpose of developing common investigation methods, drawing up common principles for follow-up of safety recommendations and adaptation to			NP	Ova odredba se odnosi na proceduru saradnje između država članica EU.	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	the development of technical and scientific progress.					
21.8.	The Agency shall support the investigating bodies in this task.			NP	Ova odredba odnosi se na Agenciju.	
22.1.1.	An accident or incident referred to in Article 19 shall be investigated by the investigation body of the Member State in which it occurred. If it is not possible to establish in which Member State it occurred or if it occurred on or close to a border installation between two Member States the relevant bodies shall agree which one of them will carry out the investigation or shall agree to carry it out in cooperation. The other body shall in the first case be allowed to participate in the investigation and fully share its results.	0.3. 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 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.	PU		
22.1.2.	Investigation bodies from another Member State shall be invited to participate in an investigation whenever a railway undertaking established and licensed in that Member State is involved in the accident or incident.	0.3. 32.2.	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.	PU		
22.1.3.	This paragraph shall not preclude Member States from agreeing that the			NP	Ova odredba se odnosi na proceduru saradnje	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	relevant bodies should carry out investigations in cooperation in other circumstances.				između država članica EU.	
22.2.	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.	0.3. 4.4. 0.3. 6.6. 0.3. 32.3.	<p>U cilju ostvarivanja svojih nadležnosti iz stava 1. ovog člana, Centar mora da poseduje stručne, tehničke i finansijske kapacitete.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	PU		
22.3.	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 safety authority,	0.3. 32.4. 0.3.	Istraga se sprovodi na način koji obezbeđuje da svi učesnici u nesreći ili nezgodi, imaju mogućnost saslušanja, odnosno davanja izjava o događaju.	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	victims and their relatives, owners of damaged property, manufacturers, the emergency services involved and representatives of staff and users shall be regularly informed of the investigation and its progress and, as far as practicable, shall be given an opportunity to submit their opinions and views to the investigation and be allowed to comment on the information in draft reports.	32.5. 0.3. 32.6.	Upravljači, železnički prevoznici, Direkcija, porodice nastradalih lica, 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 5. ovog člana mogu da daju svoje mišljenje i stavove o istrazi, kao i primedbe na nacrt izveštaja Centra.			
22.4.	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.	0.3. 32.7. 0.3 32.8.	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).	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
23.1.	An investigation of an accident or incident referred to in Article 19 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 19(1) and contain, where appropriate, safety recommendations.	0.3. 33.1.	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.	PU		
23.2.	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. The report shall, as close as possible, follow the reporting structure laid down in Annex V. The report, including the safety recommendations, shall be communicated to the relevant parties referred to in Article 22(3) and to bodies and parties concerned in other Member States.	0.3. 33.2. 0.3. 33.3. 0.3. 33.4. 0.3. 33.7.	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. Izveštaj ne sadrži podatke o ličnosti. 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	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
			<p>prevozniku, Direkciji, ministarstvu, kao i drugim zainteresovanim stranama.</p> <p>Ministar bliže propisuje sadržinu konačnog izveštaja o istragama nesreća i nezgoda u železničkom saobraćaju.</p>			
23.3.	Each year the investigating body shall publish by 30 September at the latest 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.	0.3. 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		
24.1.	Information to be sent to the Agency Within one week after the decision to open an investigation the investigating body shall inform the Agency thereof. The information shall indicate the date, time and place of the occurrence, as well as its type and its consequences as regards fatalities, injuries and material damage.	0.3. 34.1	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.	PU		
24.2.	The investigating body shall send the Agency a copy of the final report referred to in Article 23(2) and of the annual report referred to in Article	0.3. 34.2	Centar dostavlja ministarstvu godišnji izveštaj iz člana 33. stav 5. ovog zakona.	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	23(3).	0.3. 34.3	Centar dostavlja evropskoj agenciji za železnice (era) konačne izveštaje o istrazi i godišnji izveštaj.			
25.1.	A safety recommendation issued by an investigating body shall in no case create a presumption of blame or liability for an accident or incident.	0.3. 35.2.	Bezbednosna preporuka koju izda Centar ne može biti osnov za utvrđivanje krivice ili odgovornosti za nesreću ili nezgodu.	PU		
25.2.	Recommendations shall be addressed to the safety authority and, where needed by reason of the character of the recommendation, to other bodies or authorities in the Member State or to other Member States. Member States and their safety authorities shall take the necessary measures to ensure that the safety recommendations issued by the investigating bodies are duly taken into consideration, and, where appropriate, acted upon.	0.3. 35.3. 0.3. 35.4. 0.3. 35.5.	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	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
			organizacija dužni su da preduzmu potrebne mere u cilju da se bezbednosne preporuke Centra uzimaju u obzir i, u zavisnosti od slučaja, postupaju po njima.			
25.3.	The safety authority and other authorities or bodies or, when appropriate, other Member States to which recommendations have been addressed, shall report back at least annually to the investigating body on measures that are taken or planned as a consequence of the recommendation.	0.3. 35.5.	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 preporuka.	PU		
26.	The Annexes shall be adapted to scientific and technical progress. This measure, designed to amend non-essential elements of this Directive, shall be adopted in accordance with the regulatory procedure with scrutiny referred to in Article 27(2a).			NP	Ova odredba se odnosi na proceduru saradnje između država članica EU.	
27.	Committee procedure 1. The Commission shall be assisted by the Committee set up by Article 21 of Directive 96/48/EC. 2. Where reference is made to this paragraph, Article 5a(1) to (4) and Article 7 of			NP	Ova odredba se odnosi na Komisiju.	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<p>Decision 1999/468/EC shall apply, having regard to the provisions of Article 8 thereof. The period laid down in Article 5(6) of Decision 1999/468/EC shall be set at three months.</p> <p>3. Where reference is made to this paragraph, Article 3 and 7 of Decision 1999/468/EC shall apply, having regard to the provisions of Article 8 thereof.</p> <p>4. The Committee shall adopt its Rules of Procedure.</p>					
28.	<p>1. Member States may bring any measures concerning the implementation of this Directive to the attention of the Commission. Appropriate decisions shall be adopted in accordance with the procedure referred to in Article 27(2).</p> <p>2. At the request of a Member State or on its own initiative the Commission shall, in a specific case, examine the application and enforcement of provisions concerning safety certification and safety authorisation, and within two months of receipt of such a request decide in accordance</p>			NP	Ova odredba se odnosi na Komisiju.	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	with the procedure referred to in Article 27(2) whether the related measure may continue to be applied. The Commission shall communicate its decision to the European Parliament, the Council and the Member States.					
29.	Amendments to Directive 95/18/EC			NP	Ova odredba odnosi se na Evropski parlament.	
30.	Amendments to Directive 2001/14/EC			NP	Ova odredba odnosi se na Evropski parlament.	
31.	Report and further Community action The Commission shall submit to the European Parliament and to the Council before 30 April 2007 and every five years thereafter a report on the implementation of this Directive. The report shall be accompanied where necessary by proposals for further Community action.			NP	Ova odredba odnosi se na Komisiju.	
32.1.	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	0.1. 123. - 125.	Kaznene odredbe.	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	implemented. The penalties provided for must be effective, proportionate, non-discriminatory and dissuasive.					
