

ЗАКОН

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

Члан 1.

У Закону о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају („Службени гласник РС”, број 66/15) у члану 3. став 1. тачка 6) после речи: „спровођење” додају се запета и реч: „контрола”.

У тачки 11) после речи: „исклизнућа” речи: „налет воза,” бришу се.

У тачки 12) после речи: „овлашћени представник” додају се речи: „у ваздушном и водном саобраћају”.

У тачки 14) реч: „налет” брише се.

У ставу 2. после тачке 4) додаје се тачка 4а) која гласи:

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

После тачке 6) додаје се тачка 6а) која гласи:

„6а) саветник је лице које држава одреди на основу његових квалификација у циљу помоћи њеног овлашћеног представника током безбедносне истраге;”.

Члан 2.

У члану 5. став 5. речи: „воде истрагу могу Центру да доставе” замењују се речима: „воде истрагу достављају Центру”.

Члан 3.

У члану 6. став 7. после речи: „истражном поступку као” додаје се реч: „професионалну”.

Члан 4.

У члану 7. став 1. тачка 1) подтачка (5) мења се и гласи:

„(5) прикупља и анализира све податке који се односе на безбедност ваздушног саобраћаја, нарочито у сврху спречавања удеса или озбиљних незгода, у мери у којој те активности не утичу на независност Центра и не подразумевају никакве делатности у погледу регулаторних, административних и питања која се односе на стандардизацију”.

У подтачки (6) речи: „организација међународног” замењују се речима: „Међународне организације”.

У тачки 2) подтачка (1) после речи: „циљем” додају се речи: „утврђивања узрока и”.

Члан 5.

У члану 12. став 2. тачка 2) речи: „водном и железничком” замењују се речима: „железничком и водном”.

Члан 6.

Члан 16. мења се и гласи:

„Члан 16.

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

1) ваздухоплови историјског карактера који испуњавају следећа мерила:

(1) једноставни ваздухоплови:

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

(2) ваздухоплови који имају јасну историјску важност због:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

6) жироплани једноседе и двоседе с максималном масом на полетању која не прелази 560 kg;

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

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

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

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

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

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

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

Члан 7.

У члану 17. став 1. речи: „сарађује или” бришу се.

У ставу 2. после речи „одређује главни истражитељ”, тачка се брише и додају се запета и речи: „о чему Центар обавештава надлежан орган за истраживање удеса и озбиљних незгода друге државе”.

Став 3. мења се и гласи:

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

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

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

После става 3. додаје се став 4. који гласи:

„Саветник из става 3. овог члана има право да:

1) посети место удеса и прегледа олупину ваздухоплова;

2) предложи област испитивања и добије податке о сведоцима;

3) добије копије свих релевантних докумената и података;

4) учествује у ишчитавању снимљених записа, осим у случајевима видео и аудио записа из пилотске кабине авиона;

5) учествује у истражним поступцима ван места удеса или озбиљне незгоде, као што су испитивање компонената ваздухоплова, тестирања и симулације, стручни састанци, састанци о току истраге, осим када су истражни

поступци повезани са утврђивањем узрока или припреме безбедносних препорука.”

Члан 8.

У члану 19. став 2. мења се и гласи:

„Корисник ваздухоплова који је учествовао у удесу или озбиљној незгоди је дужан да информације о лицима и опасној роби на лету достави Центру, на његов захтев”.

Члан 9.

У члану 21. став 1. после речи: „државе пројектовања ваздухоплова”, ставља се запета и додају се речи: „Европску комисију, EASA, Међународну организацију цивилног ваздухопловства, друге државе које могу да буду заинтересоване”.

Став 2. брише се.

Досадашњи став 3. који постаје став 2. мења се и гласи:

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

Члан 10.

Назив члана 22. и члан 22. мењају се и гласе:

„Однос са другим органима

Члан 22.

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

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

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

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

Члан 11.

У члану 23. став 3. тачка 7) после речи: „обуку” додају се речи: „ваздухопловног особља”, а речи: „надлежне цивилне ваздухопловне власти” замењују се речима: „Директорат цивилног ваздухопловства Републике Србије (у даљем тексту: Директорат).”.

Члан 12.

У члану 25. став 10. после речи: „Центар” запета и речи: „на предлог руководиоца радне групе,” бришу се.

Члан 13.

У члану 27. став 1. речи: „у облику” , бришу се, а после речи: „који” додају се речи: „по облику и садржини”.

У ставу 8. после речи: „министарству,” додаје се реч: „Директорату,”.

У ставу 11. реч: „уверења” замењује се речима: „дозволе за обављање ваздухопловно-техничке делатности пројектовања”.

У ставу 12. после речи: „Центра,” додаје се реч: „Директорат,” а реч: „уверења” замењује се речима: „дозволе за обављање ваздухопловно-техничке делатности пројектовања”.

У ставу 13. после речи: „саобраћају” запета и речи: „као и у базу догађаја у ваздушном саобраћају коју води Директорат цивилног ваздухопловства Републике Србије” бришу се.

Члан 14.

У члану 28. став 1. мења се и гласи:

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

У ставу 4. после речи: „безбедносних препорука” додају се речи: „и о томе обавесте Центар.”.

Члан 15.

У члану 29. став 3. речи: „цивилне ваздухопловне власти Републике Србије” замењују се речју: „Директората”.

Члан 16.

У члану 30. став 5. мења се и гласи:

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

Члан 17.

У члану 31. став 2. мења се и гласи:

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

1) слободан приступ месту несреће или незгоде, до умешаних возила, инфраструктурних објеката, као и до објеката и уређаја за управљање саобраћајем и сигнализацијом;

2) попис доказа до којих је могуће доћи у тренутку спровођења истраге на месту несреће или незгоде и надзор над уклањањем олупина, инфраструктурних објеката и постројења или њихових саставних делова ради прегледа и анализе;

3) приступ и употребу снимака уређаја за снимање аудио и видео записа на возу и евидентирање рада система сигнализације и контроле саобраћаја;

4) приступ резултатима обдукције тела жртава и информацијама о здравственом стању повређених;

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

6) саслушавање умешаних железничких радника и других сведока;

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

Члан 18.

У члану 32. став 3. после тачке на крају додају се речи: „Одредбе члана 20. овог закона које се односе на Радну групу Центра, примењују се и на истражни поступак у железничком саобраћају”.

У ставу 5. речи: „настрадала лица и њихова породица” замењују се речима: „породице лица са смртним повредама”.

После става 7. додају се ст. 8. и 9. који гласе:

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

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

Члан 19.

У члану 33. став 2. после тачке на крају додају се речи: „Пре објављивања извештаја на достављени предлог Радне групе сагласност даје главни истражитељ”.

Члан 20.

У члану 34. став 1. речи: „министарство и” бришу се.

Ст. 2. и 3. мењају се и гласе:

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

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

Члан 21.

У члану 35. став 1. речи: „наредбом доноси” замењују се речју: „издаје”.

После става 3. додаје се нови став 4. који гласи:

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

Досадашњи ст. 4. и 5. постају ст. 5. и 6.

Члан 22.

У члану 47. став 1. речи: „наредбом доноси” замењују се речју: „издаје”.

Члан 23.

У члану 51. став 2. после тачке 1) додаје се тачка 1а) која гласи:

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

Члан 24.

У члану 52. став 1. после тачке 1) додаје се тачка 1а) која гласи:

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

Члан 25.

Центар за истраживање несрећа у саобраћају образован Законом о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају („Службени гласник РС”, број 66/15) наставља са радом као Центар за истраживање несрећа у саобраћају, у складу са овим законом.

Члан 26.

Прописи за извршавање овог закона донеће се у року од 12 месеци од дана ступања на снагу овог закона.

Члан 27.

Овај закон ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у „Службеном гласнику Републике Србије”.

О Б Р А З Л О Ж Е Њ Е

I. УСТАВНИ ОСНОВ ЗА ДОНОШЕЊЕ ЗАКОНА

Уставни основ за доношење овог закона садржан је у члану 97. став 1. тачка 13. Устава Републике Србије, по коме Република Србија уређује и обезбеђује, поред осталог, режим и безбедност у свим видовима саобраћаја.

II. РАЗЛОЗИ ЗА ДОНОШЕЊЕ ЗАКОНА И ЦИЉЕВИ КОЈИ СЕ ОСТВАРУЈУ

Област истраживања несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају у Републици Србији уређена је Законом о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају („Службени гласник РС”, број 66/15—у даљем тексту: Закон) који је створио претпоставку за хармонизацију националног законодавства са прописима Европске уније (у даљем тексту: ЕУ), што представља један од приоритета у оквиру процеса приступања ЕУ.

Основни разлози за доношење Закона о изменама и допунама Закона о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају (у даљем тексту: Предлог закона) јесу даље усклађивање са стандардима и препорученом праксом Међународне организације цивилног ваздухопловства (ICAO), као и правним тековинама ЕУ.

Разлози за доношење овог закона првенствено су да се унапреди ниво безбедности у транспортном систему Републике Србије кроз спровођење поуздане, непристрасне, транспарентне и ефикасне организације за истраживање несрећа и истражног поступка, у складу са законодавством ЕУ и међународним конвенцијама. Циљ је, превасходно, да се обезбеди поуздана и независна истрага у случају несрећа у саобраћају, као и испуњавање обавеза Републике Србије у вези са усаглашавањем националног законодавства са тековинама ЕУ, посебно имајући у виду да је током 2017. године, одржан ЕСАА одит те је на основу налаза представника Европске комисије неопходно било приступити изменама и допунама Закона, у што краћем року, односно најкасније до почетка 2019. године.

Предлогом закона решени су одређени проблеми у пракси који су постојали приликом спровођења Закона, а који се односе на поступање Центра за истраживање несрећа у саобраћају (у даљем тексту: Центар) и надлежних правосудних органа у току истраге, те је сада чланом 2. Предлога закона, прописана обавеза надлежних правосудних органа за достављањем списка и исправа неопходних за вођење истраге Центру. Важећим решењем у члану 5. Закона, постојала је само могућност достављања истих, што је у великој мери отежавало рад Центра. Уједно се отклања могућност да радници Центра буду укључени у поступке којима се утврђује кривица или одговорност (пружање стручне помоћи), док са друге стране Центар може пружити техничку помоћ надлежним правосудним органима (нпр. у вези са типом ваздухоплова, режимом рада мотора и сл.).

Такође, чланом 6. Предлога закона којим се мења члан 16. Закона прецизирано је који удес или озбиљну незгоду је Центар у обавези да истражи, чиме ће се отклонити ситуација да ће Центар истраживати сваки удес или озбиљну незгоду ваздухоплова укупне масе на полетању веће од 2.250 kg, имајући у виду да такав ваздухоплов може бити историјски, израђен од стране аматера, ваздухоплов који је био у употреби у војним снагама и

слично, с обзиром да исти нису намењени коришћењу у цивилне сврхе, те не могу бити предмет истраживања од стране Центра.

Једно од битних решења у Предлогу закона јесте и прецизирање у члану 8. Предлога закона, где је на конкретан начин утврђена обавеза корисника ваздухоплова који је учествовао у удесу или озбиљној незгоди да информације о лицима и опасној роби на лету достави Центру, на његов захтев, што раније није било случај, односно непрецизно је било прописано ко такве информације доставља Центру, што је изазивало проблеме у пракси.

Предлогом закона се омогућава даље усклађивање са следећим прописима ЕУ: Уредба (ЕУ) број 996/2010 Европског парламента и Савета од 20. октобра 2010. године о истрагама и спречавању несрећа и незгода у цивилном ваздухопловству и стављању ван снаге Директиве 94/56/ЕЗ, Директивом 2004/49/ЕЗ Европског парламента и Савета од 29. априла 2004. године о безбедности железница Заједнице и измени Директиве Савета 95/18/ЕЗ о издавању дозвола за обављање услуга у железничком превозу и Директиве 2001/14/ЕЗ о додели железничког, инфраструктурног капацитета и наплаћивању такси за коришћење железничке инфраструктуре и додели решења о безбедности.

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

III. ОБЈАШЊЕЊЕ ОСНОВНИХ ПРАВНИХ ИНСТИТУТА И ПОЈЕДИНАЧНИХ РЕШЕЊА ПРЕДЛОГА ЗАКОНА

Чланом 1. Предлога закона врши се измена члана 3. Закона који садржи значење појмова. Овим се врши даље усклађивање са прописима ЕУ.

Чланом 2. Предлога закона врши се измена члана 5. Закона тако што се прецизира поступање надлежног правосудног органа, чиме се побољшава координација и међусобна сарадња органа који обављају истрагу. Важећим решењем у члану 5. Закона, постојала је само могућност достављања списка и исправа који се односе на истражни поступак, што је у великој мери отежавало рад Центра.

Чланом 3. Предлога закона врши се измена члана 6. Закона ради усклађивања са прописима Европске уније, односно уводи се термин професионална тајна.

Чланом 4. Предлога закона врши се измена члана 7. Закона. Брисање постојеће одреднице која гласи да Центар у области ваздушног саобраћаја „даје стручну помоћ надлежним правосудним органима Републике Србије” предвиђено је из разлога што пружање стручне помоћи надлежним правосудним органима од стране Центра, није у складу са Уредбом 996/10 Европског парламента и Савета од 20. октобра 2010. године о истрагама и спречавању несрећа и незгода у цивилном ваздухопловству. Наиме, Центар надлежним правосудним органима може пружити само техничку помоћ која се састоји у овлашћењима наведеним у члану 10. Предлога закона. Таква техничка помоћ подразумева достављање обавештења о удесу или озбиљној незгоди, као и извештаја о удесу или озбиљној незгоди надлежним правосудним органима.

Чланом 5. Предлога закона врши се измена члана 12. у којој се врши техничка исправка у важећем Закону.

Чланом 6. Предлога закона врши се измена члана 16. Закона којим се постиже усклађивање са прописом ЕУ као и стандардом Међународне организације цивилног ваздухопловства. Овим ће се постићи јасно

прецизирања истрага које спроводи Центар за истраживање несрећа у области ваздушног саобраћаја.

Чланом 7. Предлога закона врши се измена члана 17. Закона чиме се омогућава учешће представника Европске агенције за безбедност ваздушног саобраћаја или представника ваздухопловних власти друге државе у истражном поступку које спроводи Центар. Представници имају својство саветника и овом одредбом прописују им се одређена права и обавезе.

Чланом 8. Предлога закона врши се измена члана 19. Закона чиме се прецизира да је корисник ваздухоплова који је учествовао у удесу или озбиљној незгоди дужан да информације о лицима и опасној роби на лету достави Центру, на његов захтев, што није било уређено важећим Законом.

Чланом 9. Предлога закона врши се измена члана 21. Закона чиме се прописује обавеза Центра да ако страни ваздухоплов претрпи удес или озбиљну незгоду на територији Републике Србије, Центар о томе обавештава и Европску комисију, EASA и ICAO.

Чланом 10. Предлога закона врши се измена члана 22. Закона чиме је прецизиран однос са другим органима, као и могућност да Центар оствари сарадњу са другим органима на основу међусобних споразума. Закључење међусобног споразума додатно би прецизирано обавезе и дужности оба органа, што важећим Законом није био случај.

Чланом 11. Предлога закона врши се измена члана 23. Закона тако се врши прецизирање на коју се обуку одредба односи, као и прецизирање назива цивилне ваздухопловне власти.

Чланом 12. Предлога закона врши се измена члана 25. Закона тако се врши прецизирање сагласности Центра на располагање ваздухопловом, без потребе да претходно постоји потреба предлога руководиоца Радне групе, јер се такво поступање у пракси показало сувишним.

Чланом 13. Предлога закона врши се измена члана 27. Закона којим се додатно прописује да се извештај о спроведеној истрази доставља и Директорату цивилног ваздухопловства Републике Србије (у даљем тексту: Директорат), као и усаглашавање са терминологијом прописаном Законом о ваздушном саобраћају („Службени гласник РС”, бр. 73/10, 57/11, 93/12, 45/15 и 66/15 – др. закон).

Чланом 14. Предлога закона врши се измена члана 28. Закона тако што се из става 1. важећег Закона брише реч: „наредба”. Формулација става у важећем Закону садржи првенствено логичку погрешку, јер оно што представља препоруку по својој природи никако не може да се издаје у форми наредбе. Сходно Методологији за израду подзаконских прописа („Службени гласник РС”, бр. 75/10 и 81/10–исправка) наредбом се наређује или забрањује неко понашање у једној ситуацији која има општи значај. Такође, постојећа формулација члана 28. Закона је у супротности са чланом 17. Уредбе (ЕУ) број 996/10, са којом домаће законодавство треба да буде усклађено. Такође, имајући у виду да Центар не врши надзор над радом органа и организација којима упућује препоруку, он не може ни имати овлашћења да наређује одређено поступање.

Чланом 15. Предлога закона врши се измена члана 29. Закона, чиме се прецизира назив цивилне ваздухопловне власти.

Чланом 16. Предлога закона врши се измена члана 30. Закона чиме се прецизира да железнички превозници, управљач и друга укључена лица, и Дирекција за железнице (у даљем тексту: Дирекција) морају без одлагања да обавесте Центар о несрећи или незгоди у железничком саобраћају.

Чланом 17. Предлога закона врши се измена члана 31. став 2. Закона чиме се прецизира да Центар има право у сарадњи са другим надлежним истражним органима да приступи свим релевантним документима и подацима

које поседују управљач, умешани железнички превозници, Дирекција и други органи и организације.

Чланом 18. Предлога закона врши се измена члана 32. Закона чиме се прецизира да се одредбе члана 20. овог закона које се односе на Радну групу Центра, примењују и на истражни поступак у железничком саобраћају. Такође се на бољи начин прецизира и обавештавање о истрази и њеном току, као и могућност Центра да затражи стручну или техничку помоћ од истражних органа других држава или Европске агенције за железнице (ERA). Уједно се, даје овлашћење министру да ближе пропише начин спровођења поступка истраживања несрећа и незгода у железничком саобраћају, које врши Центар.

Чланом 19. Предлога закона врши се измена члана 33. Закона чиме се прецизира да пре објављивања извештаја на достављени предлог Радне групе, сагласност даје главни истражитељ.

Чланом 20. Предлога закона врши се измена члана 34. Закона чиме се прецизира да Центар доставља министарству годишњи извештај из члана 33. став 5. овог закона. Такође се прописује да Центар доставља Европској агенцији за железнице (ERA) коначне извештаје о истрази и годишњи извештај.

Чланом 21. Предлога закона врши се измена члана 35. Закона чиме безбедносна препорука нема наредбодавни карактер као и да се прецизира да Дирекција предузима мере, да се безбедносне препоруке узму у обзир и да се поступи по њима.

Чланом 22. Предлога закона врши се измена члана 47. Закона чиме се и у водном саобраћају регулише да безбедносна препорука нема наредбодавни карактер.

Чл. 23. и 24. Предлога закона врши се измена чл. 51. и 52. Закона којим се предвиђа казнена одредба за непоступање по члану 19. став 2.

Чланом 25. Предлога закона прецизира се да Центар за истраживање несрећа у саобраћају који је образован Законом о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају („Службени гласник РС”, број 66/15) наставља са радом као Центар за истраживање несрећа у саобраћају, у складу са овим законом.

Чланом 26. Предлога закона прописује се рок за доношење подзаконских аката.

Чланом 27. Предлога закона прописује се ступање на снагу овог закона.

IV. ФИНАНСИЈСКА СРЕДСТВА ПОТРЕБНА ЗА СПРОВОЂЕЊЕ ОВОГ ЗАКОНА

За спровођење овог закона није потребно обезбедити средства у буџету Републике Србије.

V. РАЗЛОЗИ ЗА ДОНОШЕЊЕ ЗАКОНА ПО ХИТНОМ ПОСТУПКУ

Предлаже се доношење овог закона по хитном поступку у складу са чланом 167. Пословника Народне скупштине („Службени гласник РС”, број 20/12—пречишћен текст), јер се овим законом доследно преузимају правне тековине ЕУ као и обавезујући међународни стандарди у области ваздушног саобраћаја, садржани у Анексу 13 Конвенције о међународном цивилном ваздухопловству, а који се односе на истраживање удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају.

VI. ПРЕГЛЕД ОДРЕДАБА ЗАКОНА КОЈЕ СЕ МЕЊАЈУ, ОДНОСНО ДОПУЊУЈУ

Значење појмова

Члан 3.

Поједини појмови употребљени у овом закону имају следеће значење:

1) *безбедносна препорука* је предлог Центра за истраживање несрећа на основу информација добијених у истрази, у сврху спречавања удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају, озбиљних несрећа у железничком саобраћају, врло озбиљних поморских несрећа, озбиљних поморских несрећа, поморских несрећа, поморских незгода, озбиљних пловидбених незгода и пловидбених незгода у водном саобраћају;

2) *брод* је брод унутрашње пловидбе и поморски брод;

3) *ваздухоплов* је свака направа која се одржава у атмосфери услед реакције ваздуха, осим реакције ваздуха који се одбија од површине земље;

4) *велика штета у железничком саобраћају* је штета коју Центар за истраживање несрећа, по приступу месту несреће, процени у износу од најмање два милиона евра;

5) *врло озбиљна поморска несрећа* је поморска несрећа која за последицу има потпуни губитак брода, смрт или озбиљно загађење морске средине настало у вези са радом брода;

6) *главни истражитељ* је лице коме је, на основу његове стручности поверена организација, спровођење, КОНТРОЛА и руковођење безбедносног истраживања удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају, озбиљних несрећа у железничком саобраћају, врло озбиљних поморских несрећа, озбиљних поморских несрећа, поморских несрећа, поморских незгода, озбиљних пловидбених незгода и пловидбених незгода у водном саобраћају;

7) *држава регистрације* је држава у чији регистар је уписан ваздухоплов или железничко возило или брод;

8) *истрага* означава поступак који обухвата прикупљање и анализу података, извођење закључака, укључујући и утврђивање узрока и у зависности од случаја, давање безбедносних препорука у циљу превенције удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају, озбиљних несрећа у железничком саобраћају, врло озбиљних поморских несрећа, озбиљних поморских несрећа, поморских несрећа, поморских незгода, озбиљних пловидбених незгода и пловидбених незгода у водном саобраћају;

9) *међународни стандарди и препоручена пракса (International Standard and Recommended Practices)* су међународни стандарди и препоручена пракса у вези с истраживањем удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају, који су усвојени у складу са чланом 37. Чикашке конвенције;

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

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

12) *овлашћени представник У ВАЗДУШНОМ И ВОДНОМ САОБРАЋАЈУ* је лице које држава одреди на основу његових квалификација за учешће у безбедносном истраживању које врши друга држава. Овлашћени представник кога одреди друга држава треба да буде из надлежног органа за истраживање несрећа;

13) *озбиљна незгода* у ваздушном саобраћају је догађај који обухвата околности које указују да је постојала велика вероватноћа да дође до удеса, а

повезан је са коришћењем ваздухоплова, који се, у случају ваздухоплова са посадом, догодио од тренутка када се неко лице укрца у ваздухоплов са намером да обави лет до тренутка када се сва лица искрцају из ваздухоплова или, у случају ваздухоплова без посаде, који се догодио од тренутка када је ваздухоплов спреман за покрет у циљу лета до тренутка када се ваздухоплов потпуно заустави на крају лета и када се угаси основна погонска група;

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

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

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

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

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

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

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

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

21) *смртна повреда* је повреда која је нанета неком лицу у удесу у ваздушном саобраћају, озбиљној несрећи у железничком саобраћају, врло озбиљној поморској несрећи, поморској несрећи, озбиљној пловидбеној незгоди и пловидбеној незгоди у водном саобраћају, која има за последицу

смрт тог лица у року од 30 дана од повреда нанетих током удеса у ваздушном саобраћају, озбиљне несреће у железничком саобраћају, врло озбиљне поморске несреће, поморске несреће, врло озбиљне пловидбене незгоде и пловидбене незгоде у водном саобраћају;

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

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

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

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

-ваздухоплов је нестао или му није могуће прићи;

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

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

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

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

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

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

4А) НЕЗГОДА ВАЗДУХОПЛОВА ЈЕ ДОГАЂАЈ ПОВЕЗАН СА КОРИШЋЕЊЕМ ВАЗДУХОПЛОВА КОЈИ НИЈЕ УДЕС, А КОЈИ УТИЧЕ ИЛИ БИ МОГАО ДА УТИЧЕ НА БЕЗБЕДНОСТ КОРИШЋЕЊА ВАЗДУХОПЛОВА;

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

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

6А) САВЕТНИК ЈЕ ЛИЦЕ КОЈЕ ДРЖАВА ОДРЕДИ НА ОСНОВУ ЊЕГОВИХ КВАЛИФИКАЦИЈА У ЦИЉУ ПОМОЋИ ЊЕНОГ ОВЛАШЋЕНОГ ПРЕДСТАВНИКА ТОКОМ БЕЗБЕДНОСНЕ ИСТРАГЕ;

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

- хоспитализацију дужу од 48 h, која започне у року од седам дана од дана када је нанета повреда везана за удес или озбиљну незгоду,

- прелом било које кости (изузев једноставних прелома прстију руку, ножних прстију или прелома носа),

- раздеротине које изазивају озбиљна крварења, оштећење нерава, мишића или тетива,

- повреде било ког унутрашњег органа,

- опекотине другог или трећег степена или опекотине која захватају више од 5% површине тела,

- потврђено излагање заразним супстанцама или штетним зрачењима.

Члан 5.

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

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

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

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

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

Члан 6.

Центром руководи Главни истражитељ који има положај директора посебне организације.

Главног истражитеља поставља Влада на пет година, на предлог председника Владе.

Лице које се поставља за главног истражитеља мора, поред услова који су прописани законом којим се уређује положај државних службеника, да има и најмање девет година радног искуства у ваздушном или железничком или водном саобраћају, од којих најмање три године радног искуства на пословима у вези са безбедношћу у ваздушном, железничком или водном саобраћају и истраживању несрећа.

Главни истражитељ има по једног помоћника – главног истражитеља у ваздушном, главног истражитеља у железничком и главног истражитеља у водном саобраћају (у даљем тексту: помоћници главног истражитеља).

Помоћници главног истражитеља морају, поред услова који су прописани законом којим се уређује рад на положају државних службеника, да имају и најмање девет година радног искуства у ваздушном или железничком или водном саобраћају, од којих најмање три године радног искуства на пословима у вези са безбедношћу у ваздушном, железничком или водном саобраћају и истраживању несрећа.

Центар може да ангажује и одговарајућа стручна лица, органе, организације и одговарајућа правна лица за стручну помоћ, уз одређену накнаду у складу са дужином ангажовања и сложеностју послова.

Главни истражитељ, помоћници главног истражитеља за ваздушни, железнички и водни саобраћај, сви запослени Центра, као и сва лица укључена у истраживање несрећа дужни су да чувају податке до којих дођу у истражном поступку као ПРОФЕСИОНАЛНУ тајну.

Послови Центра

Члан 7.

Центар обавља следеће стручне послове:

1) у ваздушном саобраћају:

(1) утврђује узроке удеса и озбиљних незгода и даје безбедносне препоруке ради побољшања безбедности у ваздушном саобраћају,

(2) води базу података о удесима и озбиљним незгодама,

(3) доставља податке о удесима и озбиљним незгодама из базе података у Централну базу Европске комисије,

(4) размењује податке о удесима и озбиљним незгодама из базе података с надлежним органима за истраживање удеса и озбиљних незгода заинтересованих држава уз услов чувања тајности података,

(5) даје стручну помоћ надлежним правосудним органима Републике Србије,

ПРИКУПЉА И АНАЛИЗИРА СВЕ ПОДАТКЕ КОЈИ СЕ ОДНОСЕ НА БЕЗБЕДНОСТ ВАЗДУШНОГ САОБРАЋАЈА, НАРОЧИТО У СВРХУ СПРЕЧАВАЊА УДЕСА ИЛИ ОЗБИЉНИХ НЕЗГОДА, У МЕРИ У КОЈОЈ ТЕ АКТИВНОСТИ НЕ УТИЧУ НА НЕЗАВИСНОСТ ЦЕНТРА И НЕ ПОДРАЗУМЕВАЈУ НИКАКВЕ ДЕЛАТНОСТИ У ПОГЛЕДУ РЕГУЛАТОРНИХ, АДМИНИСТАРСТИВНИХ И ПИТАЊА КОЈА СЕ ОДНОСЕ НА СТАНДАРДИЗАЦИЈУ,

- (6) сарађује с надлежним органима за истраживање удеса и озбиљних незгода ваздухоплова у државама чланицама организације међународног МЕЂУНАРОДНЕ ОРГАНИЗАЦИЈЕ цивилног ваздухопловства (ИКАО) и другим међународним организацијама,
- (7) објављује резултате истраживања уз поштовање начела тајности,
- (8) учествује на међународним скуповима и семинарима о питањима истраживања, као и усавршавања лица која се баве спровођењем истраживања,
- (9) као и друга безбедносна истраживања у складу са овим законом;

2) у железничком саобраћају:

- (1) истраживање озбиљних несрећа на железничким системима са циљем УТВРЂИВАЊА УЗРОКА И могућег унапређења безбедности на железници и превенцији несрећа,
- (2) истраживање осталих несрећа и незгода који под одређеним околностима могу да доведу до озбиљних несрећа,
- (3) даје безбедносне препоруке ради побољшања безбедности у железничком саобраћају,
- (4) води базу података о несрећама и незгодама,
- (5) саставља коначни извештај о појединим спроведеним истраживањима, који може да садржи безбедносне препоруке ради побољшања безбедности у железничком саобраћају,
- (6) извештава Европску агенцију за железнице (ERA), о покретању истраживања озбиљне несреће, несреће или незгоде у року од седам дана од доношења одлуке о покретању истраживања,
- (7) јавно објављује коначне извештаје о спроведеним истраживањима у железничком саобраћају и доставља их Европској агенцији за железнице (ERA),
- (8) објављује годишње извештаје о спроведеним истраживањима из претходне године, најкасније до 30 септембра текуће године и доставља их министарству надлежном за послове саобраћаја (у даљем тексту: министарство) и Европској агенцији за железнице (ERA),
- (9) учествује на међународним скуповима и семинарима о питањима истраживања, као и усавршавања лица која се баве спровођењем истраживања;

3) у водном саобраћају:

- (1) у поморској пловидби:
- води безбедносну истрагу у сврху утврђивања узрока врло озбиљних поморских несрећа, озбиљних поморских несрећа и поморских несрећа и предлаже мере ради избегавања врло озбиљних поморских несрећа, озбиљних поморских несрећа и поморских несрећа у циљу унапређења безбедности поморске пловидбе,
 - води безбедносну истрагу врло озбиљних поморских несрећа и поморских несрећа, а у случају озбиљних поморских несрећа и поморских незгода, спроводи претходну истрагу са циљем процене потребе спровођења безбедносне истраге,
 - даје безбедносне препоруке ради повећања безбедности у поморској пловидби,
 - извештава Европску комисију о врло озбиљним поморским несрећама, озбиљним поморским несрећама, поморским несрећама и поморским незгодама у складу са прописом којим се уређује начин спровођења поступка истраживања и доставља податке о резултатима безбедносних истрага из базе података у складу са шемом EMCIP (European Marine Casualty Information Platform),

- води базу података озбиљних поморских несрећа, озбиљних поморских несрећа, поморских несрећа и поморских незгода и размењује податке из базе података са надлежним органима за истраживање несрећа и незгода заинтересованих држава под условом чувања тајности података,

- у оквиру остваривања међусобне трајне сарадње, узајамне помоћи и рада са надлежним органима за истраживање несрећа и незгода заинтересованих држава размењују инсталације, уређаје и опрему за техничко истраживање олупина, бродске опреме и других објеката значајних за поморску безбедносну истрагу, обезбеђује другим органима пружање информације у вези са истраживањем врло озбиљних поморских несрећа, озбиљних поморских несрећа и поморских несрећа, пружа техничку сарадњу или размену знања потребних за извођење посебних задатака, прибавља и размењује информације од значаја за анализу података о врло озбиљној поморској несрећи и поморској несрећи и израду одговарајућих безбедносних препорука, припрема, издаје и објављује извештај поморске безбедносне истраге,

- прикупља податке о предузетим мерама за спровођење безбедносних препорука из извештаја о спроведеним безбедносним истрагама,

- сарађује са другим органима и организацијама у Републици Србији у сврху спровођења поморске безбедносне истраге,

- израђује годишње анализе врло озбиљних поморских несрећа, озбиљних поморских несрећа и поморских несрећа, те по потреби друге анализе и студије,

- учествује у међународним скуповима и семинарима ради усавршавања лица који се баве спровођењем истраживања;

(2) у унутрашњој пловидби:

- води истрагу озбиљних пловидбених незгода, а у случају пловидбених незгода спроводи претходну истрагу са циљем претходне процене потребе спровођења безбедносне истраге у циљу утврђивања узрока незгода и предлаже мере ради њиховог избегавања на унутрашњим водним путевима у циљу унапређења безбедности унутрашње пловидбе,

- даје безбедносне препоруке ради повећања безбедности у унутрашњој пловидби,

- припрема, издаје и објављује извештај о безбедносној истрази у унутрашњој пловидби,

- прикупља податке о предузетим мерама за спровођење безбедносних препорука из извештаја о спроведеној истрази у унутрашњој пловидби,

- сарађује са другим органима и организацијама у Републици Србији у сврху спровођења безбедносне истраге у унутрашњој пловидби,

- води базу података о озбиљним пловидбеним незгодама и пловидбеним незгодама,

- израђује годишње анализе озбиљних пловидбених незгода и пловидбених незгода, а по потреби друге анализе,

- учествује у међународним скуповима, ради усавршавања лица који се баве спровођењем истраживања.

Члан 12.

Службену легитимацију издаје Центар.

Службена легитимација садржи:

- 1) на предњој страни: пун назив Центра; Мали грб Републике Србије; текст „Службена легитимација лица које истражује несреће”; број службене легитимације; радно место у оквиру Центра; име и презиме и фотографија имаоца;

2) на задњој страни: текст „Ималац легитимације је овлашћен да врши увиђај, истражује узроке несрећа и друге послове из надлежности Центра у складу са Законом о истраживању несрећа у ваздушном, водном и железничком ЖЕЛЕЗНИЧКОМ И ВОДНОМ саобраћају“; датум издавања; рок важења и потпис и печат директора Центра.

Центар води евиденцију о издатим службеним легитимацијама.

Евиденција о издатим службеним легитимацијама садржи: број службене легитимације; име, презиме и ЈМБГ имаоца службене легитимације; адресу пребивалишта; број личне карте и полицијску управу издавања; радно место имаоца службене легитимације; датум издавања службене легитимације (са напоменом да ли је издата на неодређени или одређени период, у ком случају се уноси до када); фотографију имаоца службене легитимације; датум коришћења, враћања и замене службене легитимације и рубрику за напомене.

Министар надлежан за послове саобраћаја (у даљем тексту: министар) прописује изглед обрасца службене легитимације истражитеља, начин спровођења поступка издавања, замене, одузимања службене легитимације, као и начин вођења евиденције о издатим службеним легитимацијама.