32.2.	The Member States shall notify those rules to the Commission by the date specified in Article 33 and shall notify it without delay of any subsequent amendment affecting them.			NP	Ova odredba se odnosi na proceduru saradnje između država članica EU.	
33.	Member States shall bring into force the laws, regulations and administrative provisions necessary to comply with this Directive by 30 April 2006 at the latest. They shall forthwith inform the Commission thereof. 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. The methods of making such reference shall be laid down by Member States.			NP	Ova odredba se odnosi na proceduru saradnje između država članica EU.	
34.	Entry into force This Directive shall enter into force on the day of its publication in the Official Journal of the European Union.			NP	Ova odredba se odnosi na proceduru saradnje između država članica EU.	
35.	Addressees This Directive is addressed to the Member States.			NP	Ova odredba se odnosi na proceduru saradnje između država članica	

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
					EU.	
AI.1.	<p>Common safety indicators (CSIs) shall be reported annually by the safety authorities defined in Article 3(g). Indicators relating to activities referred to in Article 2(2), (a) and (b), should be accounted for separately, if they are submitted. If new facts or errors are discovered after the submission of the report, the indicators for one particular year shall be amended or corrected by the safety authority at the first convenient opportunity and at the latest in the next annual report. Common definitions for the CSIs and methods to calculate the economic impact of accidents are laid down in the Appendix.</p>	<p>0.1. 6.6.</p> <p>0.1. 6.7.</p> <p>0.1. 6.8.</p> <p>0.1. 6.9.</p>	<p>Direkcija objavljuje godišnji izveštaj o svojim aktivnostima za prethodnu godinu i dostavlja ga Ministru najkasnije do 30. septembra tekuće godine.</p> <p>Izveštaj sadrži podatke o:</p> <p>1) razvoju stanja bezbednosti na železnici uključujući u to i prikupljene ZPB;</p> <p>2) važnim promenama u zakonodavstvu i regulisanju bezbednosti na železnici;</p> <p>3) unapređenju postupka sertifikacije o bezbednosti za upravljanje železničkom infrastrukturom i sertifikacije o bezbednosti za prevoz;</p> <p>4) rezultatima i iskustvima vezanim za nadzor nad upravljačem i železničkim prevoznikom.</p> <p>Izveštaj iz stava 6. ovog člana Direkcija dostavlja i Agenciji Evropske Unije za železnice (u daljem tekstu: Agencija) najkasnije do 30. septembra tekuće godine.</p> <p>Ukoliko se posle dostavljanja izveštaja</p>	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
		<p>0.1. 6.5.</p>	<p>iz stava 6. ovog člana otkriju nove činjenice ili greške, Direkcija je dužna da pokazatelje koji se odnose na određenu godinu dopuni ili ispravi prvom prilikom, a najkasnije u sledećem godišnjem izveštaju.</p> <p>ZPB prema kojima upravljač i železnički prevoznik sastavljaju izveštaj iz stava 2. ovog člana i zajedničke metode za izračunavanje ekonomskih posledica nesreća, propisuje Direkcija.</p>			
AI.1.1.	<p>1. Indicators relating to accidents</p> <p>1.1. Total and relative (to train-kilometres) number of significant accidents and a break-down for the following types of accidents:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 involving rolling stock in motion, with the exception of suicides and attempted 	<p>0.6. 3.1.</p>	<p>Pokazatelji koji se odnose na nesreće su:</p> <p>1) ukupan i relativni broj (u odnosu na broj voznih kilometara) značajnih nesreća prikazan po sledećim vrstama nesreća:</p> <ul style="list-style-type: none"> (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, 	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<p>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).</p>	<p>0.6. 3.3.</p>	<p>izazvane železničkim vozilima u pokretu, izuzimajući samoubistva i pokušaje samoubistva; (6) požari u železničkim vozilima; (7) ostale nesreće;</p> <p>Svaka značajna nesreća se prijavljuje po vrsti nesrećekoja se prva dogodila, čak iako su posledice nesreće koja se kasnije dogodila ozbiljnije, npr. požar posle iskliznuća.</p>			
AI.1.2.	<p>1.2. Total and relative (to train-kilometres) number of persons seriously injured and killed by type of accident divided into the following categories: - passengers (also in relation to total number of passenger-kilometres and passenger train-kilometres), - employee or contractor, - trespasser, - other person at a platform, - other person not at a platform.</p>	<p>0.6. 3.2.</p>	<p>2) ukupan i relativni broj (u odnosu na broj voznih kilometara) teško povređenih ipoginulih 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; (6) ostala lica van perona.</p>	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
AI.2.	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: - accidents involving at least one railway vehicle transporting dangerous goods, as defined by the Appendix, - number of such accidents in which dangerous goods are released.	0.6. 4.	Pokazatelji 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: 5 1) nesreće u kojima učestvuje najmanje jedno železničko vozilo koje prevozi opasnu robu; 2) broj nesreća u kojima je došlo do oslobađanja opasne robe.	PU		
AI.3.	3. Indicators relating to suicides Total and relative (to train-kilometres) number of suicides.	0.6. 5.	Pokazatelji koji se odnose na samoubistva su ukupan i relativni broj (u odnosu na vozne kilometre) samoubistava.	PU		
AI.4.	4. Indicators relating to precursors of accidents Total and relative (to train-kilometres) number of precursors to accidents and a break down on the following types of precursor: - broken rails, - track buckle and other track misalignment, - wrong-side signalling failure, - signal passed at danger when passing a danger point, - signal passed at danger without passing a	0.6. 6.1.	Pokazatelji koji se odnose na nezgode (događaje koji prethode nesrećama) su ukupan i relativni broj (u odnosu na broj voznih kilometara): 1) slomljenih šina; 2) izvijanja i drugih deformacija koloseka; 3) pogrešnih pokazivanja signalnih znakova; 4) prolazaka pored signala koji zabranjuje dalju vožnju uz prolazak opasne tačke;	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<p>danger point, - broken wheel on 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).</p>	<p>0.6. 6.4. 0.6. 6.5. 0.6. 6.6.</p>	<p>5) prolazaka pored signala koji zabranjuje dalju vožnju bez prolaska opasne tačke; 6) slomljenih točkova na železničkim vozilima u saobraćaju; 7) slomljenih osovina na železničkim vozilima u saobraćaju.</p> <p>Prikazuju se sve nezgode (događaji koji prethode nesrećama), kako oni koji za posledicu imaju nesreću, tako i oni koji je nemaju.</p> <p>Nezgode koje za posledicu imaju značajnu nesreću prikazuju se i u okviru pokazatelja iz ovog člana.</p> <p>Nezgode koje za posledicu nemaju značajnu nesreću prikazuju se samo u okviru pokazatelja iz ovog člana.</p>			
AI.5.	<p>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 damages to rolling stock or infrastructure,</p>	<p>0.6. 7.</p>	<p>Pokazatelji za izračunavanje ekonomskih posledica nesreća su: 1) broj poginulih i teško povređenih lica pomnožen sa vrednošću prevenciježrtava; 2) troškovi štete nanosene životnoj sredini; 3) troškovi materijalne štete nanosene železničkim vozilima ili infrastrukturi;</p>	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<p>- cost of delays as a consequence of accidents. 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.</p>		<p>4) troškovi kašnjenja izazvanih nesrećama.6 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.</p>			
AI.6.1.	<p>6. Indicators relating to technical safety of infrastructure and its implementation 6.1. Percentage of tracks with Train Protection Systems (TPSs) in operation and percentage of train-kilometres using on- board TPSs, where these systems provide: - warning, - warning and automatic stop, - warning and automatic stop and discrete supervision of speed, - warning and automatic stop and continuous supervision of speed.</p>	<p>0.6. 8.1.1.</p>	<p>Pokazatelji koji se odnose na tehničku bezbednost infrastrukture su: 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 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</p>	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
			<p>omogućava osiguranje opasnih tačaka, a kontrola brzine se vrši na mestima na kojima je potrebno ograničiti brzinu (npr. pri približavanju signalu);</p> <p>(4) automatsko upozorenje, automatsko zaustavljanje i kontinualnu kontrolu brzine, čime se omogućava osiguranje opasnih tačaka i kontinualna kontrola ograničenja brzine na pruži, stalnim pokazivanjem i sprovođenjem najveće dopuštene ciljne brzine na svim delovima pruge (sistem automatske zaštite voza);</p>			
AI.6.2.	<p>6.2. Number of level crossings (total, per line kilometre and track kilometre) by the following five types:</p> <p>(a) passive level crossing</p> <p>(b) active level crossing:</p> <p>(i) manual,</p> <p>(ii) automatic with user-side warning,</p> <p>(iii) automatic with user-side protection,</p> <p>(iv) rail-side protected.</p>	<p>0.6.</p> <p>8.1.2.</p>	<p>2) broj putnih prelaza u nivou (ukupno, po pružnom kilometru i po kolosečnom kilometru) podeljenih u sledeće kategorije:</p> <p>(1) neosigurani (pasivni) putni prelazi;</p> <p>(2) osigurani (aktivni) putni prelazi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ručni; - automatski sa upozorenjem za korisnika; - automatski sa zaštitom za korisnika; - automatski sa zaštitom na strani 	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
			koloseka.			
AI.D.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, excluding accidents in workshops, warehouses and depots;	0.6. 2.18.	18) <i>značajna nesreća</i> je nesreća u kojoj je učestvovalo najmanje jedno železničko vozilo u pokretu, koja ima za posledicu usmrćenje ili 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;	PU		
AI.D.1. 2.	'significant damage to stock, track, other installations or environment' means damage that is equivalent to EUR 150 000 or more;	0.6. 2.6.	6) <i>znatna šteta</i> je šteta na železničkim vozilima, infrastrukturi ili životnojsredini u iznosu od najmanje 150.000 evra u dinarskoj protivvrednosti;	PU		
AI.D.1. 3.	'extensive disruptions to traffic' means that train services on a main railway line are suspended for six hours or more;	0.6. 2.5.	5) <i>znatan poremećaj u odvijanju železničkog saobraćaja</i> je prekid saobraćaja namagistralnim železničkim prugama u trajanju od šest ili više sati;	PU		
AI.D.1. 4.	'train' means one or more railway vehicles hauled by one or more locomotives or railcars, or one railcar	0.6. 2.2.	2) <i>voz</i> je jedno ili više železničkih vozila koje vuče jedna ili više	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	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,;		lokomotivai ili motornih kola ili jedna motorna kola koja voze sama, pod određenim brojem ili posebnom oznakom, od određene početne tačke do određene završne tačke, uključujući vučno vozilo odnosno lokomotivu koja vozi sama;			
AI.D.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;	0.6. 2.43.	43) <i>sudar voza sa železničkim vozilom</i> je udar dela jednog voza u prednji, zadnji ili bočni deo drugog voza, železničkog vozila ili manevarskog sastava;	PU		
AI.D.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;	0.6. 2.44.	44) <i>sudar voza sa preprekom unutar slobodnog profila</i> je udar dela voza u objekt 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;	PU		
AI.D.1. 7.	'derailment of train' means any case in which at least one wheel of a train leaves the rails;	0.6. 2.9.	9) <i>iskliznuće voza</i> je svaki slučaj kada najmanje jedan točak voza spadne sa šina;	PU		
AI.D.1. 8.	'level crossing accident' means any accident at level crossings involving at	0.6. 2.16.	16) <i>nesreća na putnom prelazu u</i>	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	least one railway vehicle and one or more crossing vehicles, other crossing users such as pedestrians or other objects temporarily present on or near the track if lost by a crossing vehicle or user;		<i>nivou</i> je nesreća u kojoj učestvuje najmanje jednoželezničko 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 blizini koloseka, ukoliko ih je izgubilo drumsko vozilo ili korisnik prelaza;			
AI.D.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;	0.6. 2.17.	17) <i>nesreća u kojoj su stradala lica, izazvana železničkim vozilima u pokretu</i> 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 otkao; 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		
AI.D.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;	0.6. 2.27.	27) <i>požar u železničkom vozilu</i> 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		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
AI.D.1. 11.	'other (accident)' means any accident other than a collision of train with rail vehicle, collision of train with obstacle within the clearance gauge, derailment of train, level crossing accident, an accident to person involving rolling stock in motion or a fire in rolling stock;	0.6. 2.22.	22) <i>ostale nesreće</i> su sve nesreće osim sudara voza sa železničkim vozilom, sudara voza sa preprekom unutar slobodnog profila, iskliznuća voza, nesreća na putnom prelazu u nivou, nesreća u kojima su stradala lica izazvanih železničkim vozilima u pokretu ili požara na železničkom vozilu;	PU		
AI.D.1. 12.	'passenger' means any person, excluding a member of the train crew, who makes a trip by rail, including a passenger trying to embark onto or disembark from a moving train for accident statistics only;	0.6. 2.34.	34) <i>putnik</i> 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;	PU		
AI.D.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;	0.6. 2.4.	4) <i>zaposleni i osoblje izvođača radova</i> 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;	PU		
AI.D.1. 14.	'level crossing user' means any person using a level crossing to cross the railway line by any means of	0.6. 2.11.	11) <i>korisnici putnog prelaza u nivou</i> su sva lica koja koriste putni prelaz da	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	transport or by foot;		biprešla preko železničke pruge nekim prevoznim sredstvom ili pešice;			
AI.D.1. 15.	'trespasser' means any person present on railway premises where such presence is forbidden, with the exception of a level crossing user;	0.6. 2.12.	12) <i>lica kojima je zabranjen pristup na železničko područje</i> su sva lica na železničkom području kojima je prisustvo zabranjeno, izuzev korisnika putnih prelaza;	PU		
AI.D.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';	0.6. 2.23.	23) <i>ostala lica na peronu</i> su sva lica na železničkom peronu koje nisu definisani 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”;	PU		
AI.D.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';	0.6. 2.24.	24) <i>ostala lica van perona</i> 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”;	PU		
AI.D.1. 18.	'death (killed person)' means any person killed immediately or dying within 30 days as a result of an accident, excluding any suicide;	0.6. 2.25.	25) <i>poginulo lice</i> je lice koje je poginulo na licu mesta ili je preminulo u roku od 30 dana zbog posledica	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
			nesreće, isključujući samoubistva;			
AI.D.1. 19.	'serious injury (seriously injured person)' means any person injured who was hospitalised for more than 24 hours as a result of an accident, excluding any attempted suicide.	0.6. 2.45.	45) <i>teško povređeno lice</i> je svako povređeno lice koje je hospitalizovano duže od 24sata zbog posledica nesreće, isključujući pokušaj samoubistva;	PU		