Обавеза истраживања

~~Члан 16.~~

~~Центар је дужан да истражи сваки удес или озбиљну незгоду ваздухоплова укупне масе на полетању веће од 2.250 kg. У случају удеса или озбиљне незгоде других ваздухоплова, Центар истражује сваки удес или озбиљну незгоду при којој је дошло до смртне повреде, док у осталим случајевима може да покрене истраживање уколико сматра да је у интересу безбедности ваздушног саобраћаја.~~

ЧЛАН 16.

ЦЕНТАР ЈЕ ДУЖАН ДА ИСТРАЖИ СВАКИ УДЕС ИЛИ ОЗБИЉНУ НЕЗГОДУ ВАЗДУХОПЛОВА КОЈИ СЕ ДОГОДИ НА ТЕРИТОРИЈИ РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ, ОСИМ УДЕСА ИЛИ ОЗБИЉНЕ НЕЗГОДЕ ВАЗДУХОПЛОВА КОЈИ ПРИПАДАЈУ СЛЕДЕЋИМ КАТЕГОРИЈАМА:

1) ВАЗДУХОПЛОВИ ИСТОРИЈСКОГ КАРАКТЕРА КОЈИ ИСПУЊАВАЈУ СЛЕДЕЋА МЕРИЛА:

(1) ЈЕДНОСТАВНИ ВАЗДУХОПЛОВИ:

- ЧИЈИ ЈЕ ПОЧЕТНИ ПРОЈЕКАТ ИЗРАЂЕН ПРЕ 1. ЈАНУАРА 1955. ГОДИНЕ,

- ЧИЈА ПРОИЗВОДЊА ЈЕ ПРЕКИНУТА ПРЕ 1. ЈАНУАРА 1975. ГОДИНЕ, ИЛИ

(2) ВАЗДУХОПЛОВИ КОЈИ ИМАЈУ ЈАСНУ ИСТОРИЈСКУ ВАЖНОСТ ЗБОГ:

- УЧЕШЋА У ВАЖНОМ ИСТОРИЈСКОМ ДОГАЂАЈУ, ИЛИ

- ИСТАКНУТОГ МЕСТА У РАЗВОЈУ ВАЗДУХОПЛОВСТВА, ИЛИ

- ВАЖНЕ УЛОГЕ КОЈУ СУ ОДИГРАЛИ У ОКВИРУ ОРУЖАНИХ СНАГА

ДРЖАВЕ ЧЛАНИЦЕ;

2) ВАЗДУХОПЛОВИ КОЈИ СУ ПОСЕБНО ПРОЈЕКТОВАНИ ИЛИ ИЗМЕЊЕНИ ЗА ПОТРЕБЕ ИСТРАЖИВАЊА, ЕКСПЕРИМЕНТАЛНЕ И НАУЧНЕ СВРХЕ, АКО СЕ ПРОИЗВОДЕ У ВЕОМА МАЛОМ БРОЈУ;

3) ВАЗДУХОПЛОВИ ЧИЈИХ ЈЕ НАЈМАЊЕ 51% ИЗГРАДИО АМАТЕР ИЛИ НЕДОБИТНО УДРУЖЕЊЕ АМАТЕРА ЗА СОПСТВЕНЕ ПОТРЕБЕ И БЕЗ КОМЕРЦИЈАЛНОГ ЦИЉА;

4) ВАЗДУХОПЛОВИ КОЈИ СУ БИЛИ У УПОТРЕБИ У ВОЈНИМ СНАГАМА, ИЗУЗЕВ ВАЗДУХОПЛОВА ЧИЈЕ ЈЕ ПРОЈЕКТНЕ СТАНДАРДЕ УСВОЈИЛА АГЕНЦИЈА;

5) АВИОНИ, ХЕЛИКОПТЕРИ ИЛИ ПАДОБРАНИ С ПОГОНОМ КОЈИ НЕМАЈУ ВИШЕ ОД ДВА СЕДИШТА И ЧИЈА МАКСИМАЛНА МАСА НА ПОЛЕТАЊУ (МТОМ), КОЈА ЈЕ ОДРЕЂЕНА У ДРЖАВИ ЧЛАНИЦИ, НЕ ПРЕЛАЗИ:

(1) 300 KG, ЗА КОПНЕНЕ АВИОНЕ/ХЕЛИКОПТЕРЕ ЈЕДНОСЕДЕ, ИЛИ

(2) 450 KG, ЗА КОПНЕНЕ АВИОНЕ/ХЕЛИКОПТЕРЕ ДВОСЕДЕ, ИЛИ

(3) 330 KG, ЗА АМФИБИЈЕ ИЛИ ХИДРОАВИОНЕ/ХЕЛИКОПТЕРЕ

ЈЕДНОСЕДЕ, ИЛИ

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

(5) 472,5 KG, ЗА КОПНЕНЕ АВИОНЕ ДВОСЕДЕ ОПРЕМЉЕНЕ ПАДОБРАНКИМ СИСТЕМОМ ЗА БЕЗБЕДНО ЗАУСТАВЉАЊЕ АВИОНА КОЈИ ЈЕ МОНТИРАН НА НОСАЧУ АВИОНА, ИЛИ

(6) 315 KG, ЗА КОПНЕНЕ АВИОНЕ ЈЕДНОСЕДЕ ОПРЕМЉЕНЕ ПАДОБРАНКИМ СИСТЕМОМ ЗА БЕЗБЕДНО ЗАУСТАВЉАЊЕ АВИОНА КОЈИ ЈЕ МОНТИРАН НА НОСАЧУ АВИОНА, И АВИОНЕ КОЈИ ИМАЈУ БРЗИНУ КОЧЕЊА ИЛИ НАЈМАЊУ ТРАЈНУ БРЗИНУ ЛЕТЕЊА У КОНФИГУРАЦИЈИ ЗА СЛЕТАЊЕ КОЈА НЕ ПРЕЛАЗИ 35 ЧВОРОВА ОД КАЛИБРИСАНЕ БРЗИНЕ ЛЕТА (CAS);

6) ЖИРОПЛАНИ ЈЕДНОСЕДИ И ДВОСЕДИ С МАКСИМАЛНОМ МАСОМ НА ПОЛЕТАЊУ КОЈА НЕ ПРЕЛАЗИ 560 KG;

7) ЈЕДРИЛИЦЕ, УКЉУЧУЈУЋИ И ОНЕ КОЈЕ СЕ НОЖНО ЛАНСИРАЈУ, ЧИЈА МАКСИМАЛНА СТРУКТУРАЛНА МАСА НЕ ПРЕЛАЗИ 80 KG У ВЕРЗИЈИ ЈЕДНОСЕДА ИЛИ 100 KG У ВЕРЗИЈИ ДВОСЕДА;

8) КОПИЈЕ ВАЗДУХОПЛОВА КОЈИ ЗАДОВОЉАВАЈУ МЕРИЛА ИЗ ТАЧ. 1) И 4) ОВОГ СТАВА ИЛИ ЗА КОЈЕ ЈЕ ПРОЈЕКАТ СТРУКТУРЕ СЛИЧАН ОРИГИНАЛНОМ ВАЗДУХОПЛОВУ;

9) БЕСПИЛОТНЕ ЛЕТЕЛИЦЕ ЧИЈА ОПЕРАТИВНА МАСА НЕ ПРЕЛАЗИ 150 KG;

10) СВАКИ ДРУГИ ВАЗДУХОПЛОВИ ЧИЈА МАСА КАД СУ ПРАЗНИ (МАХИМУМ ЕМРТУ МАСС) НЕ ПРЕЛАЗИ 70 KG, УКЉУЧУЈУЋИ И ГОРИВО.

ИЗУЗЕТНО ОД СТАВА 1. ОВОГ ЧЛАНА, ЦЕНТАР ЈЕ ДУЖАН ДА ИСТРАЖИ СВАКИ УДЕС ВАЗДУХОПЛОВА У КОЈЕМ ЈЕ ДОШЛО ДО СМРТНЕ ПОВРЕДЕ, НЕЗАВИСНО ОД КАТЕГОРИЈЕ КОЈОЈ ВАЗДУХОПЛОВ ПРИПАДА.

У СЛУЧАЈЕВИМА УДЕСА ИЛИ ОЗБИЉНЕ НЕЗГОДЕ ВАЗДУХОПЛОВА КОЈИ НИСУ ОБУХВАЋЕНИ СТ. 1. И 2. ОВОГ ЧЛАНА, КАО И У СЛУЧАЈУ ДРУГИХ НЕЗГОДА ВАЗДУХОПЛОВА, ЦЕНТАР ПОКРЕЋЕ ИСТРАЖИВАЊЕ АКО НАЛАЗИ ДА ЈЕ ТО У ИНТЕРЕСУ БЕЗБЕДНОСТИ ВАЗДУШНОГ САОБРАЋАЈА.

АКО ВАЗДУХОПЛОВ КОЈИ ЈЕ РЕГИСТРОВАН У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ ПРЕТРПИ УДЕС ИЛИ ОЗБИЉНУ НЕЗГОДУ НА МЕСТУ ЗА КОЈЕ СЕ НЕ МОЖЕ СА СИГУРНОШЋУ УТВРДИТИ ДА СЕ НАЛАЗИ НА ТЕРИТОРИЈИ БИЛО КОЈЕ

ДРЖАВЕ, ИСТРАЖИВАЊЕ УДЕСА ИЛИ ОЗБИЉНЕ НЕЗГОДЕ, ВРШИ ЦЕНТАР.

Члан 17.

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

У случају да на територији друге државе дође до удеса и озбиљних незгода ваздухоплова који је произведен у Републици Србији, или је регистрован у Републици Србији или се користи од стране корисника регистрованог у Републици Србији, или посада поседује дозволу издату од стране цивилне ваздухопловне власти Републике Србије, Центар може да учествује у истражном поступку посредством овлашћеног представника. Овлашћеног представника представљају главни истражитељ, или главни истражитељ за ваздушни саобраћај или други запослени Центра којег одређује главни истражитељ, О ЧЕМУ ЦЕНТАР ОБАВЕШТАВА НАДЛЕЖАН ОРГАН ЗА ИСТРАЖИВАЊЕ УДЕСА И ОЗБИЉНИХ НЕЗГОДА ДРУГЕ ДРЖАВЕ. Овлашћени представник прати ток истраге и може да оде на место удеса или озбиљне незгоде.

~~Када ваздухоплов, који је регистрован у Републици Србији претрпи удес и озбиљну незгоду на месту за које се не може са сигурношћу утврдити да се налази на територији било које државе, истраживање врши Центар.~~

АКО НЕ ПОСТОЈИ КОНФЛИКТ ИНТЕРЕСА И У СКЛАДУ СА МОГУЋНОСТИМА, ЦЕНТАР У ИСТРАЖНИ ПОСТУПАК УКЉУЧУЈЕ ПРЕДСТАВНИКА ЕВРОПСКЕ АГЕНЦИЈЕ ЗА БЕЗБЕДНОСТ ВАЗДУШНОГ САОБРАЋАЈА (У ДАЉЕМ ТЕКСТУ: ЕАSА) ИЛИ ПРЕДСТАВНИКА ВАЗДУХОПЛОВНИХ ВЛАСТИ ДРУГЕ ДРЖАВЕ КОЈА МОЖЕ ДА ИМА ИНТЕРЕСА У ИСТРАЖНОМ ПОСТУПКУ, И ТО КАО:

1) САВЕТНИКА ГЛАВНОМ ИСТРАЖИТЕЉУ ТОКОМ ИСТРАГА НАВЕДЕНИХ У ЧЛАНУ 16. ОВОГ ЗАКОНА, ПОД КОНТРОЛОМ ГЛАВНОГ ИСТРАЖИТЕЉА;

2) САВЕТНИКА ОВЛАШЋЕНОМ ПРЕДСТАВНИКУ ИЗ СТАВА 2. ОВОГ ЧЛАНА, А ПОД НАДЗОРОМ ОВЛАШЋЕНОГ ПРЕДСТАВНИКА.

САВЕТНИК ИЗ СТАВА 3. ОВОГ ЧЛАНА ИМА ПРАВО ДА:

1) ПОСЕТИ МЕСТО УДЕСА И ПРЕГЛЕДА ОЛУПИНУ ВАЗДУХОПЛОВА;

2) ПРЕДЛОЖИ ОБЛАСТ ИСПИТИВАЊА И ДОБИЈЕ ПОДАТКЕ О

СВЕДОЦИМА;

3) ДОБИЈЕ КОПИЈЕ СВИХ РЕЛЕВАНТНИХ ДОКУМЕНАТА И ПОДАТАКА;

4) УЧЕСТВУЈЕ У ИШЧИТАВАЊУ СНИМЉЕНИХ ЗАПИСА, ОСИМ У СЛУЧАЈЕВИМА ВИДЕО И АУДИО ЗАПИСА ИЗ ПИЛОТСКЕ КАБИНЕ АВИОНА;

5) УЧЕСТВУЈЕ У ИСТРАЖНИМ ПОСТУПЦИМА ВАН МЕСТА УДЕСА ИЛИ ОЗБИЉНЕ НЕЗГОДЕ, КАО ШТО СУ ИСПИТИВАЊЕ КОМПОНЕНАТА ВАЗДУХОПЛОВА, ТЕСТИРАЊА И СИМУЛАЦИЈЕ, СТРУЧНИ САСТАНЦИ, САСТАНЦИ О ТОКУ ИСТРАГЕ, ОСИМ КАДА СУ ИСТРАЖНИ ПОСТУПЦИ ПОВЕЗАНИ СА УТВРЂИВАЊЕМ УЗРОКА ИЛИ ПРИПРЕМЕ БЕЗБЕДНОСНИХ ПРЕПОРУКА.

Обавеза пријављивања

Члан 19.

Власник, као и корисник ваздухоплова који је учествовао у удесу или озбиљној незгоди, члан посаде, свако лице које учествује у одржавању, пројектовању, производњи тог ваздухоплова или у обуци његове посаде, свако лице које је учествовало у пружању том ваздухоплову услуга контроле летења, информисања ваздухоплова у лету или аеродромских услуга, запослени у цивилној ваздухопловној власти Републике Србије, као и свако лице, уколико имају сазнања да се догодио удес или озбиљна незгода у обавези су да о томе, без одлагања, обавесте Центар.

~~Информације о лицима и опасним материјама на лету морају се доставити Центру на његов захтев.~~

КОРИСНИК ВАЗДУХОПЛОВА КОЈИ ЈЕ УЧЕСТВОВАО У УДЕСУ ИЛИ ОЗБИЉНОЈ НЕЗГОДИ ЈЕ ДУЖАН ДА ИНФОРМАЦИЈЕ О ЛИЦИМА И ОПАСНОЈ РОБИ НА ЛЕТУ ДОСТАВИ ЦЕНТРУ, НА ЊЕГОВ ЗАХТЕВ.

Министар ближе прописује поступак и начин пријављивања удеса или озбиљних незгода као и давање информација о лицима и опасним материјама која су се налазила у ваздухоплову који је учествовао у удесу или озбиљној незгоди.

Удес или озбиљна незгода страног ваздухоплова

Члан 21.

Ако страни ваздухоплов претрпи удес или озбиљну незгоду на територији Републике Србије, Центар о томе обавештава надлежни орган државе у којој је ваздухоплов регистрован, државе корисника ваздухоплова, државе произвођача ваздухоплова, државе пројектовања ваздухоплова, ЕВРОПСКУ КОМИСИЈУ, ЕАСА, МЕЂУНАРОДНУ ОРГАНИЗАЦИЈУ ЦИВИЛНОГ ВАЗДУХОПЛОВСТВА, ДРУГЕ ДРЖАВЕ КОЈЕ МОГУ ДА БУДУ ЗАИНТЕРЕСОВАНЕ и надлежне органе држава чији су се држављани налазили у ваздухоплову.

~~Поред органа из става 1. овог члана, Центар је у обавези да едговарајуће међународне органе и организације обавести о удесу или озбиљној незгоди ваздухоплова максималне масе на полетању веће од 2.250 кг.~~

ОРГАНИ И ОРГАНИЗАЦИЈЕ ИЗ СТАВА 1. ОВОГ ЧЛАНА УЧЕСТВУЈУ У ИСТРАЗИ КОЈУ ВОДИ ЦЕНТАР ПУТЕМ ОВЛАШЋЕНОГ ПРЕДСТАВНИКА, КОЈИ МОЖЕ ДА ИМА САВЕТНИКА ПОД ЊЕГОВОМ КОНТРОЛОМ, СА ПРАВИМА САВЕТНИКА ИЗ ЧЛАНА 17. СТАВ 4. ОВОГ ЗАКОНА.

Однос са истражним органима

Члан 22.

~~Центар обавља послове истраживања самостално или, када је то потребно, у сарадњи са другим државним органима.~~

~~Центар може да надлежним правосудним органима, на њихов захтев, пружи техничку помоћ и достави информацију о удесу или озбиљној незгоди, као и извештај о удесу или озбиљној незгоди.~~

~~Директорат цивилног ваздухопловства Републике Србије (у даљем тексту: Директорат) предузима поступке из своје надлежности у складу са законом којим се уређује ваздушни саобраћај. Директорат је дужан да Центру достави све податке и документа прикупљена током спровођења поступка из своје надлежности, посебно пријаве догађаја, изјаве учесника и извештаје.~~

~~Центар је дужан да све податке и документа примљена од Директората користи искључиво за потребе истраживања удеса или озбиљне незгоде.~~

ОДНОС СА ДРУГИМ ОРГАНИМА

ЧЛАН 22.

ЦЕНТАР ОБАВЉА ПОСЛОВЕ ИСТРАЖИВАЊА САМОСТАЛНО ИЛИ АКО ЈЕ ПОТРЕБНО, У САРАДЊИ СА ДРУГИМ ДРЖАВНИМ ОРГАНИМА У СКЛАДУ СА МЕЂУСОБНИМ СПОРАЗУМОМ.

ОБАВЕШТЕЊЕ О УДЕСУ ИЛИ ОЗБИЉНОЈ НЕЗГОДИ, КАО И ИЗВЕШТАЈ О УДЕСУ ИЛИ ОЗБИЉНОЈ НЕЗГОДИ, ЦЕНТАР ДОСТАВЉА НАДЛЕЖНИМ ПРАВОСУДНИМ ОРГАНИМА НА ЊИХОВ ЗАХТЕВ.

АКО СЕ ТОКОМ ИСТРАЖНОГ ПОСТУПКА УСТАНОВИ ИЛИ ПОСУМЊА НА АКТ НЕЗАКОНИТОГ ОМЕТАЊА У СМISЛУ ПРОПИСА КОЈИМА СЕ УРЕЂУЈЕ ВАЗДУШНИ САОБРАЋАЈ, ЦЕНТАР О ТОМЕ ОБАВЕШТАВА НАДЛЕЖНЕ ОРГАНЕ.

У СЛУЧАЈУ НЕЗАКОНИТОГ ОМЕТАЊА ИЗ СТАВА 3. ОВОГ ЧЛАНА, ЦЕНТАР НА ЗАХТЕВ НАДЛЕЖНИХ ОРГАНА, ДОСТАВЉА РАСПОЛОЖИВЕ ПОДАТКЕ, ОСИМ ПОДАТАКА ИЗ ЧЛАНА 26. ОВОГ ЗАКОНА, КАО И ПОДАТАКА КОЈИ БИ МОГЛИ ДА ОГРАНИЧЕ ИЛИ ДА УТИЧУ НА ПОСЛОВЕ ЦЕНТРА.

Овлашћења у истраживању удеса или озбиљне незгоде

Члан 23.

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

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

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

- 1) на неограничен и неометан приступ месту удеса или озбиљне незгоде, ваздухоплову, његовој садржини или олупини;
- 2) да, без одлагања, сачини листу доказа и обезбеди контролисано уклањање олупине или делова ваздухоплова ради њиховог даљег испитивања, односно анализе;
- 3) да има непосредан приступ и контролу над уређајима за снимање лета, њиховом садржином и другим релевантним снимцима;
- 4) да захтева обдукцију тела погинулих лица, да сарађује на обдукцији и да има непосредан приступ резултатима обдукције или тестова извршених на узетим узорцима;
- 5) да захтева лекарски преглед лица која су учествовала у операцијама ваздухоплова или да захтева да се спроведу тестови на узетим узорцима и да има непосредан увид у резултате прегледа, односно тестова;
- 6) да позове и испита сведоке и да од њих захтева да доставе информације или доказе у вези са истраживањем;
- 7) на слободан приступ свим релевантним документима и подацима које поседују власник, корисник или произвођач ваздухоплова, ималац потврде о типу, надлежна организација за одржавање ваздухоплова, центар за обуку ВАЗДУХОПЛОВНОГ ОСОБЉА, пружаоци услуга у ваздушној пловидби, оператери аеродрома и ~~надлежне цивилне ваздухопловне власти~~ ДИРЕКТОРАТ ЦИВИЛНОГ ВАЗДУХОПЛОВСТВА РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ (У ДАЉЕМ ТЕКСТУ: ДИРЕКТОРАТ).

Обезбеђење доказа

Члан 25.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Извештај о истрази

Члан 27.

Свака истрага завршава се извештајем о истрази у облику који ПО ОБЛИКУ И САДРЖИНИ одговара врсти и тежини удеса или озбиљне незгоде.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ако се пре окончања истраживања укаже потреба за израдом привременог извештаја, пре његовог објављивања, Центар може да тражи коментаре од одговарајућих органа заинтересованих држава, укључујући и међународне организације, имаоца уверења ДОЗВОЛЕ ЗА ОБАВЉАЊЕ ВАЗДУХОПЛОВНО-ТЕХНИЧКЕ ДЕЛАТНОСТИ ПРОЈЕКТОВАЊА за пројектовање ваздухоплова, произвођача ваздухоплова и корисника при чему су дужни да садржај консултација чувају као пословну тајну.

Пре објављивања извештаја Центра, ДИРЕКТОРАТ, надлежни органи заинтересованих других држава и међународне организације, имаоци уверења ДОЗВОЛЕ ЗА ОБАВЉАЊЕ ВАЗДУХОПЛОВНО-ТЕХНИЧКЕ ДЕЛАТНОСТИ ПРОЈЕКТОВАЊА за пројектовање ваздухоплова, произвођачи ваздухоплова и корисници могу да дају своје мишљење и ставове о истрази, као и примедбе на нацрт извештаја.

Податке из извештаја, са безбедносним препорукама, Центар уноси у базу података о удесима и озбиљним незгодама у ваздушном саобраћају, ~~као и у базу догађаја у ваздушном саобраћају коју води Директорат цивилног ваздухопловства Републике Србије.~~

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

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

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

Безбедносне препоруке

Члан 28.

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

ЦЕНТАР ИЗДАЈЕ БЕЗБЕДНОСНЕ ПРЕПОРУКЕ НА ОСНОВУ АНАЛИЗЕ ПОДАТАКА И РЕЗУЛТАТА СПРОВЕДЕНЕ ИСТРАГЕ. ЦЕНТАР МОЖЕ ДА ИЗДА БЕЗБЕДНОСНЕ ПРЕПОРУКЕ И НА ОСНОВУ АНАЛИЗА СЕРИЈЕ УДЕСА, ОЗБИЉНИХ НЕЗГОДА И НЕЗГОДА ВАЗДУХОПЛОВА.

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

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

Органи и организације којима су упућене препоруке, осим органа и организација других држава и међународних организација, дужни су да предузму потребне мере у циљу спровођења безбедносних препорука И О ТОМЕ ОБАВЕСТИ ЦЕНТАР.

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

Министар ближе прописује начин спровођења поступка за праћење безбедносних препорука.

Дужност чувања података

Члан 29.

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

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

Сву осталу документацију, Центар је дужан да чува најмање десет година после брисања ваздухоплова из регистра ваздухоплова Републике Србије, о чему добија информацију од ~~цивилне ваздухопловне власти Републике Србије~~ ДИРЕКТОРАТА.

IV. ИСТРАЖНИ ПОСТУПАК У ОБЛАСТИ ЖЕЛЕЗНИЧКОГ САОБРАЋАЈА

Члан 30.

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

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

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

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

Обим истрага и поступак у спровођењу тих истрага утврђује Центар.

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

ЖЕЛЕЗНИЧКИ ПРЕВОЗНИЦИ, УПРАВЉАЧ, ДРУГА УКЉУЧЕНА ЛИЦА И ДИРЕКЦИЈА АКО ИМА САЗНАЊА, МОРАЈУ БЕЗ ОДЛАГАЊА ДА ОБАВЕСТИ ЦЕНТАР О НЕСРЕЋИ ИЛИ НЕЗГОДИ У ЖЕЛЕЗНИЧКОМ САОБРАЋАЈУ.

Овлашћења Центра

Члан 31.

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

Центар има право на:

~~1) слободан приступ месту несреће или незгоде, до умешаних возила, инфраструктурних објеката, као и до објеката и уређаја за управљање саобраћајем и сигнализацијом;~~

~~2) попис доказа до којих је могуће доћи у тренутку спровођења истраге на месту несреће или незгоде и надзор над уклањањем олупина, инфраструктурних објеката и постројења или њихових саставних делова ради прегледа и анализе;~~

~~3) приступ и употребу снимака уређаја за снимање вербалних извештаја на возу и евидентирање рада система сигнализације и контроле саобраћаја;~~

~~4) приступ резултатима обдукције тела жртава и информацијама о здравственом стању повређених;~~

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

~~6) саслушавање умешаних железничких радника и других сведока;~~

~~7) приступ свим релевантним документима и подацима које поседују управљач, умешани железнички превозници и Дирекција.~~

ЦЕНТАР ИМА ПРАВО, ШТО ЈЕ ПРЕ МОГУЋЕ И У САРАДЊИ СА ДРУГИМ НАДЛЕЖНИМ ИСТРАЖНИМ ОРГАНИМА, НА:

1) СЛОБОДАН ПРИСТУП МЕСТУ НЕСРЕЋЕ ИЛИ НЕЗГОДЕ, ДО УМЕШАНИХ ВОЗИЛА, ИНФРАСТРУКТУРНИХ ОБЈЕКТА, КАО И ДО ОБЈЕКТА И УРЕЂАЈА ЗА УПРАВЉАЊЕ САОБРАЋАЈЕМ И СИГНАЛИЗАЦИЈОМ;

2) ПОПИС ДОКАЗА ДО КОЈИХ ЈЕ МОГУЋЕ ДОЋИ У ТРЕНУТКУ СПРОВОЂЕЊА ИСТРАГЕ НА МЕСТУ НЕСРЕЋЕ ИЛИ НЕЗГОДЕ И НАДЗОР НАД УКЛАЊАЊЕМ ОЛУПИНА, ИНФРАСТРУКТУРНИХ ОБЈЕКТА И ПОСТРОЈЕЊА ИЛИ ЊИХОВИХ САСТАВНИХ ДЕЛОВА РАДИ ПРЕГЛЕДА И АНАЛИЗЕ;

3) ПРИСТУП И УПОТРЕБУ СНИМАКА УРЕЂАЈА ЗА СНИМАЊЕ АУДИО И ВИДЕО ЗАПИСА НА ВОЗУ И ЕВИДЕНТИРАЊЕ РАДА СИСТЕМА СИГНАЛИЗАЦИЈЕ И КОНТРОЛЕ САОБРАЋАЈА;

4) ПРИСТУП РЕЗУЛТАТИМА ОБДУКЦИЈЕ ТЕЛА ЖРТАВА И ИНФОРМАЦИЈАМА О ЗДРАВСТВЕНОМ СТАЊУ ПОВРЕЂЕНИХ;

5) ПРИСТУП РЕЗУЛТАТИМА ИСТРАГЕ ВОЗНОГ ОСОБЉА И ДРУГИХ ЛИЦА УМЕШАНИХ У НЕСРЕЋУ ИЛИ НЕЗГОДУ;

6) САСЛУШАВАЊЕ УМЕШАНИХ ЖЕЛЕЗНИЧКИХ РАДНИКА И ДРУГИХ СВЕДОКА;

7) ПРИСТУП СВИМ РЕЛЕВАНТНИМ ДОКУМЕНТИМА И ПОДАЦИМА КОЈЕ ПОСЕДУЈУ УПРАВЉАЧ, УМЕШАНИ ЖЕЛЕЗНИЧКИ ПРЕВОЗНИЦИ, ДИРЕКЦИЈА И ДРУГИ ОРГАНИ И ОРГАНИЗАЦИЈЕ.

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

Истражни поступак

Члан 32.

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

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

Центар обезбеђује сва средства потребна за обављање истраге. С обзиром на природу несреће или незгоде, Центар може обезбедити и стручна лица која имају оперативно и стручно знање и искуство за помоћ при истрази. ОДРЕДБЕ ЧЛАНА 20. ОВОГ ЗАКОНА КОЈЕ СЕ ОДНОСЕ НА РАДНУ ГРУПУ ЦЕНТРА, ПРИМЕНЈУЈУ СЕ И НА ИСТРАЖНИ ПОСТУПАК У ЖЕЛЕЗНИЧКОМ САОБРАЋАЈУ.

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

Управљачи, железнички превозници, Дирекција, ~~настрадала лица и њихова породица~~ ПОРОДИЦЕ ЛИЦА СА СМРТНИМ ПОВРЕДАМА, власници оштећене имовине, произвођачи, надлежни органи за истраживање несреће или незгоде, представници особља и корисника морају бити редовно обавештени о истрази и њеном току.

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

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

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

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

Извештаји Центра о истрагама несрећа и незгода у железничком саобраћају

Члан 33.

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

Извештај из става 1. овог члана нарочито садржи непосредне чињенице о догађају, записник о истрази, анализу и закључке, предузете мере и препоруке. Извештај не садржи податке о личности. ПРЕ ОБЈАВЉИВАЊА ИЗВЕШТАЈА НА ДОСТАВЉЕНИ ПРЕДЛОГ РАДНЕ ГРУПЕ САГЛАСНОСТ ДАЈЕ ГЛАВНИ ИСТРАЖИТЕЉ.

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

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

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

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

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

Информације које је потребно послати министарству и Европској железничкој агенцији

Члан 34.

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

~~Центар доставља министарству извод коначног извештаја о истрагама несрећа или незгода у железничком саобраћају из члана 33. став 1. овог закона и годишњи извештај из члана 33. став 5. овог закона.~~

~~ЦЕНТАР ДОСТАВЉА МИНИСТАРСТВУ ГОДИШЊИ ИЗВЕШТАЈ ИЗ ЧЛАНА 33. СТАВ 5. ОВОГ ЗАКОНА.~~

~~Центар доставља извештаје из става 2. овог члана и Европској железничкој агенцији.~~

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

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

Безбедносне препоруке

Члан 35.

Центар ~~наредбом доноси~~ ИЗДАЈЕ безбедносне препоруке на основу анализе података и резултата спроведене истраге.

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

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

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

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

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

Безбедносне препоруке

Члан 47.

Центар ~~наредбом доноси~~ ИЗДАЈЕ безбедносне препоруке на основу анализе података и укупних резултата спроведене истраге у водном саобраћају.

Препорука из става 1. овог члана не може бити основ за утврђивање кривице или одговорности за врло озбиљну поморску несрећу, озбиљну поморску несрећу, поморску несрећу, поморску незгоду, озбиљну пловидбену незгоду и пловидбену незгоду.

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

VII. КАЗНЕНЕ ОДРЕДБЕ

Прекршаји

Члан 51.

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

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

- 1) не обавести Центар о удесу или озбиљној незгоди ваздухоплова (члан 19. став 1);
- 1А) НЕ ДОСТАВИ ИНФОРМАЦИЈЕ О ЛИЦИМА И ОПАСНОЈ РОБИ НА ЗАХТЕВ ЦЕНТРА (ЧЛАН 19. СТАВ 2);
- 2) ограничи Центру приступ месту удеса или озбиљне незгоде, ваздухоплову, његовој садржини или олупини (члан 23. став 3. тачка 1);

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Члан 52.

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

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

1А) НЕ ДОСТАВИ ИНФОРМАЦИЈЕ О ЛИЦИМА И ОПАСНОЈ РОБИ НА ЗАХТЕВ ЦЕНТРА (ЧЛАН 19. СТАВ 2);

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ЧЛАН 25.

ЦЕНТАР ЗА ИСТРАЖИВАЊЕ НЕСРЕЋА У САОБРАЋАЈУ ОБРАЗОВАН ЗАКОНОМ О ИСТРАЖИВАЊУ НЕСРЕЋА У ВАЗДУШНОМ, ЖЕЛЕЗНИЧКОМ И ВОДНОМ САОБРАЋАЈУ („СЛУЖБЕНИ ГЛАСНИК РС”, БРОЈ 66/15) НАСТАВЉА СА РАДОМ КАО ЦЕНТАР ЗА ИСТРАЖИВАЊЕ НЕСРЕЋА У САОБРАЋАЈУ, У СКЛАДУ СА ОВИМ ЗАКОНОМ.

ЧЛАН 26.

ПРОПИСИ ЗА ИЗВРШАВАЊЕ ОВОГ ЗАКОНА ДОНЕЋЕ СЕ У РОКУ ОД 12 МЕСЕЦИ ОД ДАНА СТУПАЊА НА СНАГУ ОВОГ ЗАКОНА.

ЧЛАН 27.

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

VII. АНАЛИЗА ЕФЕКТА ЗАКОНА

На кога ће и како ће највероватније утицати решења у овом закону?

Несреће су један од најзначајнијих проблема у различитим областима сектора транспорта, јер могу да изазову људске жртве, значајан губитак вредности имовине, угрожавање животне средине и поремећаје различитих функција друштва. Грађани и транспортни радници треба да имају на располагању транспортни систем који одговара њиховим очекивањима како у погледу потреба, тако и у погледу безбедности.

Овај закон ће имати директан утицај на субјекте ваздушног и железничког саобраћаја, нарочито на Центар за истраживање несрећа у саобраћају који примењује наведени закон, превозиоце у одређеном виду саобраћаја, регулаторна тела, тако и индиректно на кориснике услуга (путници, шпедитери, роба, пошта). У делу који се односи на истражни поступак у области водног саобраћаја, нису предвиђене измене и допуне.

У пракси, од значаја је решење којим Закон у области ваздушног саобраћаја уводи нови појам „саветник” кога дефинише као лице које држава одреди на основу његових квалификација у циљу помоћи њеног овлашћеног представника током безбедносне истраге, чиме се обезбеђује активна улога представника државе у истрази, што до сада није био случај.

Када је реч о Центру, који је надлежан за обављање стручних послова који се односе на истраживање удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају, озбиљних несрећа, осталих несрећа и незгода у железничком саобраћају, врло озбиљних поморских несрећа, озбиљних поморских несрећа, поморских несрећа, поморских незгода, озбиљних пловидбених незгода и пловидбених незгода у водном саобраћају, овим законом се прецизније одређује његова надлежност уношењем измене у члану 7. став 1. тачка 1) подтачка (5) Закона, прописујући да Центар прикупља и анализира све податке који се односе на безбедност ваздушног саобраћаја нарочито у сврху спречавања удеса или озбиљних незгода, уколико те активности не утичу на независност Центра и не подразумевају никакве делатности у погледу регулаторних, административних и питања која се односи на стандардизацију.