AI.D.2. 1.	'accident involving the transport of dangerous goods' means any accident or incident that is subject to reporting in accordance with RID/ADR section 1.8.5;	0.6. 2.15.	15) <i>nesreća vezana za prevoz opasne robe</i> je svaka nesreća ili nezgoda o kojima sedostavlja izveštaj u skladu sa Pravilnikom o međunarodnom železničkom prevozu opasne robe (u daljem tekstu: RID), koji je Dodatak C Konvencije o međunarodnim železničkim prevozima (COTIF) od 9. maja 1980. godine u verziji na osnovu Protokola o izmenama od 3. juna 1999. godine („Službeni glasnik RS”, broj 102/07 i „Službeni glasnik RS – Međunarodni ugovori”, broj 1/10), ili u skladu sa Evropskim sporazumom o međunarodnom drumskom transportu opasnog tereta (ADR) („Službeni glasnik RS – Međunarodni ugovori”, br. 14/13 i 2/14);	PU		
AI.D.2. 2.	'dangerous goods' means those substances and articles the carriage of which is prohibited by RID, or	0.6. 2.19.	19) <i>opasna roba</i> su supstance i predmeti čiji je prevoz zabranjen u	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	authorised only under the conditions prescribed therein.		skladu sa RID ilije dozvoljen samo pod određenim uslovima propisanim u njemu;			
AI.D.3.1.	'suicide' means an act to deliberately injure oneself resulting in death, as recorded and classified by the competent national authority;	0.6. 2.37.	37) <i>samoubistvo</i> je čin namernog samopovređivanja koji dovodi do smrti;	PU		
AI.D.3.2.	'attempted suicide' means an act to deliberately injure oneself resulting in serious injury.	0.6. 2.28.	28) <i>pokušaj samoubistva</i> je čin namernog samopovređivanja čija je posledica teškapovreda;	PU		
AI.D.4.1.	'broken rail' means any rail which is separated in two or more pieces, or any rail from which a piece of metal becomes detached, causing a gap of more than 50 mm in length and more than 10 mm in depth on the running surface;	0.6. 2.40.	40) <i>slomljena šina</i> je svaka šina koja se izlomi na dva ili više dela ili šina odkoje se odvoji deo metala i tako na voznoj površini prouzrokuje pukotinu veću od 50 mm po dužini, odnosno 10 mm po dubini;	PU		
AI.D.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;	0.6. 2.7.	7) <i>izvijanje ili druga deformacija koloseka</i> je svaki nedostatak vezan za kontinuiteti geometriju koloseka koji zahteva zatvaranje koloseka ili trenutno smanjenje dozvoljene brzine;	PU		
AI.D.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	0.6. 2.26.	26) <i>pogrešno pokazivanje signalnih znakova</i> su sve greške signalnog sistema (nainfrastrukturi ili na železničkim vozilima) koje dovode do	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	demanded;		davanja manje restriktivnog signalnog znaka od zahtevanog;			
AI.D.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;	0.6. 2.30.	30) <i>prolazak pored signala koji zabranjuje dalju vožnju uz prolazak opasne tačke</i> jesvaka situacija u kojoj bilo koji deo voza produži vožnju dalje od tačke do koje mu je dozvoljeno kretanje i prođe opasnu tačku;	PU		
AI.D.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,	0.6. 2.31. 0.6. 6.2.	31) <i>prolazak pored signala koji zabranjuje dalju vožnju bez prolaska opasne tačke</i> jesvaka 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 zazaustavljanje kada sistem za zaštitu voza nije u funkciji; 2) kraja odobrenja za bezbedno kretanje predviđenog sistemom za zaštitu voza; 3) tačke određene putem usmenog ili	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<p>— stop boards (buffer stops are not included) or hand signals.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>0.6. 6.3.</p> <p>0.6. 6.4.</p> <p>0.6. 6.5.</p> <p>0.6. 6.6.</p>	<p>pismenog naređenja izdatog u skladu sa važećim propisima;</p> <p>4) oznake za zaustavljanje (osim grudobrana) ili ručnih signala;</p> <p>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.</p> <p>Prikazuju se sve nezgode (događaji koji prethode nesrećama), kako oni koji za posledicu imaju nesreću, tako i oni koji je nemaju.</p> <p>Nezgode koje za posledicu imaju značajnu nesreću prikazuju se i u okviru pokazatelja iz ovog člana.</p> <p>Nezgode koje za posledicu nemaju značajnu nesreću prikazuju se samo u okviru pokazatelja iz ovog člana.</p>			
AI.D.4.6.	'broken wheel on rolling stock in service' means a break affecting the wheel and creating a risk of accident	0.6. 2.41.	41) <i>slomljeni točak na železničkom vozilu u saobraćaju</i> označava lom koji	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	(derailment or collision);		utiče natočak i stvara rizik od nesreće (iskliznuće ili sudar);			
Al.D.4.7.	'broken axle on rolling stock in service' means a break affecting the axle and creating a risk of accident (derailment or collision).	0.6. 2.42.	42) <i>slomljena osovina na železničkom vozilu u saobraćaju</i> označava lom koji utiče naosovinu i stvara rizik od nesreće (iskliznuće ili sudar);	PU		
Al.D.5.1.1	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.	0.6. 9.1.1.	Vrednost prevencije žrtava obuhvata: 1) vrednost spremnosti za plaćanje radi sprečavanja žrtava, koja se zasniva naprioritetima utvrđenim u Republici Srbiji;	PU		
Al.D.5.1.2	(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 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	0.6. 9.1.2.	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.	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	casualties, fatalities and serious injuries shall be considered separately (different VPC for fatality and serious injury).					
AI.D.5. 2.	<p>Common principles to appraise the value of safety per se and direct/indirect economic costs:</p> <p>For the value of safety per se, the assessment of whether available estimates are appropriate or not shall be based on the following considerations:</p> <ul style="list-style-type: none"> — estimates shall relate to a system for valuation of mortality risk reduction in the transport sector and follow a Willingness to Pay (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/demographic characteristics of the population, — method for eliciting WTP values: survey design shall be such that questions are clear/meaningful to 			NU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	respondents. Direct and indirect economic costs shall be appraised on the basis of the real costs borne by society.					