Велики значај у пракси имаће и одредба којом се прописује да Центар у области железничког саобраћаја може затражити стручну или техничку помоћ од истражних органа других држава или Европске агенције за железнице (ERA), чиме се обезбеђује целовитији и ефикаснији рад Центра.

Имајући у виду да ће предложена решења детаљно регулисати област истраживања несрећа, очекује се позитиван утицај на друштво јер ће се спровођењем истрага и давањем препорука и смерница учесницима у саобраћају повећати безбедност саобраћаја и смањити могућности несрећа и незгода, а које могу да изазову људске жртве, значајан губитак вредности имовине, угрожавање животне средине и поремећаје различитих функција друштва.

Доношење овог закона омогућиће даље усклађивање са правним тековинама Европске уније, што је стратешки циљ Републике Србије.

Који су трошкови које ће примена акта изазвати грађанима и привреди?

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

Да ли су позитивне последице доношења овог закона такве да оправдавају трошкове које ће он створити?

С обзиром да ће доношење овог закона прецизније уредити истраживање удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају, озбиљних несрећа, осталих несрећа и незгода у железничком саобраћају, надлежност и овлашћења органа за спровођење истраге и поступак истраживања, то свакако оправдава све трошкове које ће овај закон евентуално створити.

Да ли овај закон стимулише појаву нових привредних субјеката на тржишту и тржишну конкуренцију?

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

Да ли су све заинтересоване стране имале прилику да изнесу своје ставове о Нацрту закона?

Да. У припреми овог закона одржано је више радних састанака у којима су, осим представника Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре као овлашћеног предлагача, учествовали и давали своје примедбе и сугестије представници Директората цивилног ваздухопловства Републике Србије и Центра за истраживање несрећа у саобраћају. Уједно је Одбор за привреду и финансије Владе донео Закључак којим се прихвата предлог Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре да није потребно спроводити јавну расправу о Нацрту закона. Такође, истиче се да су у самом поступку израде Нацрта закона, учествовали сви субјекти регулације на које се Закон односи, те коначан текст представља усаглашане ставове свих страна учесника у поступку израде.

Које ће се мере током примене овог закона предузети да се би се остварило оно што се доношењем овог закона намерава?

Поред уобичајених мера којима се овај закон извршава, предвиђено је и доношење подзаконског акта.

С тим у вези наводи се доношење следећег подзаконског акта:

- Чланом 18. Предлога закона предвиђа се измена члана 32. Закона и прописује се да Министар ближе прописује начин спровођења поступка истраживања несрећа и незгода у железничком саобраћају које врши Центар.

ОБРАЗАЦ ИЗЈАВЕ О УСКЛАЂЕНОСТИ ПРОПИСА СА ПРОПИСИМА ЕВРОПСКЕ УНИЈЕ

1. Овлашћени предлагач прописа – Влада

Обрађивач – Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре

2. Назив прописа

Предлог закона о изменама и допунама Закона о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају

Draft Law on Amendments on Law on accident investigations for aviation, waterborne transport and railways.

3. Усклађеност прописа са одредбама Споразума о стабилизацији и придруживању између Европских заједница и њихових држава чланица, са једне стране, и Републике Србије са друге стране („Службени гласник РС”, број 83/08) (у даљем тексту: Споразум):

а) Одредба Споразума која се односи на нормативну садржину прописа.

Уређује се Поглављем III, Пружање услуга, Чланом 61. Споразума о стабилизацији и придруживању између Европске заједнице и њихових држава чланица, са једне стране, и Републике Србије са друге стране („Службени гласник РС”, број 83/08).

б) Прелазни рок за усклађивање законодавства према одредбама Споразума.

Општи рок, Члан 72. Споразума о стабилизацији и придруживању између Европске заједнице и њихових држава чланица, са једне стране, и Републике Србије са друге стране („Службени гласник РС”, број 83/08).

в) Оцена испуњености обавезе које произлазе из наведене одредбе Споразума.
„Испуњава у потпуности”.

г) Разлози за делимично испуњавање, односно неиспуњавање обавеза које произлазе из наведене одредбе Споразума.

Нема.

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

Националним програмом за усвајање правних тековина Европске уније није предвиђено доношење Закона о изменама и допунама Закона о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају.

4. Усклађеност прописа са прописима Европске уније:

а) Навођење одредби примарних извора права Европске уније и оцене усклађености са њима.

Уговор о функционисању Европске уније, Наслов V Транспорт, Члан 71 (1) и

Члан 100 (2).

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

1. Директива Савета **2004/49/ЕЗ** о безбедности на железницама Заједнице, којом се мењају и допуњавају Директива Савета 95/18/ЕЗ о издавању лиценци предузећима за железнички саобраћај и Директива 2001/14/ЕЗ о додели капацитета железничке инфраструктуре и наплати накнада за коришћење железничке инфраструктуре и безбедносној сертификацији (Директива о безбедности),

„потпуно усклађено”.

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

Regulation (EU) No 996/2010 of the European Parliament and of the Council 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

„делимично усклађено”.

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

г) Разлози за делимичну усклађеност, односно неусклађеност.

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

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

/

5. Уколико не постоје одговарајуће надлежности Европске уније у материји коју регулише пропис, и/или не постоје одговарајући секундарни извори права Европске уније са којима је потребно обезбедити усклађеност, потребно је образложити ту чињеницу. У овом случају, није потребно попуњавати Табелу усклађености прописа. Табелу усклађености није потребно попуњавати и уколико се домаћим прописом не врши пренос одредби секундарног извора права Европске уније већ се искључиво врши примена или спровођење неког захтева који произилази из одредбе секундарног извора права (нпр. Предлогом одлуке о изради стратешке процене утицаја биће спроведена обавеза из члана 4. Директиве 2001/42/ЕЗ, али се не врши и пренос те одредбе директиве).

/

6. Да ли су претходно наведени извори права Европске уније преведени на српски језик?

Не.

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

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

Предлог закона о изменама и допунама Закона о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају није био предмет сарадње са Европском унијом.

<p>1. Назив прописа ЕУ Уредба (ЕУ) бр. 996/2010 Европског парламента и Савета од 20. октобра 2010. године која се односи на истраживање и превенцију удеса и незгода у цивилном ваздухопловству, која замењује Упутство/Директиву 94/56/ЕЗ <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” ознака ЕУ прописа 32010R0996</p>
<p>3. Орган државне управе, односно други овлашћени предлагач прописа Овлашћени предлагач прописа – Влада Обрађивач - Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре и Центар за истраживање несрећа у саобраћају</p>	<p>4. Датум израде табеле 19.7. 2018. године</p>
<p>5. Назив прописа чије одредбе су предмет анализе усклађености са прописом ЕУ</p> <p>0.1. Закон о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају Law on accident investigations for aviation, waterborne transport and railways</p> <p>0.2. Предлог закона о изменама и допунама Закона о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају Draft Law on Amendments on Law on accident investigations for aviation, waterborne transport and railways</p> <p>0.3. Правилник о истраживању удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају Rulebook on the investigation of accidents and incidents in air traffic</p>	<p>6. Бројчане ознаке (шифре) планираних прописа из базе НПАА</p>

7. Усклађеност одредаба прописа са одредбама прописа ЕУ						
а)	а1)	б)	б1)	в)	г)	д)
Одредба а прописа ЕУ	Садржина одредбе	Одредбе прописа Републик е Србије	Садржина одредбе	Усклађеност (Потпуно усклађено - ПУ, делимично усклађено - ДУ, неусклађено - НУ, непреносиво – НП)	Разлози за делимичну усклађеност, неусклађеност или непреносиво ст	Напомена о усклађености
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</p>	<p>0.1.</p> <p>15.1.</p> <p>5.3.</p>	<p>Сви удеси и озбиљне незгоде у ваздушном саобраћају морају да се истраже и анализирају како би се утврдиле чињенице под којима су се десили, ако је могуће открили њихови узроци и потом предузеле мере којима се спречавају нови удеси и озбиљне незгоде.</p> <p>Истраживање и откривање узрока несрећа нема за циљ утврђивање кривичне, привреднопреступне, прекршајне, дисциплинске, грађанскоправне или неке друге одговорности.</p>	Потпуно усклађено		

	information relating to all persons and dangerous goods on board an aircraft involved in an accident. It also aims to improve the assistance to the victims of air accidents and their relatives.					
1.2.	The application of this Regulation to the airport of Gibraltar is understood to be without prejudice to the respective legal positions of the Kingdom of Spain and the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland with regard to the dispute over sovereignty over the territory in which the airport is situated.	-	-	Непреносиво	Одредба је по својој природи таква да је могу имплементирати само државе чланице ЕУ	
2.	Definitions For the purposes of this Regulation, the following definitions shall apply:	0.1. 3.1.	Значење појмова Поједини појмови употребљени у овом закону имају следеће значење	Потпуно усклађено		
2.1.	'accident' means an occurrence associated with the operation of an aircraft which, in the case of a manned the aircraft with the	0.1. 3.1.23)	удес у ваздушном саобраћају је догађај у вези са коришћењем ваздухоплова који, када је у питању ваздухоплов са посадом, који се догодио од тренутка када се неко лице	Потпуно усклађено		

	intention of flight until such time as all such persons have disembarked, or in the case of an unmanned aircraft, takes place between the time the aircraft is ready to move with the purpose of flight until such time it comes to rest at the end of the flight and the primary propulsion system is shut down, in which:		укрца у ваздухоплов са намером да обави лет до тренутка када се сва лица искрцају из ваздухоплова или, у случају ваздухоплова без посаде, који се догодио од тренутка када је ваздухоплов спреман за покрет у циљу лета до тренутка када се ваздухоплов потпуно заустави на крају лета и када се угаси основна погонска група, при чему је настала било која од следећих последица:			
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</p>	0.1. 3.1.23)	<p>смрт или тешка телесна повреда лица услед боравка у ваздухоплову, директног контакта са било којим делом ваздухоплова, укључујући и делове који су се одвојили од ваздухоплова, или услед директне изложености издувном млазу млазног мотора, изузев када су смрт и тешка телесна повреда наступили као последица природних узрока, самоповређивања, или су их проузроковала друга лица или када су смрт и тешка телесна повреда задесиле слепе</p>	Потпуно усклађено.		

	are to stowaways hiding outside the areas normally available to the passengers and crew; or		путнике који су се скривали изван делова који су доступни путницима и посади,			
2.1.6)	the aircraft sustains damage or structural failure which adversely affects the structural strength, performance or flight characteristics of the aircraft, and would normally require major repair or replacement of the affected component, except for engine failure or damage, when the damage is limited to a single engine, (including its cowlings or accessories), to propellers, wing tips, antennas, probes, vanes, tires, brakes, wheels, fairings, panels, landing gear doors, 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)	оштећење ваздухоплова, отказ његове структуре који негативно делује на јачину структуре или карактеристике лета ваздухоплова или захтева већу поправку или замену оштећене компоненте, изузев отказа или оштећења мотора, када је оштећење ограничено на један мотор (укључујући његове капотаже или агрегате) или, изузев оштећења елиса, крајева крила, антена, сонди, лопатица, гума, кочница, точкова, аеродинамичне оплате, панела, врата стајног трапа, ветробрана, оплате вадзухоплова (као што су мала удубљења или мали отвори) или мањих оштећења на лопатицама главног ротора или на лопатицама репног ротора, стајног трапа и оних оштећења која су настала дејством града или ударом птица (укључујући и рупе на радарској куполи	Потпуно усклађено		

2.1.ц	the aircraft is missing or is completely inaccessible;	0.1. 3.1.23)	ваздухоплов је нестало или му није могуће прићи	Потпуно усклађено		

2.2.	accredited representative' means a person designated by a State, on the basis of his or her qualifications, for the purpose of participating in a safety investigation conducted by another State. An accredited representative designated by a Member State shall be from a safety investigation authority;	0.1. и 0.2. 3.1.12)	<i>овлашћени представник У ВАЗДУШНОМ И ВОДНОМ САОБРАЋАЈУ</i> је лице које држава одреди на основу његових квалификација за учешће у безбедносном истраживању које врши друга држава. Овлашћени представник кога одреди страна држава треба да буде из тела надлежног за истраживање несрећа	Потпуно усклађено.		
2.3.	'adviser' means a person appointed by a State, on the basis of his or her qualifications, for the purpose of assisting its accredited representative in a safety investigation;	0.1. и 0.2. 3.2.6а)	САВЕТНИК ЈЕ ЛИЦЕ КОЈЕ ДРЖАВА ОДРЕДИ НА ОСНОВУ ЊЕГОВИХ КВАЛИФИКАЦИЈА У ЦИЉУ ПОМОЋИ ЊЕНОГ ОВЛАШЋЕНОГ ПРЕДСТАВНИКА ТОКОМ БЕЗБЕДНОСНЕ ИСТРАГЕ	Потпуно усклађено		
2.4.	'causes' means actions, omissions, events, conditions, or a combination thereof, which led to the accident or incident; the identification of causes does not imply the assignment of fault or the determination of administrative, civil or criminal liability;	0.1. 3.1.24)	<i>узроци</i> подразумевају радње, пропусте, ситуације, услове или комбинацију свих тих елемената који су довели до удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају, озбиљних несрећа у железничком саобраћају, поморских несрећа, поморских незгода и пловидбених незгода у водном саобраћају, при чему препознавање узрока не	Потпуно усклађено		

			подразумева утврђивање кривице или управно-правне, грађанскоправне или кривичноправне одговорности			
2.5.	'fatal injury' means an injury which is sustained by a person in an accident and which results in his or her death within 30 days of the date of the accident;	0.1. 3.1.21)	<i>смртна повреда</i> је повреда која је нанета неком лицу у удесу у ваздушном саобраћају, озбиљној несрећи у железничком саобраћају, врло озбиљној поморској несрећи, поморској несрећи, озбиљној пловидбеној незгоди и пловидбеној незгоди у водном саобраћају, која има за последицу смрт тог лица у року од 30 дана од повреда нанетих током удеса у ваздушном саобраћају, озбиљне несреће у железничком саобраћају, врло озбиљне поморске несреће, поморске несреће, врло озбиљне пловидбене незгоде и пловидбене незгоде у водном саобраћају;	Потпуно усклађено		
2.6.	'flight recorder' means any	0.3.	уређај за снимање лета	Потпуно усклађено		

	type of recorder installed in the aircraft for the purpose of facilitating accident/incident safety investigations;	2.4)	ваздухоплова (Flight Recorder) је сваки уређај за снимање који је уграђен у ваздухоплов у циљу лакшег истраживања удеса, односно незгоде.			
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;	-	-	Неусклађено	Потпуна усклађеност постићи ће се изменама и допунама Правилника о истраживању удеса и озбиљних незгода	
2.8.	'international standards and recommended practices' means international standards and recommended practices for aircraft accident and incident investigation adopted in accordance with Article 37 of the Chicago Convention;	0.1. 3.1.9)	<i>међународни стандарди и препоручена пракса (International Standard and Recommended Practices) су међународни стандарди и препоручена пракса у вези с истраживањем удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају, који су усвојени у складу са чланом 37. Чикашке конвенције;</i>	Потпуно усклађено		

2.9.	'investigator-in-charge' means a person charged, on the basis of his or her qualifications, with responsibility for the organisation, conduct and control of a safety investigation;	0.1. 3.1.6)	<i>главни истражитељ</i> је лице коме је, на основу његове стручности поверена организација, спровођење, КОНТРОЛА и руковођење безбедносног истраживања удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају, озбиљних несрећа у железничком саобраћају, врло озбиљних поморских несрећа, озбиљних поморских несрећа, поморских несрећа, поморских незгода, озбиљних пловидбених незгода и пловидбених незгода у водном саобраћају;	Потпуно усклађено		
2.10.	'operator' means any natural or legal person, operating or proposing to operate one or more aircraft;	0.1 3.2.4)	<i>корисник ваздухоплова</i> је свако физичко или правно лице које користи или намерава да користи један или више ваздухоплова;	Потпуно усклађено		
2.11.	person involved' means the owner, a member of the crew, the operator of the aircraft involved in an accident or serious incident; any person involved in the maintenance, design,	0.1. 3.2.5)	<i>повезана лица</i> су: власник ваздухоплова, члан посаде, корисник ваздухоплова који је учествовао у удесу или озбиљној незгоди, лице које је учествовало у одржавању, пројектовању и производњи тог	Потпуно усклађено		

	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;		ваздухоплова или је учествовало у обуци посаде тог ваздухоплова, лице које је укључено у пружање услуга контроле летења, лице које пружа информације ваздухоплову у лету или лице које пружа услуге аеродромске контроле летења, као и особље националних цивилних ваздухопловних власти;			
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>привремени извештај</i> је извештај којим се дају информације о подацима прикупљеним током ране фазе истраге;	Потпуно усклађено		
2.13	relatives' means the immediate family and/or next of kin and/or other person closely connected with the victim of an accident, as defined under the national law of the victim;	0.1. 3.1.22)	<i>сродници</i> су чланови уже породице и/или даљи сродници и /или друга лица блиска жртви удеса у ваздушном саобраћају, озбиљне несреће у железничком саобраћају, врло озбиљне поморске несреће, поморске несреће, озбиљне пловидбене незгоде и пловидбене незгоде у водном саобраћају, у складу са прописима државе чији је жртва држављанин;	Потпуно усклађено		

2.14.	safety investigation' means a process conducted by a safety investigation authority for the purpose of accident and incident prevention which includes the gathering and analysis of 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>истрага</i> означава поступак који обухвата прикупљање и анализу података, извођење закључака, укључујући и утврђивање узрока и у зависности од случаја, давање безбедносних препорука у циљу превенције удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају, озбиљних несрећа у железничком саобраћају, врло озбиљних поморских несрећа, озбиљних поморских несрећа, поморских незгода, озбиљних пловидбених незгода и пловидбених незгода у водном саобраћају;	Потпуно усклађено		
2.15.	safety recommendation' means a proposal of a safety investigation authority, based on information derived from a safety investigation or other sources such as safety studies, made with the intention of preventing accidents and incidents;	0.1. 3.1.1)	<i>Безбедносна препорука</i> подразумева предлог мера које у сврху спречавања удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају, озбиљних несрећа у железничком саобраћају, врло озбиљних поморских несрећа, озбиљних поморских несрећа, поморских несрећа, поморских	делимично усклађено	Биће потпуно усклађено наредном свеобухатном изменом и допуном Закона.	

			незгода, озбиљних пловидбених незгода и пловидбених незгода у водном саобраћају, даје Центар за исраживање несрећа на основу информација добијених у истрази или из других извора;			
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	0.1. 3.1.13)	<i>озбиљна незгода</i> у ваздушном саобраћају је догађај који обухвата околности које указују да је постојала велика вероватноћа да дође до удеса, а повезан је са коришћењем ваздухоплова, који се, у случају ваздухоплова са посадом, догодио од тренутка када се неко лице укрца у ваздухоплов са намером да обави лет до тренутка када се сва лица искрцају из ваздухоплова или, у случају ваздухоплова без посаде, који се догодио од тренутка када је ваздухоплов спреман за покрет у циљу лета до тренутка када се ваздухоплов потпуно заустави на крају лета и када се угаси основна погонска група;	Потпуно усклађено		

	in the Annex;					
2.17.	<p>serious injury' means an injury which is sustained by a person in an accident and which involves one of the 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>	0.1. 3.2.7)	<p>тешка телесна повреда је повреда коју је у удесу и озбиљној незгоди претрпело неко лице, а која има за последицу:</p> <p>а) хоспитализацију дужу од 48 часова, која започне у року од седам дана од дана када је повреда везана за удес или озбиљну незгону нанета,</p> <p>б) прелом било које кости (изузев једноставних прелома прстију руку, ножних прстију или прелома носа),</p> <p>ц) раздеротине које изазивају озбиљна крварења, оштећење нерава, мишића или тетива</p> <p>д) повреде било ког унутрашњег органа</p> <p>е) опекотине другог или трећег степена или опекотине која захватају више од 5% површине тела,</p> <p>ф) потврђено излагање заразним супстанцама или штетним зрачењима</p>	Потпуно усклађено		
3.1.	<p>Scope</p> <p>This Regulation shall apply</p>	0.1.	<p>Овај закон примењује се на: истраге о удесима и озбиљним</p>	Потпуно усклађено		

	to safety investigations into accidents and serious incidents:	2.1.1)	незгодама у ваздушном саобраћају			
3.1.a	which have occurred in the territories of the Member States to which the Treaties apply, in accordance with the international obligations of the Member States;	0.1. 2.1.1) (1)	које су се догодиле на територији Републике Србије, а спроводе се у складу са међународним обавезама Републике Србије,	Потпуно усклађено		
3.1.б	involving aircraft registered in a Member State or operated by an undertaking established in a Member State, which have occurred outside the territories of the Member States to which the Treaties apply, when such investigations are not conducted by another State;	0.1. 2.1.1) (2)	које су се догодиле ваздухопловима који су регистровани у Републици Србији или којима управља привредно друштво са седиштем у Републици Србији, а које су се десиле ван територије Републике Србије, ако такву истрагу не спроводи друга држава	Потпуно усклађено		
3.1.ц	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	0.1. 2.1.1) (3)	поводом којих је Република Србија овлашћена или у складу са међународним правима и обавезама у могућности да именује овлашћеног представника како би учествовала као држава регистрације, држава оператера, држава пројектовања, држава производње или држава која на	Потпуно усклађено		

	information, facilities or experts at the request of the State conducting the investigation;		захтев државе која спроводи истрагу обезбеђује информације, објекте или стручњаке			
3.1.д	in which a Member State having a special interest by virtue of fatalities or serious injuries to its citizens is permitted by the State conducting the investigation to appoint an expert.	0.1. 2.1.1) (4)	у случају када је Републици Србији омогућено именовање представника у истрази коју води друга држава на основу посебног интереса услед смртних случајева и озбиљних телесних повреда својих држављана,	Потпуно усклађено.		
3.2.	This Regulation shall also apply to issues pertaining to the timely availability of information relating to all persons and dangerous goods on board an aircraft involved in an accident and assistance to the victims of air accidents and their relatives.	0.1. 2.1.1) (5)	на питања која се тичу благовременог давања информација о свим лицима и опасном терету у ваздухоплову, који је претрпео удес или озбиљну незгоду, као и помоћи жртвама ваздухопловног удеса или озбиљне незгоде и њиховим сродницима	Потпуно усклађено.		
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	0.1. 2.2.1)	Овај закон не примењује се на: истраге које се односе на безбедност у случају удеса и озбиљних незгода које су доживели ваздухоплови, који обављају војне, царинске, полицијске или сличне задатке, осим ако су у удесу или	Потпуно усклађено		

	Member State concerned so determines, in accordance with Article 5(4) and national legislation		озбиљној незгоди учествовали цивилни и домаћи или страни војни ваздухоплови, тада удес или озбиљну незгоду истражује мешовита цивилно-војна комисија			
4.1.	<p>Civil Aviation Safety Investigation Authority</p> <p>Each Member State shall ensure that safety investigations are conducted or supervised, without external interference, by a permanent national civil aviation safety investigation authority (safety investigation authority) capable of independently conducting a full safety investigation, either on its own or through agreements with other safety investigation authorities.</p>	<p>0.1</p> <p>4.1.</p> <p>5.1.</p> <p>5.4.</p>	<p>Центар за истраживање несрећа у саобраћају (у даљем тексту: Центар) је посебна организација у чијој надлежности је обављање стручних послова који се односе на истраживање удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају, озбиљних несрећа у железничком саобраћају, врло озбиљних поморских несрећа, озбиљних поморских несрећа, поморских несрећа, поморских незгода, озбиљних пловидбених незгода и пловидбених незгода у водном саобраћају (у даљем тексту: несреће).</p> <p>Центар је самосталан у раду и функционално независан од било кога чији интереси могу бити супротни задацима и овлашћењима Центра.</p> <p>Центар може да спроводи истражне поступке у сарадњи са</p>	Потпуно усклађено		

			надлежним органима за истраживање несрећа других држава у складу са овим законом и потврђеним међународним уговорима.			
4.2.	The safety investigation authority shall be functionally independent in particular of aviation authorities responsible for airworthiness, certification, flight operation, maintenance, licensing, air traffic control or aerodrome operation and, in general, of any other party or entity the interests or missions of which could conflict with the task entrusted to the safety investigation authority or influence its objectivity.	0.1. 5.1. 5.4	<p>Центар је самосталан у раду и функционално независан од било кога чији интереси могу бити супротни задацима и овлашћењима Центра.</p> <p>Центар може да спроводи истражне поступке у сарадњи са надлежним органима за истраживање несрећа других држава у складу са овим законом и потврђеним међународним уговорима.</p>	Потпуно усклађено.		
4.3.	The safety investigation authority shall, in the conduct of the safety investigation, neither seek nor take instructions from anybody and shall have unrestricted authority over the conduct of the safety investigations.	0.1. 15.2.	Нико не сме да ограничи садржину и обим истраживања, да утиче на садржину или обим извештаја о истраживању удеса и озбиљних незгода или на садржину и обим безбедносних препорука Центра.	Потпуно усклађено.		

4.4.	The activities entrusted to the safety investigation authority may be extended to the gathering and analysis of aviation safety related information, in particular for accident prevention purposes, in so far as these activities do not affect its independence and entail no responsibility in regulatory, administrative or standards matters.	<p>0.1</p> <p>7.1. 1) (1), (5)</p> <p>5.3.</p>	<p>Центар обавља следеће стручне послове:</p> <p>у ваздушном саобраћају:</p> <p>утврђује узроке удеса и озбиљних незгода и даје безбедносне препоруке ради побољшања безбедности у ваздушном саобраћају,</p> <p>Истраживање и откривање узрока несрећа нема за циљ утврђивање кривичне, привреднопреступне, прекршајне, дисциплинске, грађанскоправне или неке друге одговорности.</p> <p>даје стручну помоћ надлежним правосудним органима Републике Србије,</p> <p>ПРИКУПЉА И АНАЛИЗИРА СВЕ ПОДАТКЕ КОЈИ СЕ ОДНОСЕ НА БЕЗБЕДНОСТ ВАЗДУШНОГ САОБРАЋАЈА НАРОЧИТО У СВРХУ СПРЕЧАВАЊА УДЕСА ИЛИ ОЗБИЉНИХ НЕЗГОДА, У МЕРИ У КОЈОЈ ТЕ АКТИВНОСТИ НЕ УТИЧУ НА НЕЗАВИСНОСТ ЦЕНТРА И НЕ ПОДРАЗУМЕВАЈУ НИКАКВЕ ДЕЛАТНОСТИ У ПОГЛЕДУ РЕГУЛАТОРНИХ, АДМИНИСТАРСТИВНИХ И</p>	Потпуно усклађено.		
------	--	---	--	--------------------	--	--

			ПИТАЊА КОЈА СЕ ОДНОСИ НА СТАНДАРДИЗАЦИЈУ			
4.5.	In order to inform the public of the general aviation safety level, a safety review shall be published annually at national level. In this analysis, the sources of confidential information shall not be revealed.	0.1. 27.5. 27.10.	У извештају о истрази је гарантована анонимност сваког појединца који је учествовао у истрази. Центар сваке године, најкасније до 30. септембра, објављује годишњи извештај о свом раду за протеклу годину, који садржи податке о истрагама спроведеним у протеклој години, о датим безбедносним мерама и препорукама које су биле предузете.	Потпуно усклађено.		
4.6.	The safety investigation authority shall be given by the respective Member State the means required to carry out its responsibilities independently and shall be able to obtain sufficient resources to do so. In particular:	0.1. 8.1.	Средства за рад Центра обезбеђују се из буџета Републике Србије;	Потпуно усклађено.		

4.6.a)	the head of the safety investigation authority and/or, in the case of a multimodal authority, the head of its aviation branch shall have the experience and competence in civil aviation safety to fulfil his or her tasks in accordance with this Regulation and national law;	0.1 6.2. 6.3.	Главног истражитеља поставља Влада на пет година, на предлог председника Владе. Лице које се поставља за главног истражитеља мора да поред услова који су прописани законом којим се уређује рад на положају државних службеника да има и одговарајућу стручност за послове истраживања несрећа и најмање девет година радног искуства у ваздушном или железничком или водном саобраћају.	Потпуно усклађено		
4.6.б)	the investigators shall be afforded status giving them the necessary guarantees of independence;	0.1 5.1. 5.4.	Центар је самосталан у раду и функционално и организационо независан од свих органа и организација надлежних за ваздушни, железнички и водни саобраћај, као и свих правних и физичких лица чији интереси могу бити супротни задацима и овлашћењима Центра. Центар може да спроводи	Потпуно усклађено		

			истражне поступке у сарадњи са надлежним органима за истраживање несрећа других држава у складу са овим законом и потврђеним међународним уговорима.			
4.6.ц)	the safety investigation authority shall comprise at least one available investigator able to perform the function of the investigator-in-charge in the event of a major air accident;	0.1. 6.1.	Центром руководи Главни истражитељ који има положај директора посебне организације.	Потпуно усклађено		
4.6.д)	the safety investigation authority shall be allocated a budget that enables it to carry out its functions;.	0.1 8.1.	Средства за рад Центра обезбеђују се из буџета Републике Србије;	Потпуно усклађено.		
4.6.е)	the safety investigation authority 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,	0.1. 4.4. 6.6.	У циљу остваривања својих надлежности у истраживању удеса и озбиљне незгоде у ваздушном саобраћају, Центар мора да поседује стручне, техничке и финансијске капацитете. Центар може да ангажује и одговарајућа стручна лица, органе, организације и	Потпуно усклађено.		

	including offices and hangars to enable the storage and examination of the aircraft, its contents and its wreckage		одговарајућа правна лица за стручну помоћ, уз одређену накнаду у складу са дужином ангажовања и сложености послова			
5.1.	<p>Obligation to investigate</p> <p>Every accident or serious incident involving aircraft other than specified in Annex II to Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council of 20 February 2008 on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Aviation Safety Agency (1) shall be the subject of a safety investigation in the Member State in the territory of which the accident or serious incident occurred</p>	0.2. 16.1.	<p>ЦЕНТАР ЈЕ ДУЖАН ДА ИСТРАЖИ СВАКИ УДЕС ИЛИ ОЗБИЉНУ НЕЗГОДУ ВАЗДУХОПЛОВА КОЈИ СЕ ДОГОДИ НА ТЕРИТОРИЈИ РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ, ОСИМ УДЕСА ИЛИ ОЗБИЉНЕ НЕЗГОДЕ ВАЗДУХОПЛОВА КОЈИ ПРИПАДАЈУ СЛЕДЕЋИМ КАТЕГОРИЈАМА:</p> <p>1) ВАЗДУХОПЛОВИ ИСТОРИЈСКОГ КАРАКТЕРА КОЈИ ИСПУЊАВАЈУ СЛЕДЕЋА МЕРИЛА:</p> <p>(2) ЈЕДНОСТАВНИ ВАЗДУХОПЛОВИ:</p> <p>- ЧИЈИ ЈЕ ПОЧЕТНИ ПРОЈЕКАТ ИЗРАЂЕН ПРЕ 1. ЈАНУАРА 1955. ГОДИНЕ, И</p> <p>- ЧИЈА ПРОИЗВОДЊА ЈЕ ПРЕКИНУТА ПРЕ 1. ЈАНУАРА 1975. ГОДИНЕ; ИЛИ</p> <p>(2) ВАЗДУХОПЛОВИ КОЈИ ИМАЈУ ЈАСНУ ИСТОРИЈСКУ ВАЖНОСТ ЗБОГ:</p> <p>- УЧЕШЋА У ВАЖНОМ ИСТОРИЈСКОМ ДОГАЂАЈУ,</p>	Потпуно усклађено		

			<p>ИЛИ</p> <p>- ИСТАКНУТОГ МЕСТА У РАЗВОЈУ ВАЗДУХОПЛОВСТВА, ИЛИ</p> <p>- ВАЖНЕ УЛОГЕ КОЈУ СУ ОДИГРАЛИ У ОКВИРУ ОРУЖАНИХ СНАГА ДРЖАВЕ ЧЛАНИЦЕ;</p> <p>2) ВАЗДУХОПЛОВИ КОЈИ СУ ПОСЕБНО ПРОЈЕКТОВАНИ ИЛИ ИЗМЕЊЕНИ ЗА ПОТРЕБЕ ИСТРАЖИВАЊА, ЕКСПЕРИМЕНТАЛНЕ И НАУЧНЕ СВРХЕ, АКО СЕ ПРОИЗВОДЕ У ВЕОМА МАЛОМ БРОЈУ;</p> <p>3) ВАЗДУХОПЛОВИ ЧИЈИХ ЈЕ НАЈМАЊЕ 51% ИЗГРАДИО АМАТЕР ИЛИ НЕДОБИТНО УДРУЖЕЊЕ АМАТЕРА ЗА СОПСТВЕНЕ ПОТРЕБЕ И БЕЗ КОМЕРЦИЈАЛНОГ ЦИЉА;</p> <p>4) ВАЗДУХОПЛОВИ КОЈИ СУ БИЛИ У УПОТРЕБИ У ВОЈНИМ СНАГАМА, ИЗУЗЕВ ВАЗДУХОПЛОВА ЧИЈЕ ЈЕ ПРОЈЕКТНЕ СТАНДАРДЕ УСВОЈИЛА АГЕНЦИЈА;</p> <p>5) АВИОНИ, ХЕЛИКОПТЕРИ ИЛИ</p>			
--	--	--	--	--	--	--

			ПАДОБРАНИ С ПОГОНОМ КОЈИ НЕМАЈУ ВИШЕ ОД ДВА СЕДИШТА И ЧИЈА МАКСИМАЛНА МАСА НА ПОЛЕТАЊУ (МТОМ), КОЈА ЈЕ ОДРЕЂЕНА У ДРЖАВИ ЧЛАНИЦИ, НЕ ПРЕЛАЗИ: (1) 300 KG, ЗА КОПНЕНЕ АВИОНЕ/ХЕЛИКОПТЕРЕ ЈЕДНОСЕДЕ; ИЛИ (2) 450 KG, ЗА КОПНЕНЕ АВИОНЕ/ХЕЛИКОПТЕРЕ ДВОСЕДЕ; ИЛИ (3) 330 KG, ЗА АМФИБИЈЕ ИЛИ ХИДРОАВИОНЕ/ХЕЛИКОПТЕР Е ЈЕДНОСЕДЕ; ИЛИ (4) 495 KG, ЗА АМФИБИЈЕ ИЛИ ХИДРОАВИОНЕ/ХЕЛИКОПТЕР Е ДВОСЕДЕ АКО ЈЕ ЊИХОВА МАКСИМАЛНА МАСА НА ПОЛЕТАЊУ, КАД СЕ КОРИСТЕ КАО ХИДРОАВИОНИ/ХЕЛИКОПТЕР И ИЛИ КАО КОПНЕНИ АВИОНИ/ХЕЛИКОПТЕРИ, ИСПОД ЊИХОВИХ МТОМ ОГРАНИЧЕЊА; ИЛИ (5) 472,5 KG, ЗА			
--	--	--	--	--	--	--