AI.D.5. 3.1	'Cost of damage to environment' means costs that are to be met by Railway Undertakings and Infrastructure Managers, appraised on the basis of their experience, in order to restore the damaged area to its state before the railway accident.	0.6. 2.48.	48) <i>troškovi štete nanosene životnoj sredini</i> 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.	PU		
AI.D.5. 3.2	'Cost of material damage to rolling stock or infrastructure' means the cost of providing new rolling stock or infrastructure, with the same functionalities and technical parameters as that damaged beyond repair, and the cost of restoring repairable rolling stock or infrastructure to its state before the accident, to be estimated by Railway Undertakings and Infrastructure Managers on the basis of their experience, including also costs related to the leasing of rolling stock, as a consequence of non-availability due to damaged vehicles.	0.6. 2.47.	47) <i>troškovi materijalne štete nanosene železničkim vozilima ili infrastrukturi</i> 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 vezane za iznajmljivanje železničkih vozila kao posledice neraspoloživosti oštećenih vozila;	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
AI.D.5. 3.3	<p>'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:</p> <p>VT = monetary value of travel time savings</p> <p><i>Value of time for a passenger of a train (an hour)</i></p> <p>$VT_P = [VT \text{ of work passengers}] * [Average \text{ percentage of work passengers per year}] + [VT \text{ of non-work passengers}] * [Average \text{ percentage of non-work passengers per year}]$</p> <p>$VT_P$ is measured in EUR per passenger per hour</p> <p>'Work passenger' means a passenger travelling in connection with their professional activities excluding commuting.</p> <p><i>Value of time for a freight train (an</i></p>	0.6. 10.	<p>Troškovi kašnjenja usled nesreće predstavljaju novčanu vrednost kašnjenja koju snose korisnici železničkog prevoza (putnici i komitenti u prevozu robe).</p> <p>Troškovi kašnjenja usled nesreće izračunavaju se po sledećem modelu: 1) Vrednost vremena za putnike u vozu (po satu): $VT_P = [VT \text{ poslovnih putnika}] * [prosečni \text{ procenat takvih putnika godišnje}] + [VT \text{ putnika koji ne putuju poslom}] * [prosečni \text{ procenat takvih putnika godišnje}]$, gde: - VT_P 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 700,00 dinara po satu; - VT za putovanje putnika koji ne putuje u vezi sa svojom</p>	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<p><i>hour</i></p> $VT_F = [VT \text{ of freight trains}] * [(Tonne-Km)/(Train-Km)]$ <p>VT_F is measured in EUR per freight tonne per hour</p> <p>Average tonnes of goods transported per train in one year = (Tonne-Km)/(Train-Km)</p> <p>CM = Cost of 1 minute of delay of a train</p> <p><i>Passenger train</i></p> $CM_P = K1 * (VT_P / 60) * [(Passenger-Km)/(Train-Km)]$ <p>Average number of passengers per train in one year = (Passenger-Km)/(Train-Km)</p> <p><i>Freight train</i></p> $CM_F = K2 * (VT_F / 60)$ <p>Factors K1 and K2 are between the value of time and the value of delay, as estimated by stated preference studies, to take into account that the time lost as a result of delays is perceived significantly more negatively</p>		<p>profesionalnom delatnošću iznosi 250,00 dinara po satu;</p> <p>2) Vrednost vremena za teretni voz (po satu):</p> $VT_t = [VT \text{ teretnih vozova}] * [(tonski \text{ kilometar})/(vozni \text{ kilometar})],$ <p>gde:</p> <ul style="list-style-type: none"> - VT_t je izraženo u dinarima po toni robe i po satu; - VT je novčana vrednost uštede vremena prevoza; - (tonski kilometar)/(vozni kilometar) je prosečni broj tona tereta prevezenog vozom u jednoj godini; - VT za prevoz 1 tone robe iznosi 35,00 dinara po satu; <p>3) C_m = cena jednog minuta kašnjenja voza:</p> <ul style="list-style-type: none"> - za voz za prevoz putnika: $C_{mp} = K1 * (VT_p / 60) * [(putnički \text{ kilometar})/(vozni \text{ kilometar})]$ <p>(putnički kilometar)/(vozni kilometar) = prosečan broj putnika po vozu godišnje;</p> <ul style="list-style-type: none"> - za teretni voz: $C_{mt} = K2 * (VT_t / 60)$ <p>Faktori K1 i K2 se nalaze između vrednosti vremena putovanja i</p>			

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<p>than normal travel time.</p> <p>Cost of delays of an accident = $CM_P * (\text{Minutes of delay of passenger trains}) + CM_F * (\text{Minutes of delay of freight trains})$</p> <p><i>Scope of the model</i></p> <p>Cost of delays is to be calculated for significant accidents, as follows:</p> <ul style="list-style-type: none"> — real delays on the railway lines where accidents occurred as measured at terminal station — real delays or, if not possible, estimated delays on the other affected lines. 		<p>vrednosti kašnjenja. Faktor K1 iznosi 2,5 a faktor K2 iznosi 2,15;</p> <p>4) Troškovi kašnjenja nastalog usled nesreće iznose: $Cmp * (\text{minuti kašnjenja vozova za prevoz putnika}) + Cmt * (\text{minuti kašnjenja teretnih vozova})$.</p> <p>Troškovi kašnjenja izračunavaju se za značajna nesreće i to:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 nadrugim železničkim prugama izazvanih nesrećama na prugama iz tačke 1) ovog stava. <p>Vrednosti VT date u ovom članu svake godine se uvećavaju odnosno smanjuju za stepen rasta odnosno smanjenja bruto nacionalnog proizvoda.</p> 			
AI.D.6.1.	'Train Protection System (TPS)' means a system that helps to enforce obedience to signals and speed restrictions.	0.6. 2.38.	38) <i>sistem za zaštitu voza</i> je sistem koji omogućava osiguranje poštovanja signala i ograničenja brzine;	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
AI.D.6. 2.	<p>'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:</p> <p>(a) Warning, providing automatic warning to driver.</p> <p>(b) Warning and automatic stop, providing automatic warning to driver and automatic stop when passing a signal at danger.</p> <p>(c) Warning and automatic stop and discrete supervision of speed, providing protection of danger points, where 'discrete supervision of speed' means supervision of speed at certain locations (speed traps) at the approach of a signal.</p> <p>(d) Warning and automatic stop and continuous supervision of speed, providing protection of danger points and continuous supervision of the speed limits of the line, where 'continuous supervision of speed' means continuous indication and enforcement of the maximal allowed</p>	<p>0.6. 2.39.</p> <p>0.6. 8.1.1.</p>	<p>39) <i>sistem za zaštitu voza ugrađen na vozilu</i> je sistem koji pomaže mašinovođi dapoštuje pružnu signalizaciju i signalizaciju u upravljačnici i time osigurava zaštitu opasnih tačaka i poštovanje ograničenja brzine;</p> <p>1) procenat pruga koje imaju sisteme za zaštitu voza u upotrebi i procenat vozničkih kilometara gde se koriste sistemi za zaštitu voza ugrađeni na vozilima koji obezbeđuju:</p> <p>(1) automatsko upozorenje mašinovođi;</p> <p>(2) automatsko upozorenje mašinovođi i automatsko zaustavljanje pri prolasku pored signala kojim se zabranjuje dalja vožnja;</p> <p>(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);</p>	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	target speed on all sections of the line. Type (d) is regarded as Automatic Train Protection (ATP) system.		(4) automatsko upozorenje, automatsko zaustavljanje i kontinualnu kontrolu brzine, čime se omogućava osiguranje opasnih tačaka i kontinualna kontrola ograničenja brzine na pruzi, stalnim pokazivanjem i sprovođenjem najveće dopuštene ciljne brzine na svim delovima pruge (sistem automatske zaštite voza);			
AI.D.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.	0.6. 2.35.	35) <i>putni prelaz u nivou</i> 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;	PU		
AI.D.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.	0.6. 2.33.	33) <i>put</i> je svaki javni ili privatni put, ulica ili autoput, uključujući i uporedne pešačke i biciklističke staze;	PU		
AI.D.6. 5.	'passage' means any route, other than a road, provided for the passage of people, animals, vehicles or	0.6. 2.29.	29) <i>prolaz</i> je bilo koji drugi put, osim puta iz tačke 33) ovog člana, koji	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	machinery.		omogućuje prelaz ljudi, životinja, vozila ili mašina;			
AI.D.6.6.	'passive level crossing' means a level crossing without any form of warning system or protection activated when it is unsafe for the user to traverse the crossing.	0.6. 2.13.	13) <i>pasivni putni prelaz u nivou</i> je prelaz koji nije opremljen nikakvim sistemom za upozorenje i/ili zaštitu koji se aktivira u slučaju kada za korisnika nije bezbedno da prelazi preko prelaza;	PU		
AI.D.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:	0.6. 2.21. 0.6. 8.2. 0.6. 8.3. 0.6. 8.4.	21) <i>aktivni putni prelaz u nivou</i> je putni prelaz na kojem su korisnici prelaza zaštićeni ili se upozoravaju na približavanje voza aktiviranjem uređaja u slučaju kada za korisnika nije bezbedno da prelazi preko prelaza; Zaštita pomoću fizičkih sredstava ostvaruje se: 1) polubranicama ili branicima; 2) kapijama. Upozorenja pomoću fiksne opreme instalirane na putnim prelazima daju se: 1) vizuelnim uređajima: svetlosni signali;	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	<p>(a) Manual: a level crossing where user-side protection or warning is manually activated by a railway employee.</p> <p>(b) Automatic with user-side warning: a level crossing where user-side warning is activated by the approaching train.</p> <p>(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.</p> <p>(d) Rail-side protected: a level crossing where a signal or other train protection system permits a train to proceed once the level</p>		<p>2) zvučnim uređajima: zvana, trube, sirene, itd.</p> <p>Aktivni putni prelazi u nivou dele se na:</p> <p>1) ručne – kod kojih zaštitu ili upozorenje korisnika ručno aktivira železničaradnik;</p> <p>2) automatske sa upozorenjem za korisnika - kod kojih upozorenje korisnika aktiviradolazeći voz;</p> <p>3) automatske sa zaštitom korisnika kod kojih zaštitu korisnika aktivira dolazećivoz i automatske kod kojih zaštitu korisnika i upozorenje korisnika aktivira dolazeći voz;</p> <p>4) automatske sa zaštitom na strani koloseka – kod kojih signal ili drugi sistemzaštite voza dozvoljava vozu da nastavi samo ukoliko je putni prelaz zaštićen za korisnika i ukoliko nema prepreka na njemu.</p>			
AI.D. 7.1.	'train-km' means the unit of measure representing the movement of a train over one kilometre. The distance used is the distance actually run, if available, otherwise the standard network distance between the origin and destination shall be used. Only the distance on the national territory of	0.6. 2.1.	1) <i>vozni kilometar</i> je merna jedinica koja predstavlja kretanje voza na dužini odjednog kilometra; korišćena razdaljina predstavlja efektivno pređenu razdaljinu ukoliko je poznata, a ako nije, koristi se standardna razdaljina na mreži između polazne i	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	the reporting country shall be taken into account.		uputne stanice voza na mreži železničkih pruga Republike Srbije;			
AI.D. 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.	0.6. 2.36.	36) <i>putnički kilometar</i> je merna jedinica koja predstavlja prevoz jednog putnika železnicom na dužini od jednog kilometra; uzima se u obzir samo razdaljina pređena na teritoriji Republike Srbije;	PU		
AI.D. 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.	0.6. 2.32.	32) <i>pružni kilometri</i> 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;	PU		
AI.D. 7.4.	'track km' means the length measured in kilometres of the railway network in Member States, whose scope is laid down in Article 2. Each track of a multiple-track railway line is to be counted.	0.6. 2.10.	10) <i>kolosečni kilometri</i> predstavljaju dužinu svih koloseka železničkih pruga Republike Srbije, pri čemu se uzima u obzir svaki kolosek višekolosečne železničke pruge;	PU		
All.1.	National safety rules that are to be notified to the Commission according to the procedure described in Article 8 include: rules concerning existing national safety targets and safety methods;	0.1. 13.2.1.	Evropskoj komisiji prijavljuju se važeći nacionalni propisi za bezbednost: 1) u vezi sa postojećim nacionalnim bezbednosnim ciljevima i bezbednosnim metodama;	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
All.2.	rules concerning requirements on safety management systems and safety certification of railway undertakings;	0.1. 13.2.2.	2) koji definišu zahteve za sisteme bezbednog upravljanja, kao i zahteve za sertifikat o bezbednosti za prevoz;	PU		
All.4.	common operating rules of the railway network that are not yet covered by TSIs, including rules relating to the signalling and traffic management system;	0.1. 13.2.4.	4) 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;	PU		
All.5.	rules laying down requirements on additional internal operating rules (company rules) that must be established by infrastructure managers and railway undertakings;	0.1. 13.2.5.	5) koji definišu zahteve za dodatnim internim propisima koje moraju doneti upravljač i železnički prevoznik;	PU		
All.6.	rules concerning requirements on staff executing safety critical tasks, including selection criteria, medical fitness and vocational training and certification as far as they are not yet covered by a TSI;	0.1. 13.2.6.	6) koji definišu zahteve za izvršne železničke radnike, uključujući kriterijume izbora, zdravstvene sposobnosti i profesionalne kvalifikacije i izdavanje uverenja, ako nisu obuhvaćeni u TSI;	PU		
All.7.	rules concerning the investigation of accidents and incidents.	0.1. 13.2.7.	7) koji uređuju istragu nesreća i incidenata.	PU		
All.1.	Requirements on the safety management system	0.1. 14.5.	Svi bitni delovi sistema za upravljanje	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	The safety management system must be documented in all relevant parts and shall in particular describe the distribution of responsibilities within the organization of the infrastructure manager or the railway undertaking. 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 of the safety management system is ensured.		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 različitim nivoima, uključivanje zaposlenih i njihovih predstavnika na svim nivoima i način obezbeđenja kontinuiranog unapređivanja sistema za upravljanje bezbednošću.			