			<p>КОПНЕНЕ АВИОНЕ ДВОСЕДЕ ОПРЕМЉЕНЕ ПАДОБРАНСКИМ СИСТЕМОМ ЗА БЕЗБЕДНО ЗАУСТАВЉАЊЕ АВИОНА КОЈИ ЈЕ МОНТИРАН НА НОСАЧУ АВИОНА; ИЛИ</p> <p>(6) 315 KG, ЗА КОПНЕНЕ АВИОНЕ ЈЕДНОСЕДЕ ОПРЕМЉЕНЕ ПАДОБРАНСКИМ СИСТЕМОМ ЗА БЕЗБЕДНО ЗАУСТАВЉАЊЕ АВИОНА КОЈИ ЈЕ МОНТИРАН НА НОСАЧУ АВИОНА, И АВИОНЕ КОЈИ ИМАЈУ БРЗИНУ КОЧЕЊА ИЛИ НАЈМАЊУ ТРАЈНУ БРЗИНУ ЛЕТЕЊА У КОНФИГУРАЦИЈИ ЗА СЛЕТАЊЕ КОЈА НЕ ПРЕЛАЗИ 35 ЧВОРОВА ОД КАЛИБРИСАНЕ БРЗИНЕ ЛЕТА (CAS);</p> <p>6) ЖИРОПЛАНИ ЈЕДНОСЕДИ И ДВОСЕДИ С МАКСИМАЛНОМ МАСОМ НА ПОЛЕТАЊУ КОЈА НЕ ПРЕЛАЗИ 560 KG;</p> <p>7) ЈЕДРИЛИЦЕ, УКЉУЧУЈУЋИ И ОНЕ КОЈЕ СЕ НОЖНО ЛАНСИРАЈУ, ЧИЈА МАКСИМАЛНА СТРУКТУРАЛНА МАСА НЕ ПРЕЛАЗИ 80 KG У ВЕРЗИЈИ ЈЕДНОСЕДА ИЛИ 100</p>			
--	--	--	---	--	--	--

			<p>KG У ВЕРЗИЈИ ДВОСЕДА; 8) КОПИЈЕ ВАЗДУХОПЛОВА КОЈИ ЗАДОВОЉАВАЈУ МЕРИЛА ПОД (А) ИЛИ ЗА КОЈЕ ЈЕ ПРОЈЕКАТ СТРУКТУРЕ СЛИЧАН ОРИГИНАЛНОМ ВАЗДУХОПЛОВУ; 9) БЕСПИЛОТНЕ ЛЕТЕЛИЦЕ ЧИЈА ОПЕРАТИВНА МАСА НЕ ПРЕЛАЗИ 150 KG; 44 10) СВАКИ ДРУГИ ВАЗДУХОПЛОВИ ЧИЈА МАСА КАД СУ ПРАЗНИ (МАХИМУМ ЕМРТУ МАСС) НЕ ПРЕЛАЗИ 70 KG, УКЉУЧУЈУЋИ И ГОРИВО. ИЗУЗЕТНО ОД СТАВА 1. ОВОГ ЧЛАНА, ЦЕНТАР ЈЕ ДУЖАН ДА ИСТРАЖИ СВАКИ УДЕС ВАЗДУХОПЛОВА У КОЈЕМ ЈЕ ДОШЛО ДО СМРТНЕ ПОВРЕДЕ, НЕЗАВИСНО ОД КАТЕГОРИЈЕ КОЈОЈ ВАЗДУХОПЛОВ ПРИПАДА.</p>			
5.2.	When an aircraft, other than specified in Annex II to Regulation (EC) No 216/2008, registered in a Member State is involved in	0.1. и 0.2. 16.4.	АКО ВАЗДУХОПЛОВ КОЈИ ЈЕ РЕГИСТРОВАН У РЕПУБЛИЦИ СРБИЈИ ПРЕТРПИ УДЕС ИЛИ ОЗБИЉНУ НЕЗГОДУ НА	Потпуно усклађено		

	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.		МЕСТУ ЗА КОЈЕ СЕ НЕ МОЖЕ СА СИГУРНОШЋУ УТВРДИТИ ДА СЕ НАЛАЗИ НА ТЕРИТОРИЈИ БИЛО КОЈЕ ДРЖАВЕ, ИСТРАЖИВАЊЕ УДЕСА ИЛИ ОЗБИЉНЕ НЕЗГОДЕ, ВРШИ ЦЕНТАР.			
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.	У СЛУЧАЈЕВИМА УДЕСА ИЛИ ОЗБИЉНЕ НЕЗГОДЕ ВАЗДУХОПЛОВА КОЈИ НИСУ ОБУХВАЋЕНИ СТ.1 И 2. ОВОГ ЧЛАНА, ЦЕНТАР ПОКРЕЋЕ ИСТРАЖИВАЊЕ АКО НАЛАЗИ ДА ЈЕ ТО У ИНТЕРЕСУ БЕЗБЕДНОСТИ ВАЗДУШНОГ САОБРАЋАЈА.	Потпуно усклађено		
5.4.	Safety investigation authorities may decide to investigate incidents other than those referred to in paragraphs 1 and 2, as well	0.2. 16.2.	ИЗУЗЕТНО ОД СТАВА 1. ОВОГ ЧЛАНА, ЦЕНТАР ЈЕ ДУЖАН ДА ИСТРАЖИ СВАКИ УДЕС ВАЗДУХОПЛОВА У КОЈЕМ ЈЕ ДОШЛО ДО СМРТНЕ ПОВРЕДЕ, НЕЗАВИСНО ОД	Потпуно усклађено.		

	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.		КАТЕГОРИЈЕ КОЈОЈ ВАЗДУХОПЛОВ ПРИПАДА.			
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.	Стручни послови који се односе на истраживања несрећа су независни од кривичних истрага или других паралелних истрага којима се утврђује одговорност или одређује степен кривице. Истраживање и откривање узрока несрећа нема за циљ утврђивање кривичне, привреднопреступне, прекршајне, дисциплинске, грађанскоправне или неке друге одговорности.	Потпуно усклађено.		
6.1.	Cooperation between safety investigation authorities A safety investigation authority from one Member State may request the assistance of safety investigation authorities from	0.1. и 0.2. 17.1.	Центар може да сарађује или учествује у раду међународних организација за истраживање удеса и озбиљних незгода, пружи или затражи помоћ, пренесе део истражног поступка на надлежне органе за истраживање удеса и озбиљних незгода других	Потпуно усклађено		

	other Member States. When, following a request, a safety investigation authority agrees to provide assistance, such assistance shall, as far as possible, be provided free of charge.		држава у складу са међународним уговорима и обавезама Републике Србије. Ови облици сарадње не могу да угрозе независност истраге.			
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. и 0.2. 17.1.	Центар може да сарађује или учествује у раду међународних организација за истраживање удеса и озбиљних незгода, пружи или затражи помоћ, пренесе део истражног поступка на надлежне органе за истраживање удеса и озбиљних незгода других држава у складу са међународним уговорима и обавезама Републике Србије. Ови облици сарадње не могу да угрозе независност истраге.	Потпуно усклађено		
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	0.1. и 0.2. 7.1.1) (6)	Сарађује с надлежним органима за истраживање удеса и озбиљних незгода ваздухоплова у државама чланицама организације међународне ОРГАНИЗАЦИЈЕ цивилног ваздухопловства (ICAO) и другим међународним организацијама,	Потпуно усклађено		

	<p>Network), composed of the heads of the safety investigation authorities in each of the Member States and/or, in the case of a multimodal authority, the head of its aviation branch, or their representatives, including a chairman chosen among these for a 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</p>		-	непреносиво	Одредба је по својој природи таква да је могу	

	their independence. In particular, it shall encourage high standards in investigation methods and investigator training.				имплементирати само државе чланице ЕУ	
7.3.	In order to achieve the objectives set out in paragraph 2, the Network shall be responsible, in particular, for:		-	непреносиво	Одредба је по својој природи таква да је могу имплементирати само државе чланице ЕУ	
7.3.a)	preparing suggestions to and advising Union institutions on all aspects of development and implementation of Union policies and rules relating to safety investigations and the prevention of accidents and incidents		-	непреносиво	Одредба је по својој природи таква да је могу имплементирати само државе чланице ЕУ	
7.3.b)	promoting the sharing of information useful for the improvement of aviation safety and actively promoting structured cooperation between safety investigation authorities, the Commission, EASA and national civil aviation authorities;		-	непреносиво	Одредба је по својој природи таква да је могу имплементирати само државе чланице ЕУ	

7.3.c)	coordinating and organising, where appropriate, 'peer reviews', relevant training activities and skills development programmes for investigators		-	непреносиво	Одредба је по својој природи таква да је могу имплементирати само државе чланице ЕУ	
7.3.d)	promoting best safety investigation practices with a view to developing a common Union safety investigation methodology and drawing up an inventory of such practices;		-	непреносиво	Одредба је по својој природи таква да је могу имплементирати само државе чланице ЕУ	
7.3.e).	strengthening the investigating capacities of the safety investigation authorities, in particular by developing and managing a framework for sharing resources;		-	непреносиво	Одредба је по својој природи таква да је могу имплементирати само државе чланице ЕУ	
7.3.f)	providing, at the request of the safety investigation authorities for the purpose of the application of Article 6, appropriate assistance,		-	непреносиво	Одредба је по својој природи таква да је могу имплементирати	

	including, but not limited to, a list of investigators, equipment and capabilities available in other Member States for potential use by the authority conducting an investigation;				ти само државе чланице ЕУ	
7.3.g)	having access to information contained in the database referred to in Article 18, and analyse the safety recommendations therein with a view to identifying important safety recommendations of Union-wide relevance.		-	непреносиво	Одредба је по својој природи таква да је могу имплементирати само државе чланице ЕУ	
7.4.	The Commission shall inform the European Parliament and the Council of the activities of the Network on a regular basis. The European Parliament shall also be informed whenever the Council or the Commission submits requests to the Network.		-	непреносиво	Одредба је по својој природи таква да је могу имплементирати само државе чланице ЕУ	
7.5.	The members of the Network shall neither seek nor accept instructions from any body which could affect the		-	непреносиво	Одредба је по својој природи таква да је могу	

	independent status of safety investigations.				имплементира ти само државе чланице ЕУ	
7.6.	EASA shall, as appropriate, be invited as an observer to the meetings of the Network. The Network may also invite observers from safety investigation authorities of third countries and other relevant experts to attend its meetings.		-	непреносиво	Одредба је по својој природи таква да је могу имплементира ти само државе чланице ЕУ	
7.7.	The Commission shall be closely associated with the work of the Network and shall receive the necessary support from the Network on relevant aspects related to the development of the Union civil aviation accident investigation and prevention policy and regulation. The Commission shall provide the Network with the necessary support, including but not limited to assistance for the preparation and organisation of its meetings, as well as for the publication of an annual report covering the activities of the Network. The		-	непреносиво	Одредба је по својој природи таква да је могу имплементира ти само државе чланице ЕУ	

	Commission shall transmit the annual report to the European Parliament and the Council.					
8.1.	Participation of EASA and national civil aviation authorities in safety investigations 1. Safety investigation authorities shall, provided that the requirement of no conflict of interest is satisfied, invite EASA and national civil aviation authorities of the Member States concerned, within the scope of their respective competence, to appoint a representative to participate:	0.2. 17.3.	АКО НЕ ПОСТОЈИ КОНФЛИКТ ИНТЕРЕСА И У СКЛАДУ СА МОГУЋНОСТИМА, ЦЕНТАР У ИСТРАЖНИ ПОСТУПАК УКЉУЧУЈЕ ПРЕДСТАВНИКА ЕВРОПСКЕ АГЕНЦИЈЕ ЗА БЕЗБЕДНОСТ ВАЗДУШНОГ САОБРАЋАЈА (У ДАЉЕМ ТЕКСТУ: ЕАСА) ИЛИ ПРЕДСТАВНИКА ВАЗДУХОПЛОВНИХ ВЛАСТИ ДРУГЕ ДРЖАВЕ КОЈА МОЖЕ ДА ИМА ИНТЕРЕСА У ИСТРАЖНОМ ПОСТУПКУ, И ТО КАО:	Потпуно усклађено		
8.1.a)	as an adviser to the investigator-in-charge in any safety investigation under Article 5(1) and (2), conducted in the territory of a Member State or in the location referred to in Article 5(2) under the control and at the discretion of the investigator-in-charge;	0.2. 17.3.	1) САВЕТНИКА ГЛАВНОМ ИСТРАЖИТЕЉУ ТОКОМ ИСТРАГА НАВЕДЕНИХ У ЧЛАНУ 16. ОВОГ ЗАКОНА, ПОД КОНТРОЛОМ ГЛАВНОГ ИСТРАЖИТЕЉА;	Потпуно усклађено		
8.1.b)	as an adviser appointed	0.2.	2) САВЕТНИКА ОВЛАШЋЕНОМ	Потпуно усклађено		

	under this Regulation to assist accredited representative(s) of the Member States in any safety investigation conducted in a third country to which a safety investigation authority is invited to designate an accredited representative in accordance with international standards and recommended practices for aircraft accident and incident investigation, under the supervision of the accredited representative.	17.3.	ПРЕДСТАВНИКУ ИЗ СТАВА 2 ОВОГ ЧЛАНА, А ПОД НАДЗОРОМ ОВЛАШЋЕНОГ ПРЕДСТАВНИКА.			
8.2.	The participants referred to in paragraph 1 shall be entitled, in particular to:	0.2. 17.4.	САВЕТНИК ИЗ СТАВА 3. ОВОГ ЧЛАНА ИМА ПРАВО ДА:	Потпуно усклађено		
8.2.a)	visit the scene of the accident and examine the wreckage;	0.2. 17.4.1)	1) ПОСЕТИ МЕСТО УДЕСА И ПРЕГЛЕДА ОЛУПИНУ ВАЗДУХОПЛОВА;	Потпуно усклађено.		
8.2.b)	suggest areas of questioning and obtain witness information	0.2. 17.4.2)	2) ПРЕДЛОЖИ ОБЛАСТ ИСПИТИВАЊА И ДОБИЈЕ ПОДАТКЕ О СВЕДОЦИМА;	Потпуно усклађено.		
8.2.c)	receive copies of all pertinent documents and obtain relevant factual information	0.2. 17.4. 3)	3) ДОБИЈЕ КОПИЈЕ СВИХ РЕЛЕВАНТНИХ ДОКУМЕНАТА И ПОДАТАКА;	Потпуно усклађено.		

8.2.d)	participate in the read-outs of recorded media, except cockpit voice or image recorders	0.2. 17.4.4)	4)УЧЕСТВУЈЕ У ИШЧИТАВАЊУ СНИМЉЕНИХ ЗАПИСА, ОСИМ У СЛУЧАЈЕВИМА ВИДЕО И АУДИО ЗАПИСА ИЗ ПИЛОТСКЕ КАБИНЕ АВИОНА;	Потпуно усклађено.		
8.2.e)	participate in off-scene investigative activities such as component examinations, tests and simulations, technical briefings and investigation progress meetings, except when related to the determination of the causes or the formulation of safety recommendations.	0.2. 17.4.5)	5) УЧЕСТВУЈЕ У ИСТРАЖНИМ ПОСТУПЦИМА ВАН МЕСТА УДЕСА ИЛИ ОЗБИЉНЕ НЕЗГОДЕ, КАО ШТО СУ ИСПИТИВАЊЕ КОМПОНЕНАТА ВАЗДУХОПЛОВА, ТЕСТИРАЊА И СИМУЛАЦИЈЕ, СТРУЧНИ САСТАНЦИ, САСТАНЦИ О ТОКУ ИСТРАГЕ, ОСИМ КАДА СУ ИСТРАЖНИ ПОСТУПЦИ ПОВЕЗАНИ СА УТВРЂИВАЊЕМ УЗРОКА ИЛИ ПРИПРЕМЕ БЕЗБЕДНОСНИХ ПРЕПОРУКА.	Потпуно усклађено.		
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	0.1. и 0.2. 17.1.	Центар може да сарађује или учествује у раду међународних организација за истраживање удеса и озбиљних незгода, пружи или затражи помоћ, пренесе део истражног поступка на надлежне органе за истраживање удеса и	Потпуно усклађено		

	charge.		озбиљних незгода других држава у складу са међународним уговорима и обавезама Републике Србије. Ови облици сарадње не могу да угрозе независност истраге.			
9.1.	<p>Obligation to notify accidents and serious 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>	<p>0.1.</p> <p>19.1.</p>	Власник, као и корисник ваздухоплова који је учествовао у удесу или озбиљној незгоди, члан посаде, свако лице које учествује у одржавању, пројектовању, производњи тог ваздухоплова или у обуци његове посаде, свако лице које је учествовало у пружању том ваздухоплову услуга контроле летења, информисања ваздухоплова у лету или аеродромских услуга, запослени у цивилној ваздухопловној власти Републике Србије, као и свако лице, уколико имају сазнања да се догодио удес или озбиљна незгода у обавези су да о томе, без одлагања, обавесте Центар.	Потпуно усклађено		
9.2.	The safety investigation authority shall notify without delay the Commission, EASA, the International Civil Aviation Organisation	<p>0.1</p> <p>10.</p>	Центар мора у року од седам дана од дана доношења одлуке о почетку истраге да о томе обавести министарство и надлежне међународне	Потпуно усклађено		

	(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.		организације.			
10.1.	<p>Participation of the Member States in safety 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.</p>	0.1. и 0.2. 17.2.	У случају да на територији друге државе дође до удеса и озбиљних незгода ваздухоплова који је произведен у Републици Србији, или је регистрован у Републици Србији или се користи од стране корисника регистрованог у Републици Србији, или посада поседује дозволу издату од стране цивилне ваздухопловне власти Републике Србије, Центар може да учествује у истражном поступку посредством овлашћеног представника. Овлашћеног представника представљају главни истражитељ, или главни истражитељ за ваздушни саобраћај или други запослени Центра којег одређује главни истражитељ-, О ЧЕМУ	Потпуно усклађено		

	<p>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>0.3. 5.</p>	<p>ЦЕНТАР ОБАВЕШТАВА НАДЛЕЖАН ОРГАН ЗА ИСТРАЖИВАЊЕ УДЕСА И ОЗБИЉНИХ НЕЗГОДА ДРУГЕ ДРЖАВЕ. Овлашћени представник прати ток истраге и може да оде на место удеса или озбиљне незгоде.</p> <p>Ако се удес или озбиљна незгода ваздухоплова догоди на територији стране државе, а Република Србија је држава регистрације, држава пројекта, држава производње или држава корисника ваздухоплова, Центар одмах по пријему обавештења о удесу или озбиљној незгоди, потврђује пријем обавештења и на њен захтев доставља надлежном органу стране државе на чијој се територији догодио удес или озбиљна незгода расположиве информације о ваздухоплову и посади који су укључени у удес или озбиљну незгоду, као и податке о именованом овлашћеном представнику Центра.</p>			
--	---	---------------------------	---	--	--	--

10.2.	Accredited representatives for the State of Design shall be appointed by the safety investigation authority of the Member State in the territory of which the principal place of business of the certificate holder for the type design of the aircraft or power plant is located.	0.1. и 0.2 17.2.	Овлашћеног представника представљају главни истражитељ, или главни истражитељ за ваздушни саобраћај или други запослени Центра којег одређује главни истражитељ, О ЧЕМУ ЦЕНТАР ОБАВЕШТАВА НАДЕЖАН ОРГАН ЗА ИСТРАЖИВАЊЕ УДЕСА И ОЗБИЉНИХ НЕЗГОДА ДРУГЕ ДРЖАВЕ. Овлашћени представник прати ток истраге и може да оде на место удеса или озбиљне незгоде.	Потпуно усклађено		
11.1.	Status of the safety investigators Upon his or her appointment by a safety investigation authority and notwithstanding any judicial investigation, the investigator-in-charge shall have the authority to take the necessary measures to satisfy the requirements of the safety investigation.	0.1. 23.1.	Центар је овлашћен да предузме потребне мере за обављање истраживања, без обзира да ли је покренута друга званична истрага.	Потпуно усклађено		
11.2.	Notwithstanding any confidentiality obligations under the legal acts of the Union or national law, the	0.1. 23.3.	Док истражује удес или озбиљну незгоду ваздухоплова, Центар има право:	Потпуно усклађено.		

	investigator-in- charge shall in particular be entitled to:					
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)	на неограничен и неометан приступ месту удеса или озбиљне незгоде, ваздухоплову, његовој садржини или олупини	Потпуно усклађено.		
11.2.б)	ensure an immediate listing of evidence and controlled removal of debris, or components for examination or analysis purposes;	0.1. 23.3.2)	да, без одлагања, сачини листу доказа и обезбеди контролисано уклањање олупине или делова ваздухоплова ради њиховог даљег испитивања, односно анализе	Потпуно усклађено.		
11.2.ц)	(c) have immediate access to and control over the flight recorders, their contents and any other relevant recordings;	0.1. 23.3.3)	да има непосредан приступ и контролу над уређајима за снимање лета, њиховом садржином и другим релевантним снимцима	Потпуно усклађено.		
11.2.д)	request, and contribute to, a complete autopsy examination of the bodies of the fatally injured persons and to have immediate access to the results of such examinations or of tests	0.1. 23.3.4)	да захтева обдукцију тела погинулих лица, да сарађује на обдукцији и да има непосредан приступ резултатима обдукције или тестова извршених на узетим узорцима;	Потпуно усклађено.		

	made on samples taken;					
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)	да захтева лекарски преглед лица која су учествовала у операцијама ваздухоплова или да захтева да се спроведу тестови на узетим узорцима и да има непосредан увид у резултате прегледа, односно тестова;	Потпуно усклађено.		
11.2.ф)	to call and examine witnesses and to require them to furnish or produce information or evidence relevant to the safety investigation;	0.1. 23.3.6)	да позове и испита сведоке и да од њих захтева да доставе информације или доказе у вези са истраживањем;	Потпуно усклађено.		
11.2.г)	have free access to any relevant information or records held by the owner, the certificate holder of the type design, the responsible maintenance organisation, the training organisation, the operator or the manufacturer of the aircraft, the authorities responsible for civil aviation, EASA and air navigation	0.1. и 0.2. 23.3.7)	на слободан приступ свим релевантним документима и подацима које поседују власник, корисник или произвођач ваздухоплова, ималац потврде о типу, надлежна организација за одржавање ваздухоплова, центар за обуку ВАЗДУХОПЛОВНОГ ОСОБЉА, пружаоци услуга у ваздушној пловидби, оператери	Потпуно усклађено.		

	service providers or aerodrome operators.		аеродрома и надлежне цивилне ваздухопловне власти ДИРЕКТОРАТ ЦИВИЛНОГ ВАЗДУХОПЛОВСТВА РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ (У ДАЉЕМ ТЕКСТУ: ДИРЕКТОРАТ).			
11.3.	The investigator-in-charge shall extend to his or her experts and advisers, as well as to the accredited representatives, their experts and advisers, the entitlements listed in paragraph 2, to the extent necessary to enable them to participate effectively in the safety investigation. Those entitlements are without prejudice to the rights of the investigators and experts designated by the authority in charge of the judicial investigation.	0.1. 20.	Истраживање удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају врши радна група Центра образована за сваки удес или озбиљну незгоду посебно. Главни истражитељ или главни истражитељ за ваздушни саобраћај по овлашћењу главног истражитеља руководе радном групом. Радну групу сачињавају запослени Центра. У радну групу могу да буду укључени и стручна лица изван Центра. Састав радне групе за сваки појединачни удес или озбиљну незгоду одређује решењем главни истражитељ. Број чланова и састав радне групе зависе од тежине, врсте и обима удеса или озбиљне незгоде. Стручна лица и запослени у	Делимично усклађено	Потпуна усклађеност постићи ће се изменама и допунама Правилника о истраживању удеса и озбиљних незгода	

			<p>организацијама који су укључени у рад радних група као и друга лица у оквиру или ван ових организација не могу да буду вештаци, сведоци или да учествују у другим истражним поступцима који се односе на удес или озбиљну незгоду за коју су ангажовани.</p> <p>.</p>			
11.4.	<p>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>	<p>0.1. 20.2. 20.5.</p>	<p>Главни истражитељ или Главни истражитељ за ваздушни саобраћај по овлаћењу Главног истражитеља руководе радном групом.</p> <p>Стручна лица и запослени у организацијама који су укључени у рад радних група као и друга лица у оквиру или ван ових организација не могу да буду вештаци, сведоци или да учествују у другим истражним поступцима који се односе на удес или озбиљну незгоду за коју су ангажовани.</p>	Делимично усклађено	Потпуна усклађеност постићи ће се изменама и допунама Правилника о истраживању удеса и озбиљних незгода	
12.1.	<p>Coordination of investigations 1. When a judicial investigation is also instituted, the investigator-in-</p>	<p>0.1. и 0.2. 5.5.</p>	<p>Надлежни правосудни органи који воде истрагу могу ДОСТАВЉАЈУ Центру да доставе списе и исправе,</p>	Потпуно усклађено		

	<p>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 from conducting the examination or analysis. Where the judicial authority is entitled to seize any evidence, the investigator-in-</p>	22.2.	<p>односно њихове копије, потребне за вођење поступка истраживања несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају, ако се тиме не омета истражни поступак у складу са законом којим се уређују кривични поступак .</p> <p>ОБАВЕШТЕЊЕ О УДЕСУ ИЛИ ОЗБИЉНОЈ НЕЗГОДИ, КАО И ИЗВЕШТАЈ О УДЕСУ ИЛИ ОЗБИЉНОЈ НЕЗГОДИ, ЦЕНТАР ДОСТАВЉА НАДЛЕЖНИМ ПРАВОСУДНИМ ОРГАНИМА НА ЊИХОВ ЗАХТЕВ.</p>			
--	---	-------	--	--	--	--

	charge shall have immediate and unlimited access to and use of such evidence.					
12.2.	Where, in the course of the safety investigation, it becomes known or it is suspected that an act of unlawful interference as provided for under national law, such as national law on accident investigations, was involved in the accident or serious incident, the investigator-in-charge shall immediately inform the competent authorities thereof. Subject to Article 14, the relevant information collected in the safety investigation shall be shared with those authorities immediately and upon request, relevant material may also be transferred to those authorities. The sharing of that information and that material shall be without prejudice to the right of the safety investigation authority to continue the safety investigation, in coordination with the	<p>0.2.</p> <p>22.3.</p> <p>22.4.</p>	<p>АКО СЕ ТОКОМ ИСТРАЖНОГ ПОСТУПКА УСТАНОВИ ИЛИ ПОСУМЊА НА АКТ НЕЗАКОНИТОГ ОМЕТАЊА У СМИСЛУ ПРОПИСА КОЈИМА СЕ УРЕЂУЈЕ ВАЗДУШНИ САОБРАЋАЈ, ЦЕНТАР О ТОМЕ ОБАВЕШТАВА НАДЛЕЖНЕ ОРГАНЕ.</p> <p>У СЛУЧАЈУ НЕЗАКОНИТОГ ОМЕТАЊА ИЗ СТАВА 3. ОВОГ ЧЛАНА, ЦЕНТАР НА ЗАХТЕВ НАДЛЕЖНИХ ОРГАНА ДОСТАВЉА РАСПОЛОЖИВЕ ПОДАТКЕ, ОСИМ ПОДАТАКА НАВЕДЕНИХ У ЧЛАНУ 26. ОВОГ ЗАКОНА КАО И ПОДАТАКА КОЈИ БИ МОГЛИ ДА ОГРАНИЧЕ ИЛИ УТИЧУ НА ПОСЛОВЕ ЦЕНТРА.</p>	Потпуно усклађено		

	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>ЦЕНТАР ОБАВЉА ПОСЛОВЕ ИСТРАЖИВАЊА САМОСТАЛНО ИЛИ АКО ЈЕ ПОТРЕБНО, У САРАДЊИ СА ДРУГИМ ДРЖАВНИМ ОРГАНИМА У СКЛАДУ СА МЕЂУСОБНИМ СПОРАЗУМОМ.</p>	<p>Делимично усклађено</p>	<p>Потпуна усклађеност постићи ће се изменама и допунама Правилника о истраживању удеса и озбиљних незгода</p>	
12.3.a)	access to the site of the accident;			<p>Неусклађено</p>	<p>Потпуна усклађеност постићи ће се изменама и допунама Правилника о истраживању</p>	

					удеса и озбиљних незгода	
12.3.b)	preservation of and access to evidence			Неусклађено	Потпуна усклађеност постићи ће се изменама и допунама Правилника о истраживању удеса и озбиљних незгода	
12.3.c	initial and ongoing debriefings of the status of each process;			Неусклађено	Потпуна усклађеност постићи ће се изменама и допунама Правилника о истраживању удеса и озбиљних незгода	
12.3.d)	exchange of information;			Неусклађено	Потпуна усклађеност постићи ће се изменама и допунама Правилника о истраживању	

					удеса и озбиљних незгода	
12.3.e)	appropriate use of safety information	.		Неусклађено	Потпуна усклађеност постићи ће се изменама и допунама Правилника о истраживању удеса и озбиљних незгода	
12.3.f)	resolution of conflicts			Неусклађено	Потпуна усклађеност постићи ће се изменама и допунама Правилника о истраживању удеса и озбиљних незгода	
12.3.	Member States shall communicate to the Commission those arrangements, which shall transmit them to the chairman of the Network, the European Parliament and the	-	-	Непреносиво	Одредба је по својој природи таква да је могу имплементирати само државе	

	Council for information.				чланице ЕУ	
13.1.	<p>Preservation of evidence The Member State in the territory of which the accident or serious incident occurred shall be responsible for ensuring safe treatment of all evidence and for taking all reasonable measures to protect such evidence and for maintaining safe custody of the aircraft, its contents and its wreckage for such period as may be necessary for the purpose of a safety investigation. Protection of evidence shall include the preservation, by photographic or other means, of any evidence which might be removed, effaced, lost or destroyed. Safe custody shall include protection against further damage, access by unauthorised persons, pilfering and deterioration.</p>	<p>0.1. 25.1. 25.2.</p>	<p>Центар обезбеђује сигурно поступање са доказима, предузима мере за заштиту доказа, за време које је потребно за спровођење истраге. Заштита доказа укључује обезбеђивање на било који начин свих доказа који би могли бити уклоњени, избрисани, изгубљени или уништени, као и заштиту од оштећења, приступа неовлашћених лица, крађе и кварења</p>	Потпуно усклађено		
13.2.	<p>Pending the arrival of safety investigators, no person shall modify the state of the site of the accident, take any samples therefrom,</p>	<p>0.1. 25.3.</p>	<p>Ваздухоплов који је претрпео удес или озбиљну незгоду или његови делови не могу се уклонити са места удеса или озбиљне незгоде пре него што</p>	Потпуно усклађено.		

	undertake any movement of or sampling from the aircraft, its contents or its wreckage, move or remove it, except where such action may be required for safety reasons or to bring assistance to injured persons, or under the express permission of the authorities in control of the site and, when possible, in consultation with the safety investigation authority	25.4.	се обезбеди чување трагова удеса или озбиљне незгоде и прибави сагласност Центра, а ако постоји основана сумња да је учињено кривично дело-и надлежног правосудног органа. Померање ваздухоплова који је претрпео удес или озбиљну незгоду без сагласности Центра дозвољено је само кад је неопходно ради спасавања лица, пртљага и робе, отклањања опасности од пожара или других опасности или ако ваздухоплов омета безбедно одвијање ваздушног саобраћаја			
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.	Корисник ваздухоплова, власник ваздухоплова, руководицац летења, други учесници и друга лица која су директно или индиректно повезана са наведеним лицима и удесом или озбиљном незгодом су дужни да чувају све податке који би могли да се користе током истраживања узрока удеса или озбиљне незгоде до објављивања завршног извештаја о удесу или озбиљној незгоди.	Потпуно усклађено.		

14.1.	Protection of sensitive safety information 1. The following records shall not be made available or used for purposes other than safety investigation:	0.1. 26.1.	Документација и информације које су од значаја за спровођење истраге користе се искључиво у сврху истраге и то:	Потпуно усклађено.		
14.1.a)	all statements taken from persons by the safety investigation authority in the course of the safety investigation	0.1. 26.1.1)	изјаве сведока и других лица, извештаји и белешке које је Центар забележио или примио током истраге, а користе се у сврху спровођења истраге;	Потпуно усклађено.		
14.1.б)	records revealing the identity of persons who have given evidence in the context of the safety investigation	0.1. 26.1.2)	документација којом се открива идентитет лица која су сведочила у оквиру истраге;	Потпуно усклађено.		
14.1.ц)	information collected by the safety investigation authority which is of a particularly sensitive and personal nature, including information concerning the health of individuals	0.1. 26.1.3)	подаци које се односе на лица укључена у удесу или озбиљној незгоди који су прикупљени у току истраге, а које су посебно осетљиве, укључујући податке о здрављу појединаца;	Потпуно усклађено.		
14.1.д)	material subsequently produced during the course of the investigation such as notes, drafts, opinions written by the investigators, opinions expressed in the analysis of information, including flight	0.1. 26.1.4)	белешке, нацрти, мишљења истражитеља, укључујући и информације из уређаја које су снимљене током транспорта;	Потпуно усклађено.		

	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)	информације и докази који су дали надлежни органи за истраживање удеса и озбиљних незгода других држава, а који су у складу са међународним стандардима и праксом;	Потпуно усклађено.		
14.1.ф)	drafts of preliminary or final reports or interim statements	0.1. 26.1.6)	нацрти претходних или завршних извештаја или привремених саопштења;	Потпуно усклађено.		
14.1.г)	cockpit voice and image recordings and their transcripts, as well as voice recordings inside air traffic control units, ensuring also that information not relevant to the safety investigation, particularly information with a bearing on personal privacy, shall be appropriately protected, without prejudice to paragraph 3.	0.1. 26.1.7)	слике и звуци снимљени у пилотској кабини и њихови транскрипти, као и снимци гласова у јединици контроле летења, уз потврду да ће информације које нису важне за истраживање, а нарочито информације које могу имати утицај на приватност бити на одговарајући начин заштићене.	Потпуно усклађено.		
14.2.	The following records shall not be made available or used for purposes other than safety investigation, or other purposes aiming at the	0.1. 26.3.	Записи који не смеју да буду доступни или да се користе у друге сврхе, осим за истраживање или у сврхе чији је циљ унапређење	Потпуно усклађено		

	improvement of aviation safety:		безбедности ваздухопловства су:			
14.2.a)	all communications between persons having been involved in the operation of the aircraft	0.1. 26.3.1)	комуникација између лица која су учествовала у коришћењу ваздухоплова	Потпуно усклађено		
14.2.б)	written or electronic recordings and transcriptions of recordings from air traffic control units, including reports and results made for internal purposes;	0.1. 26.3.2)	писани или електронски записи и транскрипти снимака из јединице за контролу летења, укључујући и резултате и извештаје сачињене за интерну употребу;	Потпуно усклађено		
14.2.ц)	covering letters for the transmission of safety recommendations from the safety investigation authority to the addressee, where so requested by the safety investigation authority issuing the recommendation	0.1, 26.3.3)	пропратна писма за достављање безбедносних препорука	Потпуно усклађено		
14.2.д)	occurrence reports filed under Directive 2003/42/EC.	0.1. 26.3.4)	пријаве догађаја према пропису којим се уређује пријављивање догађаја у цивилном ваздухопловству.	Потпуно усклађено		
14.2.	Flight data recorder recordings shall not be made available or used for purposes other than those of	0.1. 26.4.	Снимци начињени уређајем за снимање лета ваздухоплова не смеју да буду доступни или да се користе у друге сврхе, осим	Потпуно усклађено		

	the safety investigation, airworthiness or maintenance purposes, except when such records are de-identified or disclosed under secure procedures.		за потребе безбедносног истраживања, пловидбености или одржавања ваздухоплова, изузев када се врши идентификација личних података из ове евиденције или се лични подаци из ове евиденције откривају по заштићеној процедури.			
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	0.3. 6.	Центар предузима све потребне мере како би у најкраћем року били очитани уређаји за снимање лета ваздухоплова који је учествовао у удесу или озбиљној незгоди. Ако у Републици Србији не постоји одговарајућа опрема за читавање уређаја за снимање лета ваздухоплова, Центар ће читавање уређаја за снимање лета обавити на опреми коју јој страна држава стави на располагање, узимајући при томе у обзир способност опреме за читавање, време потребно за читавање и место где се опрема за читавање налази. Ако ваздухоплов који је учествовао у удесу или озбиљној незгоди на територији стране државе слети на	Делимично усклађено	Потребна је измена и допуна других закона Р. Србије.	

	<p>paragraphs 1 and 2 to another Member State for purposes other than safety investigation and, in addition as regards paragraph 2, for purposes other than those aiming at the improvement of aviation safety may be granted insofar as the national law of the communicating Member State permits. Processing or disclosure of records received through such communication by the authorities of the receiving Member State shall be permitted solely after prior consultation of the communicating Member State and subject to the national law of the receiving Member State.</p>		<p>територију Републике Србије или ако је Република Србија држава регистрације или држава корисника таквог ваздухоплова, надлежном органу стране државе који врши истраживање достављају се, на његов захтев, записи из уређаја за снимање лета ваздухоплова или, ако је потребно, уређаји за снимање лета ваздухоплова, са обавезом да се исти врате заједно са очитаним записима.</p>			
14.4.	<p>Only the data strictly necessary for the purposes referred to in paragraph 3 may be disclosed</p>			<p>Делимично усклађено</p>	<p>Потребна је измена и допуна других закона Р. Србије.</p>	
15.1.	<p>1. The staff of the safety investigation authority in charge, or any other person</p>	<p>0.1. 6.7.</p>	<p>Главни истражитељ, помоћници главног истражитеља за ваздушни,</p>	<p>Потпуно усклађено.</p>		

	called upon to participate in or contribute to the safety investigation shall be bound by applicable rules of professional secrecy, including as regards the anonymity of those involved in an accident or incident, under the applicable legislation.	<p>0.1. 24.1.</p> <p>24.2.</p>	<p>железнички и водни саобраћај, сви запослени Центра, као и сва лица укључена у истраживање несрећа дужни су да чувају податке до којих дођу у истражном поступку као ПРОФЕСИОНАЛНУ тајну.</p> <p>Сва документа, подаци и докази морају се користити искључиво за потребе истраживања удеса или озбиљне незгоде ваздухоплова и у друге сврхе се не могу користити.</p> <p>Центар и било које физичко или правно лице које је позвано да учествује у истрази, дужни су да у складу са законом којим се уређује заштита података о личности и законом којим се уређује тајност података, обезбеде тајност података и заштиту анонимности учесника удеса или озбиљних незгода.</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	<p>0.1. 24.3.</p>	Центар ће проследити податке које сматра релевантним за спречавање удеса или озбиљних незгода, осим података који се односе на заштиту података о личности, правним и физичким лицима	Потпуно усклађено.		

	prevention of an accident or serious incident, to persons responsible for aircraft or aircraft equipment manufacture or maintenance, and to individuals or legal entities responsible for operating aircraft or for the training of personnel.		одговорним за производњу или одржавање ваздухоплова и ваздухопловних делова, коришћење ваздухоплова и обуку ваздухопловног особља и надлежним цивилним ваздухопловним властима.			
15.3.	Without prejudice to the obligations set out in Articles 16 and 17, the safety investigation authority in charge and the accredited representative(s) referred to in Article 8 shall release to EASA and national civil aviation authorities relevant factual information obtained during the safety investigation, except information referred to in Article 14(1) or causing a conflict of interest. The information received by EASA and the national civil aviation authorities shall be protected in accordance with Article 14 and applicable legal acts of the Union and national legislation. EN 12.11.2010 Official Journal of	0.1. 24.3.	Центар ће проследити податке које сматра релевантним за спречавање удеса или озбиљних незгода, осим података који се односе на заштиту података о личности, правним и физичким лицима одговорним за производњу или одржавање ваздухоплова и ваздухопловних делова, коришћење ваздухоплова и обуку ваздухопловног особља и надлежним цивилним ваздухопловним властима.	Делимично усклађено	Потпуна усклађеност постићи ће се изменама и допунама Правилника о истраживању удеса и озбиљних	

	the European Union L 295/45					
15.4.	The safety investigation authority in charge shall be authorised to inform victims and their relatives or their associations or make public any information on the factual observations, the proceedings of the safety investigation, possibly preliminary reports or conclusions and/or safety recommendations, provided that it does not compromise the objectives of the safety investigation and fully complies with applicable legislation on the protection of personal data.	0.1. 24.4.	Центар је дужан да обавести жртве, њихове сроднике или да јавно објави информације о утврђеним чињеницама, току истраге, привремене извештаје или препоруке, уз услов да се не утиче на истражни поступак и да се обезбеди заштита података о личности у складу са прописима којима се уређује заштита података о личности.	Потпуно усклађено.		
15.5.	Before making public the information referred to in paragraph 4, the safety investigation authority in charge shall forward that information to the victims and their relatives or their associations in a way which does not compromise the objectives of the safety investigation.	0.1. 24.4.	Центар је дужан да обавести жртве, њихове сроднике или да јавно објави информације о установљеним чињеницама, току истраге, могуће прелиминарне извештаје или препоруке, уз услов да се не утиче на истражни поступак и да се обезбеди заштита података о личности у складу са прописима којима се уређује заштита	Потпуно усклађено.		

			података о личности.			
16.1.	<p>Investigation report</p> <p>1. Each safety investigation shall be concluded with a report in a form appropriate to the type and seriousness of the accident or serious incident. The report shall state that the sole objective of the safety investigation is the prevention of future accidents and incidents without apportioning blame or liability. The report shall contain, where appropriate, safety recommendations.</p>	<p>0.1. и 0.2.</p> <p>27.1.</p> <p>27.3.</p> <p>27.4.</p>	<p>Свака истрага завршава се извештајем о истрази у облику који ПО ОБЛИКУ И САДРЖИНИ одговара врсти и тежини удеса или озбиљне незгоде.</p> <p>Извештај о истрази садржи непосредне чињенице о догађају, записник о истрази и испитивању, анализу и закључке, предузете мере и препоруке за унапређење безбедности.</p> <p>Извештај о истрази мора бити доступан јавности, али не и идентитет лица која су учествовала у удесу или озбиљној незгоди и не може да указује на одговорност или кривицу учесника.</p>	Потпуно усклађено		
16.2.	The report shall protect the anonymity of any individual involved in the accident or serious incident.	<p>0.1.</p> <p>27.5.</p>	У извештају о истрази је гарантована анонимност сваког појединца који је учествовао у истрази.	Потпуно усклађено.		
16.3.	Where safety investigations give rise to reports before the completion of the investigation, prior to their	<p>0.1. и 0.2.</p> <p>27.11.</p>	Ако се пре окончања истраживања укаже потреба за израдом привременог извештаја, пре његовог	Потпуно усклађено.		

	<p>publication the safety investigation authority may solicit comments from the authorities concerned, including EASA, and through them the certificate holder for the design, the manufacturer and the operator concerned. They shall be bound by applicable rules of professional secrecy with regard to the contents of the consultation.</p>		<p>објављивања, Центар може да тражи коментаре од одговарајућих органа заинтересованих држава, укључујући и међународне организације, имаоца уверења ДОЗВОЛЕ ЗА ОБАВЉАЊЕ ВАЗДУХОПЛОВНО-ТЕХНИЧКЕ ДЕЛАТНОСТИ ПРОЈЕКТОВАЊА за пројектовање ваздухоплова, произвођача ваздухоплова и корисника при чему су дужни да садржај консултација чувају као пословну тајну.</p>			
16.4.	<p>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</p>	<p>0.1. и 0.2. 27.12.</p>	<p>Пре објављивања извештаја Центра, ДИРЕКТОРАТ, надлежни органи заинтересованих других држава и међународне организације, имаоци уверења ДОЗВОЛЕ ЗА ОБАВЉАЊЕ ВАЗДУХОПЛОВНО-ТЕХНИЧКЕ ДЕЛАТНОСТИ ПРОЈЕКТОВАЊА за пројектовање ваздухоплова, произвођачи ваздухоплова и корисници могу да дају своје мишљење и ставове о истрази, као и примедбе на нацрт извештаја.</p>	Потпуно усклађено.		

	follow the international standards and recommended practices					
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.			Неусклађено	Потпуна усклађеност постићи ће се изменама и допунама Правилника о истраживању удеса и озбиљних	
16.6.	The safety investigation authority shall make public the final report in the shortest possible time and if possible within 12 months of the date of the accident or serious incident.	0.1. 27.6.	Центар објављује извештај о истрази у најкраћем могућем року, али не дужем од 12 месеци од датума када се догодио удес или озбиљна незгода.	Потпуно усклађено		
16.7.	If the final report cannot be made public within 12 months, the safety investigation authority shall release an interim statement at least at each anniversary of the accident or serious incident, detailing the progress of the investigation and any safety issues raised.	0.1. 27.7.	Уколико не постоји могућност објављивања извештаја у року од 12 месеци, Центар ће објавити привремени извештај са информацијом о току истраге и евентуалним препорукама за унапређење безбедности.	Потпуно усклађено		

16.8.	The safety investigation authority shall forward a copy of the final report and the safety recommendations as soon as possible to the:	0.1. и 0.2. 27.8.	Центар доставља извештај заједно за безбедносним препорукама странама на које се препоруке односе, министарству, ДИРЕКТОРАТУ, надлежним органима заинтересованих других држава и међународним организацијама у складу са међународним стандардима и препорученом праксом, и објављује га на интернет презентацији Центра.	Потпуно усклађено.		
16.8.a)	safety investigation authorities and civil aviation authorities of the States concerned, and the ICAO, according to the international standards and recommended practices;	0.1. и 0.2. 27.8. 0.3. 7.3.	Центар доставља извештај заједно за безбедносним препорукама странама на које се препоруке односе, министарству, ДИРЕКТОРАТУ, надлежним органима заинтересованих других држава и међународним организацијама у складу са међународним стандардима и препорученом праксом, и објављује га на интернет презентацији Центра. Центар доставља извештај (у даљем тексту: завршни извештај) заједно за	Потпуно усклађено.		

			<p>безбедносним препорукама, међународним организацијама у складу са међународним стандардима и препорученом праксом држави која је пренела истраживање удеса или озбиљне незгоде на Републику Србију, надлежном органу државе регистрације, државе пројекта, државе производње, државе корисника, државе чији су грађани погинули или претрпели тешке телесне повреде, државе која је пружала информације, објекте или стручњаке у току истраживања, као и ИСАО, само ако је у удесу или озбиљној незгоди учествовао ваздухоплов максималне масе преко 5.700 kg.</p>			
16.8.6)	addressees of safety recommendations contained in the report;	0.1. и 0.2. 27.8.	<p>Центар доставља извештај заједно за безбедносним препорукама странама на које се препоруке односе, министарству, ДИРЕКТОРАТУ, надлежним органима заинтересованих других држава и међународним организацијама у складу са</p>	Потпуно усклађено.		

			међународним стандардима и препорученом праксом, и објављује га на интернет презентацији Центра.			
16.8.ц)	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. и 0.2. 27.8.	Центар доставља извештај заједно за безбедносним препорукама странама на које се препоруке односе, министарству, ДИРЕКТОРАТУ, надлежним органима заинтересованих других држава и међународним организацијама у складу са међународним стандардима и препорученом праксом, и објављује га на интернет презентацији Центра.	Потпуно усклађено.		
17.1.	Safety recommendations 1. At any stage of the safety investigation, the safety investigation authority shall recommend in a dated transmittal letter, after appropriate consultation with relevant parties, to the authorities concerned, including those in other Member States or third countries, any preventive action that it considers	0.1. и 0.2. 28.1. 28.3.	ЦЕНТАР ИЗДАЈЕ БЕЗБЕДНОСНЕ ПРЕПОРУКЕ НА ОСНОВУ АНАЛИЗЕ ПОДАТАКА И РЕЗУЛТАТА СПРОВЕДЕНЕ ИСТРАГЕ. Препоруке се упућују странама на које се односе, надлежним органима и организацијама у Републици Србији, као и заинтересованим органима и организацијама других држава и међународним организацијама.	Делимично усклађено	Потпуна усклађеност постићи ће се изменама и допунама Правилника о истраживању удеса и озбиљних	

	necessary to be taken promptly to enhance aviation safety.					
17.2.	A safety investigation authority may also issue safety recommendations on the basis of studies or analysis of a series of investigations or any other activities conducted in accordance with Article 4(4).	0.1. 28.1.	ЦЕНТАР ИЗДАЈЕ БЕЗБЕДНОСНЕ ПРЕПОРУКЕ НА ОСНОВУ АНАЛИЗЕ ПОДАТАКА И РЕЗУЛТАТА СПРОВЕДЕНЕ ИСТРАГЕ.	Потпуно усклађено		
17.3.	A safety recommendation shall in no case create a presumption of blame or liability for an accident, serious incident or incident. EN L 295/46 Official Journal of the European Union 12.11.2010	0.1. 28.2.	Препорука из става 1. овог члана не може бити основ за утврђивање кривице или одговорности за удес или озбиљну незгоду.	Потпуно усклађено.		
18.1.	Follow-up to safety recommendations and safety recommendations database 1. The addressee of a safety recommendation shall acknowledge receipt of the transmittal letter and inform the safety investigation authority which issued the recommendation within 90	0.1. и 0.2. 28.4.	Органи и организације којима су упућене препоруке, осим органа и организација других држава и међународних организација, дужни су да предузму потребне мере у циљу спровођења безбедносних препорука. И О ТОМЕ ОБАВЕСТИ ЦЕНТАР. Лице или организација коме је упућена препорука у складу са чланом 28. Закона, потврђује	Потпуно усклађено		

	days of the receipt of that letter, of the actions taken or under consideration, and where appropriate, of the time necessary for their completion and where no action is taken, the reasons therefor.	0.3. 16.1.	пријем препоруке и обавештава Центар у року од 90 дана од дана пријема препоруке о мерама које су предузете или чије се предузимање разматра и, по потреби, о времену потребном за њихово предузимање, а ако није потребно предузети одговарајуће мере, о разлозима за непредузимање.			
18.2.	Within 60 days of the receipt of the reply, the safety investigation authority shall inform the addressee whether or not it considers the reply adequate and give justification when it disagrees with the decision to take no action.	0.3. 16.2.	У року од 60 дана од пријема одговора, Центар обавештава орган или организацију коме је препорука упућена да ли сматра да је одговор адекватан и даје образложење ако се не слаже са одлуком да се не предузимају мере за извршење безбедносних препорука.	Потпуно усклађено		
18.3.	Each safety investigation authority shall implement procedures to record the responses to the safety recommendations it issued.			Предмет интерне процедуре Центра за истраге		
18.4.	Each entity receiving a safety recommendation, including the authorities responsible for civil aviation safety at the Member State and Union	0.1 и 0.2. 28.4.	Органи и организације којима су упућене препоруке, осим органа и организација других држава и међународних организација, дужни су да предузму потребне мере у циљу спровођења	Потпуно усклађено		

	level, shall implement procedures to monitor the progress of the action taken in response to the safety recommendations received.		безбедносних препорука- И О ТОМЕ ОБАВЕСТЕ ЦЕНТАР			
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 as the responses thereto. Safety investigation authorities shall similarly record in the central repository all safety recommendations received from third countries.	0.1. и 0.2. 27.13. 27.15.	Податке из извештаја, са безбедносним препорукама, Центар уноси у базу података о удесима и озбиљним незгодама у ваздушном саобраћају, као и у базу догађаја у ваздушном саобраћају коју води Директорат цивилног ваздухопловства Републике Србије. Центар има неометан приступ бази догађаја коју води Директорат цивилног ваздухопловства Републике Србије.	Потпуно усклађено		
19.1.	EASA and the competent authorities of the Member States shall in collaboration	-	-	непреносиво	Одредба је по својој природи таква да је	

	<p>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.</p>				<p>могу имплементирати само државе чланице ЕУ</p>	
19.2.	<p>EASA and the authorities of the Member States referred to in paragraph 1 shall ensure the confidentiality of such information in accordance with applicable legislation, and shall limit its use to what is strictly necessary to discharge their safety related obligations. In this respect, that information shall be used only for analysis of safety trends</p>	-	-	непреносиво	<p>Одредба је по својој природи таква да је могу имплементирати само државе чланице ЕУ</p>	

	which can form the basis for anonymous safety recommendations or airworthiness directives without apportioning blame or liability					
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. и 0.2.</p> <p>19.1.</p> <p>19.2.</p>	<p>Власник, као и корисник ваздухоплова који је учествовао у удесу или озбиљној незгоди, члан посаде, свако лице које учествује у одржавању, пројектовању, производњи тог ваздухоплова или у обуци његове посаде, свако лице које је учествовало у пружању том ваздухоплову услуга контроле летења, информисања ваздухоплова у лету или аеродромских услуга, запослени у цивилној ваздухопловној власти Републике Србије, као и свако лице, уколико имају сазнања да се догодио удес или озбиљна незгода у обавези су да о томе, без одлагања, обавесте Центар.</p> <p>КОРИСНИК ВАЗДУХОПЛОВА КОЈИ ЈЕ УЧЕСТВОВАО У УДЕСУ ИЛИ ОЗБИЉНОЈ НЕЗГОДИ ЈЕ ДУЖАН ДА</p>	Потпуно усклађено		

		0.3. 13.1.	<p>ИНФОРМАЦИЈЕ О ЛИЦИМА И ОПАСНОЈ РОБИ НА ЛЕТУ ДОСТАВИ ЦЕНТРУ, НА ЊЕГОВ ЗАХТЕВ.</p> <p>Ваздухоплов који је учествовао у удесу или озбиљној незгоди на територији Републике Србије, а који је регистрован у Републици Србији, или је произведен у Републици Србији, или се користи од стране корисника регистрованог у Републици Србији, а који обавља летове који долазе на или одлазе са територије Републике Србије и страни ваздухоплови који обављају летове који одлазе са аеродрома који се налазе на територији Републике Србије, достављају Центру информације о лицима и опасним материјама на лету, по захтеву Центра.</p>			
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	0.3. 13.2.1)	<p>Корисник ваздухоплова из става 1. овог члана:</p> <p>1) најкасније у року од два сата од пријема обавештења или захтева Центра, на основу</p>	Потпуно усклађено		

	information, of all the persons on board; and		расположивих информација, саставља коначан списак лица укључених у ваздухоплов и			
20.1.б)	immediately after the notification of the occurrence of an accident to the aircraft, of the list of the dangerous goods on board.	0.3. 13.2.2)	2) одмах по пријему обавештења да се удес догодио или захтева Центра, саставља списак укљученог опасног терета.	Потпуно усклађено		
20.2.	The lists referred to in paragraph 1 shall be made available to the safety investigation authority in charge, the authority designated by each Member State to liaise with the relatives of the persons on board and, where necessary, to medical units which may need the information for the treatment of victims.	0.3. 13.3.	Податке из става 2. овог члана, корисник ваздухоплова који је учествовао у удесу или озбиљној незгоди доставља Центру.	Потпуно усклађено		
20.3.	In order to allow passengers' relatives to obtain information quickly concerning the presence of their relatives on board an aircraft involved in an accident, airlines shall offer travellers the opportunity to give the name and contact details of a person to be contacted in the	0.3. 13.4 13.5.	Путник може кориснику ваздухоплова да достави податке лица која ће бити контактирана у случају удеса или озбиљне незгоде. Имена лица која су била укључена у ваздухоплов који је учествовао у удесу не смеју да буду доступна јавности пре него што надлежни органи обавесте	Потпуно усклађено		

	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.		о удесу сроднике тих лица.			
20.4.	The name of a person on board shall not be made publicly available before the relatives of that person have been informed by the relevant authorities. The list referred to in paragraph 1(a) shall be kept confidential in accordance with the legal acts of the Union and national law and the name of each person appearing in that list shall, subject thereto, only be made publicly available in so far as the relatives of the respective persons on board have not objected.	0.3. 13.6.	Списак из става 2. подтачка 1) овог члана је поверљивог карактера, а имена лица са списка могу да буду доступна јавности само ако се сродници тих лица не противе.	Потпуно усклађено		
21.1.	Assistance to the victims of air accidents and their relatives 1. In order to ensure a more comprehensive and harmonised response to	0.1. 14.1.	Помоћ жртвама несрећа и њиховој породици План хитних мера помоћи, који укључује превоз, смештај и медицинску помоћ жртвама и	Потпуно усклађено	Донета је Уредба о плану хитних мера помоћи жртвама и њиховим	

	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.		њиховим породицама у случају несреће, доноси Влада.		породицама у случају несреће у саобраћају	
21.2.	Member States shall ensure that all airlines established in their territory have a plan for the assistance to the victims of civil aviation accidents and their relatives. Those plans must take particular account of psychological support for victims of civil aviation accidents and their relatives and allow the airline to react to a major accident. The Member States shall audit the assistance plans of the airlines established in their territory. Member States shall also encourage third-country airlines which operate in the Union to similarly adopt a plan for the assistance of victims of civil aviation accidents and their relatives.	0.1. 14.1.	План хитних мера помоћи, који укључује превоз, смештај и медицинску помоћ жртвама и њиховим породицама у случају несреће, доноси Влада.	Потпуно усклађено	Донета је Уредба о плану хитних мера помоћи жртвама и њиховим породицама у случају несреће у саобраћају	

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.	Центар може да сарађује или учествује у раду међународних организација за истраживање удеса и озбиљних незгода, пружи или затражи помоћ, пренесе део истражног поступка на надлежне органе за истраживање удеса и озбиљних незгода других држава у складу са међународним уговорима и обавезама Републике Србије. Ови облици сарадње не могу да угрозе независност истраге.	Потпуно усклађено	Донета је Уредба о плану хитних мера помоћи жртвама и њиховим породицама у случају несреће у саобраћају	
21.4.	A Member State or a third country, which, by virtue of fatalities or serious injuries to its citizens, has a special interest in an accident which has occurred in the territories of the Member States to which the Treaties apply, shall be entitled to appoint an expert who shall have the right to:	0.1. 17.1.	Центар може да сарађује или учествује у раду међународних организација за истраживање удеса и озбиљних незгода, пружи или затражи помоћ, пренесе део истражног поступка на надлежне органе за истраживање удеса и озбиљних незгода других држава у складу са међународним уговорима и обавезама Републике Србије. Ови облици сарадње не могу да угрозе независност истраге.	Потпуно усклађено		

21.4.a)	visit the scene of the accident	0.1. 15.5.	Министар ближе прописује начин спровођења поступка истраживања удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају	Делимично усклађено	Потпуна усклађеност постићи ће се изменама и допунама Правилника о истраживању удеса и озбиљних	
21.4.б)	have access to the relevant factual information, which is approved for public release by the safety investigation authority in charge, and information on the progress of the investigation;	0.1. 15.5	- Министар ближе прописује начин спровођења поступка истраживања удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају	Делимично усклађено	Потпуна усклађеност постићи ће се изменама и допунама Правилника о истраживању удеса и озбиљних	
21.4.ц)	receive a copy of the final report.	0.1. 15.5	- Министар ближе прописује начин спровођења поступка истраживања удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају	Делимично усклађено	Потпуна усклађеност постићи ће се изменама и допунама Правилника о истраживању удеса и озбиљних	
21.5.	An expert appointed in accordance with paragraph 4	-0.1.	- Министар ближе прописује начин спровођења поступка	Делимично	Потпуна усклађеност	

	may assist, subject to applicable legislation in force, in the identification of the victims and attend meetings with the survivors of its State.	15.5	истраживања удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају	усклађено	постићи ће се изменама и допунама Правилника о истраживању удеса и озбиљних	
21.6.	In accordance with Article 2(1) of Regulation (EC) No 785/2004 of the European Parliament and of the Council of 21 April 2004 on insurance requirements for air carriers and aircraft operators (1), also third country air carriers shall fulfil the insurance obligations set out in that Regulation.	0.1. 15.5	- Министар ближе прописује начин спровођења поступка истраживања удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају	Делимично усклађено	Потпуна усклађеност постићи ће се изменама и допунама Правилника о истраживању удеса и озбиљних	
22.1.	Access to documents and protection of personal data 1. This Regulation shall apply without prejudice to Regulation (EC) No 1049/2001 of the European Parliament and of the Council of 30 May 2001 regarding public access to European Parliament, Council and Commission documents		-	непреносиво	Одредба је по својој природи таква да не успоставља обавезу у погледу усклађивања	

22.2.	This Regulation shall apply in accordance with Directive 95/46/EC of the European Parliament and of the Council of 24 October 1995 on the protection of individuals with regard to the processing of personal data and on the free movement of such data (3) and Regulation (EC) No 45/2001 of the European Parliament and of the Council of 18 December 2000 on the protection of individuals with regard to the processing of personal data by the Community institutions and bodies and on the free movement of such data	-	-	непреносиво	Одредба је по својој природи таква да не успоставља обавезу у погледу усклађивања	
23.	Penalties Member States shall lay down the rules on penalties applicable to infringements of this Regulation. The penalties provided for shall be effective, proportionate and dissuasive.	0.1. и 0.2. 51. и 52.	Центар подноси захтеве за покретање прекршајног поступка у складу са казним одредбама овог закона. Новчаном казном од 200.000 до 2.000.000 динара казниће се за прекршај привредно друштво или друго правно лице ако: 1) не обавести Центар о удесу или озбиљној незгоди ваздухоплова (члан 19. став	Потпуно усклађено		

			<p>1);</p> <p>1А) НЕ ДОСТАВИ ИНФОРМАЦИЈЕ О ЛИЦИМА И ОПАСНОЈ РОБИ НА ЗАХТЕВ ЦЕНТРА (ЧЛАН 19. СТАВ 2);</p> <p>2) ограничи Центру приступ месту удеса или озбиљне незгоде, ваздухоплову, његовој садржини или олупини (члан 23. став 3. тачка 1);</p> <p>3) онемогући слободан приступ свим релевантним документима и подацима (члан 23. став 3. тачка 7));</p> <p>4) уклони с места удеса или озбиљне незгоде ваздухоплова који је претрпео удес или озбиљну незгоду или његове делове пре него што се обезбеди очување трагова несреће или прибави сагласност Центра (члан 25. став 3);</p> <p>5) по окончању истраживања удеса или озбиљне незгоде не уклони оштећени или уништени ваздухоплов или његове делове (члан 25. став 5);</p> <p>6) на захтев Центра не достави тражене податке</p>			
--	--	--	---	--	--	--

			<p>(члан 25. став 8); 7) не поступи по издатој безбедносној препоруци Центра и не достави извештај о истој (члан 28. ст. 4. и 5);</p> <p>Новчаном казном од 50.000 до 150.000 динара казниће се за прекршај одговорно лице – заповедник брода или лице које га замењује, други чланови посаде и друга физичка лица ако:</p> <p>2) не обавести Центар о удесу или озбиљној незгоди ваздухоплова (члан. 19. став 1);</p> <p>1А) НЕ ДОСТАВИ ИНФОРАМЦИЈЕ О ЛИЦИМА И ОПАСНОЈ РОБИ НА ЗАХТЕВ ЦЕНТРА (ЧЛАН 19. СТАВ 2);</p> <p>2) ограничи Центру приступ месту удеса или озбиљне незгоде, ваздухоплову, његовој садржини или олупини (члан 23. став 3. тачка 1);</p> <p>3) онемогући слободан приступ документима и подацима (члан 23. став 3.</p>			
--	--	--	---	--	--	--

			<p>тачка 7));</p> <p>4) уклони с места удеса или озбиљне незгоде ваздухоплов који је претрпео удес или озбиљну незгоду или његове делове пре него што се обезбеди очување трагова удеса или озбиљне незгоде или прибави сагласност Центра (члан 25. став 3);</p> <p>5) по окончању истраживања удеса или озбиљне незгоде не уклони оштећени или уништени ваздухоплов или његове делове (члан 25. став 5);</p> <p>6) на захтев Центра не достави тражене податке (члан 25. став 8);</p> <p>7) не поступи по издатој безбедносној препоруци Центра и не достави извештај о истој (члан 28. ст. 4 и 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</p>	-	-	непреносиво	Одредба се односи на обавезе Европске комисије	

	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					
25.	Repeals Directive 94/56/EC is hereby repealed.	-	-	непреносиво	Одредба се односи на укидање Директиве 94/56/ЕЗ	
26.	Entry into force This Regulation shall enter into force on the 20th day following its publication in the <i>Official Journal of the European Union</i> .	-	-	непреносиво	Прелазне и завршне одредбе	

<p>1. Назив прописа Европске уније :</p> <p>Директива Савета 2004/49/ЕЗ од 29. априла 2004. о безбедности на железницама Заједнице, којом се мењају и допуњавају Директива Савета 95/18/ЕЗ о издавању лиценци предузећима за железнички саобраћај и Директива 2001/14/ЕЗ о додели капацитета железничке инфраструктуре и наплати накнада за коришћење железничке инфраструктуре и безбедносној сертификацији (Директива о безбедности), ОЈ Л 164, 30.4.2004., стр. 44-113 (са последњом изменом Директива Комисије 2014/88/ЕУ, ОЈ Л 201, 10.07.2014., стр. 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” ознака ЕУ прописа</p> <p>32004L0049R(01) 32004L0049R(02) 32008L0057 32008L0110 32009L0149 32012L0034 32014L0088</p>
<p>3. Орган државне управе, односно други овлашћени предлагач прописа:</p>	<p>4. Датум израде табеле:</p>
<p>Овлашћени предлагач прописа – Влада Обрађивач – Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре</p>	<p>19.07.2018.</p>
<p>5. Назив прописа чије одредбе су предмет анализе усклађености са прописом Европске уније:</p>	<p>6. Бројчане ознаке (шифре) планираних прописа из базе НПАА:</p>
<p>0.1. Закон о безбедности у железничком саобраћају Law on Railway Safety</p> <p>0.2. Закон о железници Law on Railway</p> <p>0.3. Предлог закона о изменама и допунама Закона о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају</p>	<p>2017-504</p>

<p>Law on investigation of accidents in air, railway, maritime and inland waterways transport</p> <p>0.4. Правилник о обрасцима сертификата о безбедности за превоз Rulebook on the form of safety certificate</p> <p>0.5. Правилник о обрасцу сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром Rulebook on the form of safety authorization</p> <p>0.6. Правилник о заједничким показатељима безбедности у железничком саобраћају Rulebook on the common safety indicators on railway transport</p> <p>0.7. Закон о интероперабилности железничког система Law on Railway Interoperability</p> <p>0.8. Правилник о садржини коначног извештаја о истрагама несрећа и незгода у железничком саобраћају Rulebook on the contents of the final report on investigations of accidents and minor accidents in railway transport</p>	
7. Усклађеност одредби прописа са одредбама прописа ЕУ:	

а)	а1)	б)	б1)	в)	г)	д)
Одредба прописа ЕУ	Садржина одредбе	Одредбе прописа Р.	Садржина одредбе	Усклађено ¹	Разлози за делимичну усклађеност, неусклађеност или непреносивост	Напомена о усклађености

¹ Потпуно усклађено - ПУ, делимично усклађено - ДУ, неусклађено - НУ, непреносиво – НП

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
		Србије				
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.	<p>Овим законом уређују се услови за безбедно и несметано одвијање железничког саобраћаја у Републици Србији.</p> <p>Овим законом уређује се управљање железничком инфраструктуром, обављање делатности железничког превоза, лиценцирање железничких превозника, приступ железничкој инфраструктури, услужним објектима и услугама, начела и поступци за одређивање и наплату накнада за коришћење железничке инфраструктуре и доделу капацитета јавне железничке инфраструктуре, индустријске железнице и индустријски колосеци, надлежности регулаторног тела и тела за лиценцирање, права путника и услуге јавног превоза путника железницом од општег економског интереса.</p>	ПУ		
1.1	(a) harmonising the regulatory structure in the Member States			НП		Односи се

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
						на државе чланице ЕУ.
1.2	(b) defining responsibilities between the actors	0.1. 5.1.	Министарство надлежно за послове саобраћаја (у даљем тексту: Министарство), Дирекција, Центар за истраживање несрећа (у даљем тексту: Центар), управљач инфраструктуре (у даљем тексту: управљач) и железнички превозник, свако у складу са пословима које обавља, обезбеђују: 1) да се безбедност железничког саобраћаја у железничком систему очува, и тамо где је то изводљиво, стално унапређује, при чему се предност даје спречавању несрећа; 2) да се прописи за безбедност примењују транспарентно и недискриминаторски; 3) да се убрзава развој јединственог железничког система.	ПУ		
1.3	(c) developing common safety targets and common safety methods with a view to greater harmonisation of national rules	0.1. 7.1.	Заједничке безбедносне методе прописују начин процене нивоа безбедности, остварености безбедносних циљева и усаглашености са другим безбедносним захтевима, путем	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
		0.1.	<p>дефинисања:</p> <p>1) Заједничке безбедносне методе за процену и оцену ризика и услова које треба да испуни тело за оцену ризика;</p> <p>2) Заједничких безбедносних метода за оцену усаглашености са захтевима за добијање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром и сертификата о безбедности за превоз, које обухватају:</p> <p>(1) поступке за оцену испуњености захтева поднетих од стране управљача, односно железничких превозника, за издавање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром, односно сертификата о безбедности за превоз,</p> <p>(2) критеријуме за оцену испуњености захтева за издавање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром, односно сертификата о безбедности за превоз,</p> <p>(3) начела за вршење надзора над</p>			