AIII.2.a	Basic elements of the safety management system The basic elements of the safety management system are: a safety policy approved by the organisation's chief executive and communicated to all staff;	0.1. 14.6.1.	Osnovni elementi sistema za upravljanje bezbednošću su: 1) politika bezbednosti koju je odobrio direktor upravljača ili železničkog prevoznika i koja je dostavljena svim zaposlenima;	PU		
AIII.2.b	qualitative and quantitative targets of the organisation for the maintenance and enhancement of safety, and plans and procedures for reaching these targets;	0.1. 14.6.2.	2) kvalitativni i kvantitativni ciljevi upravljača ili železničkog prevoznika u pogledu održavanja i unapređivanja bezbednosti, kao i planovi i postupci za ostvarivanje tih ciljeva;	PU		
AIII.2.c	procedures to meet existing, new and altered technical and operational standards or other prescriptive	0.1. 14.6.3.	3) postupci za osiguravanje poštovanja standarda i drugih	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	conditions as laid down: -in TSIs, or -in national safety rules referred to in Article 8 and Annex II, or -in other relevant rules, or -in authority decisions, and procedures to assure compliance with the standards and other prescriptive conditions throughout the life-cycle of equipment and operations;		propisanih zahteva tokom čitavog veka upotrebe opreme u eksploataciji i postupci za dostizanje postojećih, novih i izmenjenih tehničkih i eksploatacionih standarda ili drugih propisanih zahteva utvrđenih u jednom od sledećih dokumenata: (1) TSI, (2) nacionalnim propisima za bezbednost, (3) drugim relevantnim propisima, (4) odlukama nadležnih organa;			
AIII.2.d	procedures and methods for carrying out risk evaluation and implementing risk control measures whenever a change of the operating conditions or new material imposes new risks on the infrastructure or on operations;	0.1. 14.6.4.	4) postupci i metodi za sprovođenje ocene rizika i primenu mera kontrole rizika uvek kada promena u uslovima eksploatacije ili uvođenje novog proizvoda dovedu do novih rizika za infrastrukturu ili eksploataciju;	PU		
AIII.2.e	provision of programmes for training of staff and systems to ensure that the staff's competence is maintained and tasks carried out accordingly;	0.1. 14.6.5.	5) obezbeđivanje programa obuke zaposlenih i održavanja stručne osposobljenosti zaposlenih kao i odgovarajuće izvršavanje poslova;	PU		
AIII.2.f.	arrangements for the provision of sufficient information within the organisation and, where appropriate,	0.1. 14.6.6.	6) praktična rešenja za obezbeđivanje informisanosti u okviru organizacije i	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	between organisations operating on the same infrastructure;		između organizacija koje posluju na istoj infrastrukturi;			
AIII.2.g	procedures and formats for how safety information is to be documented and designation of procedure for configuration control of vital safety information;	0.1. 14.6.7.	7) postupci i obrasci za objavljivanje informacija o bezbednosti i utvrđivanje postupka za kontrolu konfiguracije ključnih informacija o bezbednosti;	PU		
AIII.2.h	procedures to ensure that accidents, incidents, near misses and other dangerous occurrences are reported, investigated and analysed and that necessary preventive measures are taken;	0.1. 14.6.8.	8) postupci kojima se obezbeđuje prijavljivanje, istraga i analiza nesreća, incidenata, izbegnutih nesreća i drugih opasnih događaja i preduzimanje potrebnih preventivnih mera;	PU		
AIII.2.i.	provision of plans for action and alerts and information in case of emergency, agreed upon with the appropriate public authorities;	0.1. 14.6.9.	9) obezbeđivanje planova za delovanje, upozoravanje i informisanje u vanrednim situacijama, prethodno dogovorenih sa odgovarajućim državnim organima;	PU		
AIII.2.j.	provisions for recurrent internal auditing of the safety management system.	0.1. 14.6.10	10) odredbe o periodičnoj internoj kontroli sistema za upravljanje bezbednošću.	PU		
AIV.1.	Declarations for network specific part of safety certificate. The following documents must be submitted to enable the safety authority to deliver the network-specific part of the safety certificate:	0.1. 16.5.	Za izdavanje sertifikata o bezbednosti za prevoz - deo B koji se odnosi na mrežu podnosi se sledeće:	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
AIV.1.1	documentation from the railway undertaking on the TSIs or parts of TSIs and, where relevant, national safety rules and other rules applicable to its operations, its staff and its rolling stock and how compliance is ensured by the safety management system,	0.1. 16.5.1.	1) dokumentacija železničkog prevoznika o TSI ili delovima TSI i, gde je to relevantno, nacionalnim propisima za bezbednost, internim i drugim propisima koji se primenjuju na obavljanje saobraćaja, zaposlene i vozila, kao i kako se osigurava njihovo poštovanje u sistemu za upravljanje bezbednošću;	PU		
AIV.1.2	documentation from the railway undertaking on the different categories of staff employed or contracted for the operation, including evidence that they meet requirements of TSIs or national rules and have been duly certified,	0.1. 16.5.2.	2) dokumentacija železničkog prevoznika o različitim kategorijama zaposlenih ili angažovanih po ugovoru za potrebe obavljanja saobraćaja, uključujući u to i dokaze da isti ispunjavaju uslove TSI ili nacionalnih propisa za bezbednost i da poseduju potrebne dozvole i sertifikate;	PU		
AIV.1.3	documentation from the railway undertaking on the different types of rolling stock used for the operation, including evidence that they meet requirements of TSIs or national rules and have been duly certified.	0.1. 16.5.3.	3) dokumentacija železničkog prevoznika o različitim vrstama vozila koja se koriste za potrebe saobraćaja, uključujući i dokaze da sredstva ispunjavaju uslove TSI ili nacionalnih železničkih tehničkih propisa i da poseduju potrebne dozvole za korišćenje.	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
AIV.2.	To avoid duplication of work and to reduce the amount of information only summary documentation should be submitted concerning elements that comply with TSIs and other requirements of Directives 96/48/EC and 2001/16/EC.	0.1. 16.6.	Dokumentacija u vezi elementa koji su u skladu sa TSI i uslovima interoperabilnosti podnosi se u sažetoj formi.	PU		
AV.1.	The summary shall contain a short description of the occurrence, when and where it took place and its consequences. It shall state the direct causes as well as contributing factors and underlying causes established by the investigation. The main recommendations shall be quoted and information shall be given on the addressees.	0.8. 3.	Rezime sadrži: 1) kratak opis nesreće ili nezgode, kada i gde se dogodila i njene posledice; 2) direktne uzroke i faktore koji su doprineli nesreći ili nezgodi i osnovne uzroke utvrđene istragom; 3) glavne preporuke i informacije o subjektima kojima se izveštaj dostavlja.	PU		
AV.2.1.	1. The occurrence: - date, exact time and location of the occurrence, - description of the events and the accident site including the efforts of the rescue and emergency services, - the decision to establish an investigation, the composition of the team of investigators and the conduct of the investigation.	0.8. 4.1.	Neposredne činjenice o nesreći ili nezgodi obuhvataju: 1) osnovne podatke o nesreći ili nezgodi: (1) datum, tačno vreme i mesto nesreće ili nezgode, (2) opis nesreće ili nezgode i mesta nesreće ili nezgode, uključujući i napore spasilačkih i hitnih službi, (3) odluku o pokretanju istrage,	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
			sastav tima istražitelja i vođenje istrage;			