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
		12.	<p>усклађеношћу са захтевима које мора да испуни систем за управљање безбедношћу, после издавања сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром, односно сертификата о безбедности за превоз;</p> <p>3) ЗБМ за надзор безбедносног учинка после издавања сертификата о безбедности за превоз или сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром;</p> <p>4) ЗБМ за праћење ефикасности управљања безбедношћу у току експлоатације и одржавања железничког система.</p> <p>Заједничке безбедносне циљеве (у даљем тексту: ЗБЦ) утврђује Европска комисија.</p> <p>ЗБЦ утврђују најнижи ниво безбедности који морају достићи различити делови железничког система и железнички систем у целини, а који се исказује кроз критеријум прихватљивости ризика за:</p> <p>1) појединачне ризике везане за</p>			

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
			<p>путнике, запослене, особље извођача радова, кориснике путних прелаза, као и појединачне ризике везане за присуство неовлашћених лица на објектима инфраструктуре; 2) ризике за друштво. ЗБЦ садрже временски распоред постепеног спровођења, у случају када је то потребно, узимајући у обзир природу и обим инвестиција потребних за њихово спровођење. Дирекција пријављује Европској комисији измене и допуне националних прописа за безбедност донетих у циљу постизања ЗБЦ.</p>			
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.	<p>Дирекција за железнице (у даљем тексту: Дирекција), је орган надлежан за регулисање безбедности у железничком саобраћају</p> <p>Центар за истраживање несрећа у саобраћају (у даљем тексту: Центар) је посебна организација у чијој надлежности је обављање стручних послова који се односе на истраживање удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају,</p>	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
			озбиљних несрећа, осталих несрећа и незгода у железничком саобраћају, врло озбиљних поморских несрећа, поморских несрећа, поморских незгода, озбиљних пловидбених незгода и пловидбених незгода у водном саобраћају (у даљем тексту: несреће).			
1.5	(e) defining common principles for the management, regulation and supervision of railway safety.	0.2. 124.1.2	2) праћење, унапређивање, примена и развој безбедности и регулаторног оквира за безбедност, као и система националних прописа о безбедности, укључујући и доношење подзаконских аката из области безбедности и интероперабилности железничког саобраћаја;	ПУ		
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	0.2. 3.1.	Обављање делатности управљања јавном железничком инфраструктуром и делатности обављања превоза путника и превоза робе у железничком саобраћају уређује се на начелима раздвајања послова управљања	ДУ	Ова одредба се односи на процедуру сарадње између држава чланица ЕУ. Примена Директиве је везана за статус субјекта обавезе, односно за	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	between railway undertakings and infrastructure managers.		јавном железничком инфраструктуром и послова обављања превоза у железничком саобраћају.		чланство у ЕУ	
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.	Одредбе овог закона не примењују се на метрое, трамваје и друге лаке шинске системе.	ПУ		
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;			НП	Дискрециона одредба. Овај део одредбе у нашим условима тренутно не може да се спроведе.	
2.2.3	(c) privately owned railway infrastructure that exists solely for use by the infrastructure owner for its own freight operations.			НП	Дискрециона одредба. Овај део одредбе у нашим условима тренутно не може да се спроведе.	
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;			НП	Дискрециона одредба. Овај део одредбе у нашим условима тренутно не може да се спроведе.	
2.2.5	(e) heritage, museum and tourist railways that operate on their own			НП	Дискрециона одредба. Поједине одредбе	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	network, including workshops, vehicles and staff.;				закон се примењују на туристичко-музејску железницу.	
3.1.	<p>For the purpose of this Directive, the following definitions shall apply:</p> <p>"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;</p>	<p>0.1. 2.1.23.</p>	<p>23) железнички систем обухвата структурне и функционалне подсистеме, управљање и експлоатацију система у целини;</p>	ПУ		
3.2.	<p>"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;</p>	<p>0.1. 2.1.63. 0.2. 2.69. 0.2. 3.3.</p>	<p>63) управљач инфраструктуре је друштво капитала или предузетник који је овлашћен за управљање јавном железничком инфраструктуром или инфраструктуром индустријске железнице;</p> <p>69) управљач инфраструктуре је јавно предузеће или привредно друштво одговорно за грађење, експлоатацију, одржавање и обнову јавне железничке инфраструктуре на мрежи, као и за учешће у њеном развоју у оквиру утврђене опште политике развоја и финансирања</p>	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
			<p>инфраструктуре;</p> <p>Управљач инфраструктуре одговоран је за сопствено руковођење, управљање и контролу, у складу са овим законом.</p>			
3.3.	<p>"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;</p>	<p>0.1. 2.1.21.</p>	<p>21) <i>железнички превозник</i> је привредно друштво, друго правно лице или предузетник који обавља превоз путника и/или робе и који обезбеђује вучу возова или који искључиво пружа услугу вуче возова или маневрисања или који обавља превоз за сопствене потребе;</p>	ПУ		
3.4.	<p>"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;</p>	<p>0.1. 2.1.59.</p>	<p>59) <i>техничке спецификације интероперабилности</i> (у даљем тексту: ТСИ) су техничке спецификације са којима подсистем или део подсистема железничког система мора бити усаглашен у циљу испуњења основних захтева и обезбеђивања интероперабилности железничког система;</p>	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
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.	<p>Заједничке безбедносне циљеве (у даљем тексту: ЗБЦ) утврђује Европска комисија.</p> <p>ЗБЦ утврђују најнижи ниво безбедности који морају достићи различити делови железничког система и железнички систем у целини, а који се исказује кроз критеријум прихватљивости ризика за:</p> <p>1) појединачне ризике везане за путнике, запослене, особље извођача радова, кориснике путних прелаза, као и појединачне ризике везане за присуство неовлашћених лица на објектима инфраструктуре;</p> <p>2) ризике за друштво.</p> <p>ЗБЦ садрже временски распоред постепеног спровођења, у случају када је то потребно, узимајући у обзир природу и обим инвестиција потребних за њихово спровођење. Дирекција пријављује Европској комисији измене и допуне националних прописа за безбедност донети у циљу постизања ЗБЦ.</p>	ПУ		
3.6.	"common safety methods (CSMs)" means the methods to be developed	0.1. 2.1.26.	26) <i>заједничке безбедносне</i>	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	to describe how safety levels and achievement of safety targets and compliance with other safety requirements are assessed;		<i>методе</i> су методе којима се прописује начин оцене нивоа безбедности, утврђивања остварености циљева безбедности и утврђивања усаглашености са другим захтевима који се односе на безбедност железничког саобраћаја;			
3.7.	"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;	0.2. 124.1.	Дирекције обавља следеће послове: 1) издавање, продужење важења, измене и одузимање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром и сертификата о безбедности за превоз, као и провера да ли се управљачи инфраструктуре и железнички превозници придржавају услова утврђених у њима; 2) праћење, унапређивање, примена и развој безбедности и регулаторног оквира за безбедност, као и система националних прописа о безбедности, укључујући и доношење подзаконских аката из области безбедности и	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
			<p>интероперабилности железничког саобраћаја; 3) вођење регистара прописаних овим законом и законом којим се уређује интероперабилност железнице; 4) надзор над усаглашеношћу чинилаца интероперабилности са основним захтевима у складу са законом којим се уређује интероперабилност железнице; 5) издавање дозвола за коришћење структурних подсистема, у складу са законом којим се уређује интероперабилност железнице; 6) издавање дозвола за коришћење нових и знатно измењених железничких возила која још нису обухваћена техничким спецификацијама интероперабилности; 7) доноси гранске стандарде из области железничког саобраћаја; 8) друге послове утврђене законом којим се уређује безбедност у железничком саобраћају и законом којим се уређује нтероперабилност железничког система</p>			

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
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>национални прописи за безбедност</i> су прописи Републике Србије у којима су садржани безбедносни захтеви за железнички систем и примењују се на више од једног железничког превозника;	ПУ		
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) систем управљања безбедношћу обухвата организацију и процедуре које успоставља управљач инфраструктуре или железнички превозник ради безбедног управљања својим активностима;	ПУ		
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) главни истражитељ је лице које је одговорно за организацију, спровођење и контролу истраге; 6) <i>главни истражитељ</i> је лице коме је, на основу његове стручности поверена организација, спровођење, контрола и руковођење безбедносног истраживања удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају, озбиљних несрећа у железничком саобраћају, врло озбиљних	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
			поморских несрећа, озбиљних поморских несрећа, поморских несрећа, поморских незгода, озбиљних пловидбених незгода и пловидбених незгода у водном саобраћају;			
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>несрећа</i> је нежељен или непланиран изненадан догађај или специфичан низ таквих догађаја који има штетне последице (судари, исклизнућа, несреће на путном прелазу у истом нивоу, несреће са учешћем лица изазване железничким возилима у покрету, пожари и сл.); 11) несрећа у железничком саобраћају је нежељен или непланиран изненадан догађај или специфичан низ таквих догађаја који има штетне последице (судари, исклизнућа, налет воза, несреће на путном прелазу у истом нивоу, несреће са учешћем лица изазване железничким возилима у покрету, пожари и сл.);	ПУ		
3.12.	"serious accident" means any train collision or derailment of trains,	0.1. 2.1.43.	43) <i>озбиљна несрећа</i> је судар	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>resulting in the death of at least one person or serious injuries to five or more persons or extensive damage to rolling stock, the infrastructure or the environment, and any other 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>возова или исклизнуће воза који има за последицу смрт најмање једног лица или тешке повреде пет или више лица или доношење велике штете железничким возилима, железничкој инфраструктури или животној средини, као и друга слична несрећа која има очигледан утицај на безбедност на железници или на управљање безбедношћу;</p> <p>14) озбиљна несрећа у железничком саобраћају је судар, или исклизнуће воза који има за последицу смрт најмање једног лица или тешке повреде пет или више лица или доношење велике штете железничким возилима, железничкој инфраструктури или животној средини, као и друга слична несрећа која има очигледан утицај на безбедност на железници или на управљање безбедношћу;</p> <p>3) <i>велика штета</i> је штета коју тело за истраге, по приступу месту несреће, процени у износу од најмање два милиона евра;</p>			

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
			4) велика штета у железничком саобраћају је штета коју Центар за истраживање несрећа, по приступу месту несреће, процени у износу од најмање два милиона евра;			
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) незгода је догађај, осим несреће и озбиљне несреће, који је повезан са саобраћајем возова или маневарског састава и негативно утиче на безбедност саобраћаја; 10) незгода у железничком саобраћају је догађај који је повезан са саобраћајем возова или маневарског састава и негативно утиче на безбедност саобраћаја;	ПУ		
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) истрага означава процес који обухвата прикупљање и анализу информација, утврђивање узрока, извођење закључака и утврђивање последица, као и давање безбедносних препорука у циљу превенције несрећа и незгода, када је то потребно; 8) истрага означава поступак који обухвата прикупљање и анализу	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
			информација, извођење закључака, укључујући и утврђивање узрока и у зависности од случаја давање безбедносних препорука у циљу превенције удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају, озбиљних несрећа у железничком саобраћају, озбиљних поморских несрећа, поморских незгода, поморских незгода и пловидбених незгода у водном саобраћају;			
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.	б1) <i>узроци</i> су радње, пропусти, догађаји или услови, или њихова комбинација, који су довели до несреће или незгоде; 24) узроци подразумевају радње, пропусте, ситуације, услове или комбинацију свих тих елемената који су довели до удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају, озбиљних несрећа у железничком саобраћају, поморских несрећа, поморских незгода и пловидбених незгода у водном саобраћају, при чему препознавање узрока не подразумева утврђивање кривице или управно-правне, грађанскоправне или	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
			кривичноправне одговорности;			
3.16.	(p) "Agency" means the European Railway Agency, the Community agency for railway safety and interoperability;			НП	Ова одредба односи се на државе чланице.	
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) пријављено тело је тело именовано за оцењивање усаглашености и погодности за употребу чинилаца интероперабилности и за поступак верификације подсистема и које је пријављено Генералном секретару Међувладине организације за међународни превоз железницом (у даљем тексту: OTIF) или Европској комисији;	ПУ		
3.18.	"interoperability constituents" means	0.1.		ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	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.	2.1.64.	64) <i>чинилац интероперабилности</i> је свака компонента, група компонената, подсклоп или склоп опреме у целини, као и софтвер, уграђен или намењен уградњи у подсистем, од кога интероперабилност железничког система зависи директно или индиректно;			
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 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");	0.1. 2.1.27.	27) <i>ималац железничког возила</i> је физичко или правно лице власник или корисник железничког возила који користи то возило као превозно средство и који је уписан у Национални регистар железничких возила;	ПУ		
3.20.	"entity in charge of maintenance" means an entity in charge of maintenance of a vehicle, and	0.1. 2.1.30.	30) <i>лице задужено за одржавање</i> је лице задужено за одржавање	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	registered as such in the NVR;		железничких возила, уписано као такво у Национални регистар железничких возила;			
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>железничко возило</i> је возило са или без сопственог погона које се креће на сопственим точковима по железничким колосецима и које се састоји од једног или више структурних и функционалних подсистема или делова тих подсистема;	ПУ		
4.1.	Member States shall ensure that railway safety is generally maintained and, where reasonably practicable, continuously improved, taking into consideration the development of Community legislation and technical and scientific progress and giving priority to the prevention of serious accidents. 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.	0.1. 5.1.	Министарство надлежно за послове саобраћаја (у даљем тексту: Министарство), Дирекција, Центар за истраживање несрећа (у даљем тексту: Центар), управљач инфраструктуре (у даљем тексту: управљач) и железнички превозник, свако у складу са пословима које обавља, обезбеђују: 1) да се безбедност железничког саобраћаја у железничком систему очува, и тамо где је то изводљиво, стално унапређује, при чему се предност даје спречавању несрећа; 2) да се прописи за безбедност примењују транспарентно и	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
			недискриминаторски; 3) да се убрзава развој јединственог железничког система.			
4.2.	Member States shall ensure that measures to develop and improve railway safety take account of the need for a system-based approach.	0.1. 14.1.	Управљач и железнички превозник дужни су да успоставе систем за управљање безбедношћу, који има за циљ да се бар достигну ЗБЦ за железнички систем у целини. Систем за управљање безбедношћу мора бити усклађен са пријављеним националним прописима за безбедност и са безбедносним захтевима утврђеним у ТСИ и морају бити примењене одговарајуће одредбе заједничких безбедносних метода.	ПУ		
4.3.1.	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 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	0.1. 5.2.	Управљач и железнички превозник одговорни су за безбедну експлоатацију железничког система и контролу ризика повезаних са њом, тако што спроводе потребне мере за контролу ризика, уз међусобну сарадњу, примењују националне прописе и стандарде за безбедност и успостављају системе за управљање безбедношћу, у складу са овим законом.	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	Directive.					
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.	Управљач и железнички превозник одговорни су корисницима, комитентима, запосленима и трећим лицима за свој део система и његово безбедно функционисање, укључујући у то снабдевање материјалом и уговарање услуга.	ПУ		
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 safely put into operation by the railway undertaking and/or infrastructure manager.	0.1. 5.4.	Одговорност управљача и железничког превозника из става 3. овог члана не ослобађа од одговорности произвођаче саставних делова и чинилаца интероперабилности појединих подсистема, лица задужена за одржавање, имаоце возила, наручиоце и даваоце других потребних услуга, да су возила, објекти и постројења, опрема, материјал и услуге усклађени са прописаним захтевима и условима за предвиђену употребу, тако да их управљач или железнички превозник могу безбедно користити	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
			у железничком систему.			
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.	<p>Да би се омогућила процена остварености заједничких циљева безбедности и омогућило праћење општег развоја безбедности на железници, Дирекција прикупља информације о ЗПБ путем годишњих извештаја о безбедности управљача и железничког превозника.</p> <p>Управљач и железнички превозник дужни су да сваке године, најкасније до 30. јуна, доставе Дирекцији годишњи извештај о безбедности за претходну календарску годину.</p>	ПУ		
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.			НП	Ова одредба се односи на процедуру сарадње између држава чланица ЕУ.	
5.1.3.	The CSIs shall be established as set out in Annex I.	0.1. 6.5.	ЗПБ према којима управљач и железнички превозник састављају извештај из става 2. овог члана и заједничке методе за израчунавање економских последица несрећа,	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
		0.6.	прописује Дирекција. Правилник о заједничким показатељима безбедности у железничком саобраћају			
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).			НП	Ова одредба односи се на Комисију.	
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. They shall be published in the Official Journal of the European Union. These measures, designed to amend non-essential elements of this			НП	Ова одредба односи се на Комисију.	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	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.			НП	Ова одредба односи се на Комисију.	
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 by TSIs, methods to check that the structural subsystems of the railway system are operated and maintained in accordance with the relevant	0.1. 7.1.	Заједничке безбедносне методе прописују начин процене нивоа безбедности, остварености безбедносних циљева и усаглашености са другим безбедносним захтевима, путем дефинисања: 1) Заједничке безбедносне методе за процену и оцену ризика и услова које треба да испуни тело за оцену ризика; 2) Заједничких безбедносних метода за оцену усаглашености са захтевима за добијање сертификата о безбедности за управљање железничком	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	essential requirements.		<p>инфраструктуром и сертификата о безбедности за превоз, које обухватају:</p> <p>(1) поступке за оцену испуњености захтева поднетих од стране управљача, односно железничких превозника, за издавање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром, односно сертификата о безбедности за превоз,</p> <p>(2) критеријуме за оцену испуњености захтева за издавање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром, односно сертификата о безбедности за превоз,</p> <p>(3) начела за вршење надзора над усклађеношћу са захтевима које мора да испуни систем за управљање безбедношћу, након што је издат сертификат о безбедности за управљање железничком инфраструктуром, односно сертификата о безбедности за превоз;</p> <p>3) Заједничка безбедносна метода за надзор безбедносног учинка</p>			

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
			<p>после издавања сертификата о безбедности за превоз или за управљање железничком инфраструктуром;</p> <p>4) Заједничка безбедносна метода за праћење ефикасности управљања безбедношћу у току експлоатације и одржавања железничког система.</p>			
6.4.	<p>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).</p>			НП	Ова одредба односи се на Комисију.	
6.5.	<p>Member States shall make any necessary amendments to their national safety rules in the light of the adoption of CSMS and revisions to them.</p>	0.1. 7.3.	<p>Сходно усвојеним и ревидираним заједничким безбедносним методама доносе се потребне измене и допуне националних прописа за безбедност.</p>	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
7.1.- 7.3.	<p>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 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</p>			НП	Ова одредба односи се на Комисију.	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	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, 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.	ЗБЦ утврђују најнижи ниво безбедности који морају достићи различити делови железничког система и железнички систем у целини, а који се исказује кроз критеријум прихватљивости ризика за: 1) појединачне ризике везане за путнике, запослене, особље извођача радова, кориснике путних прелаза, као и појединачне ризике везане за присуство неовлашћених лица на објектима инфраструктуре; 2) ризике за друштво.	ПУ		
7.5.	The CSTs shall be revised at regular intervals, taking into account the global development of railway safety. This			НП	Ова одредба односи се на Комисију.	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	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).					
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.	Дирекција пријављује Европској комисији измене и допуне националних прописа за безбедност донети у циљу постизања ЗБЦ.	ПУ		
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.	Дирекција је дужна да на својој интернет страници објављује националне прописе за безбедност како би исти били на располагању управљачу, железничком превозникуа и подносиоцима захтева за издавање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром и сертификата о безбедности за превоз.	ПУ		
8.2.	Before 30 April 2005 Member States shall notify the Commission of all the	0.1. 13.2.	Европској комисији пријављују се	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>relevant national safety rules in force, as set out in Annex II, and indicate their area of application.</p> <p>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 which body or organisation is responsible for its publication.</p>	<p>0.1. 13.3.</p>	<p>важећи национални прописи за безбедност:</p> <p>1) у вези са постојећим националним безбедносним циљевима и безбедносним методама;</p> <p>2) који дефинишу захтеве за системе безбедног управљања, као и захтеве за сертификат о безбедности за превоз;</p> <p>3) који одређују захтеве за пуштање у рад и одржавање нових и битно измењених железничких возила, који још нису обухваћени у ТСИ, с тим да пријава мора садржати прописе за размену возила између железничких превозника, системе регистрације и захтеве у погледу поступака проба;</p> <p>4) који обухватају заједничке оперативне прописе за железничке мреже које још нису обухваћене у ТСИ, што обухвата и правила у вези са системом сигнализације и вођења саобраћаја;</p> <p>5) који дефинишу захтеве за додатним интерним прописима које морају донети управљач и железнички превозник;</p> <p>6) који дефинишу захтеве за</p>			

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
			<p>извршне железничке раднике, укључујући критеријуме избора, здравствене способности и професионалне квалификације и издавање уверења, ако нису обухваћени у ТСИ;</p> <p>7) који уређују истрагу несрећа и незгода.</p> <p>У пријави из става 2. овог члана наводи се област примене прописа, основни садржај прописа са упућивањем на правне текстове, форма прописа и ко је надлежан за њихово објављивање.</p>			
8.3.	<p>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.</p>			НП	Ова одредба односи се на Агенцију.	
8.4.	<p>Member States shall forthwith notify the Commission of any amendment to the notified national safety rules and of</p>	0.1. 13.4.	<p>Европска комисија се обавештава о свакој измени националних прописа</p>	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	any new such rule that might be adopted, unless the rule is wholly relating to the implementation of TSIs.		за безбедност и о сваком новом националном пропису за безбедност који се евентуално доноси, изузев ако се пропис у целини односи на извођење ТСИ.			
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.			НП	Ова одредба односи се на Комисију.	
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.	Ако се намерава, по прихватању ЗБЦ, издавање новог националног прописа за безбедност који захтева виши ниво безбедности од ЗБЦ или издавање новог националног прописа за безбедност који може утицати на рад железничких превозника из других држава на територији Републике Србије, Дирекција ће благовремено консултовати све заинтересоване стране.	ПУ		
8.7.1.	The Member State shall submit the draft safety rule to the Commission for examination, stating the reasons for	0.1. 13.6.	Дирекција доставља текстове националних прописа за	ДУ	Ова одредба односи се на државе чланице	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	introducing it.		безбедност у припреми из ст. 2 и 4. овог члана и разлоге за њихово доношење Министарству надлежном за техничке прописе, стандардизацију, акредитацију и метрологију ради пријављивања Европској Комисији.		ЕУ.	
8.7.2.- 8.7.3.	<p>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, 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,</p>	<p>0.1. 13.7.</p> <p>0.1. 13.8.</p>	<p>Ако Европска комисија обавести Републику Србију да сматра да нацрт прописа за безбедност није у складу са ЗБМ или бар са остваривањем ЗБЦ, или сматра да представља средство самовољне дискриминације или прикривеног ограничавања превоза железницом између држава чланица Европске уније, онда се привремено зауставља доношење, почетак важења или примена прописа, док се, у року од шест месеци не донесе коначна одлука.</p> <p>Ако Европска комисија усвоји одговарајућу одлуку којом утврђује да нацрт прописа за безбедност није у складу са ЗБМ, или са постизањем бар ЗБЦ, или да представља средство самовољне дискриминације, или прикривеног</p>	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	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).		ограничавања превоза између држава чланица ЕУ у железничком саобраћају, онда Дирекција предузима све што је потребно да се ова одлука изврши.			
9.1.	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 parts of CSMs are applied.	0.1. 14.1.	Управљач и железнички превозник дужни су да успоставе систем за управљање безбедношћу, који има за циљ да се бар достигну ЗБЦ за железнички систем у целини. Систем за управљање безбедношћу мора бити усклађен са пријављеним националним прописима за безбедност и са безбедносним захтевима утврђеним у ТСИ и морају бити примењене одговарајуће одредбе ЗБМ.	ПУ		
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	0.1. 14.2. 0.1. 14.3.	Систем за управљање безбедношћу мора да испуни захтеве и да садржи елементе, прописане овим законом, који су у складу са карактером, обимом и врстом делатности које се обављају у железничком саобраћају. Системом за управљање безбедношћу постиже се контрола	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	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.		свих ризика повезаних са делатношћу управљача или железничког превозника, укључујући и пружање услуга одржавања, снабдевање материјалом и ангажовање подизвођача, као и ризике који се јављају услед активности трећих лица.			
9.3.	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 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.	0.1. 14.4.	Систем за управљање безбедношћу управљача мора узети у обзир ефекте делатности различитих железничких превозника на мрежи, па у складу са тим мора садржати одредбе које омогућују железничким превозницима обављање делатности у складу са ТСИ и националним прописима за безбедност, као и условима из њихових сертификата о безбедности за превоз. Систем за управљање безбедношћу управљача мора узети у обзир и координацију хитних поступака са свим железничким превозницима у ванредним ситуацијама.	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
9.4.	<p>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:</p> <p>(a) information on how the organisation's corporate safety targets are met and the results of safety plans;</p> <p>(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;</p> <p>(c) the results of internal safety auditing;</p> <p>(d) observations on deficiencies and malfunctions of railway operations and infrastructure management that might be relevant for the safety authority.</p>	<p>0.1. 6.3.</p> <p>0.1. 6.4.</p>	<p>Управљач и железнички превозник дужни су да сваке године, најкасније до 30. јуна, доставе Дирекцији годишњи извештај о безбедности за претходну календарску годину.</p> <p>Годишњи извештај о безбедности обухвата:</p> <p>1) информације о остваривању безбедносних циљева и о резултатима безбедносних планова;</p> <p>2) праћење и анализу ЗПБ, у мери у којој је то релевантно за подносиоца извештаја;</p> <p>3) резултате интерне контроле безбедности;</p> <p>4) примедбе о недостацима и кваровима у одвијању железничког саобраћаја и управљању инфраструктуром који могу бити од значаја за Дирекцију.</p>	ПУ		
10.1.1.	<p>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</p>	<p>0.1. 16.1.</p> <p>0.1. 16.2.</p>	<p>Железнички превозник мора да поседује сертификат о безбедности за превоз да би му се дозволио приступ инфраструктури.</p>	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	Member State or only a defined part thereof.		Сертификат о безбедности за превоз може да обухвата целу мрежу или њен одређени део.			
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.	Сертификат о безбедности за превоз представља доказ да је железнички превозник успоставио систем за управљање безбедношћу и да испуњава захтеве утврђене у ТСИ, националним прописима за безбедност и другим релевантним прописима у циљу контроле ризика и безбедног одвијања саобраћаја на мрежи.	ПУ		
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.	Сертификат о безбедности за превоз састоји се од: 1) дела А којим се потврђује прихватање система за управљање безбедношћу железничког превозника;	ПУ		
10.2.2.	certification confirming acceptance of the provisions adopted by the railway undertaking to meet specific requirements necessary for the safe operation of the relevant network. The requirements may include application of TSIs and national safety rules, acceptance of staff's certificates and	0.1. 16.4.2.	2) дела Б којим се потврђује прихватање одредаба које је железнички превозник усвојио како би задовољио специфичне захтеве прописане за безбедно обављање саобраћаја на одговарајућој мрежи; у те захтеве могу бити укључени	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	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.		примена ТСИ, националних прописа за безбедност и интерних прописа железничког превозника, прихватање сертификата запослених и дозвола за коришћење железничких возила која користи тај железнички превозник.			
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.	Дирекција издаје сертификат о безбедности за превоз на прописаном обрасцу и у форми решења.	ПУ		
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.	У сертификату о безбедности за превоз наводе се врста и обим послова железничког превозника на које се сертификат односи. Сертификат о безбедности за превоз – део А издат железничком превознику у страној држави важи у Републици Србији на основу потврђених међународних споразума.	ПУ		
10.4.	The safety authority in the Member State in which the railway undertaking is planning to operate additional rail transport services shall grant the	0.1. 19.2.	Железнички превозник из става 1. овог члана који намерава да пружа железничке транспортне услуге у	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	additional national certification necessary in accordance with paragraph 2(b).		Републици Србији мора добити додатни сертификат о безбедности за превоз – део Б од Дирекције			
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.	Рок важења сертификата о безбедности за превоз је пет година. Сертификат о безбедности за превоз се у целини или делимично ажурира кад год се знатно измене врста или обим пословања.	ПУ		
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.	Носилац сертификата о безбедности за превоз без одлагања, обавештава Дирекцију о свим већим променама у условима одговарајућег дела сертификата о безбедности за превоз, које се односе на елементе система управљања безбедношћу. Већа промена је она која значајније мења услове на основу којих је издат сертификат о безбедности за превоз (нова врста пословања, нова пруга, нови тип возила, нова категорија особља и др).	ПУ		
10.5.3.	The safety authority may require that the relevant part of the safety	0.1. 18.8.	Дирекција може захтевати да	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	certificate be revised following substantial changes in the safety regulatory framework.		одговарајући део сертификата о безбедности за превоз буде ревидиран после знатних промена у прописима којима се уређује безбедност у железничком саобраћају.			
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.	<p>Ако Дирекција утврди да носилац сертификата о безбедности за превоз више не испуњава услове за сертификацију, она решењем одузима део А, односно део Б сертификата, наводећи разлоге за своју одлуку.</p> <p>Када Дирекција одузме додатни сертификат о безбедности за превоз, без одлагања својој одлуци обавештава тело којем су поверени послови везани за безбедност на железници стране државе које је издало сертификат о безбедности за превоз - део А.</p>	ПУ		
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.	Дирекција одузима сертификат о безбедности за превоз и у случају да носилац тог сертификата у року од једне године од његовог издавања није користио сертификат	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
			о безбедности за превоз као што је предвиђено тим сертификатом.			
10.6.	The safety authority shall inform the Agency within one month of the safety 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.	0.1. 20.5.	Дирекција у року од 30 дана обавештава Агенцију о сертификатима о безбедности за превоз – део А, који су издати, ажурирани, ревидирани или одузети.	ПУ		
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.			НП	Ова одредба односи се на Агенцију.	
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.	Управљач мора да поседује сертификат о безбедности за управљање железничком инфраструктуром.	ПУ		
11.1.2.	The safety authorization shall comprise:	0.1. 21.2.	Сертификат о безбедности за	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>(a) authorization confirming acceptance of the infrastructure manager's safety management system as described in Article 9 and Annex III, and</p> <p>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.</p>		<p>управљање железничком инфраструктуром се састоји од:</p> <p>1) дела којим се потврђује прихватање система за управљање безбедношћу управљача;</p> <p>2) дела којим се потврђује прихватање одредаба које је управљач усвојио да би задовољио специфичне захтеве потребне за безбедно пројектовање, одржавање и експлоатацију инфраструктуре.</p>			
11.2.1.	<p>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.</p>	<p>0.1. 23.3.</p> <p>0.1. 23.4.</p> <p>0.1. 23.5.</p>	<p>Сертификат о безбедности за управљање железничком инфраструктуром важи пет година.</p> <p>Сертификат о безбедности за управљање железничком инфраструктуром обнавља се на захтев носиоца.</p> <p>Сертификат о безбедности за управљање железничком инфраструктуром се у целини или делимично ажурира када дође до знатних измена инфраструктуре, сигнализације или напајања</p>	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
			енергијом или начина експлоатације и одржавања инфраструктуре, о чему носилац тог сертификата без одлагања, а најкасније у року од осам дана, обавештава Дирекцију.			
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.	Дирекција може захтевати да сертификат о безбедности за управљање железничком инфраструктуром буде ревидиран после знатних промена у регулаторном оквиру за безбедност.	ПУ		
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.	Ако Дирекција утврди да носилац сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром више не испуњава услове за издавање тог сертификата, она га одузима решењем, наводећи разлоге за своју одлуку.	ПУ		
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	0.1. 24.3.	Дирекција у року од 30 дана обавештава Агенцију о сертификатима о безбедности за	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	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.		управљање железничком инфраструктуром који су издати, обновљени, измењени, допуњени или одузети. При томе наводи назив и адресу управљача, датум издавања, област примене и важност наведеног сертификата и, у случају одузимања, наводећи разлоге за своју одлуку.			
12.1.	The safety authority shall take a decision on an application for safety 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. If the applicant is requested to submit supplementary information, such information shall be submitted promptly.	0.1. 25.1.	Дирекција одлучује о захтеву за издавање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром и сертификата о безбедности за превоз у року од највише четири месеца од подношења потребне документације, као и допунских информација које је тражила. Ако се од подносиоца захтева тражи да поднесе допунске информације, те информације се подnose без одлагања.	ПУ		
12.2.1.	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	0.1. 25.2.	Да би се олакшало оснивање нових железничких превозника и подношење захтева железничких превозника из других држава, Дирекција је дужна да објави на	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	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.		својој интернет страници детаљна упутства о прибављању сертификата о безбедности за превоз и списак свих захтева који су потребни за издавање тог сертификата, као и то да подносиоцу захтева стави на располагање сва потребна документа.			
12.2.2.	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 the rules that are valid for the part in question.	0.1. 25.3.	Железничком превознику који подносе захтев за сертификат о безбедности за превоз за услуге на дефинисаном ограниченом делу мреже дају се посебна упутства и конкретно се указује на прописе који важе за део мреже о којем је реч.	ПУ		
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.	0.1. 25.2. 0.1.	Да би се олакшало оснивање нових железничких превозника и подношење захтева железничких превозника из других држава, Дирекција је дужна да објави на својој интернет страници детаљна упутства о прибављању сертификата о безбедности за превоз и списак свих захтева који су потребни за издавање тог	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
		25.4.	<p>сертификата, као и то да подносиоцу захтева стави на располагање сва потребна документа.</p> <p>Сви захтеви за сертификат о безбедности за превоз подносе се на српском језику.</p>			
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 the safety certificate.	0.1. 61.2.	Центар стручног оспособљавања пружа обуку на непристрасан начин у погледу свих учесника, како лицима која су запослена код оснивача центра стручног оспособљавања тако и другим лицима.	ПУ		
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>	0.1. 62.2. 0.1. 61.2.	<p>Стручно оспособљавање обухвата:</p> <p>1) општа стручна знања потребна за добијање дозволе за управљање вучним возилом из члана 66. овог закона и</p> <p>2) специфична стручна знања везана за познавање возила и инфраструктуре, потребна за добијање додатног уверења из члана 68. овог закона.</p>	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<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. 61.1.</p> <p>0.1. 61.3.</p> <p>0.1. 61.4.</p> <p>0.1. 63.1.</p> <p>0.1. 63.2.</p> <p>0.1. 63.3.</p>	<p>Центар стручног оспособљавања пружа обуку на непристрасан начин у погледу свих учесника, како лицима која су запослена код оснивача центра стручног оспособљавања тако и другим лицима.</p> <p>Центар стручног оспособљавања може бити железнички превозник, управљач, власник индустријске железнице, друго правно лице и предузетник који има:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) одговарајући простор; 2) одговарајуће оспособљене кадрове; 3) одговарајуће објекте и уређаје који су потребни за извођење стручног оспособљавања. <p>Центар стручног оспособљавања издаје уверење о спроведеном теоретском и практичном стручном оспособљавању.</p> <p>Дирекција прописује ближе услове које морају да испуне центри стручног оспособљавања.</p> <p>Железнички радници морају се</p>			

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
		0.1. 64.	<p>стално стручно усавршавати, а њихова стручна оспособљеност се мора редовно и ванредно проверавати.</p> <p>Стручно усавршавање и проверу стручне оспособљености железничких радника изводи послодавац.</p> <p>Редовна провера стручне оспособљености железничких радника се мора обављати најмање на сваке две године и она укључује познавање важећих прописа, инфраструктуре, возила и уређаја.</p> <p>Дирекција прописује потребан ниво стручне спреме, програме стручног оспособљавања, програме за полагање стручног испита за радна места железничких радника, начин обављања стручног испита, услове које морају да испуне чланови комисије за полагање стручних испита и радна места железничких радника.</p>			
13.2.	If the training facilities are available only through the services of one single railway undertaking or the	0.1. 61.2.	Центар стручног оспособљавања пружа обуку на непристрасан начин	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	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.		у погледу свих учесника, како лицима која су запослена код оснивача центра стручног оспособљавања тако и другим лицима.			
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.	<p>0.1. 71.4.</p> <p>0.1. 71.5.</p> <p>0.1. 71.6</p> <p>0.1. 71.7</p>	<p>У случају престанка радног односа послодавац дужан је да машиновођи изда оверену копију додатног уверења и врати све документе о његовој обуци, квалификацијама, искуству и стручним способностима.</p> <p>Приликом заснивања новог радног односа, послодавац узима у обзир документа из става 4. овог члана</p> <p>У случају када машиновођа откаже уговор код послодавца који је сносио трошкове његове обуке за машиновођу, ради заснивања радног односа код другог послодавца, споразумом између претходног и новог послодавца уредиће се питање накнаде за улагање у стручно оспособљавање машиновође, у складу са начелом</p>	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
			<p>правичности, водећи рачуна да трошкове обуке машиновође не сноси искључиво претходни послодавац.</p> <p>Одредбе ст. 4. и 5. овог члана сходно се примењују и на друге железничке раднике.</p>			
13.4.	<p>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.</p>	<p>0.1. 63.</p>	<p>Железнички радници морају се стално стручно усавршавати, а њихова стручна оспособљеност се мора редовно и ванредно проверавати.</p> <p>Стручно усавршавање и проверу стручне оспособљености железничких радника изводи послодавац.</p> <p>Редовна провера стручне оспособљености железничких радника се мора обављати најмање на сваке две године и она укључује познавање важећих прописа, инфраструктуре, возила и уређаја.</p> <p>Ванредна провера стручне оспособљености железничких радника обавља се:</p> <p>1) после сваке одсутности железничког радника са посла која</p>	<p>ПУ</p>		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
		0.1. 64.	<p>је трајала више од шест месеци; 2) ако би железнички радник због непознавања прописа могао угрозити безбедност саобраћаја; 3) ако железнички радник не испуњава прописане обавезе у погледу стручног усавршавања, због доношења нових прописа или измене важећих прописа; 4) ако железнички радник у свом раду крши прописе, што за последицу може имати настанак несреће, инцидента, односно угрожавање безбедности саобраћаја; 5) ако се уводе нови типови уређаја или возила. Послодавац не може дозволити обављање послова железничком раднику који при провери знања није показао задовољавајућу стручну оспособљеност или чија стручна оспособљеност за те послове није проверена.</p> <p>Потребан ниво стручне спреме, програме стручног оспособљавања, програме за полагање стручног испита за радна места</p>			

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
			железничких радника, начин обављања стручног испита, услове које морају да испуне чланови комисије за полагање стручних испита и радна места железничких радника прописује Дирекција.			
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.	Ималац возила је дужан да за свако возило које користи одреди лице задужено за његово одржавање. Лице задужено за одржавање региструје се у Националном регистру железничких возила. Возило се не може користити ако није одређено лице за његово одржавање.	ПУ		
14.a.2.	A railway undertaking, an infrastructure manager or a keeper may be an entity in charge of maintenance.	0.1. 53.2.	Лице задужено за одржавање може да буде и железнички превозник, управљач или ималац возила.	ПУ		
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 the vehicles for which it is in charge of maintenance are in a safe state of	0.1. 53.5.	Поред одговорности железничког превозника и управљача за безбедно саобраћање возова, лице задужено за одржавање, помоћу система за одржавање, одговорно је да се возила, за чије је	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>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.</p> <p>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>одржавање задужено, налазе у стању које омогућава њихово безбедно кретање.</p> <p>Лице задужено за одржавање обезбеђује да се возила одржавају у складу са овим законом, досијеом о одржавању возила и одредбама ТСИ.</p> <p>Лице задужено за одржавање врши одржавање само или за вршење одржавања закључује уговоре са сертификованим радионицама за одржавање.</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>Лице задужено за одржавање теретних кола мора бити сертификовано у складу са прописом који доноси ОТИФ.</p> <p>Дирекција или друго акредитовано сертификационо тело из Републике Србије, државе уговорнице ОТИФ-а или државе Европске уније издаје сертификат лицу задуженом за одржавање теретних кола на обрасцу који је прописао ОТИФ.</p>	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
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. П5 0.5. П5	Прилог 5 (Образац сертификата део А). Прилог 5 (Образац сертификата)	ПУ		Током издавања сертификата о безбедности за превоз и сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром, проверава се да ли железнички превозник или управљач поседују сертификат за одржавање теретних кола. То се наводи као податак у обрасцима

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
						сертификата који се издају.
14.a.5.	<p>Based on a recommendation by the Agency, the Commission shall, by 24 December 2010, adopt a measure establishing a system of 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> <p>(a) the maintenance system established by the entity;</p> <p>(b) the format and validity of the certificate granted to the entity;</p> <p>(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;</p> <p>(d) the date of application of the certification system, including a transition period of one</p>			НП	Ова одредба се односи на Комисију.	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>year for existing entities in charge of maintenance. 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). Based on a recommendation by the 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.</p>					
14.a.6.	<p>The certificates granted in accordance with paragraph 5 shall be valid throughout the Community.</p>	0.1.54.7.	<p>Сертификати из става 2. овог члана издати у државама уговорницама ОТИФ и државама Европске уније важе у Републици Србији.</p>	ПУ		
14.a.7.	<p>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</p>			НП	<p>Ова одредба се односи на Агенцију.</p>	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	measure.					
14.a.8.	<p>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:</p> <p>(a) vehicles registered in a third country and maintained according to the law of that country;</p> <p>(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;</p> <p>(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>			НП	<p>Дискрециона одредба. Ова одредба је дискрециона и за државе чланице ЕУ и укључује спровођење алтернативних мера које у нашим условима тренутно не могу да се спроведу.</p>	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>Such alternative measures shall be implemented through derogations to be granted by the relevant national safety authority:</p> <p>(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 concerned;</p> <p>(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.</p> <p>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>					

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
15.1.	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.			НП	Ова одредба се односи на Комисију.	
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.			НП	Ова одредба се односи на Агенцију.	
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.	Дирекција за железнице (у даљем тексту: Дирекција), је орган надлежан за регулисање безбедности у железничком саобраћају. Дирекције за железнице обавља следеће послове: 1) издавање, продужење важења, измене и одузимање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром и	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
			<p>сертификата о безбедности за превоз, као и провера да ли се управљачи инфраструктуре и железнички превозници придржавају услова утврђених у њима;</p> <p>2) праћење, унапређивање, примена и развој безбедности и регулаторног оквира за безбедност, као и система националних прописа о безбедности, укључујући и доношење подзаконских аката из области безбедности и интероперабилности железничког саобраћаја;</p> <p>3) вођење регистара прописаних овим законом и законом којим се уређује интероперабилност железнице;</p> <p>4) надзор над усаглашеношћу чинилаца интероперабилности са основним захтевима у складу са законом којим се уређује интероперабилност железнице;</p> <p>5) издавање дозвола за коришћење структурних подсистема, у складу са законом којим се уређује интероперабилност железнице;</p>			

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
			<p>6) издавање дозвола за коришћење нових и знатно измењених железничких возила која још нису обухваћена техничким спецификацијама интероперабилности;</p> <p>7) доноси гранске стандарде из области железничког саобраћаја;</p> <p>8) друге послове утврђене законом којим се уређује безбедност у железничком саобраћају и законом којим се уређује нтероперабилност железничког система</p>			
16.2.1	<p>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;</p>	<p>0.2. 124.1.5 .</p>	<p>5) издавање дозвола за коришћење структурних подсистема, у складу са законом којим се уређује интероперабилност железнице;</p>	ПУ		
16.2.3	<p>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;</p>	<p>0.2. 124.1.3 .</p>	<p>3) вођење регистара прописаних овим законом и законом којим се уређује интероперабилност железнице;</p>	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
		0.2. 124.1.4 .	4) надзор над усаглашеношћу чинилаца интероперабилности са основним захтевима у складу са законом којим се уређује интероперабилност железнице;			
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 .	б) издавање дозвола за коришћење нових и знатно измењених железничких возила која још нису обухваћена техничким спецификацијама интероперабилности;	ПУ		
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) издавање, продужење важења, измене и одузимање сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром и сертификата о безбедности за превоз, као и провера да ли се управљачи инфраструктуре и железнички превозници придржавају услова утврђених у њима;	ПУ		
16.2.6	monitoring, promoting, and, where appropriate, enforcing and developing the safety regulatory framework including the system of national safety	0.2. 124.1.2 .	2) праћење, унапређивање, примена и развој безбедности и регулаторног оквира за	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	rules;		безбедност, као и система националних прописа о безбедности, укључујући и доношење подзаконских аката из области безбедности и интероперабилности железничког саобраћаја;			
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) вођење регистара прописаних овим законом и законом којим се уређује интероперабилност железнице; 4) надзор над усаглашеношћу чинилаца интероперабилности са основним захтевима у складу са законом којим се уређује интероперабилност железнице;	ПУ		
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.	Дирекција за железнице (у даљем тексту: Дирекција), је орган надлежан за регулисање безбедности у железничком саобраћају. Дирекције за железнице обавља следеће послове: 1) издавање, продужење важења, измене и одузимање	ДУ		Нема експлицитне одредбе о томе али су законом ти послови недвосмислено додељени Дирекцији и ником

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
			<p>сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром и сертификата о безбедности за превоз, као и провера да ли се управљачи инфраструктуре и железнички превозници придржавају услова утврђених у њима;</p> <p>2) праћење, унапређивање, примена и развој безбедности и регулаторног оквира за безбедност, као и система националних прописа о безбедности, укључујући и доношење подзаконских аката из области безбедности и интероперабилности железничког саобраћаја;</p> <p>3) вођење регистара прописаних овим законом и законом којим се уређује интероперабилност железнице;</p> <p>4) надзор над усаглашеношћу чинилаца интероперабилности са основним захтевима у складу са законом којим се уређује интероперабилност железнице;</p> <p>5) издавање дозвола за коришћење структурних</p>			<p>другом. Не постоји могућност да се ти послови пренесу на неко друго тело.</p>

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
			<p>подсистема, у складу са законом којим се уређује интероперабилност железнице;</p> <p>б) издавање дозвола за коришћење нових и знатно измењених железничких возила која још нису обухваћена техничким спецификацијама интероперабилности;</p> <p>7) доноси гранске стандарде из области железничког саобраћаја;</p> <p>8) друге послове утврђене законом којим се уређује безбедност у железничком саобраћају и законом којим се уређује нтероперабилност железничког система</p>			
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	<p>Дирекција се у свом раду придржава следећих начела:</p> <p>1) обавља своје послове на отворен, недискриминаторски и транспарентан начин, омогућава свим странкама да искажу свој став и наводи разлоге за своје одлуке;</p>	ПУ		
17.1.2.	It shall promptly respond to requests and applications and communicate its requests for information without	0.2. 124.2.2	2) одмах одговара на молбе и захтеве и тражи достављање	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>delay and adopt all its decisions within four months after all requested information has been provided.</p> <p>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.</p>	<p>0.2. 124.2.3 .</p>	<p>додатних информација без одлагања и доноси одлуке у року од четири месеца од достављања свих тражених информација.</p> <p>3) при обављању послова из члана 3. овог закона, у сваком тренутку може да затражи техничку помоћ управљача инфраструктуре и железничких превозника или других квалификованих тела;</p>			
17.1.3.	<p>In the process of developing the national regulatory framework, the safety authority shall consult all persons involved and interested parties, including infrastructure managers, railway undertakings, manufacturers and maintenance providers, users and staff representatives.</p>	<p>0.2. 124.2.4 .</p>	<p>4) у процесу израде националног регулаторног оквира, консултује се са свим укљученим лицима и заинтересованим странама, укључујући у то управљаче инфраструктуре, железничке превознике, произвођаче, пружаоце услуга одржавања, кориснике и представнике запослених;</p>	ПУ		
17.2.	<p>The safety authority shall be free to carry out all inspections and investigations that are needed for accomplishment of its tasks and it</p>	<p>0.2. 124.2.5 .</p>	<p>5) спроводи надзоре и провере потребне за извршење својих послова и има право да изврши</p>	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	shall be granted access to all relevant documents and to premises, installations and equipment of infrastructure managers and railway undertakings.		увид у све релевантне документе, као и у објекте, инсталације и опрему управљача инфраструктуре, железничких превозника и других привредних субјеката којима Дирекција издаје исправе прописане овим законом.			
17.3.	Member States shall take the measures necessary to ensure that decisions taken by the safety authority are subject to judicial review.	<p>0.1. 15.3.</p> <p>0.1. 18.2.</p> <p>0.1. 18.13.</p> <p>0.1. 20.2.</p> <p>0.1. 23.2.</p>	<p>Решење којим се налаже спровођење одговарајућих мера из става 2. овог члана коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.</p> <p>Решење о издавању, односно о одбијању издавања сертификата о безбедности за превоз коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.</p> <p>Решење о одбијању обнављања, ревидирања или ажурирања сертификата о безбедности за превоз коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.</p>	ПУ		Сва решења која издаје Дирекција у смислу 0.1. су коначна у управном поступку и против њих се може покренути спор пред Управним судом.

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
		<p>0.1. 23.10.</p> <p>0.1. 24.2.</p> <p>0.1. 28.6.</p> <p>0.1. 28.12.</p>	<p>Решење о одузимању дела А, односно дела Б сертификата о безбедности за превоз коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.</p> <p>Решење о издавању, односно о одбијању издавања сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.</p> <p>Решење о одбијању обнављања, ревидирања или ажурирања сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.</p> <p>Решење о одузимању сертификата о безбедности за управљање железничком инфраструктуром коначно је у управном поступку и против њега се може покренути</p>			

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
			<p>спор пред Управним судом.</p> <p>Решење о издавању, односно о одбијању издавања сертификата о испуњености услова за одржавање горњег и доњег строја железничких пруга коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.</p> <p>Решење о одузимању сертификата из става 5. овог члана коначно је у управном поступку и против њега се може покренути спор пред Управним судом.</p>			
17.4.1.	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 which have been granted international train paths in accordance with the procedure laid down in Article 15 of Directive 2001/14/EC.			НП	Ова одредба се односи на процедуру сарадње између држава чланица ЕУ.	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
17.4.2.	The Agency shall support the safety authorities in these tasks.			НП	Ова одредба се односи на Агенцију.	
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.	Дирекција објављује годишњи извештај о својим активностима за претходну годину и доставља га министру надлежном за послове саобраћаја (у даљем тексту: министар) најкасније до 30. септембра текуће године. Извештај садржи податке о: 1) развоју стања безбедности на железници укључујући у то и прикупљене ЗПБ; Извештај из става 6. овог члана Дирекција доставља и Агенцији Европске Уније за железнице (у даљем тексту: Агенција) најкасније до 30. септембра текуће године.	ПУ		
18.1.2	important changes in legislation and regulation concerning railway safety;	0.1. 6.7.2.	2) важним променама у законодавству и регулисању безбедности на железници;	ПУ		
18.1.3	the development of safety certification and safety authorisation;	0.1. 6.7.3.	3) унапређењу поступка сертификације о безбедности за	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
			управљање железничком инфраструктуром и сертификације о безбедности за превоз;			
18.1.4	results of and experience relating to the supervision of infrastructure managers and railway undertakings.	0.1. 6.7.4.	4) резултатима и искуствима везаним за надзор над управљачем и железничким превозником.	ПУ		
18.1.5	the derogations that have been decided in accordance with Article 14a.8.			НП	Дискрециона одредба. Ова одредба је дискрециона и за државе чланице ЕУ и укључује спровођење алтернативних мера које у нашим условима тренутно не могу да се спроведу.	
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.	Центар спроводи истрагу после озбиљних несрећа на железничком систему са циљем могућег унапређивања безбедности на железници и превенције несрећа.	ПУ		
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 different conditions might have led to serious accidents, including technical	0.3. 30.2.	Осим озбиљних несрећа, Центар може да истражује и остале несреће и незгоде, које би могле да доведу до озбиљних несрећа, укључујући у то технички отказ	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	failures of the structural subsystems or of interoperability constituents of the trans-European high-speed or conventional rail systems.		структурних подсистема или чинилаца интероперабилности.			
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.	Центар има дискреционо право да одлучује да ли ће отворити истрагу осталих несрећа и незгода. У својој одлуци, он узима у обзир: 1) озбиљност несрећа и незгода; 2) да ли су остале несреће и незгоде део низа несрећа, односно незгода од значаја за систем у целини; 3) утицај на безбедност на железничкој мрежи Републике Србије, као и железничкој мрежи Европске уније; 4) захтеве управљача инфраструктуре (у даљем тексту: управљач), железничког превозника, Дирекције за железнице (у даљем тексту: Дирекција) или надлежних органа других држава.	ПУ		
19.3.	The extent of investigations and the procedure to be followed in carrying out such investigations shall be determined by the investigating body,	0.3. 30.4.	Обим истрага и поступак у спровођењу тих истрага утврђује Центар.	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	taking into account the principles and the objectives of Articles 20 and 22 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.	Истраживање и откривање узрока несрећа нема за циљ утврђивање кривичне, привреднопреступне, прекршајне, дисциплинске, грађанскоправне или неке друге одговорности.	ПУ		
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.	Надлежни органи, железнички превозници, управљач и друга укључена лица, морају омогућити Центру да ефикасно и независно обави своје задатке.	ПУ		
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	0.3. 31.2.1	Центар има право, што је пре могуће и у сарадњи са другим надлежним истражним органима, на: 1) слободан приступ месту несреће или незгоде, до умешаних возила, инфраструктурних објеката, као и до објеката и уређаја за управљање саобраћајем и сигнализацијом;	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	signalling installations;					
20.2.б.	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) попис доказа до којих је могуће доћи у тренутку спровођења истраге на месту несреће или незгоде и надзор над уклањањем олупина, инфраструктурних објеката и постројења или њихових саставних делова ради прегледа и анализе;	ПУ		
20.2.ц.	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) приступ и употребу снимака уређаја за снимање вербалних извештаја на возу и евидентирање рада система сигнализације и контроле саобраћаја;	ПУ		
20.2.д.	access to the results of examination of the bodies of victims;	0.3. 31.2.4.	4) приступ резултатима обдукције тела жртава и информацијама о здравственом стању повређених;	ПУ		
20.2.е.	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) приступ резултатима истраге возног особља и других лица умешаних у несрећу или незгоду;	ПУ		
20.2.ф.	the opportunity to question the railway staff involved and other witnesses;	0.3. 31.2.6.	6) саслушавање умешаних железничких радника и других сведока;	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
20.2.г.	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) приступ свим релевантним документима и подацима које поседују управљач, умешани железнички превозници, дирекција и други органи и организације.	ПУ		
20.3.	The investigation shall be accomplished independently of any judicial inquiry.	0.3. 5.2.	Стручни послови који се односе на истраживања несрећа су независни од кривичних истрага или других паралелних истрага којима се утврђује одговорност или одређује степен кривице.	ПУ		
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	0.3. 3.1.6. 0.3. 4.1.	6) Главни истражитељ је лице коме је, на основу његове стручности поверена организација, спровођење и руковођење безбедносног истраживања удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају, озбиљних несрећа у железничком саобраћају, врло озбиљних поморских несрећа, озбиљних поморских несрећа, поморских незгода, поморских незгода, озбиљних пловидбених незгода и пловидбених незгода у водном саобраћају	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	with the tasks entrusted to the investigating body. It shall furthermore be functionally independent from the safety authority and from any regulator of railways.	<p>0.3. 6.3.</p> <p>0.3. 6.4.</p> <p>0.3. 6.5.</p>	<p>Центар за истраживање несрећа у саобраћају (у даљем тексту: Центар) је посебна организација у чијој надлежности је обављање стручних послова који се односе на истраживање удеса и озбиљних незгода у ваздушном саобраћају, озбиљних несрећа, осталих несрећа и незгода у железничком саобраћају, врло озбиљних поморских несрећа, озбиљних поморских несрећа, поморских незгода, озбиљних пловидбених незгода и пловидбених незгода у водном саобраћају (у даљем тексту: несреће).</p> <p>Лице које се поставља за главног истражитеља мора, поред услова који су прописани законом којим се уређује положај државних службеника, да има и најмање девет година радног искуства у ваздушном или железничком или водном саобраћају, од којих најмање три године радног искуства на пословима у вези са безбедношћу у ваздушном,</p>			

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
		<p>0.3. 5.1.</p>	<p>железничком или водном саобраћају и истраживању несрећа.</p> <p>Главни истражитељ има по једног помоћника - главног истражитеља у ваздушном, главног истражитеља у железничком и главног истражитеља у водном саобраћају (у даљем тексту: помоћници главног истражитеља).</p> <p>Помоћници главног истражитеља морају, поред услова који су прописани законом којим се уређује рад на положају државних службеника, да имају и најмање девет година радног искуства у ваздушном или железничком или водном саобраћају, од којих најмање три године радног искуства на пословима у вези са безбедношћу у ваздушном, железничком или водном саобраћају и истраживању несрећа.</p> <p>Центар за истраживање несрећа у саобраћају је самосталан у раду и функционално, организационо и финансијски независан од свих органа и организација надлежних за</p>			

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
			<p>ваздушни, железнички и водни саобраћај, као и свих правних и физичких лица чији интереси могу бити супротни задацима и овлашћењима Центра.</p>			
21.2.	<p>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.</p>	<p>0.3. 5.1.</p>	<p>Центар је самосталан у раду и функционално, организационо и финансијски независан од свих органа и организација надлежних за ваздушни, железнички и водни саобраћај, као и свих правних и физичких лица чији интереси могу бити супротни задацима и овлашћењима Центра.</p>	ПУ		
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 0.1. 94.8. 0.3. 30.5.</p>	<p>Управљач, железнички превозници и Дирекција, ако има сазнања, морају без одлагања обавестити Центар и републичког инспектора за железнички саобраћај о несрећи и незгоди у железничком саобраћају. 12 Центар мора бити у стању да одговори на те пријаве и да обезбеди потребна практична решења како би почело истрагу најкасније у року од недељу дана</p>	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
		<p>0.3. 32.3.</p>	<p>од пријема обавештења о несрећи или незгоди.</p> <p>Железнички превозници, управљач, друга укључена лица и дирекција ако има сазнања, морају без одлагања да обавесте центар о несрећи или незгоди у железничком саобраћају.</p> <p>Центар обезбеђује сва средства потребна за обављање истраге. С обзиром на природу несреће или незгоде, Центар може обезбедити и стручна лица која имају оперативно и стручно знање и искуство за помоћ при истрази. Одредбе члана 20. овог закона које се односе на радну групу центра, примењују се и на истражни поступак у железничком саобраћају.</p>			
21.4.	<p>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.</p>			НП	Дискреционо право	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
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.			НП	Дискреционо право.	
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.			НП	Дискреционо право.	
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 the development of technical and scientific progress.			НП	Ова одредба се односи на процедуру сарадње између држава чланица ЕУ.	
21.8.	The Agency shall support the investigating bodies in this task.			НП	Ова одредба односи се на Агенцију.	
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	0.3. 32.1.	Ако се несрећа или незгода догоди на граничним објектима између Републике Србије и друге државе или у њиховој близини, надлежни органи за истраживање несрећа	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	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.		или незгода тих држава могу се договорити да истрагу изврши једно од њих или да истрагу изврше заједно. У случају договора да истрагу врши надлежни орган за истраживање несреће или незгоде једне државе, надлежном органу за истраживање несреће или незгоде друге државе се омогућава учешће у истрази и неометана заједничка употреба резултата.			
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.	Надлежни орган за истраживање несреће или незгоде друге државе се позива да учествује у истрази, ако је у догађају учествовао железнички превозник са седиштем у тој држави и које је добило лиценцу у тој држави.	ПУ		
22.1.3.	This paragraph shall not preclude Member States from agreeing that the relevant bodies should carry out investigations in cooperation in other circumstances.			НП	Ова одредба се односи на процедуру сарадње између држава чланица ЕУ.	
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	0.3. 4.4. 0.3.	У циљу остваривања својих надлежности из става 1. овог члана, Центар мора да поседује стручне, техничке и финансијске капацитете.	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	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.	6.6. 0.3. 32.3.	<p>Центар може да ангажује и одговарајућа стручна лица, органе, организације и одговарајућа правна лица за стручну помоћ, уз одређену накнаду у складу са дужином ангажовања и сложеностју послова.</p> <p>Центар обезбеђује сва средства потребна за обављање истраге. С обзиром на природу несреће или незгоде, Центар може обезбедити и стручна лица која имају оперативно и стручно знање и искуство за помоћ при истрази.</p>			
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, 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	0.3. 32.4. 0.3. 32.5. 0.3. 32.6.	<p>Истрага се спроводи на начин који обезбеђује да сви учесници у несрећи или незгоди, имају могућност саслушања, односно давања изјава о догађају.</p> <p>Управљачи, железнички превозници, Дирекција, породице настрадалих лица, власници оштећене имовине, произвођачи, надлежни органи за истраживање несреће или незгоде, представници особља и корисника морају бити редовно обавештени о истрази и</p>	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	allowed to comment on the information in draft reports.		њеном току. Лица из става 5. овог члана могу да дају своје мишљење и ставове о истрази, као и примедбе на нацрт извештаја Центра.			
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.	Центар и други надлежни органи морају окончати увиђај на месту несреће или незгоде у најкраћем могућем року, тако да управљач може што пре поправити оштећену инфраструктуру и успоставити железнички саобраћај. Центар може затражити стручну или техничку помоћ од истражних органа других држава или европске агенције за железнице (era).	ПУ		
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	0.3. 33.1.	О истрази несреће или незгоде, Центар сачињава коначан извештај у облику и структури према врсти и озбиљности несреће или незгоде, као и значају утврђеном у истрази. У извештају наводи циљеве истраге и по потреби безбедносне	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	referred to in Article 19(1) and contain, where appropriate, safety recommendations.		препоруке.			
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.	<p>0.3. 33.2.</p> <p>0.3. 33.3.</p> <p>0.3. 33.4.</p> <p>0.3. 33.7.</p>	<p>Извештај из става 1. овог члана нарочито садржи непосредне чињенице о догађају, записник о истрази, анализу и закључке, предузете мере и препоруке.</p> <p>Извештај не садржи податке о личности. Пре објављивања извештаја на достављени предлог радне групе сагласност даје главни истражитељ.</p> <p>Извештај не садржи податке о личности. Центар објављује коначан извештај у најкраћем могућем року, али не дужем од 12 месеци од несреће или незгоде.</p> <p>Центар доставља извештај заједно са безбедносним препорукама управљачу инфраструктуре, железничком превознику, Дирекцији, министарству, као и другим заинтересованим странама.</p> <p>Министар ближе прописује садржину коначног извештаја о</p>	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
			истрагама несрећа и незгода у железничком саобраћају.			
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.	Центар сваке године, најкасније до 30. септембра, објављује годишњи извештај за протеклу годину о истрагама обављеним у протеклој години, о датим безбедносним препорукама и мерама које су биле предузете у складу са раније датим препорукама.	ПУ		
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	Центар мора у року од недељу дана од дана доношења одлуке о почетку истраге обавестити Европску железничку агенцију о почетку истраге. У обавештењу се наводи датум, време, место и врста озбиљне несреће и њене последице у погледу смртних исхода, повреда и материјалне штете.	ПУ		
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 23(3).	0.3. 34.2 0.3.	Центар доставља министарству годишњи извештај из члана 33. став 5. овог закона.	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
		34.3	Центар доставља европској агенцији за железнице (era) коначне извештаје о истрази и годишњи извештај.			
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.	Безбедносна препорука коју изда Центар не може бити основ за утврђивање кривице или одговорности за несрећу или незгоду.	ПУ		
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.	Препоруке се упућују Дирекцији, а у случају када је то потребно и другим органима и организацијама у Републици Србији, као и заинтересованим органима и организацијама других држава и међународним организацијама. Дирекција предузима мере да се безбедносне препоруке узму у обзир, као и да се поступи по њима. Органи и организације из става 3. овог члана, осим органа и организација других држава и	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
			међународних организација дужни су да предузму потребне мере у циљу да се безбедносне препоруке Центра узимају у обзир и, у зависности од случаја, поступају по њима.			
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.	Органи и организације из става 3. овог члана којима су упућене безбедносне препоруке осим органа и организација других држава и међународних организација, дужни су да поднесу најмање једном годишње извештај Центру о мерама које су предузете или планиране да се предузму на основу препорука.	ПУ		
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).			НП	Ова одредба се односи на процедуру сарадње између држава чланица ЕУ.	
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			НП	Ова одредба се односи на Комисију.	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>paragraph, Article 5a(1) to (4) and Article 7 of 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,</p>			НП	Ова одредба се односи на Комисију.	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	and within two months of receipt of such a request decide in accordance 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			НП	Ова одредба односи се на Европски парламент.	
30.	Amendments to Directive 2001/14/EC			НП	Ова одредба односи се на Европски парламент.	
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.			НП	Ова одредба односи се на Комисију.	
32.1.	Penalties The Member States shall lay down the rules on penalties applicable to	0.1. 123. - 125.	Казнене одредбе.	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	infringements of the national provisions adopted pursuant to this Directive and shall take all measures necessary to ensure that they are implemented. The penalties provided for must be effective, 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.			НП	Ова одредба се односи на процедуру сарадње између држава чланица ЕУ.	
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.			НП	Ова одредба се односи на процедуру сарадње између држава чланица ЕУ.	
34.	Entry into force This Directive shall enter into force on the day of its publication in the Official			НП	Ова одредба се односи на процедуру сарадње између	

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	Journal of the European Union.				држава чланица ЕУ.	
35.	Addressees This Directive is addressed to the Member States.			НП	Ова одредба се односи на процедуру сарадње између држава чланица ЕУ.	
AI.1.	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>0.1. 6.6.</p> <p>0.1. 6.7.</p> <p>0.1. 6.8.</p> <p>0.1. 6.9.</p>	<p>Дирекција објављује годишњи извештај о својим активностима за претходну годину и доставља га Министру најкасније до 30. септембра текуће године.</p> <p>Извештај садржи податке о:</p> <p>1) развоју стања безбедности на железници укључујући у то и прикупљене ЗПБ;</p> <p>2) важним променама у законодавству и регулисању безбедности на железници;</p> <p>3) унапређењу поступка сертификације о безбедности за управљање железничком инфраструктуром и сертификације о безбедности за превоз;</p> <p>4) резултатима и искуствима везаним за надзор над управљачем и железничким превозником.</p> <p>Извештај из става 6. овог члана</p>	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
		<p>0.1. 6.5.</p>	<p>Дирекција доставља и Агенцији Европске Уније за железнице (у даљем тексту: Агенција) најкасније до 30. септембра текуће године.</p> <p>Уколико се после достављања извештаја из става 6. овог члана открију нове чињенице или грешке, Дирекција је дужна да показатеље који се односе на одређену годину допуни или исправи првом приликом, а најкасније у следећем годишњем извештају.</p> <p>ЗПБ према којима управљач и железнички превозник састављају извештај из става 2. овог члана и заједничке методе за израчунавање економских последица несрећа, прописује Дирекција.</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 	<p>0.6. 3.1.</p>	<p>Показатељи који се односе на несреће су:</p> <p>1) укупан и релативни број (у односу на број возних километара) значајних несрећа приказан по следећим врстама несрећа:</p> <p>(1) судари возова са железничким возилима;</p> <p>(2) судари возова са препрекама</p>	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>accident involving pedestrians at level crossing, and a further breakdown for the five types of level crossings defined in point 6.2,</p> <ul style="list-style-type: none"> - accident to persons involving rolling stock in motion, with the exception of suicides and attempted suicides, - fire in rolling stock, - other. <p>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>унутар слободног профила; (3) исклизућа возова; (4) несреће на путним прелазима у нивоу, укључујући и несреће у којима су учествовали пешаци на путним прелазима у нивоу; (5) несреће у којима су страдала лица, изазване железничким возилима у покрету, изузимајући самоубиства и покушаје самоубиства; (6) пожари у железничким возилима; (7) остале несреће;</p> <p>Свака значајна несрећа се пријављује по врсти несреће која се прва догодила, чак иако су последице несреће која се касније догодила озбиљније, нпр. пожар после исклизућа.</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:</p> <ul style="list-style-type: none"> - passengers (also in relation to total number of passenger-kilometres and passenger train-kilometres), - employee or contractor, 	<p>0.6. 3.2.</p>	<p>2) укупан и релативни број (у односу на број возних километара) тешко повређених ипогинулих лица по врстама несрећа, подељених у следеће категорије: (1) путници (такође и у односу на укупан број путничких километара и возних километара у путничком</p>	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<ul style="list-style-type: none"> - trespasser, - other person at a platform, - other person not at a platform. 		<p>саобраћају); (2) запослени или особље извођача радова; (3) корисници путних прелаза у нивоу; (4) лица којима није дозвољен приступ железничком подручју; (5) остала лица на перонима; (6) остала лица ван перона.</p>			
AI.2.	<p>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.</p>	<p>0.6. 4.</p>	<p>Показатељи који се односе на опасну робу су укупан и релативни број (у односу на број возних километара) несрећа везаних за превоз опасне робе подељених у следеће категорије:5 1) несреће у којима учествује најмање једно железничко возило које превози опаснуробу; 2) број несрећа у којима је дошло до ослобађања опасне робе.</p>	ПУ		
AI.3.	<p>3. Indicators relating to suicides Total and relative (to train-kilometres) number of suicides.</p>	<p>0.6. 5.</p>	<p>Показатељи који се односе на самоубиства су укупан и релативни број (у односу на возне километре) самоубиства.</p>	ПУ		
AI.4.	<p>4. Indicators relating to precursors of accidents Total and relative (to train-kilometres)</p>	<p>0.6. 6.1.</p>	<p>Показатељи који се односе на незгоде (догађаје који претходе</p>	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>number of precursors to accidents and a break down on the following types of precursor:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 danger point, - broken wheel on rolling stock in service, - broken axle on rolling stock in service. <p>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>несрећама) су укупан и релативни број (у односу на број возних километара):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) сломљених шина; 2) извијања и других деформација колосека; 3) погрешних показивања сигналних знакова; 4) пролазака поред сигнала који забрањује даљу вожњу уз пролазак опасне тачке; 5) пролазака поред сигнала који забрањује даљу вожњу без проласка опасне тачке; 6) сломљених точкова на железничким возилима у саобраћају; 7) сломљених осовина на железничким возилима у саобраћају. <p>Приказују се све незгоде (догађаји који претходе несрећама), како они који за последицу имају несрећу, тако и они који је немају.</p> <p>Незгоде које за последицу имају значајну несрећу приказују се и у оквиру показатеља из овог члана.</p>			