AV.2.2.	2. The background to the occurrence: - staff and contractors involved and other parties and witnesses, - the trains and their composition including the registration numbers of the items of rolling stock involved, - the description of the infrastructure and signalling system - track types, switches, interlocking, signals, train protection, - means of communication, - works carried out at or in the vicinity of the site, - trigger of the railway emergency plan and its chain of events, - trigger of the emergency plan of the public rescue services, the police and the medical services and its chain of events.	0.8. 4.2.	2) pozadinu nesreće ili nezgode: (1) uključeno železničko osoblje, izvođače radova, druga lica i svedoke, (2) vozove i njihov sastav, uključujući registracione brojeve železničkih vozila koja su učestvovala u nesreći ili nezgodi, (3) opis infrastrukture i signalnog sistema - vrsta koloseka, skretnica, signalno-sigurnosnih uređaja, signala, sistema za zaštitu voza, (4) sredstva za sporazumevanje, (5) radove izvođene na ili u blizini mesta nesreće ili nezgode, (6) aktiviranje plana za slučaj opasnosti na železnici i sled događaja, (7) aktiviranje plana za slučaj opasnosti javnih službi za spašavanje, policije i medicinskih službi i sled događaja;	PU		
AV.2.3.	3. Fatalities, injuries and material damage: - passengers and third parties, staff, including contractors,	0.8. 4.3.	3) poginule, povređene i materijalnu štetu: (1) putnici, treća lica i železničko	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	- cargo, luggage and other property, - rolling stock, infrastructure and the environment.		osoblje uključujući izvođače radova, (2) roba, prtljag i ostala imovina, (3) železnička vozila, infrastruktura i okolina;			
AV.2.4.	4. External circumstances: - weather conditions and geographical references.	0.8. 4.4.	4) spoljašne okolnosti - vremenski uslovi i geografske karakteristike.	PU		
AV.3.1.	1. Summary of testimonies (subject to the protection of identity of the persons): - railway staff, including contractors, - other witnesses.	0.8. 5.1.	Zapisnik o istrazi i ispitivanju sadrži: 1) rezime svedočenja (podleže zaštiti identiteta lica): (1) železničkog osoblja, uključujući izvođače radova, (2) ostalih svedoka;	PU		
AV.3.2.	2. The safety management system: - the framework organisation and how orders are given and carried out, - requirements on staff and how they are enforced, - routines for internal checks and audits and their results, - interface between different actors involved with the infrastructure.	0.8. 5.2.	2) sistem upravljanja bezbednošću koji obuhvata: (1) organizacioni okvir i način izdavanja i izvršavanja naređenja, (2) zahteve koje mora da ispuni železničko osoblje i kako se primenjuju, (3) postupke za interne provere i kontrole i njihovi rezultati, (4) interfejs između različitih uključenih učesnika i infrastrukture;	PU		
AV.3.3.	3. Rules and regulations: - relevant Community and national rules and regulations,	0.8. 5.3.	3) propise: (1) relevantne međunarodne i	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	- other rules such as operating rules, local instructions, staff requirements, maintenance prescriptions and applicable standards.		nacionalne propise, (2) ostale propise kao što su saobraćajni propisi, lokalna uputstva, zahtevi za železničko osoblje, propisi o održavanju i važeći standardi;			
AV.3.4.	4. Functioning of rolling stock and technical installations: - signalling and control command system, including registration from automatic data recorders, - infrastructure, - communications equipment, - rolling stock, including registration from automatic data recorders.	0.8. 5.4.	4) funkcionisanje železničkih vozila i tehničkih postrojenja: (1) kontrole, upravljanja i signalizacije, uključujući zapise iz uređaja za automatsko snimanje podataka, (2) infrastrukture, (3) sredstava za sporazumevanje, (4) železničkih vozila, uključujući zapise iz uređaja za automatsko snimanje podataka;	PU		
AV.3.5.	5. Documentation on the operating system: - measures taken by staff for traffic control and signalling, - exchange of verbal messages in connection with the occurrence, including documentation from recordings, - measures taken to protect and safeguard the site of the occurrence.	0.8. 5.5.	5) dokumentaciju o odvijanju i regulisanju saobraćaja koja obuhvata: (1) radnje koje je preduzelo osoblje koje upravlja regulisanjem i kontrolom saobraćaja i signalizacijom, (2) razmenu govornih poruka u vezi s nesrećom ili nezgodom, uključujući dokumentaciju iz snimljenih podataka,	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
			(3) mere koje su preduzete za zaštitu i obezbeđenje mesta nesreće ili nezgode;			
AV.3.6.	6. Man-machine-organisation interface: - working time applied to the staff involved, - medical and personal circumstances with influence on the occurrence, including existence of physical or psychological stress, - design of equipment with impact on man-machine interface.	0.8. 5.6.	6) interfejs između ljudi, mašina i organizacije koji obuhvata: (1) radno vreme umešanog osoblja, (2) zdravstvene i lične okolnosti koje imaju uticaja na nesreću ili nezgodu, uključujući u to prisustvo fizičkog ili psihičkog stresa, (3) način projektovanja opreme koji ima uticaja na interfejs između korisnika i mašine;	PU		
AV.3.7.	7. Previous occurrences of a similar character.	0.8. 5.7.	7) prethodne nesreće ili nezgode sličnog karaktera.	PU		
AV.4.1.	1. Final account of the event chain: - establishing the conclusions on the occurrence, based on the facts established in heading 3.	0.8. 6.1.	Analiza i zaključci obuhvataju: 1) završni pregled toka događaja i donošenje zaključaka o događaju na osnovu činjenica utvrđenih u toku istrage i ispitivanja;	PU		
AV.4.2.	2. Discussion: - analysis of the facts established in heading 3 with the aim of drawing conclusions as to the causes of the occurrence and the performance of the rescue	0.8. 6.2.	2) diskusiju - analizu činjenica utvrđenih u toku istrage i ispitivanja s ciljem izvođenja zaključaka u vezi sa uzrocima nesreće ili nezgode i učinkom službi za spasavanje;	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
	services.					
AV.4.3.	3. Conclusions: - direct and immediate causes of the occurrence including contributory factors relating to actions taken by persons involved or the condition of rolling stock or technical installations, - underlying causes relating to skills, procedures and maintenance, - root causes relating to the regulatory framework conditions and application of the safety management system.	0.8. 6.3.	3) zaključke o: (1) direktnim i neposrednim uzrocima nesreće ili nezgode, uključujući u to i faktore koji su uticali na nesreću ili nezgodu, radnje koje su preduzela uključena lica ili stanje železničkih voznih sredstava ili tehničkih instalacija, (2) osnovnim uzrocima koji proizlaze iz veština, postupaka i održavanja, (3) glavnim uzrocima koji proizlaze iz uslova utvrđenih pravnim okvirom i primene sistema za upravljanje bezbednošću;	PU		
AV.4.4.	4. Additional observations: - deficiencies and shortcomings established during the investigation, but without relevance to the conclusions on causes.	0.8. 6.4.	4) dodatne primedbe o nedostacima i manama utvrđenim tokom istrage, ali bez značaja za zaključke o uzrocima.	PU		
AV.5.	Measures that have been taken - Record of measures already taken or adopted as a consequence of the occurrence.	0.8. 7.	Evidentiraju se mere koje su već preduzete ili usvojene kao posledica nesreće ili nezgode.	PU		
AV.6.	Recommendations	0.8. 8.	Prikazuje se spisak bezbednosnih preporuka tela za istrage, zasnovanih	PU		

a)	a1)	b)	b1)	v)	g)	d)
			na rezultatima istrage.			