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
			Незгоде које за последицу немају значајну несрећу приказују се само у о квиру показатеља из овог члана.			
AI.5.	<p>5. Indicators to calculate the economic impact of accidents Total in euro and relative (to train-kilometres):</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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, - cost of delays as a consequence of accidents. <p>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>0.6. 7.</p>	<p>Показатељи за израчунавање економских последица несрећа су:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) број погинулих и тешко повређених лица помножен са вредношћу превенцијежртва; 2) трошкови штете нанесене животnoj средини; 3) трошкови материјалне штете нанесене железничким возилима или инфраструктури; 4) трошкови кашњења изазваних несрећама.б <p>Показатељи из става 1. овог члана изражавају се у динарима и то укупно и релативно (у односу на број возних километара). Дирекција за железнице у свом годишњем извештају приказује економске последице значајних несрећа.</p>	ПУ		
AI.6.1.	<p>6. Indicators relating to technical safety of infrastructure and its implementation</p> <p>6.1. Percentage of tracks with Train</p>	<p>0.6. 8.1.1.</p>	<p>Показатељи који се односе на техничку безбедност инфраструктуре су:</p>	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>Protection Systems (TPSs) in operation and percentage of train-kilometres using on- board TPSs, where these systems provide:</p> <ul style="list-style-type: none"> - warning, - warning and automatic stop, - warning and automatic stop and discrete supervision of speed, - warning and automatic stop and continuous supervision of speed. 		<p>1) проценат пруга које имају системе за заштиту воза у употреби и проценат возних километара где се користе системи за заштиту воза уграђени на возилима који обезбеђују:</p> <p>(1) аутоматско упозорење машиновођи;</p> <p>(2) аутоматско упозорење машиновођи и аутоматско заустављање при проласку поред сигнала којим се забрањује даља вожња;</p> <p>(3) аутоматско упозорење, аутоматско заустављање и повремену контролу брзине, чиме се омогућава осигурање опасних тачака, а контрола брзине се врши на местима на којима је потребно ограничити брзину (нпр. при приближавању сигналу);</p> <p>(4) аутоматско упозорење, аутоматско заустављање и континуалну контролу брзине, чиме се омогућава осигурање опасних тачака и континуална контрола ограничења брзине на прузи, сталним показивањем и спровођењем највеће допуштене</p>			

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
			циљне брзине на свим деловима пруге (систем аутоматске заштите воза);			
AI.6.2.	6.2. Number of level crossings (total, per line kilometre and track kilometre) by the following five types: (a) passive level crossing (b) active level crossing: (i) manual, (ii) automatic with user-side warning, (iii) automatic with user-side protection, (iv) rail-side protected.	0.6. 8.1.2.	2) број путних прелаза у нивоу (укупно, по пружном километру и по колосечном километру) подељених у следеће категорије: (1) неосигурани (пасивни) путни прелази; (2) осигурани (активни) путни прелази: - ручни; - аутоматски са упозорењем за корисника; - аутоматски са заштитом за корисника; - аутоматски са заштитом на страни колосека.	ПУ		
AI.Д.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>значајна несрећа</i> је несрећа у којој је учествовало најмање једно железничко возило у покрету, која има за последицу усмрћење или тешке повреде најмање једног лица или наношење знатне штете железничким возилима, железничкој инфраструктури или животној средини или знатан	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
			поремећај у одвијању железничког саобраћаја; ту не спадају несреће које су се догодиле у радионицама, складиштима или депоима;			
AI.Д.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.	б) <i>знатна штета</i> је штета на железничким возилима, инфраструктури или животној средини у износу од најмање 150.000 евра у динарској противвредности;	ПУ		
AI.Д.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>знатан поремећај у одвијању железничког саобраћаја</i> је прекид саобраћаја намагистралним железничким пругама у трајању од шест или више сати;	ПУ		
AI.Д.1. 4.	'train' means one or more railway vehicles hauled by one or more locomotives or railcars, or one railcar travelling alone, running under a given number or specific designation from an initial fixed point to a terminal fixed point, including a light engine, i.e. a locomotive travelling on its own,;	0.6. 2.2.	2) <i>воз</i> је једно или више железничких возила које вуче једна или више локомотива или моторних кола или једна моторна кола која возе сама, под одређеним бројем или посебном ознаком, од одређене почетне тачке до одређене завршне тачке, укључујући вучно возило односно локомотиву која вози сама;	ПУ		
AI.Д.1. 5.	'collision of train with rail vehicle' means a front to front, front to end or a	0.6. 2.43.	43) <i>судар воза са железничким</i>	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	side collision between a part of a train and a part of another train or rail vehicle, or with shunting rolling stock;		<i>возилом</i> је удар дела једног воза у предњи, задњи илибочни део другог воза, железничког возила или маневарског састава;			
AI.Д.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>судар воза са препреком унутар слободног профила</i> је удар дела воза у објекте који су причвршћени за пругу или се привремено налазе на њој или у њеној близини (осим на путним прелазима у нивоу, ако су током преласка испали из возила или их је изгубио корисник), укључујући удар у контактну мрежу;	ПУ		
AI.Д.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>исклизнуће воза</i> је сваки случај када најмање један точак воза спадне са шина;	ПУ		
AI.Д.1. 8.	'level crossing accident' means any accident at level crossings involving at least one railway vehicle and one or more crossing vehicles, other crossing users such as pedestrians or other objects temporarily present on or near the track if lost by a crossing vehicle or user;	0.6. 2.16.	16) <i>несрећа на путном прелазу у нивоу</i> је несрећа у којој учествује најмање једножелезничко возило и једно или више друмских возила која прелазе путни прелаз у нивоу, остали корисници прелаза, као што су пешаци, или предмети који су привремено присутни на колосеку или се налазе у близини колосека,	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
			уколико их је изгубило друмско возило или корисник прелаза;			
AI.Д.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>несрећа у којој су страдала лица, изазвана железничким возилима у покрету</i> јенесрећа у којој је страдало једно или више лица које је ударило железничко возило или предмет који је прикачен за возило или се од њега откачио; ту спадају и лица која падну са железничких возила, као и лица које падну или их ударе непричвршћени предмети у току путовања на возилу;	ПУ		
AI.Д.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>пожар у железничком возилу</i> је пожар или експлозија до које дође на железничкомвозилу (укључујући и његов товар) док саобраћа између полазне и упутне станице, као и када стоји у полазној станици, упутној станици или у међустаници или током маневрисања;	ПУ		
AI.Д.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	0.6. 2.22.	22) <i>остале несреће</i> су све несреће осим судара воза са железничким возилом, судара воза са препреком унутар слободног профила,	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	accident to person involving rolling stock in motion or a fire in rolling stock;		исклизнућа воза, несрећа на путном прелазу у нивоу, несрећа у којима су страдала лица изазваних железничким возилима у покрету или пожара на железничком возилу;			
AI.Д.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>путник</i> је свако лице које путује возом изузев возног особља, укључујући и лице које покушава да уђе у воз или да из њега изађе док је воз у покрету;	ПУ		
AI.Д.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>запослени и особље извођача радова</i> су сва лица чије је запослење везано за железницу и која су на радном месту у време дешавања несреће, укључујући особље извођача радова, самозапослене извођаче радова, возно особље и лица које рукују железничким возилима и инфраструктурним постројењима;	ПУ		
AI.Д.1. 14.	'level crossing user' means any person using a level crossing to cross the railway line by any means of transport or by foot;	0.6. 2.11.	11) <i>корисници путног прелаза у нивоу</i> су сва лица која користе путни прелаз да бипрешла преко железничке пруге неким превозним средством или пешице;	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
AI.Д.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>лица којима је забрањен приступ на железничко подручје</i> су сва лица на железничком подручју којима је присуство забрањено, изузев корисника путних прелаза;	ПУ		
AI.Д.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>остала лица на перону</i> су сва лица на железничком перону које нису дефинисани као „путници”, „запослени и особље извођача радова”, „корисници путних прелаза у нивоу”, „остала лица ван перона”, или „лица којима је забрањен приступ на железничко подручје”;	ПУ		
AI.Д.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>остала лица ван перона</i> су сва лица која нису на перону и нису дефинисани као „путници”, „запослени и особље извођача радова”, „корисници путних прелаза у нивоу”, „остала лица на перону” или „лица којима је забрањен приступ на железничко подручје”;	ПУ		
AI.Д.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>погинуло лице</i> је лице које је погинуло на лицу места или је преминуло у року од 30 дана због последица несреће, искључујући	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
			самоубиства;			
AI.Д.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>тешко повређено лице</i> је свако повређено лице које је хоспитализовано дуже од 24сата због последица несреће, искључујући покушај самоубиства;	ПУ		
AI.Д.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>несрећа везана за превоз опасне робе</i> је свака несрећа или незгода о којима седоставља извештај у складу са Правилником о међународном железничком превозу опасне робе (у даљем тексту: RID), који је Додатак Ц Конвенције о међународним железничким превозима (COTIF) од 9. маја 1980. године у верзији на основу Протокола о изменама од 3. јуна 1999. године („Службени гласник РС”, број 102/07 и „Службени гласник РС – Међународни уговори”, број 1/10), или у складу са Европским споразумом о међународном друмском транспорту опасног терета (ADR) („Службени гласник РС – Међународни уговори”, бр. 14/13 и 2/14);	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
AI.Д.2. 2.	'dangerous goods' means those substances and articles the carriage of which is prohibited by RID, or authorised only under the conditions prescribed therein.	0.6. 2.19.	19) <i>опасна роба</i> су супстанце и предмети чији је превоз забрањен у складу са RID или је дозвољен само под одређеним условима прописаним у њему;	ПУ		
AI.Д.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>самоубиство</i> је чин намерног самоповређивања који доводи до смрти;	ПУ		
AI.Д.3. 2.	'attempted suicide' means an act to deliberately injure oneself resulting in serious injury.	0.6. 2.28.	28) <i>покушај самоубиства</i> је чин намерног самоповређивања чија је последица тешка повреда;	ПУ		
AI.Д.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>сломљена шина</i> је свака шина која се изломи на два или више дела или шина одкоје се одвоји део метала и тако на возној површини проузрокује пукотину већу од 50 mm по дужини, односно 10 mm по дубини;	ПУ		
AI.Д.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>извијање или друга деформација колосека</i> је сваки недостатак везан за континуитети геометрију колосека који захтева затварање колосека или тренутно смањење дозвољене брзине;	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
AI.Д.4. 3.	'wrong side signalling failure' means any technical failure of a signalling system (either to infrastructure or to rolling stock), resulting in signalling information less restrictive than that demanded;	0.6. 2.26.	26) <i>погрешно показивање сигналних знакова</i> су све грешке сигналног система (наинфраструктури или на железничким возилима) које доводе до давања мање рестриктивног сигналног знака од захтеваног;	ПУ		
AI.Д.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>пролазак поред сигнала који забрањује даљу вожњу уз пролазак опасне тачке</i> јесвака ситуација у којој било који део воза продужи вожњу даље од тачке до које му је дозвољено кретање и прође опасну тачку;	ПУ		
AI.Д.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	0.6. 2.31. 0.6. 6.2.	31) <i>пролазак поред сигнала који забрањује даљу вожњу без проласка опасне тачке</i> јесвака ситуација у којој било који део воза продужи вожњу даље од тачке до које му је дозвољено кретање али не прође опасну тачку; Недозвољеном вожњом поред сигнала који забрањује даљу вожњу из става 1. тач. 4 и 5) овог члана сматра се пролазак:	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>system (TPS) is not operational, — the end of a safety related movement authority provided in a TPS, — a point communicated by verbal or written authorisation laid down in regulations, — stop boards (buffer 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>1) пружног сигнала који забрањује даљу вожњу или непоштовање наредбе зааустављање када систем за заштиту воза није у функцији; 2) краја одобрења за безбедно кретање предвиђеног системом за заштиту воза; 3) тачке одређене путем усменог или писменог наређења издатог у складу са важећим прописима; 4) ознаке за заустављање (осим грудобрана) или ручних сигнала;</p> <p>У недозвољене вожње не спадају случајеви када возило без вучне јединице или непоседнути воз одбегне поред сигнала који забрањује вожњу, као ни случајеви у којима, из било ког разлога, сигнал није био на време постављен да показује забрањену вожњу како би омогућио машиновођи да заустави воз пре сигнала.</p> <p>Приказују се све незгоде (догађаји који претходе несрећама), како они који за последицу имају несрећу, тако и они који је немају.</p>			

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
			<p>Незгоде које за последицу имају значајну несрећу приказују се и у оквиру показатеља из овог члана.</p> <p>Незгоде које за последицу немају значајну несрећу приказују се само у о квиру показатеља из овог члана.</p>			
AI.Д.4. 6.	'broken wheel on rolling stock in service' means a break affecting the wheel and creating a risk of accident (derailment or collision);	0.6. 2.41.	41) <i>сломљени точак на железничком возилу у саобраћају</i> означава лом који утиче на точак и ствара ризик од несреће (исклизнуће или судар);	ПУ		
AI.Д.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>сломљена осовина на железничком возилу у саобраћају</i> означава лом који утиче на осовину и ствара ризик од несреће (исклизнуће или судар);	ПУ		
AI.Д.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.	Вредност превенције жртава обухвата: 1) вредност спремности за плаћање ради спречавања жртава, која се заснива на приоритетима утврђеним у Републици Србији;	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
AI.Д.5. 1.2	<p>(2) Direct and indirect economic costs: cost values appraised in the Member State, composed of:</p> <ul style="list-style-type: none"> — 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. <p>When calculating the costs of casualties, fatalities and serious injuries shall be considered separately (different VPC for fatality and serious injury).</p>	<p>0.6. 9.1.2.</p>	<p>2) процењене директне и индиректне трошкове у Републици Србији:</p> <ul style="list-style-type: none"> (1) медицинске трошкове и трошкове рехабилитације; (2) судске трошкове, трошкове увиђаја и трошкове истрага несрећа, трошкове хитне помоћи и трошкове осигурања; (3) производне губитке тј. вредности добара која су могла да буду произведена и вредности услуга које су могле да буду пружене да се несрећа није догодила. 	ПУ		
AI.Д.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 			НУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>Willingness to Pay (WTP) approach according to stated preference methods,</p> <p>— 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,</p> <p>— method for eliciting WTP values: survey design shall be such that questions are clear/meaningful to respondents.</p> <p>Direct and indirect economic costs shall be appraised on the basis of the real costs borne by society.</p>					
<p>AI.Д.5. 3.1</p>	<p>‘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.</p>	<p>0.6. 2.48.</p>	<p>48) <i>трошкови штете нанесене животној средини</i> су трошкови које сnose железнички превозници и управљачи инфраструктуре, а који се процењују на основу њиховог искуства, како би се оштећена област вратила у стање пре несреће на железници.</p>	<p>ПУ</p>		
<p>AI.Д.5. 3.2</p>	<p>‘Cost of material damage to rolling stock or infrastructure’ means the cost of providing new rolling stock or</p>	<p>0.6. 2.47.</p>	<p>47) <i>трошкови материјалне штете нанесене железничким возилима</i></p>	<p>ПУ</p>		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	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.		<i>или инфраструктури</i> су трошкови набавке нових железничких возила или нове инфраструктуре која се не може поправити, са истом функцијом и техничким параметрима и трошкови враћања железничких возила или инфраструктуре која се може поправити у стање пре несреће; обе врсте трошкова процењују железнички превозници и управљачи инфраструктуре на основу искуства; ови трошкови обухватају и трошкове везане за изнајмљивање железничких возила као последице нерасположивости оштећених возила;			
AI.Д.5. 3.3	‘Cost of delays as a consequence of accidents’ means the monetary value of delays incurred by users of rail transport (passengers and freight customers) as a consequence of accidents, calculated by the following model: VT = monetary value of travel time savings	0.6. 10.	Трошкови кашњења услед несреће представљају новчану вредност кашњења коју сносе корисници железничког превоза (путници и комитенти у превозу робе). Трошкови кашњења услед несреће израчунавају се по следећем моделу: 1) Вредност времена за путнике у возу (по сату): $VT_{tr} = [VT \text{ пословних путника}] *$	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<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 hour)</i></p> <p>$VT_F = [VT \text{ of freight trains}] * [(Tonne-Km)/(Train-Km)]$</p> <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>[просечни проценат таквих путника годишње] + [VT путника који не путују послом]*[просечни проценат таквих путника годишње], где: - VT_P је изражено у динарима по путнику по сату; - пословни путник је путник који путује у вези са својом професионалном делатношћу, искључујући путовање до и од места рада; - VT је новчана вредност уштеде времена путовања; - VT за путовање пословног путника износи 700,00 динара по сату; - VT за путовање путника који не путује у вези са својом професионалном делатношћу износи 250,00 динара по сату;</p> <p>2) Вредност времена за теретни воз (по сату): $VT_t = [VT \text{ теретних возова}] * [(тонски километар)/(возни километар)],$ где: - VT_t је изражено у динарима по</p>			

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p><i>Passenger train</i> $CM_P = K1 * (VT_P / 60) * [(Passenger-Km)/(Train-Km)]$ Average number of passengers per train in one year = (Passenger-Km)/(Train-Km)</p> <p><i>Freight train</i> $CM_F = K2 * (VT_F / 60)$ Factors K1 and K2 are between the value of time and the value of delay, as estimated by stated preference studies, to take into account that the time lost as a result of delays is perceived significantly more negatively than normal travel time. Cost of delays of an accident = $CM_P * (Minutes\ of\ delay\ of\ passenger\ trains) + CM_F * (Minutes\ of\ delay\ of\ freight\ trains)$</p> <p><i>Scope of the model</i> Cost of delays is to be calculated for significant accidents, as follows: — real delays on the railway lines where accidents occurred as</p>		<p>тони робе и по сату; - VT је новчана вредност уштеде времена превоза; - (тонски километар)/(возни километар) је просечни број тона терета превезеног возом у једној години; - VT за превоз 1 тоне робе износи 35,00 динара по сату;</p> <p>3) $См$ = цена једног минута кашњења воза: - за воз за превоз путника: $Смр = K1 * (VTр/60) * [(путнички\ километар)/(возни\ километар)]$ (путнички километар)/(возни километар)=просечан број путника по возу годишње; - за теретни воз: $Смт = K2 * (VTt / 60)$ Фактори K1 и K2 се налазе између вредности времена путовања и вредности кашњења. Фактор K1 износи 2,5 а фактор K2 износи 2,15;</p> <p>4) Трошкови кашњења насталог услед несреће износе: $Смр * (минути\ кашњења\ возова\ за\ превоз\ путника) + Смт * (минути\ кашњења\ теретних\ возова).$</p>			

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	measured at terminal station — real delays or, if not possible, estimated delays on the other affected lines.		Трошкови кашњења израчунавају се за значајна несреће и то: 1) трошкови стварних кашњења на железничким пругама на којима се догодиланесрећа, мерено у упутним станицама; 2) трошкови стварних кашњења или, уколико то није могуће, процењених кашњења надругим железничким пругама изазваних несрећама на пругама из тачке 1) овог става. Вредности VT дате у овом члану сваке године се увећавају односно смањују за степен раста односно смањења бруто националног производа.			
AI.Д.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>систем за заштиту воза</i> је систем који омогућава осигурање поштовања сигнала и ограничења брзине;	ПУ		
AI.Д.6. 2.	'On-board systems' mean systems assisting the driver to observe line-side signalling and in cab signalling and thus providing protection of danger points and enforcement of speed limits. On-board TPSs are	0.6. 2.39.	39) <i>систем за заштиту воза уграђен на возилу</i> је систем који помаже машиновођи да поштује пружну сигнализацију и сигнализацију у управљачници и	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>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 target speed on all sections of the line. Type (d) is regarded as Automatic Train Protection (ATP) system.</p>	<p>0.6. 8.1.1.</p>	<p>тима осигурава заштиту опасних тачака и поштовање ограничења брзине;</p> <p>1) проценат пруга које имају системе за заштиту воза у употреби и проценат возних километара где се користе системи за заштиту воза уграђени на возилима који обезбеђују:</p> <p>(1) аутоматско упозорење машиновођи;</p> <p>(2) аутоматско упозорење машиновођи и аутоматско заустављање при проласку поред сигнала којим се забрањује даља вожња;</p> <p>(3) аутоматско упозорење, аутоматско заустављање и повремену контролу брзине, чиме се омогућава осигурање опасних тачака, а контрола брзине се врши на местима на којима је потребно ограничити брзину (нпр. при приближавању сигналу);</p> <p>(4) аутоматско упозорење, аутоматско заустављање и континуалну контролу брзине, чиме се омогућава осигурање</p>			

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
			опасних тачака и континуална контрола ограничења брзине на прузи, сталним показивањем и спровођењем највеће допуштене циљне брзине на свим деловима пруге (систем аутоматске заштите воза);			
AI.Д.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>путни прелаз у нивоу</i> је свако укрштање између железничке пруге и пута или пролаза у нивоу, признато од стране управљача инфраструктуре и отворено за јавне или приватне кориснике; у путне прелазе у нивоу не спадају прелазе између перона железничке станице, као ни прелазе изнад колосека резервисани само за запослене;	ПУ		
AI.Д.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>пут</i> је сваки јавни или приватни пут, улица или аутопут, укључујући и упоредне пешачке и бицикличке стазе;	ПУ		
AI.Д.6. 5.	'passage' means any route, other than a road, provided for the passage of people, animals, vehicles or machinery.	0.6. 2.29.	29) <i>пролаз</i> је било који други пут, осим пута из тачке 33) овог члана, који омогућује прелаз људи, животиња, возила или машина;	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
AI.Д.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>пасивни путни прелаз у нивоу</i> је прелаз који није опремљен никаким системом за упозорење и/или заштиту који се активира у случају када за корисника није безбедно да прелази преко прелаза;	ПУ		
AI.Д.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: (a) Manual: a level crossing where	0.6. 2.21. 0.6. 8.2. 0.6. 8.3. 0.6. 8.4.	21) <i>активни путни прелаз у нивоу</i> је путни прелаз на којем су корисници прелаза заштићени или се упозоравају на приближавање воза активирањем уређаја у случају када за корисника није безбедно да прелази преко прелаза; Заштита помоћу физичких средстава остварује се: 1) полубраницима или браницима; 2) капијама. Упозорења помоћу фиксне опреме инсталиране на путним прелазима дају се: 1) визуелним уређајима: светлосни сигнали; 2) звучним уређајима: звона, трубе, сирене, итд.	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>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>Активни путни прелази у нивоу деле се на:</p> <p>1) ручне – код којих заштиту или упозорење корисника ручно активира железничкирадник;</p> <p>2) аутоматске са упозорењем за корисника - код којих упозорење корисника активирадолазећи воз;</p> <p>3) аутоматске са заштитом корисника код којих заштиту корисника активира долазећивоз и аутоматске код којих заштиту корисника и упозорење корисника активира долазећи воз;</p> <p>4) аутоматске са заштитом на страни колосека – код којих сигнал или други системзаштите воза дозвољава возу да настави само уколико је путни прелаз заштићен за корисника и уколико нема препрека на њему.</p>			
AI.Д. 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>возни километар</i> је мерна јединица која представља кретање воза на дужини одједног километра; коришћена раздаљина представља ефективно пређену раздаљину уколико је позната, а ако није, користи се стандардна раздаљина	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	the reporting country shall be taken into account.		на мрежи између полазне и упутне станице воза на мрежи железничких пруга Републике Србије;			
AI.Д. 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>путнички километар</i> је мерна јединица која представља превоз једног путника железницом на дужини од једног километра; узима се у обзир само раздаљина пређена на територији Републике Србије;	ПУ		
AI.Д. 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>пругни километри</i> представљају дужину железничких пруга Републике Србије; код вишеколосечних пруга узима се у обзир само раздаљина између полазне и упутне станице, без обзира на број колосека;	ПУ		
AI.Д. 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>колосечни километри</i> представљају дужину свих колосека железничких пруга Републике Србије, при чему се узима у обзир сваки колосек вишеколосечне железничке пруге;	ПУ		
All.1.	National safety rules that are to be notified to the Commission according to the procedure described in Article 8	0.1. 13.2.1.	Европској комисији пријављују се важећи национални прописи за	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	include: rules concerning existing national safety targets and safety methods;		безбедност: 1) у вези са постојећим националним безбедносним циљевима и безбедносним методама;			
All.2.	rules concerning requirements on safety management systems and safety certification of railway undertakings;	0.1. 13.2.2.	2) који дефинишу захтеве за системе безбедног управљања, као и захтеве за сертификат о безбедности за превоз;	ПУ		
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) који обухватају заједничке оперативне прописе за железничке мреже које још нису обухваћене у ТСИ, што обухвата и правила у вези са системом сигнализације и вођења саобраћаја;	ПУ		
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) који дефинишу захтеве за додатним интерним прописима које морају донети управљач и железнички превозник;	ПУ		
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) који дефинишу захтеве за извршне железничке раднике, укључујући критеријуме избора, здравствене способности и професионалне квалификације и	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
			издавање уверења, ако нису обухваћени у ТСИ;			
All.7.	rules concerning the investigation of accidents and incidents.	0.1. 13.2.7.	7) који уређују истрагу несрећа и инцидената.	ПУ		
All.1.	Requirements on the safety management system 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.	0.1. 14.5.	Сви битни делови система за управљање безбедношћу морају бити документовани, а посебно мора бити описана расподела одговорности у оквиру организације управљача или железничког превозника, начин обезбеђења контроле од стране руководства на различитим нивоима, укључивање запослених и њихових представника на свим нивоима и начин обезбеђења континуираног унапређивања система за управљање безбедношћу.	ПУ		
All.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.	Основни елементи система за управљање безбедношћу су: 1) политика безбедности коју је одобрио директор управљача или железничког превозника и која је достављена свим запосленима;	ПУ		
All.2.б	qualitative and quantitative targets of the organisation for the maintenance	0.1. 14.6.2.	2) квалитативни и квантитативни	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	and enhancement of safety, and plans and procedures for reaching these targets;		циљеве управљача или железничког превозника у погледу одржавања и унапређивања безбедности, као и планови и поступци за остваривање тих циљева;			
All.2.ц .	procedures to meet existing, new and altered technical and operational standards or other prescriptive 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;	0.1. 14.6.3.	3) поступци за осигуравање поштовања стандарда и других прописаних захтева током читавог века употребе опреме у експлоатацији и поступци за достизање постојећих, нових и измењених техничких и експлоатационих стандарда или других прописаних захтева утврђених у једном од следећих докумената: (1) ТСИ, (2) националним прописима за безбедност, (3) другим релевантним прописима, (4) одлукама надлежних органа;	ПУ		
All.2.д .	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	0.1. 14.6.4.	4) поступци и методи за спровођење оцене ризика и примену мера контроле ризика увек када промена у условима	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	infrastructure or on operations;		експлоатације или увођење новог производа доведу до нових ризика за инфраструктуру или експлоатацију;			
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) обезбеђивање програма обуке запослених и одржавања стручне оспособљености запослених као и одговарајуће извршавање послова;	ПУ		
AIII.2.ф.	arrangements for the provision of sufficient information within the organisation and, where appropriate, between organisations operating on the same infrastructure;	0.1. 14.6.6.	6) практична решења за обезбеђивање информисаности у оквиру организације и између организација које послују на истој инфраструктури;	ПУ		
AIII.2.г.	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) поступци и обрасци за објављивање информација о безбедности и утврђивање поступка за контролу конфигурације кључних информација о безбедности;	ПУ		
AIII.2.х.	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) поступци којима се обезбеђује пријављивање, истрага и анализа несрећа, инцидената, избегнутих несрећа и других опасних догађаја и предузимање потребних превентивних мера;	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
AIII.2.и .	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) обезбеђивање планова за деловање, упозоравање и информисање у ванредним ситуацијама, претходно договорених са одговарајућим државним органима;	ПУ		
AIII.2.j.	provisions for recurrent internal auditing of the safety management system.	0.1. 14.6.10 .	10) одредбе о периодичној интерној контроли система за управљање безбедношћу.	ПУ		
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.	За издавање сертификата о безбедности за превоз - део Б који се односи на мрежу подноси се следеће:	ПУ		
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) документација железничког превозника о ТСИ или деловима ТСИ и, где је то релевантно, националним прописима за безбедност, интерним и другим прописима који се примењују на обављање саобраћаја, запослене и возила, као и како се осигурава њихово поштовање у систему за управљање безбедношћу;	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
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) документација железничког превозника о различитим категоријама запослених или ангажованих по уговору за потребе обављања саобраћаја, укључујући у то и доказе да исти испуњавају услове ТСИ или националних прописа за безбедност и да поседују потребне дозволе и сертификате;	ПУ		
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) документација железничког превозника о различитим врстама возила која се користе за потребе саобраћаја, укључујући и доказе да средства испуњавају услове ТСИ или националних железничких техничких прописа и да поседују потребне дозволе за коришћење.	ПУ		
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.	Документација у вези елемента који су у складу са ТСИ и условима интероперабилности подноси се у сажетој форми.	ПУ		
AV.1.	The summary shall contain a short description of the occurrence, when	0.8. 3.	Резиме садржи:	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	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.		1) кратак опис несреће или незгоде, када и где се догодила и њене последице; 2) директне узроке и факторе који су допринели несрећи или незгоди и основне узроке утврђене истрагом; 3) главне препоруке и информације о субјектима којима се извештај доставља.			
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.	Непосредне чињенице о несрећи или незгоди обухватају: 1) основне податке о несрећи или незгоди: (1) датум, тачно време и место несреће или незгоде, (2) опис несреће или незгоде и места несреће или незгоде, укључујући и напоре спасилачких и хитних служби, (3) одлуку о покретању истраге, састав тима истражитеља и вођење истраге;	ПУ		
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	0.8. 4.2.	2) позадину несреће или незгоде: (1) укључено железничко особље, извођаче радова, друга лица и сведоке,	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<p>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.</p>		<p>(2) возове и њихов састав, укључујући регистрационе бројеве железничких возила која су учествовала у несрећи или незгоди, (3) опис инфраструктуре и сигналног система - врста колосека, скретница, сигнално-сигурносних уређаја, сигнала, система за заштиту воза, (4) средства за споразумевање, (5) радове извођене на или у близини места несреће или незгоде, (6) активирање плана за случај опасности на железници и след догађаја, (7) активирање плана за случај опасности јавних служби за спашавање, полиције и медицинских служби и след догађаја;</p>			
AV.2.3.	<p>3. Fatalities, injuries and material damage: - passengers and third parties, staff, including contractors, - cargo, luggage and other property, - rolling stock, infrastructure and the environment.</p>	<p>0.8. 4.3.</p>	<p>3) погинуле, повређене и материјалну штету: (1) путници, трећа лица и железничко особље укључујући извођаче радова, (2) роба, пртљаг и остала имовина,</p>	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
			(3) железничка возила, инфраструктура и околина;			
AV.2.4.	4. External circumstances: - weather conditions and geographical references.	0.8. 4.4.	4) спољашне околности - временски услови и географске карактеристике.	ПУ		
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.	Записник о истрази и испитивању садржи: 1) резиме сведочења (подлеже заштити идентитета лица): (1) железничког особља, укључујући извођаче радова, (2) осталих сведока;	ПУ		
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) систем управљања безбедношћу који обухвата: (1) организациони оквир и начин издавања и извршавања наређења, (2) захтеве које мора да испуни железничко особље и како се примењују, (3) поступке за интерне провере и контроле и њихови резултати, (4) интерфејс између различитих укључених учесника и инфраструктуре;	ПУ		
AV.3.3.	3. Rules and regulations:	0.8.		ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	<ul style="list-style-type: none"> - relevant Community and national rules and regulations, - other rules such as operating rules, local instructions, staff requirements, maintenance prescriptions and applicable standards. 	5.3.	3) прописе: (1) релевантне међународне и националне прописе, (2) остале прописе као што су саобраћајни прописи, локална упутства, захтеви за железничко особље, прописи о одржавању и важећи стандарди;			
AV.3.4.	4. Functioning of rolling stock and technical installations: <ul style="list-style-type: none"> - 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) функционисање железничких возила и техничких постројења: (1) контроле, управљања и сигнализације, укључујући записе из уређаја за аутоматско снимање података, (2) инфраструктуре, (3) средстава за споразумевање, (4) железничких возила, укључујући записе из уређаја за аутоматско снимање података;	ПУ		
AV.3.5.	5. Documentation on the operating system: <ul style="list-style-type: none"> - 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 	0.8. 5.5.	5) документацију о одвијању и регулисању саобраћаја која обухвата: (1) радње које је предузело особље које управља регулисањем и контролом саобраћаја и сигнализацијом, (2) размену говорних порука у	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	safeguard the site of the occurrence.		вези с несрећом или незгодом, укључујући документацију из снимљених података, (3) мере које су предузете за заштиту и обезбеђење места несреће или незгоде;			
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.	б) интерфејс између људи, машина и организације који обухвата: (1) радно време умешаног особља, (2) здравствене и личне околности које имају утицаја на несрећу или незгоду, укључујући у то присуство физичког или психичког стреса, (3) начин пројектовања опреме који има утицаја на интерфејс између корисника и машине;	ПУ		
AV.3.7.	7. Previous occurrences of a similar character.	0.8. 5.7.	7) претходне несреће или незгоде сличног карактера.	ПУ		
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.	Анализа и закључци обухватају: 1) завршни преглед тока догађаја и доношење закључака о догађају на основу чињеница утврђених у току истраге и испитивања;	ПУ		
AV.4.2.	2. Discussion:	0.8.		ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	- 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 services.	6.2.	2) дискусију - анализу чињеница утврђених у току истраге и испитивања с циљем извођења закључака у вези са узроцима несреће или незгоде и учинком служби за спасавање;			
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) закључке о: (1) директним и непосредним узроцима несреће или незгоде, укључујући у то и факторе који су утицали на несрећу или незгоду, радње које су предузела укључена лица или стање железничких возних средстава или техничких инсталација, (2) основним узроцима који произлазе из вештина, поступака и одржавања, (3) главним узроцима који произлазе из услова утврђених правним оквиром и примене система за управљање безбедношћу;	ПУ		
AV.4.4.	4. Additional observations: - deficiencies and shortcomings established during the investigation, but without relevance to the conclusions	0.8. 6.4.	4) додатне примедбе о недостацима и манама утврђеним током истраге, али без значаја за закључке о узроцима.	ПУ		

a)	a1)	б)	б1)	в)	г)	д)
	on causes.					
AV.5.	Measures that have been taken - Record of measures already taken or adopted as a consequence of the occurrence.	0.8. 7.	Евидентирају се мере које су већ предузете или усвојене као последица несреће или незгоде.	ПУ		
AV.6.	Recommendations	0.8. 8.	Приказује се списак безбедносних препорука тела за истраге, заснованих на резултатима истраге.	ПУ		